



Elaina Reioli Cirilo Serfaty

**NO TRILHO DOS DIREITOS:
os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil
(Rio de Janeiro, 1865-1922)**

Tese de Doutorado

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora em História Social da Cultura pelo Programa de Pós-graduação em História Social da Cultura, do Departamento de História da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Leonardo Affonso de Miranda Pereira

Rio de Janeiro,
Fevereiro de 2024



Elaina Reioli Cirilo Serfaty

**No trilho dos direitos:
os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do
Brasil (Rio de Janeiro, 1865-1922)**

Tese apresentada como requisito parcial para
obtenção do grau de Doutora pelo Programa de Pós-
graduação em História Social da Cultura PUC-Rio.
Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo:

Prof. Leonardo Affonso de Miranda Pereira

Orientador
Departamento de História – PUC-Rio

Prof. Felipe Azevedo e Souza

Departamento de História – PUC-Rio

Prof^a. Larissa Rosa Corrêa

Departamento de História – PUC-Rio

Prof^a. Silvana Alejandra Palermo

Departamento de História – UNGS

Prof. Marcelo Mac Cord

Departamento de História – UFF

Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 2024

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Elaina Reoli Cirilo Serfaty

Graduada em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 2013. Kursou o mestrado no Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura pela mesma universidade. Suas pesquisas se concentram no Rio de Janeiro dos séculos XIX e XX, com especial atenção ao processo de conformação dos subúrbios cariocas e história dos mundos do trabalho.

Ficha Catalográfica

Serfaty, Elaina Reoli Cirilo

No trilho dos direitos : os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil (Rio de Janeiro, 1865-1922 / Elaina Reoli Cirilo Serfaty ; orientador: Leonardo Affonso de Miranda Pereira. – 2024.

255 f. : il. ; 30 cm

Tese (doutorado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2024.

Inclui bibliografia

CDD: 900

Para meu pai José Cyrilo e
minha mãe Maria Josefina

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 0001.

Para concluir esse trabalho, atravessado por uma pandemia que foi muito dolorosa e desestabilizadora, foi fundamental o auxílio de muitas pessoas. Aproveito o espaço, então, para agradecê-las. Agradeço também a CAPES pela bolsa recebida durante o período em que cursei o doutorado, possibilitando a minha dedicação integral à pós-graduação. Para a elaboração dessa pesquisa eu me beneficieei, ainda, de inúmeros artigos e teses que estão em repositórios com acesso aberto – fruto do financiamento público das pesquisas no nosso país. À PUC –Rio pela bolsa de isenção de taxas durante o período de prorrogação.

Agradeço ao meu orientador Leonardo Pereira, por sua orientação atenta, rigorosa, paciente e acolhedora. Eu tive a oportunidade de ser sua aluna e participar do grupo de iniciação científica ainda na graduação, aprendizados valiosos que são alicerces na minha formação como historiadora e pesquisadora. Um agradecimento especial também aos funcionários do departamento, especialmente a Débora e ao Claudio que nos auxiliam durante o curso de pós-graduação e também ao Igor. À Edna, Anair e Cleusa que se aposentaram, mas cuja ajuda foi fundamental nesses anos de graduação e pós-graduação na PUC.

Agradeço, ainda, aos professores do departamento de História da PUC-Rio, que me acompanharam desde a graduação contribuindo para minha formação como historiadora. Aos professores Marcos Bretas e Diogo Cabral, do departamento de História da UFRJ, com os quais pude compartilhar alguns dos debates desse trabalho nas disciplinas eletivas cursadas. À professora Cristiana Schettini, da Universidad Nacional de San Martin, pelos aprendizados e debates no minicurso sobre perspectivas de gênero na História dos Mundos do Trabalho ministrado na PUC-Rio.

Aos membros da banca de qualificação Larissa Correa e Felipe Souza que enriqueceram esse trabalho com as sugestões e dicas de referência, além de incentivo dado no momento em que ainda temos tantas incertezas do processo.

Agradeço ainda à professora Silvana Palermo e ao professor Marcelo Mac Cord que, compondo a banca de defesa, aceitaram compartilhar da leitura desse trabalho me possibilitando a oportunidade de escutar suas análises.

