

**XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre de 2008
<http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar>
ISBN: 978-950-34-0492-8**

A tomada do trem: a greve de 1914 dos ferroviários da Noroeste

Guilherme Grandi*

Diego Francisco de Carvalho[∞]

Introdução

Qual a importância de um movimento grevista para a pesquisa histórica? Faz sentido ao historiador de orientação não marxista investigar as razões históricas de uma greve de trabalhadores? Por que, de modo geral, há poucos historiadores no Brasil que se propõem a pesquisar os temas relacionados ao trabalho ferroviário? E, ademais, quais seriam os instrumentos, os meios, as fontes documentais existentes e necessárias para se levar a cabo uma pesquisa histórica dessa natureza?

Essas são questões que nos levaram a abordar o tema aqui proposto: a greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste, ocorrida no ano de 1914. Nossa intenção não é responder todas as indagações anteriormente mencionadas, mas, sobretudo, consiste na tentativa de nos aproximar do sentido histórico das reivindicações desses ferroviários da Noroeste. Assim, pretende-se compreender as motivações da greve de 1914 através, principalmente, da reflexão acerca dos depoimentos de alguns dos principais protagonistas desse movimento grevista. Esses depoimentos estão reunidos em uma fonte documental ainda inexplorada: os inquéritos policiais, que, neste caso, são da delegacia do município de Bauru e datam de maio de 1914.

Obviamente, em se tratando de uma pesquisa histórica, não podemos prescindir dos diversos trabalhos relacionados direta ou indiretamente ao tema que vieram a lume nos últimos anos. Importa ressaltarmos o número expressivo de dissertações e teses acadêmicas a respeito das estradas de ferro no Brasil e, em particular, sobre a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste. Esses trabalhos abordam uma grande variedade de temas relativos à Noroeste, tais como: as diversas transformações no território como consequência da construção da

* Doutorando do Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH-USP e Professor da Faculdade de Comunicação Social Cásper Líbero.

[∞] Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH-USP e bolsista FAPESP – Fundação de Amparo ao Pesquisador do Estado de São Paulo.

estrada; o impacto da ferrovia no imaginário dos indivíduos, tanto dos trabalhadores quanto dos usuários; a questão das reservas indígenas e o combate dos índios pela salvaguarda de suas terras; o caráter geopolítico em detrimento do caráter econômico da Noroeste; o nascimento de cidades ao longo da linha ferroviária; entre outros.

No tocante à questão do trabalho ferroviário, destacamos a dissertação de mestrado de Maria Inês Malta Castro, defendida no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp em 1993. Nesse trabalho, a autora observa que as polícias do Rio de Janeiro e de São Paulo freqüentemente enviavam os considerados “infratores” para trabalharem à força na construção da Noroeste (1993: 191). Ela destaca também, que a primeira greve ferroviária na Noroeste ocorreu em agosto de 1913, devido aos atrasos no pagamento de salários. Em seguida, viriam mais duas greves, a de 1914 – objeto focalizado neste artigo – e a de 1915 (1993: 217, 220-224).

Outro importante estudo sobre a Noroeste é a tese de doutoramento de Paulo Roberto Cimó Queiroz, datada de 1999 e publicada em livro no ano de 2004 através da parceria entre a Edusc e a Editora da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul. Logo na introdução desse adensado trabalho, o autor chama a atenção para uma série de problemas e dificuldades associadas à construção da Noroeste, principalmente no trecho correspondente à seção paulista da ferrovia. Nas primeiras décadas do século XX, parte considerável do oeste do Estado de São Paulo ainda estava praticamente inabitada pelo homem branco, ou seja, era uma região quase que inexplorada comparativamente ao sul do Mato Grosso, região que, por sinal, também fora atingida pelos trilhos da Noroeste (2004: 24).

Com efeito, convém destacarmos, numa primeira tentativa de delineamento do nosso objeto, uma lúcida observação do referido autor que mostra com demasiada amplitude a problemática sobre a qual pretendemos aqui repertoriar:

Assim, é também notável que as péssimas condições de trabalho, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, acrescidas do autoritarismo dos empregadores, seus infames métodos de recrutamento e constantes atrasos no pagamento de salários, motivaram intensa campanha de denúncia por parte da imprensa operária do sudeste e produziram as primeiras greves de que se têm notícias nessas partes percorridas pela estrada (Queiroz, 2004: 25).

Pode-se complementar essa inferência por meio da constatação de que as ferrovias introduziram uma dinâmica de trabalho regular ao agirem como verdadeiras “escolas” na formação de uma conduta de trabalho, além de terem introduzido um mercado de trabalho livre importante para a formação do proletariado no Brasil, principalmente em São Paulo (Costa, 1976: 161).

O surgimento das companhias ferroviárias acarretou mudanças significativas nas relações de trabalho no Brasil. A proibição na utilização de escravos, a necessidade de mão-de-obra qualificada e a presença maciça de imigrantes nos serviços das diversas ferrovias construídas no país contribuíram na transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado.

José Cechin pondera que as ferrovias reduziram os custos com transporte, ampliaram mercados e, além disso, submeteram todas as unidades produtivas situadas em seu raio de ação à mesma lei inexorável da concorrência capitalista. O maior problema, porém, segundo o autor, é que a experiência ferroviária no Brasil denota uma inexpressiva interatividade das ferrovias com outros setores industriais, como por exemplo, a mineração de ferro e carvão, a siderurgia e a produção de bens de capital (1978: 13-14).

No tocante ao processo de trabalho nas ferrovias, é importante destacarmos que a experiência dos trabalhadores no Estado de São Paulo assumiu características singulares em comparação as experiências verificadas em outras regiões do Brasil. A esse respeito, Maria Lúcia Lamounier afirma que muitos trabalhadores ferroviários provinham da agricultura de exportação (2000: 21). Nos momentos da entressafra do plantio do café se observava uma relativa abundância de mão-de-obra livre e nativa que acabava, em muitos casos, sendo empregada no trabalho ferroviário, pelo menos por um período determinado.

De acordo com o relatório do engenheiro chefe da São Paulo Railway Company, James Brunlees, a escassez de mão-de-obra ocorria nos períodos de plantação dos cafeeiros e, por conseguinte, os empreiteiros ferroviários tinham que tomar iniciativas seguras contra essa freqüente redução da oferta de mão-de-obra (*Herapath's Railway Journal*, 1863 apud. Lamounier, 2000: 21).

Sabe-se que muitas companhias ferroviárias disputavam pelo recrutamento da mão-de-obra mais apta ao trabalho rígido e disciplinado. A preferência era por trabalhadores nacionais pouco especializados – o que permitia o pagamento de salários mais baixos – ou por trabalhadores imigrantes já acostumados às técnicas mais racionalizadas de trabalho.

No caso específico da Noroeste, nem todos os trabalhadores ferroviários tinham treinamento técnico suficiente para as mais diversas capacitações exigidas pelo trabalho ferroviário. Operários oriundos dos estados da Bahia e de Minas Gerais realizavam o trabalho mais árduo de derrubada das matas e o destocamento, enquanto que o assentamento dos dormentes e trilhos ficava a cargo de grupos mais especializados, em geral imigrantes portugueses e espanhóis (Ghirardello, 2002: 39).