No ambiente acadêmico, a participação nos grupos de pesquisa também foram fundamentais para compartilhar e ouvir experiências de pesquisa. As reuniões do Grupo de Conexões Atlânticas e da linha de pesquisa Experiências e Conexões Culturais, da pós-graduação em História da PUC-Rio, foram um espaço importante de discussão e reflexão no andamento da pesquisa e da elaboração da tese. Nesse espaço debate e crítica pude contar ainda com as contribuições de professores e alunos da Rede de História Social e Cultural do Trabalho na Argentina e no Brasil (REDHISOC) em reuniões e seminários conjuntos. Um agradecimento especial ao professor Martin Albornoz que comentou um dos capítulos do trabalho.

Aos funcionários dos arquivos, que me auxiliaram durante a pesquisa documental para esse trabalho. No Arquivo Nacional, onde passei um tempo maior, e na Biblioteca Nacional, onde o recurso da pesquisa digital, por vezes, deixa menos visíveis os funcionários que possibilitam nossas consultas em casa. Estendo, assim, esse agradecimento aos funcionários do Arquivo do Estado do Rio de Janeiro, da Casa de Rui Barbosa, Center for Research Libraries e dos arquivos da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos quais a pesquisa também se deu pelo acesso virtual. Agradeço ainda a Carlos Trindade que, na função de coordenador da unidade ferroviária DNIT/RJ, tentou viabilizar a pesquisa no arquivo da Estrada de Ferro Central do Brasil. Infelizmente a documentação está arquivada em uma unidade voltada para a guarda e não para a pesquisa. Espero que essa documentação continue preservada e que em breve esteja disponível para consulta em algum dos arquivos públicos sediados no Rio de Janeiro.

Ao Vitor Vencovsky que produziu os mapas que acompanham o trabalho e à Renata Daflon que me auxiliou na revisão final desse trabalho.

A Juliana Pereira e a Mariana Barbosa pela amizade, incentivo, leituras, críticas e sugestões durante todo esse processo. Às minhas amigas Valdilene, Marcília e Priscila pela torcida, agora poderemos nos encontrar mais vezes em terras mineiras.

Sou grata a Deus por todas as graças em minha vida. Agradeço a minha família onde, além de amor, tive suporte para dar conta desta jornada. Aos meus pais Cyrilo e Maria, meus irmãos Elisana e Elder, minha tia Santa, minhas sobrinhas Maria Rita e Manuela e meu cunhado Mansur, que tantas vezes vieram ao Rio de Janeiro me visitar e apoiar. Ao meu marido Reinaldo, agradeço todo apoio e incentivo fundamentais para a realização desse trabalho. À minha amada Mariana, que sempre me trazia um desenho ou vinha me dar um abraço enquanto eu passava horas em frente ao computador e rodeada por papéis. Você é a minha alegria e maior realização!

Resumo

Serfaty, Elaina Reioli Cirilo. **No trilho dos direitos: os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil (Rio de Janeiro, 1865-1922)**. Rio de Janeiro, 2024. 255 p. Tese de Doutorado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Ao longo da Primeira República, os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) constituíram uma das primeiras categorias a terem seus direitos garantidos pelo Estado – o que se deu através da criação das Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAP), considerada um marco inicial do sistema previdenciário brasileiro. Apesar disso, suas lutas foram frequentemente desconsideradas pela historiografia, e poucos foram os estudiosos que se preocuparam em investigar a participação dos trabalhadores no processo histórico de conformação desse sistema. Como resultado, a história da conquista desse sistema de seguridade acabou por se afirmar através de explicações exteriores às experiências e concepções dos próprios trabalhadores, em perspectivas que costumam realçar o protagonismo de certas lideranças políticas e empresariais. Em sentido contrário, esta tese busca, em diálogo com estudos historiográficos sobre os mundos do trabalho do período, compreender as experiências que deram sustentação às estratégias adotadas pelos trabalhadores da EFCB na luta por esse e por outros direitos. Relacionando-se permanentemente tanto com o poder público quanto com outras categorias profissionais, esses trabalhadores se afirmaram como sujeitos ativos do processo de reconhecimento dos direitos operários no período. Para acompanhar tal processo, esta tese se volta para as lutas e mobilizações dos funcionários da Estrada de Ferro Central do Brasil no Rio de Janeiro entre 1865, quando a ferrovia foi estatizada, e 1922, quando foi instituída a Caixa de Pensões do Pessoal Jornaleiro da companhia.

Palavras-chave:

Estrada de Ferro Central do Brasil; Mundos do trabalho; Primeira República; Rio de Janeiro.

Abstract

Serfaty, Elaina Reiola Cirilo. **On the railof rights: workers on the Central do Brasil Railroad (Rio de Janeiro, 1865-1922)**Rio de Janeiro, 2024. 255 p. Tese de Doutorado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Throughout the First Republic, workers on the Central do Brasil Railroad (EFCB) constituted one of the first categories to have their rights guaranteed by the State – which occurred through the creation of Retirement and Pension Funds (CAP), considered a initial milestone of the Brazilian social security system. Despite this, their struggles were often disregarded by historiography, and few scholars were concerned with investigating the participation of workers in the historical process of shaping this system. As a result, this story ended up asserting itself through explanations outside the experiences and conceptions of the workers themselves, in perspectives that tend to highlight the protagonism of certain political and business leaders. On the other hand, this thesis seeks, in dialogue with historiographical studies on the worlds of work of the period, to understand the experiences that supported the strategies adopted by EFCB workers in the fight for this and other rights. Permanently relating to both public authorities and other professional categories, these workers asserted themselves as active subjects in the process of affirming workers' rights during the period. To accompany it, this thesis focuses on the struggles and mobilizations of employees of the Central do Brasil Railroad in Rio de Janeiro between 1865, when the railroad was nationalized, and 1922, when the Caixa de Pensões do Pessoal Jornaleiro of the company was instituted.

Keywords:

Central do Brasil Railroad; Worlds of labor; First Republic; Rio de Janeiro.

Sumário

Introdução	15
1. O <i>peçoal</i> da Estrada	28
1.1 A operação da Estrada na Corte	33
1.2 A conformação e a regulação da força de trabalho	48
1.3 Tensionando o regulamento	66
2. Trabalhadores em risco	81
2.1 Trabalhadores vulneráveis: entre a culpa e o risco presumido	85
2.2 Trabalhadores morigerados e dependentes da caridade	92
2.3 Nos trilhos da alternativa mutualista	102
2.4 A alternativa Legislativa	109
3. Expectativas Republicanas	119
3.1 Expectativas em aberto	125
3.2 Convergências grevistas	138
3.3 A hidra da desordem e o controle pela espada	152
4. Direitos ou benesses?	168
4.1 Uma classe à parte?	177
4.2 Mutualismo em profusão	192
4.3 Uma campanha vitoriosa dos jornaleiros	204
4.4 Unidos pela manutenção dos direitos	216
5. Epílogo	227
6. Fontes	231
7. Referências bibliográficas	240
8. Anexos	251

Lista de figuras

Figura 1 - Engenho de Dentro (subúrbios): Estação e Oficinas (<i>Biblioteca Nacional</i> , Collecção 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro II)	45
Figura 2 - Charge "Fenômenos da física parlamentar" (<i>Jornal do Brasil</i> , 12 de novembro de 1903)	188
Figura 3 - Foto Edifício social da Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro da Estrada de Ferro Central do Brasil e redação do Concórdia Proletária (<i>Concórdia Proletária</i> , 15 de abril de 1914)	202
Figura 4 - Charge "As reformas na Câmara" (<i>O Malho</i> , 23 de maio de 1908)	206
Figura 5 - Foto da "manifestação do pessoal da Estrada de Ferro Central do Brasil ao Sr. Presidente da República e ao Ministro da Viação" (<i>O Malho</i> , 14 de janeiro de 1911)	212
Figura 6 - Charge "Fazendo Justiça" (<i>O Malho</i> , 5 de março de 1911)	214
Figura 7 - Foto "Uma parte da assistência a reunião de ontem" (<i>A Época</i> , 28 de janeiro de 1915)	219
Figura 8 - Foto "O dr. Vicente Piragibe orando, na qualidade de advogado da União dos Empregados da Estrada de Ferro Central" (<i>A Época</i> , 28 de janeiro de 1915)	220
Figura 9 - Charge "Belezas da Central" (<i>Jornal do Brasil</i> , 2 de agosto de 1915)	222