Aliás, devemos ressaltar que existem aspectos muito distintos entre as atividades de construção, manutenção e operação das estradas de ferro. Essas diferenças vão desde as

características dos trabalhadores (como origem, sexo, idade, habilidades etc.) até as condições de trabalho (organização, remuneração, tempo de serviço etc.).

Existe entre os autores um consenso acerca das péssimas condições de trabalho durante a fase de construção dos dois trechos da Noroeste: o trecho paulista de Bauru a Itapura, e o trecho situado em sua maior parte em território mato-grossense, entre Itapura e Corumbá.

De acordo com Nilson Ghirardello, a empresa responsável pela construção da ferrovia, a Construtora Machado de Mello, subempreitava as obras de modo a reduzir ao máximo os custos. Paralelamente, confirma-se a existência de condições subumanas de trabalho em função da precariedade dos recursos sanitários, da insuficiência de remédios e alimentos e da jornada de dez horas sem descanso semanal (2002: 37 e 39).

Maria Inês Castro pondera que muitos trabalhadores viam-se endividados junto aos armazéns mantidos pelo empreiteiro, onde eram obrigados a comprar os alimentos necessários à manutenção da força de trabalho (1993: 185).

Já Paulo Cimó Queiroz ressalta que os trabalhadores adoeciam com certa frequência, vítimas da malária, febre amarela e da leishmaniose, tão comuns nos trechos mais próximos às margens do Rio Tietê. Ainda segundo o autor, a construção entre Bauru e Itapura se deparou com a resistência dos índios Kaingang, episódio que custou a vida não só dos indígenas, mas também de trabalhadores e engenheiros da ferrovia (2004: 88).

Diante de tais circunstâncias, não é à toa o fato da região da Noroeste, durante as primeiras décadas do século XX, ser considerada um dos locais mais perigosos para o exercício do trabalho assalariado, a ponto da imprensa operária da época referir-se a ela, como a “Sibéria Brasileira” (cf. Castro, 1993: 5 e 193). Vem a propósito recordar, mais uma vez, que era comum a prática de envio de deportados e encarcerados de outras regiões, tais como São Paulo e Rio de Janeiro, para os trabalhos na Noroeste. Assim, os jornais do município de Bauru não tardaram em registrar a preocupação da opinião pública com a chegada constante de condenados que eram forçados a trabalhar na ferrovia (Ghirardello, 2002: 45).

Todavia, convém notarmos que o presente artigo tem por objetivo aprofundar o tema das relações de trabalho na Noroeste, a partir da pesquisa sobre as especificidades históricas que permearam o movimento grevista de 1914, isto é, as motivações que balizaram as principais reivindicações dos ferroviários. Na análise desse problema, contudo, parece razoável levantarmos as seguintes questões: Quais os motivos que levaram os ferroviários a decretarem a greve? Quantos se envolveram no movimento grevista? O que eles pretendiam? Seus objetivos foram atingidos? Quem eram seus líderes? Como a Companhia Noroeste agiu

diante da greve? Como ela chegou ao fim? Qual o seu significado e quais foram as principais conseqüências?

Ferrovia e trabalho na região da Noroeste do Brasil

Antes de buscarmos as possíveis respostas, faz-se necessário caracterizarmos, um pouco, o trabalho ferroviário exercido na Noroeste. Para tanto, observamos que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil surgiu em 21 de junho de 1904 no Rio de Janeiro, por meio de uma sociedade anônima composta por apenas nove acionistas: Banco União de São Paulo¹, Joaquim Machado de Mello, João Teixeira Soares, Victor Folletête, Arthur Alvim, Álvaro Mendes de Oliveira Castro, Alberto de Sampaio, Francisco Glycério e João Feliciano Pedroso da Costa Ferreira.

A construção e o aparelhamento da linha férrea foram confiados pela Companhia Noroeste a uma empresa com sede em Bruxelas, a Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics, que, por sua vez, subempreitou as obras no Brasil à Empresa Construtora Machado de Mello, de propriedade do Sr. Machado de Mello – um dos nove acionistas da Companhia –, que depois viria a ser presidente da Noroeste. A Construtora Machado de Mello repassava a outras empresas menores e prestadoras de serviços os trabalhos da construção. Dessa forma, havia muitos intermediários na construção, o que implicava em muitas empresas tentando obter o maior lucro possível através do alto grau de exploração da mão-de-obra.

No intuito de contribuir ainda mais para o aumento da lucratividade, esses intermediários realizavam trabalhos simplificados, economizando com material e pagando baixos salários aos operários. A esse respeito, o engenheiro Chefe da Fiscalização Clodomiro Pereira da Silva manifestou seu repúdio em resposta ao Ministério da Viação e Obras Públicas:

Devo lembrar que muitos já são os intermediários que se propõe a tirar lucros da construção da estrada, o que naturalmente há de encarece-la sem necessidade (pelo que o governo não tem o dever de proporcionar lucros para tanto), segundo penso... (apud Queiroz, 1992: 200 e Ghirardello, 2002: 49).

Iniciadas em julho de 1905, as obras de construção da ferrovia foram todas elas subotimizadas ao extremo. A começar pela utilização da bitola de um metro que em ferrovias de grande extensão e penetração era tecnicamente pouco recomendável, como também pela adoção da linha única que impedia o movimento dos trens nos dois sentidos (Ghirardello,

¹ É o mesmo banco que permaneceu por mais dez anos como concessionário da ferrovia, o que fortalece a tese do engenheiro Saint-Martin de que o Banco estava a espera de um momento economicamente favorável para que se passasse a concessão para outro, recuperando ao menos os capitais gastos com os estudos preliminares.

2002: 51). Os pontilhões foram substituídos por bueiros, pontes foram raras e de pequeno vão, pedregulhos ou britas não foram colocadas como lastro sob os trilhos, além disso, ocorreu a utilização de materiais mais baratos, como a madeira e a areia, em substituição a tijolos e trilhos. Para completar o quadro de simplicidade das obras da Noroeste, as estações, inclusive a de Bauru, foram construídas de madeira e cobertas com telhas de zinco, passando um aspecto de simplicidade e rusticidade (Ghirardello, 2002: 49-56).

No projeto original de concessão da ferrovia ficou estabelecido como ponto inicial a cidade de Bauru, no Estado de São Paulo, e como ponto final a cidade de Cuiabá, no Estado de Mato Grosso. Apesar de a construção ter seguido em ritmo regular, em abril de 1907, o Governo Federal, através de um decreto, determinou que Corumbá (cidade localizada no atual Estado do Mato Grosso do Sul) seria o novo ponto final da ferrovia. As referências bibliográficas apontam para diversos fatores que teriam levado a esta mudança; um deles foi o estremecimento das relações diplomáticas entre Brasil e Argentina, que tinha por fundamento o temor do governo brasileiro com a possibilidade das autoridades argentinas encabeçarem o projeto de recomposição do Vice-Reino do Prata com o objetivo de reunir num único país a Argentina e alguns de seus países vizinhos.²

Em 24 de março de 1908, um novo decreto, de nº 6899, alterou o contrato da Companhia Noroeste para a construção da referida ferrovia:

Artigo único - cláusulas a que se refere o decreto nº 6899:

I - a concessão feita a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil pelo decreto nº 5349, de 18 de outubro de 1904, da estrada de ferro de Bauru a Cuiabá, fica restringida ao trecho de Bauru a Itapura, e, somente em relação a este, continua em vigor o contrato celebrado em 01 de dezembro de 1904.

II - o trecho de Itapura a Cuiabá, cuja concessão fica sem efeito, é substituído pela estrada de ferro Itapura a Corumbá e daí a fronteira do Brasil com a Bolívia, a qual será de propriedade da União, construída pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e arrendada pelo prazo de 60 anos a mesma Companhia, que não terá direito a indenização alguma em virtude da anulação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuiabá.³

Com essa modificação, a estrada de ferro Bauru-Cuiabá foi transformada, na prática, em duas estradas independentes e interligadas: a E. F. Bauru-Itapura, que pertencia à

² Brasil e Argentina disputavam influência política e econômica sobre os países vizinhos como Uruguai, Bolívia e Paraguai. A construção da ferrovia Noroeste do Brasil tendo como ponto final a cidade de Corumbá significava um caminho alternativo para o escoamento da produção desses países que era feito pelo Rio da Prata, dominado pelos argentinos. Além disso, o estabelecimento do ponto final em Corumbá seria uma forma de impedir possíveis invasões dos países vizinhos nesta região, principalmente da Argentina.

³ *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908*. Anexo nº 1, p. 18. (referenciado a partir de agora no corpo do texto pela sigla RCNB).

Companhia Noroeste, e a E. F. Itapura-Corumbá, de propriedade da União, mas que seria construída e arrendada pela Companhia Noroeste.

O decreto nº 6899 também determinou que a construção da estrada de ferro Itapura-Corumbá começasse pelos dois lados, ou seja, por Itapura (em direção a oeste) e, ao mesmo tempo, por Porto Esperança (em direção a leste), cidade localizada à margem do rio Paraguai, de maneira a permitir que as duas pontas se encontrassem. A data para a ligação ficou estabelecida em 30 de setembro de 1910. O fato é que, mesmo após duas prorrogações nos prazos para o término das obras, em 1910 e 1912, a Companhia Noroeste não conseguiu ligar as duas pontas da ferrovia.

As relações entre o Governo Federal e a Companhia Noroeste foram se desgastando pouco a pouco. Para o trecho mato-grossense, a Companhia Noroeste alegava as dificuldades de se trabalhar com dois locais de serviço, principalmente no que se refere ao recrutamento de trabalhadores e aos custos com o transporte de equipamentos (RCNB, 1911: 1-7). Quanto ao trecho paulista, havia reclamações a respeito das febres malignas, em especial perto do rio Tietê, e dos ataques dos índios kaingangues que comprometiam a segurança dos trabalhadores (RCNB, 1910: 5-6). Outra queixa constante eram as intervenções da Inspeção Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, que constantemente aplicava multas à Companhia e determinava modificações no traçado, implicando assim em maiores gastos (RCNB, 1916: 38-40).

Por outro lado, o Governo Federal reclamava do não cumprimento do prazo para a entrega da obra, que, como já foi mencionado, havia sido prorrogado por duas vezes, em 1910 e 1912. Além disso, o governo se mostrava insatisfeito com a irregularidade no funcionamento da ferrovia e com a má qualidade de suas instalações a ponto de, em fins de 1913, declarar a caducidade do contrato com a Companhia Noroeste para a construção e arrendamento da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, passando as obras pendentes e o trecho já em funcionamento para a administração da União. Com o prosseguimento das obras, agora sob responsabilidade da União, os dois extremos da ferrovia se juntaram em 31 de agosto de 1914, ligeiramente a leste da cidade de Campo Grande, num local que ficou conhecido como Ligação. Com essa junção das duas ferrovias, foi aberta ao tráfego, ainda em 1914, toda a linha entre Bauru (SP) e Porto Esperança (MS), formando-se, portanto, uma grande via com 1.272 quilômetros de extensão.

Os desentendimentos entre a Companhia Noroeste e a União continuavam quando, em fins de 1917, a União encampou, mediante pagamento de 14.861:024\$568 (Neves, 1958: 92), a Estrada de Ferro Bauru-Itapura. Esta é incorporada à Estrada de Ferro Itapura-Corumbá e as

duas começam a ser denominadas de “Estrada de Ferro Bauru a Porto Esperança”. Logo depois é modificada a denominação da ferrovia, passando a ser chamada de *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (Queiroz, 1997: 15).

Para levar os trilhos a cidade de Corumbá, havia a necessidade de atravessar o Rio Paraguai, com seus mais de 2.000 metros de largura, o que tornava necessário a construção de uma ponte. Com efeito, essa iniciativa já havia sido mencionada no relatório da Companhia Noroeste de 1908, porém o projeto da ponte só se materializou em 1947, quando foi aberta ao tráfego. Até 1952, Porto Esperança, cidade portuária localizada a leste do Rio Paraguai, foi o ponto final da Noroeste do Brasil.⁴

De Araçatuba, no extremo oeste do Estado de São Paulo, até as margens do Rio Paraná, já próximo a Mato Grosso, observava-se a alta incidência de doenças e, conseqüentemente, de baixas do plantel de operários. Segundo Castro, o engenheiro João Teixeira Soares atribuía à insalubridade da região a impermanência dos ferroviários nas frentes de trabalho. A autora ainda destaca que as intempéries da região associadas às más condições de trabalho oferecidas pela empreiteira (na etapa de construção) e pela companhia (no que tange a operação e manutenção) exigiam a constante reposição da mão-de-obra (1993: 189-90). Para Castro:

Esses “esforços”, obtidos com os mais variados recursos, chegavam combalidos aos lugares onde a construção ia se fazendo, enfraquecidos pela dura viagem através do sertão e sofrendo toda sorte de privações. A empreiteira, encarregada da direção geral das obras, não hesitou em empregar todos os meios ao seu dispor para recrutar novos trabalhadores. A questão primordial que se colocava era encontrar meios de substituir os “inutilizados” ou mortos (1993: 190).

A pesquisa com jornais operários realizada por Castro, nos leva a considerar que a presença desses “*vagabundos, desocupados, marginais, bêbados, mendigos, etc*”, ou dessa variedade de indivíduos transgressores da “ordem pública”, determinou uma estrutura organizacional do trabalho, cujo caráter era extremamente repressor e, portanto, regido por constantes ameaças e pelo auxílio do uso monopólico da força contra os trabalhadores.

De acordo com o jornal *A Lanterna*, em 1913 um trabalhador foi preso em um bar de São Paulo e forçado a se declarar “vagabundo”. Após a libertação, ele recebeu dos policiais, por diversas vezes, a ameaça de ser deportado para os trabalhos na Noroeste, “a região da morte” (28/06/1913: 3 apud Castro: 193).

⁴ Entretanto, num primeiro momento, foi mais importante para a Companhia Noroeste resolver o problema da travessia do rio Paraná, na divisa dos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Até 1926, quando foi inaugurada a ponte sobre este rio, a travessia era feita pelo sistema de *ferry boat*. O transporte pelo sistema de *ferry boat* era lento, não suportava grandes cargas e não inspirava confiança nos comerciantes. Para piorar a situação, em épocas de cheia do rio, o sistema era paralisado.

É interessante notar que o trabalho compulsório na Noroeste atendia a uma necessidade latente das administrações públicas das diversas cidades que se formaram ao longo das primeiras décadas do século XX por todo o Estado de São Paulo: a disciplinarização das populações urbanas nascentes. Castro argumenta que foi no momento da construção da ferrovia que a questão sócio-educacional começava a se colocar mais agudamente entre trabalhadores e “vagabundos” tendentes à desordem, à baderna e à anarquia. Segundo a autora, o degredo interno vinculava-se ao projeto de “saneamento moral e político” das cidades, *“conturbadas por indivíduos vistos como destruidores da ordem, incitadores das agitações e perniciosos para o conjunto da sociedade”* (1993: 195).

Ademais, nos relatório da companhia há poucas evidências sobre a preocupação da Noroeste em tentar evitar as epidemias. Edgar L. de Andrade nos informa que as normas sanitárias básicas conhecidas na época foram, em sua grande parte, ignoradas. Os médicos responsáveis pelo serviço de profilaxia junto aos barracões de obras da Noroeste não tinham condições adequadas de tratamento devido à falta de medicamentos. Não havendo uma atuação preventiva, cabia a eles apenas minimizar o sofrimento dos enfermos, que muitas vezes não resistiam a morte (s/d: 241 e 270).

Ao que tudo indica, os cuidados com a saúde dos trabalhadores não constituía numa preocupação dos empreiteiros que, por outro lado, se interessavam principalmente em concluir o mais rápido possível as obras em troca das garantias de juros do governo sobre o capital investido. Mais uma vez, Castro destaca que a própria definição do traçado da Noroeste denota o descaso da companhia com as condições de trabalho dos seus operários. Segundo a pesquisadora, se sacrificavam as vidas de centenas de trabalhadores na construção dos trechos que eram escolhidos com base no critério do menor custo possível. Fato este que ocasionava uma maior perda de vidas humanas (1993: 206).

Um dos jornais mais ativo no combate a exploração da Companhia Noroeste sobre os trabalhadores, começou a incluir em seus exemplares uma vinheta que tinha como finalidade alertar as pessoas que desejavam ou precisavam trabalhar na ferrovia:

OPERÁRIOS!

Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miséria, a febre, a fome e o calote – o escravocrata MACHADO DE MELLO deve ser boicotado.

TRABALHADORES

evitai a Noroeste.

Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimado pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas (*A Voz do Trabalhador*, 01/05/1909, 17/05/1909 e 01/06/1909).

Articulado nessa tríade de entraves, qual seja, a presença de trabalhadores condenados pela lei, as formas intimidadoras de organização do trabalho e as péssimas condições como reflexo do descontrole sobre as epidemias da região, o trabalho ferroviário só poderia redundar nos movimentos grevistas que, de modo geral, lutavam pela melhoria das condições de trabalho, em especial pelo pagamento em dia dos salários que eram acertados, freqüentemente, com atrasos de até trinta dias após os vencimentos (Castro, 1993: 184).

Dito isto, o objetivo da próxima seção do texto é exatamente buscar o significado e as repercussões mais importantes de uma das primeiras greves dos ferroviários da Noroeste. No dia 4 de abril de 1914, um grupo de trabalhadores da companhia formou o trem grevista, que partindo da cidade de Itapura chegou a Bauru, cidade que abrigava o escritório administrativo da estrada, às 14 horas do dia 6 de abril de 1914. É com base no inquérito instaurado pela delegacia de polícia de Bauru no dia 17 de maio de 1914, que buscaremos elucidar os principais condicionantes que matizaram essa greve.

Ferrovários, depoimentos e impasses

Entre os dias 17 e 25 de maio de 1914 foram interrogadas 17 testemunhas de uma greve de proporções jamais vista na história da Noroeste do Brasil. Esses depoimentos, reunidos nos *Autos do Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil* de 17 de maio de 1914, elucidam os principais condicionantes dessa greve que causou repercussões em toda a nascente cidade de Bauru, deixando apreensivos e perplexos homens importantes dos governos estadual e federal. A análise dos depoimentos evidencia a divisão entre os simpatizantes com o movimento grevista e os que condenavam-no, havendo pontos de vista divergentes sobre os principais fatos ocorridos. Na tentativa de escamotear os efeitos desse episódio marcante da história ferroviária paulista, a Companhia Noroeste nem sequer mencionou em seu relatório anual aos acionistas o movimento grevista, o que torna os Autos do Inquérito um documento histórico único para o esclarecimento da greve de 1914 dos ferroviários da Noroeste.

O motivo principal que levou os trabalhadores da ferrovia a decretarem a greve foi a falta de pagamentos; entre setembro de 1913 e abril de 1914 a Companhia Noroeste não havia acertado os salários de seus empregados. Entretanto, apesar do delegado de polícia de Bauru àquela época, Dr. Juvenal de Toledo Pisa, ter registrado no relatório final da investigação que “a greve teve como causa principal e única a falta de pagamento do pessoal dessa Estrada de

Ferro”⁵, Carlos Gomes Nogueira, Inspetor Geral da Estrada de Ferro Noroeste, relata o conjunto de reivindicações dos trabalhadores em seu depoimento:

Primeiro – pagamento integral. Segundo – cessação do fornecimento de víveres pelo armazém de J. Mendes & Cia., ficando eles com plena liberdade de comprarem onde melhor convinha. Terceiro – liberdade de contribuírem ou não para a manutenção da Associação Beneficente. Quarto – supressão completa do tráfego até integral pagamento. (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha).

Para Antonio Sotéro, um dos líderes dos grevistas, os motivos da greve foram:

...a falta de pagamento ao pessoal e ao fornecimento irregular do mantimento para as turmas; que o armazém quando fazia distribuição de mantimento, mandava sempre menos do que aquilo que os operários pediam, dando lugar a que muito passassem fome nas turmas (AIPGN, 1914, Depoimento da 8ª testemunha).

Efetivamente, a greve teve início no dia 4 de abril, quando um trem com todas as locomotivas e vagões saiu da cidade de Itapura, divisa com o atual estado de Mato Grosso do Sul, trazendo todos os funcionários da ferrovia que se encontravam nas estações entre aquela cidade e a de Bauru, destino final do trem e, como já dissemos, sede do escritório administrativo da companhia. Para o delegado que investigou o caso, alguns destes trabalhadores vieram voluntariamente, mas a maioria foi forçada a embarcar no trem – ele cita como exemplo o Dr. Barbosa, médico da Companhia Noroeste, que residia em Miguel Calmon. Para se ter uma idéia da dimensão alcançada pelo movimento, o chefe de tráfego da Noroeste, Manoel D’Almeida Brandão, disse em seu depoimento que chegaram à Bauru por volta de 550 trabalhadores da Noroeste no comboio dos insurgentes (AIPGN, 1914, Depoimento da 1ª testemunha).

Os depoimentos indicam que os líderes grevistas eram: Carlos Pereira, guarda trem da Companhia Noroeste, o português Manoel Viegas, chefe de trem residente na cidade de Bauru, e Antonio Sotéro, que tinha a função de jornalista em Bauru.⁶ Estes três *agentes históricos* idealizaram a greve por meio de uma reunião realizada em meados de março na estação de Araçatuba, na qual combinaram a publicação de um boletim com a finalidade de incentivar os trabalhadores da Companhia a aderirem ao movimento. No dia 1 de abril, Antonio Sotéro recebeu um comunicado de Carlos Pereira dizendo que logo poderiam dar início a greve e que era para ele esperar uma ordem sua para tomar qualquer iniciativa. Mas, segundo o que consta no depoimento do próprio Sotéro, como houve demora nessa ordem, ele, seguindo os conselhos de alguns de seus companheiros de trabalho e não agüentando mais

⁵ Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração. *Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914*. Relatório final do delegado de polícia Dr. Juvenal de Toledo Pisa (referenciado a partir de agora no corpo do texto pela sigla AIPGN).

⁶ Jornalheiros eram os funcionários da Companhia Noroeste que recebiam diárias, ao contrário dos “titulados”, que tinham vencimentos mensais. Enquanto os titulados eram encarregados de funções técnicas ou de direção, os jornalheiros ocupavam-se de trabalhos caracteristicamente manuais.

a situação incômoda que se apresentava, resolveu começar a greve (AIPGN, 1914, Depoimento da 8ª testemunha, Antonio Sotéro).

Saindo da estação de Itapura no dia 4 de abril, o trem grevista passou por todas as estações angariando os seus funcionários – alguns, principalmente aqueles que ocupavam cargos mais elevados, teriam sido obrigados a embarcar no trem. Nas passagens pelas estações, os grevistas iam inutilizando o telégrafo de modo a impedir a comunicação com a sede administrativa da ferrovia em Bauru, o que, por sua vez, poderia prejudicar os planos dos grevistas mediante a reação da Companhia Noroeste e da polícia. No dia 6 de abril, o trem chegou a Bauru por volta das 14 horas.

O Inspetor Geral da ferrovia Noroeste, Dr. Carlos Gomes Nogueira, em seu depoimento, disse que no dia 4 de abril foi percebida pela repartição de Tráfego a interrupção da comunicação via telégrafo entre as estações de Bacury e Itapura, e que no dia 5 pela manhã, reconheceu “por frases ligeiramente transmitidas pelo telefone [...] que alguma coisa de anormal e grave se estava passando” (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha). Nesse momento, ele telegrafou para as estações que ainda tinham sinais, sendo informado do que estava acontecendo. Imediatamente, o próprio Dr. Carlos Nogueira enviou um telegrama para a diretoria da Companhia Noroeste e para o delegado da cidade. Por volta das 14 horas do dia 6 de abril, quando os grevistas chegaram a Bauru, a composição foi recebida pelo delegado de polícia da cidade que havia pedido reforço policial. Segundo os depoentes, quando o trem chegou o policiamento na estação era imponente.

Algumas das testemunhas inquiridas, além do delegado da cidade, apontaram a presença deste grande efetivo policial como o fator preponderante que impediu a ocorrência de atos de violência na cidade. Nas palavras do delegado:

...por certo teriam feito depredações nas oficinas e escritório da administração, se não fossem as prontas providências tomadas pela polícia, que em tempo requisitou e obteve aumento de sua força armada (AIPGN, 1914, Relatório final do delegado, Dr. Juvenal de Toledo Pisa).

O que reforça este posicionamento é o fato de que muitos dos grevistas desembarcaram em Bauru com carabinas, facas e armas curtas que logo foram apreendidas pela polícia. Aparentemente, os grevistas tiveram um tratamento respeitoso, pois em quase todos os depoimentos, tanto daqueles que apoiaram a greve como daqueles que a condenaram, foi mencionada a conduta pacífica dedicada a eles. Com a chegada do trem grevista, seu líder Antonio Sotéro, logo procurou o Dr. Nogueira para pedi-lhe que fossem disponibilizados agasalhos para todos os grevistas. Paralelamente, o auxiliar da Inspetoria João Maringoni foi incumbido pelo Dr. Nogueira para providenciar hotéis aos participantes do movimento.

Ainda no dia 6 de abril, por volta das 21 horas, ocorreu à chegada de um novo trem, trazendo o Dr. Lisânias de Cerqueira Leite, fiscal do governo federal junto à Noroeste, e um dos líderes da greve, apontado por muitos como o principal, Carlos Pereira. Curiosamente, o Dr. Lisânias foi recebido pelos grevistas com vivas e aclamações, além de ter sido acompanhado por estes até o hotel onde ficaria hospedado. Como funcionário do governo, era de se esperar que ele buscasse de todas as formas o fim da greve, mas não foi o que ocorreu. No mesmo dia de sua chegada, ele, ao invés de se reunir com os diretores da Noroeste, foi até o hotel Cariani para conversar com Antonio Sotéro.

Após a chegada dos grevistas em Bauru, ocorreu uma série de reuniões entre os líderes do movimento e os representantes da diretoria da Noroeste. No começo do movimento, parece que os grevistas tinham a impressão de que havia certo menosprezo por parte dos diretores da ferrovia em relação às circunstâncias vigentes.

No dia seguinte à chegada dos trens, houve uma reunião entre os representantes dos grevistas – Antonio Sotéro, Lourenço Prado, Antonio Nunes e o jornalista italiano Almerindo Cardarelli – e o Inspetor Geral da Noroeste, Dr. Carlos Nogueira, para tentarem chegar a um acordo e restabelecer o tráfego. Também estavam presentes na reunião o Dr. Lisânias, fiscal do governo federal, e o Dr. Juvenal de Toledo Pisa, delegado de polícia de Bauru. Após os grevistas reiterarem suas reclamações – já explicitadas acima – o Dr. Nogueira leu um telegrama do diretor da Companhia Noroeste, Dr. Machado de Mello, que naquele momento se encontrava no Rio de Janeiro. No telegrama, o diretor se comprometia a trazer rapidamente o dinheiro para fazer o pagamento devido, e pedia para que os funcionários voltassem ao trabalho. Após os grevistas terem recusado tal proposta, o Dr. Nogueira lhes pediu que voltassem aos serviços pelo menos um feitor e um trabalhador de cada turma para restabelecer o tráfego provisoriamente, podendo o resto dos trabalhadores permanecer na cidade à espera dos pagamentos exigidos. Imediatamente, o Dr. Lisânias tomou a palavra com o intuito de dirigir duras críticas à Noroeste: primeiro ele recomendou aos líderes grevistas não aceitarem tal proposta, pois se aceitassem “seriam homens mortos, isto é, que restabelecido o tráfego, eles seriam abandonados, os seus lugares dados a outros, enfim perderiam todo o trabalho...” e que além disso, “...a linha não oferecia a menor segurança.” (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha, Carlos Gomes Nogueira). Em seguida, ele retrocedeu ao pedir para os líderes grevistas que voltassem ao trabalho, pois ele, e não a “desacreditada Noroeste”, se comprometia a ir ao Rio de Janeiro buscar o dinheiro para o pagamento. Os grevistas também não aceitaram essa nova proposta.

Este último episódio acirrou o relacionamento entre o Dr. Lisânias e o Dr. Nogueira que, pelos depoimentos e pelo relatório final do delegado, já se mostrava bastante desgastado. O inspetor geral afirma em seu depoimento que o fiscal do governo federal junto a Noroeste vinha tratando-o de maneira desprestigiada desde sua chegada a Bauru e que, ao invés de procurá-lo para uma reunião, após seu desembarque ele foi diretamente conversar com os grevistas. Logo em seguida à saída dos grevistas da reunião do dia 7 de abril, o Dr. Nogueira se dirigiu ao fiscal dizendo-lhe: “Peço ao senhor Doutor Lisânias o favor de não procurar desacreditar e desmoralizar a Companhia, mormente perante o seu pessoal já em greve”. O mesmo ressaltou que o fiscal assim o replicou:

...que usava do mesmo direito que o depoente – Dr. Nogueira – quando lia o telegrama da Diretoria, no qual procuravam receber do Governo e da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá o que eles devem a Companhia para por em dia o pagamento, com o que, ele, na sua dupla qualidade de representante de ambos, não podia concordar (AIPGN, 1914, Depoimento da 17ª testemunha, Carlos Gomes Nogueira).

O desenrolar da discussão acalorou ainda mais os ânimos a ponto do Dr. Lisânias se sentir ofendido pelo seu oponente. Apesar das desculpas pedidas pelo Dr. Nogueira, o fiscal do governo decidiu retirar sua palavra de que iria convencer os empregados a voltarem ao trabalho e que daria ciência a eles sobre os insultos sofridos, o que poderia inflamar ainda mais os ânimos dos grevistas. Nesse momento, regressa ao local da reunião Antonio Sotéro que pediu para conversar com o fiscal; estes vão para o hotel onde o Dr. Lisânias estava hospedado. Depois de algum tempo, Dr. Lisânias voltou ao escritório do Dr. Nogueira solicitando a este que um trem o levasse de volta para sua cidade, o que foi concedido prontamente. Aproveitando a situação, o inspetor perguntou ao fiscal se ele havia mesmo retirado a sua palavra, ao qual foi respondido que sim, e que os grevistas, por sua vez, também não haviam aceitado a proposta feita por ele.

Nos dias seguintes, várias foram as tentativas da diretoria da Noroeste de restabelecer o tráfego. Todas em vão, visto que os grevistas se recusavam veementemente a retornar ao trabalho. Somente no dia 17 de abril chegaram a Bauru, vindos do Rio de Janeiro, Dr. Machado de Mello e alguns outros funcionários da diretoria da Noroeste, trazendo o dinheiro para o pagamento, o qual foi feito integralmente a todos os empregados no dia seguinte. Em 19 de abril, da mesma forma como chegaram, os trabalhadores partiram para suas turmas e estações, restabelecendo-se dessa forma o tráfego da ferrovia.

Anarquismo, sindicalismo e organização operária

Durante todo o movimento, os grevistas tiveram o apoio de pessoas que aparentemente não pertenciam ou não tinham relação alguma com a Companhia Noroeste, podendo ser citados o jornalista italiano Almerindo Cardarelli, o empregado municipal José Mendes, o negociante italiano Rafael Polleti e o também italiano Nicolino Roselli. No relatório final, o delegado de polícia faz alusão a essas pessoas ao mencionar que:

Em tais ocasiões, como é natural, sempre aparecem elementos estranhos, que procurando tirar proveito, exploram os grevistas e concorrem com seus perniciosos conselhos, para dificultar a solução rápida de qualquer movimento (AIPGN, 1914, Relatório final do delegado, Dr. Juvenal de Toledo Pisa).

De fato, muitos comerciantes foram prejudicados pela falta de pagamentos dos salários aos ferroviários, o que explica, pelo menos em parte, o apoio de alguns indivíduos bauruenses aos grevistas. José Mendes, por exemplo, era dono de um dos armazéns que fornecia alimentos para os ferroviários, já Nicolino Roselli era proprietário de uma loja que vendia máquinas de escrever, gramofones, discos, dentre outros produtos manufaturados. Esses homens e a grande maioria dos comerciantes de Bauru tinham como principais clientes os ferroviários da Noroeste do Brasil.

O Sr. Almerindo Cardarelli, por sua vez, era proprietário do jornal *O Bauru*, que, na sua edição de nº 316, do dia 12 de outubro de 1913, ou seja, seis meses antes da greve, já alertava sobre a situação dos trabalhadores da Noroeste:

Sabemos que muitos operários e outros empregados estão desgostosíssimos pela falta de seus salários, e de um momento para outro pode isto causar alguma surpresa à Companhia. O operário não pode viver sem receber seu salário, e se lhe faltar o crédito será obrigado ver seus filhos pedir esmola. É bem acertado por um ponto neste estado anormal.

Já o jornal *O tempo*, editado em Bauru no dia 09 de abril de 1914, noticiou que proprietários de casas comerciais, não só de Bauru, mas também de outras localidades próximas à ferrovia, manifestavam com frequência insatisfação em relação aos atrasos no pagamento dos empregados da Noroeste. Nos acampamentos mais precários, nos locais mais isolados e até mesmo nas estações recém inauguradas, a situação era ainda mais periclitante, pois os empregados se tornavam dependentes do sistema de armazéns da própria Companhia no fornecimento de víveres para subsistência que, diga-se de passagem, apresentava preços exorbitantes em comparação ao comércio praticado em Bauru.

Antes da construção da Noroeste, Bauru era uma pequena vila com poucas ruas onde moravam cerca de 600 pessoas. Dois anos após a construção da ferrovia, em 1908, a população já superava 8.000 habitantes com cerca de 500 construções. Não há dúvida de que

esse acentuado crescimento foi acompanhado pelo desenvolvimento do comércio. Durante a década de 1910, Bauru já definira seu perfil enquanto uma cidade ferroviária e comercial. O comércio foi se diversificando, cenário onde se negociavam principalmente fumo, tecidos, jóias, chapéus, calçados, armas, conservas, bebidas, medicamentos etc.

Além dos nomes acima referidos, Manoel D'Almeida Brandão, chefe de tráfego da Noroeste, acrescenta a participação de João Ghersey: “conhecido anarquista, que com suas idéias revoltosas perturbaram todas as propostas de restabelecimento do tráfego, feitas pela Diretoria da Noroeste” (AIPGN, 1914, Depoimento da 1º testemunha).

Apenas em 1933 foi criado o primeiro sindicato dos ferroviários da Noroeste do Brasil, mas, desde os primeiros anos de funcionamento da ferrovia, seus funcionários se uniam em torno de sociedades beneficentes, centros operários, além de outras formas de associação.⁷

Os trabalhadores ferroviários tiveram importância significativa dentro do movimento operário brasileiro, sendo uma das primeiras categorias a se organizar para combater a exploração e reivindicar melhores condições de trabalho. A esse respeito, Liliana Segnini comenta que

A primeira tentativa dos ferroviários objetivando a organização da categoria encontra-se registrada nos jornais do final do século passado [XIX] e início deste [XX]. Trata-se da Liga Operária da Companhia Paulista. O objetivo desta corporação era defender os interesses da classe ferroviária na zona da Paulista. A iniciativa era totalmente da classe trabalhadora (Segnini, 1982: 42).

Não há dúvidas de que a classe dos trabalhadores ferroviários é uma das pioneiras na realização de movimentos grevistas. Segnini também nos alerta que já em 1901 operários da Companhia Paulista iniciaram um movimento reivindicatório por melhores salários (1982: 43).

Por outro lado, existem indícios de que alguns dos principais jornais operários circulavam entre os funcionários da Noroeste. A inequívoca influência anarcossindicalista⁸ ocorreu por meio dessas publicações provenientes de São Paulo ou do Rio de Janeiro que, em muitos casos, não tiveram uma longa duração editorial. O jornal anarquista mais bem sucedido antes da 1ª Grande Guerra, chamado *A Terra Livre*, editou, por exemplo, apenas 75 números entre 1905 e 1910 (Maram, 1979: 77).

⁷ Os trabalhadores da ferrovia Noroeste do Brasil fundaram em 1909 a Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em 1919, ferroviários das oficinas de Aquidauana fundaram o Centro Operário Aquidauanense; já no ano de 1927 foi criada em Bauru a Sociedade Beneficente 19 de Julho.

⁸ O anarcossindicalismo é uma vertente do anarquismo que apregoava a necessidade do movimento anarquista se associar às organizações sindicais no sentido de que só assim seria possível a concretização da revolução anarquista.

Já mencionamos o comprometimento de outro jornal, *A Voz do Trabalhador*, editado no Rio de Janeiro, em denunciar as péssimas condições de trabalho existentes na Noroeste. Desde 1909, seus editores manifestavam deliberadamente a necessidade política de sindicalização de todos os trabalhadores. Nesse ano, o jornal noticiou com grande entusiasmo que os sindicatos da construção civil de Santos “havia forçado os empreiteiros a admitir somente pessoal sindicalizado” (1º de junho de 1909, apud Maram, 1979: 81). Para o jornal *A Terra livre*:

... o trabalhador absorve mais facilmente a propaganda anarquista, conseguindo uma compreensão cada vez mais clara sobre a origem de seus problemas. E fica moral e materialmente preparado para conhecer a conclusão lógica do movimento sindicalista: a expropriação revolucionária da terra e de todos os meios de produção (11/11/1906: 3).

De acordo com José Murilo de Carvalho, nas primeiras duas décadas do século XX a classe operária apresentava características distintas nos dois principais centros urbanos do país. No Rio de Janeiro, onde a industrialização era mais antiga, havia maior diversidade de orientações e o operariado do Estado e de empresas públicas (ferrovias, marinha mercante, etc.) era mais numeroso e fortemente vinculado ao governo. Diferentemente do operariado paulista, cuja penetração dos ideais anarquistas vindo do exterior foi bastante expressiva, a classe operária carioca era composta majoritariamente por brasileiros, tendo como principal grupo de estrangeiros trabalhadores portugueses, além de uma presença considerável da população negra, inclusive de ex-escravos (2004: 58-59). Todavia, para o autor, o movimento operário trouxe conseqüências importantíssimas, principalmente no que diz respeito à conquista dos direitos civis no Brasil:

O movimento lutava por direitos básicos, como o de organizar-se, de manifestar-se, de escolher o trabalho, de fazer greve. Os operários lutavam também por uma legislação trabalhista que regulasse o horário de trabalho, o descanso semanal, as férias, e por direitos sociais como o seguro de acidentes de trabalho e aposentadoria. No que se refere aos direitos políticos, deu-se algo contraditório. Os setores operários menos agressivos, mais próximos do governo, chamados na época de ‘amarelos’, eram os que mais votavam, embora o fizessem dentro de um espírito clientelista. Os setores mais radicais, os anarquistas, seguindo a orientação clássica dessa corrente de pensamento, rejeitavam qualquer relação com o Estado e com a política, rejeitavam os partidos, o Congresso, e até mesmo a idéia de pátria. O Estado, para eles, não passava de um servidor da classe capitalista, o mesmo se dando com os partidos, as eleições e a própria pátria (2004: 60).

Sheldon Maram observa que os anarcossindicalistas dominavam o movimento anarquista no Brasil. Os primeiros líderes operários definiam suas táticas de ação com base nos livros dos teóricos sindicalistas residentes na França. Tais livros se tornaram populares por volta de 1890 também em outros centros da atividade sindicalista como Itália e Espanha. Comumente, essas teorias e práticas se espalhavam através da imprensa, de panfletos e das

resoluções dos congressos operários amplamente dominados por anarcossindicalistas. Segundo o autor, houve três desses congressos aqui no Brasil: o primeiro em 1906, o segundo em 1913 e o terceiro em 1920 (1979: 78).

A proposta anarcossindicalista concebia o sindicato como um meio mais eficaz para as ações em prol de melhores condições aos trabalhadores através do confronto com os detentores do capital. Os sindicatos, portanto, seriam o *locus* de atuação do operariado e teriam como função organizar a resistência contra as várias formas de exploração capitalista e conscientizar os trabalhadores sobre seus direitos e as mudanças em curso no mundo do trabalho. Para os anarcossindicalistas, essa também deveria ser a função das cooperativas e das sociedades beneficentes, ou seja, a de auxiliar voluntariamente os trabalhadores no embate direto com empresas e empresários.

Vale a pena destacar um longo trecho do livro de Maram que esclarece com extrema lucidez o tema da influência do anarcossindicalismo no movimento operário brasileiro:

Supunha-se que a popularidade do anarquismo no Brasil decorresse do fato de que os imigrantes envolvidos no movimento operário brasileiro provinham de países de influência anarquista, nominalmente Espanha, Itália e Portugal. Mas essa suposição não resiste a uma investigação mais profunda. Havia outras formas de sindicalismo bastante influentes naqueles países (...) além disso, o anarcossindicalismo sintonizava mais diretamente com os interesses do proletariado brasileiro que qualquer outra forma de sindicalismo. (...) No anarcossindicalismo, o trabalhador imigrante sentia-se confortável, pois permaneciam seus laços com a terra mãe. O anarcossindicalismo via a si próprio como uma parte do movimento internacional. Tentava desenvolver entre os trabalhadores um sentimento de solidariedade internacional, especialmente para com os italianos, portugueses e espanhóis, irmãos nacionais da grande parte de nossos imigrantes. Os socialistas insistiam em que o imigrante adotasse a cidadania brasileira para poderem votar nas eleições. Já os anarquistas não exigiam tal atitude. O nacionalismo e, em especial, a participação no processo eleitoral eram considerados uma maldição pelos libertários (1979: 84).

As evidências históricas sugerem também que, com raras exceções, os anarquistas militantes eram em sua maioria operários que dedicavam suas vidas às causas da classe trabalhadora. Através da mobilização dos trabalhadores e da divulgação dos ideais revolucionários, homens como Edgard Leuenroth (1881-1968) e Primitivo Raimundo Soares (1871-1947), mais conhecido como Florentino de Carvalho, são exemplos de luta e utopia.

Entre 1902 e 1905, anarquistas e socialistas atuaram juntos na formação de algumas organizações de trabalhadores, dentre elas a Federação Operária de São Paulo (FOSP). Logo após o primeiro congresso operário de 1906, os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro haviam desencadeado uma greve que, segundo Maram, serviu como um teste de força à organização do operariado em São Paulo. Já sob o controle dos anarcossindicalistas, a FOSP agiu energicamente organizando manifestações de apoio e enviando outros sindicalizados para os locais de paralisação. Todavia, tal estratégia não foi

suficiente, pois a greve tinha sido rapidamente reprimida pela ação violenta da polícia (Maram, 1979: 90-91).

Mais uma vez, Maram nos informa que os anarquistas organizaram uma série de protestos que culminaram na greve geral de 1917 realizada em São Paulo. Esta greve, a revolta de 18 de novembro de 1918 e os prováveis planos insurgentes de 1919 transformaram esse período na fase áurea do movimento revolucionário no Brasil. Ao mesmo tempo, a repressão do governo contra os militantes aumentava vertiginosamente através da invasão e fechamento de alguns sindicatos. Diversos líderes operários foram presos ou deportados. Por fim, em 1920, segundo Maram, os anarcossindicalistas colocaram em xeque todo o vigor do movimento operário, que já vinha declinando, ao deflagrarem mais uma série de greves em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro, todas fracassadas. Para o autor, esse foi o último ano de significativa força do anarcossindicalismo em território brasileiro (1979: 93 e 97).

Conclusão

Embora identificados como trabalhadores livres e assalariados, os ferroviários da Noroeste vivenciaram uma situação essencialmente cruel, repressora e de extremo pauperismo. Vítimas do mandonismo de seus diretores, esses trabalhadores foram humilhados e explorados em seu grau máximo ao serem submetidos a condições desumanas de trabalho rígido e árduo. Desde a formação da primeira turma para a abertura da mata nos locais de construção da linha, o caráter expugnador e degradante foi imposto ao trabalho de milhares de indivíduos que não tinham outra opção a não ser se subordinar aos mandos da empreiteira Machado de Mello e da Companhia Noroeste.

De fato, a interrupção do pagamento dos salários aos trabalhadores que os levou à greve de 1914, não foi um fato isolado, mas sim, remonta às dificuldades econômicas da Companhia Noroeste na época e aos seus conflitos com o Governo Federal, em relação a qualidade e prazo de conclusão da estrada de ferro Itapura-Corumbá. Essas vicissitudes podem ser explicadas pelo método de subempreitamento das obras, o qual, como já foi dito, fazia com que muitos intermediários tivessem oportunidades de lucros com a construção da ferrovia, encarecendo e diminuindo a qualidade das obras. Ademais, as áreas pelas quais a ferrovia fora construída ofereciam grandes dificuldades para a realização do empreendimento. Entretanto, após o Governo Federal assumir a construção e operação da Itapura-Corumbá, os serviços oferecidos pela ferrovia e o tratamento dado aos seus funcionários parecem ter melhorado, como diz o diretor interino da Noroeste do Brasil Firmo Ribeira Dutra

Outro grande mal, removido pelo auxílio precioso do Sr. Ministro da Fazenda, foi o atraso de pagamentos em que sempre se achava o pessoal. Houve um período em que as greves eram contínuas, pois dez e mais meses passavam os infelizes empregados sem receber seus ordenados, sendo dessa maneira obrigados a sofrer necessidades de todo o gênero. Em julho do corrente ano [1916] cessou este estado e agora não só o pessoal está em dia, como o crédito da Estrada está como deve ser o de uma repartição pública (RCNB, 1916: 9).

A eclosão da greve que aqui nos ocupamos, como de todo o movimento grevista que envolveu também as paralisações de 1913 e 1915, trouxe à baila a natureza quase servil dos trabalhos de construção e operação da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Diante de todos os fatos e especificidades que narramos em torno da vivência desses ferroviários, podemos considerar que o sentido histórico desse movimento grevista denota uma legitimidade inquestionável, visto que a principal reivindicação dos insurgentes era o atendimento – como noticiou um jornal de Bauru – de um “direito sagrado” a todo e qualquer trabalhador: o recebimento dos salários.

A pesquisa bibliográfica e documental nos permite aferir que houve, se não uma influência direta e explícita, pelo menos uma inspiração de cunho anarquista nos procedimentos e na forma com a qual a “revolta” dos grevistas evoluiu. Não podemos afirmar que os ferroviários da Noroeste participavam do movimento anarquista ou anarcossindicalista; aliás, não encontramos evidência alguma que comprove essa hipótese. Aventamos apenas que o caráter das “técnicas” de greve levadas a cabo pelos ferroviários – de paralisação e, se necessário, dilapidação do patrimônio da empresa – são semelhantes aos métodos propalados pelo movimento anarquista originário dos países europeus e que tiveram grande repercussão no operariado durante a maior parte do decênio 1910-20, principalmente no Estado de São Paulo.

Além da veiculação de alguns jornais operários entre as estações da Noroeste, importantes difusores da ideologia anarcossindicalista, a forma de atuação dos grevistas resultou da única estratégia que os ferroviários dispunham naquela conjuntura de intensa exploração do trabalho. Em outras palavras, acreditamos que a historicidade do momento matizou a greve ao produzir, de modo indelével, uma tomada de consciência que condicionou a atuação aguerrida desses trabalhadores. Abaixo destacamos uma parte do boletim de declaração dessa greve de 1914, uma das greves mais importantes da história ferroviária paulista:

É mais do que sabido de que não recebemos os nossos ordenados enquanto continuarmos a trabalhar; é, portanto, chegada a hora de reagir para recebermos os nossos vencimentos, e por isso é mister unirmo-nos todos para não se trabalhar enquanto não nos for feito pagamento geral. Fazemos, pois, uma greve pacífica, evitando todo e qualquer prejuízo material para não perdermos a simpatia dos nossos superiores, do público e das autoridades. Só recorreremos à violência caso os nossos superiores nos obriguem a isso; pretendemos apenas parar com todo e

qualquer serviço até que nos façam pagamento total (*A Lanterna*, São Paulo, 11/04/1914, p. 3).

Finalmente, nos resta observar que a empreiteira Machado de Mello utilizou o movimento grevista como justificativa ao governo, primeiro, no sentido de barganhar fundos para a conclusão das obras e, segundo, de buscar, cada vez mais, se eximir da responsabilidade pelas péssimas condições de vida dos ferroviários. A propósito, há indícios de que durante a construção da estrada de ferro, a Noroeste fazia questão de sempre ressaltar o esforço desmedido que caracterizava sua tarefa civilizadora de levar o progresso a uma região inóspita e cheia de adversidades. Por meio desse argumento, tudo se justificava, inclusive a pérfida exploração sofrida pelos ferroviários.

Referências bibliográficas

Fontes

Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914. Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração, Bauru-SP.

Jornal *A Lanterna*, São Paulo, edições dos dias 28/06/1913 e 11/04/1914.

Jornal *A Terra livre*, São Paulo, edição do dia 11/11/1906.

Jornal *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, edições dos dias 01/05/1909, 17/05/1909 e 01/06/1909.

Jornal *O Bauru*, Bauru-SP, edição do dia 12/10/1913.

Jornal *O Tempo*, Bauru-SP, edição do dia 09/04/1914.

Relatórios da Diretoria da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906-1917). Centro de Memória Regional de Bauru UNESP/RFFSA, Bauru-SP.

Bibliografia

ANDRADE, E. L. de. *Sertões da Noroeste: 1850/1945*. São Paulo: s. n., s. d..

CARVALHO, J. M. de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Campinas, 1993. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

CECHIN, J. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Campinas, 1978. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

COSTA, W. P. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, 1976. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

GARCIA, L. B. R. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940*. Campinas, 1992. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

LAMOUNIER, M. L. The “labour question” in nineteenth-century Brazil: railways, export agriculture, and labour scarcity. *Working papers in economic history*, nº 59/00. Londres, London School of Economics, 2000.

MARAM, S. L. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

NEVES, C. das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande-MS: Editora UFMS, 1997.

_____. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. In: *História econômica & História de empresas II.1 (1999)*. p. 91-111.

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato-Grosso (1918-1956)*. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo.

SEGNINI, L. R. P. *Ferrovias e Ferroviários*. São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.