Lista de mapas, tabelas e gráficos

Mapas

Mapa 1 - Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais (1914)	36
Mapa 2 - Mapa das estações da EFCB nos subúrbios do Rio de Janeiro - Linha Centro (1914)	42
Mapa 3 - Mapa das estações da EFCB nos subúrbios do Rio de Janeiro - Ramal de Santa Cruz (1914)	44
Mapa 4 - Mapa das estações da EFCB nos subúrbios do Rio de Janeiro – Linha Auxiliar (1914)	47

Tabelas

Tabela 1 - Mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro D. Pedro II	37
Tabela 2 - Viajantes pelos trens dos subúrbios e interior	43
Tabela 3 - Empregados titulados em cada uma das divisões da EFDPII.	54
Tabela 4 - Empregados jornaleiros em cada uma das divisões da EFDPII.	55
Tabela 5 - Número dos empregados jornaleiros e titulados (1899-1904)	56
Tabela 6 - Associações mutuais dos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil	196
Tabela 7 - Linha Cronológica (1552-1922).	251
Tabela 8 - Síntese dos Padrões Monetários Brasileiros.	254

Gráficos

Gráfico 1 - Extensão média em tráfego da Estrada de Ferro D. Pedro II (1865-1920)	35
Gráfico 2 – Acidentes envolvendo trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II (1866-188)	87

Gráfico 3 – Acidentes de que produziram ferimentos e mortes em empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil (1890-1922)	193
Gráfico 5. Organograma das divisões da Estrada de Ferro Central do Brasil (1969-1919)	255

“Não importa quão estático e desesperador o presente pareça, o passado nos lembra que mudanças podem ocorrer. Pelo menos as coisas podem ser diferentes. O passado é uma fonte inesgotável de interesse e pode até ser uma fonte de esperança.”

Natalie Zemon Davis. *A life of learning*, 1997.

Introdução

Em 18 de novembro de 1918, sob proposição do deputado Nicanor Nascimento, a Câmara dos Deputados instalou uma comissão especial de Legislação Social para discutir a criação de uma lei voltada para a regulamentação do trabalho. O objetivo da comissão era analisar todos os projetos legislativos sobre o tema e elaborar um texto único a ser encaminhado para votação. Em novembro de 1920, o mesmo deputado Nicanor Nascimento, também membro da comissão, apresentou um pedido para que os projetos da regulamentação do trabalho dos operários do Estado fossem analisados separadamente dos projetos que tratavam da regulamentação do trabalho dos operários das empresas particulares. Os operários do Estado, aos quais ele se referiu, correspondiam aos trabalhadores que atuavam nas empresas estatais e repartições públicas, como jornaleiros ou diaristas, a exemplo dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil, demandantes de direitos destinados apenas aos empregados públicos. Era o caso da obtenção de licenças em caso de acidente ou moléstias, aposentadoria por invalidez, abonos, férias, dentre outros. Pela legislação, eles não se enquadravam na categoria de empregados públicos e, portanto, não gozavam dos direitos garantidos a esses empregados, razão pela qual o deputado José Lobo, presidente da comissão, indeferiu o requerimento, argumentando que o pedido era contrário ao principal objetivo da comissão, ou seja, articular todos os projetos e evitar fracionamento da reforma da legislação do trabalho.¹

Como forma de defender a sua posição, José Lobo alegou que naquele momento os operários da União gozavam de alguns direitos, estando, assim, em posição privilegiada em relação aos operários das empresas particulares. Para demonstrar, citava a análise de uma série de regulamentos das empresas públicas feitas pelo deputado Andrade Bezerra – que sugeria que, dentre todos os

¹ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919, Vol. 11. P.443-44. CAMARA DOS DEPUTADOS. *Legislação Social: trabalhos da Comissão Especial de Legislação Social* (1919-1921). v3. Coleção Documentos Parlamentares. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1922. P.812-830. Nicanor Nascimento solicitava que fosse dado encaminhamento ao projeto nº9 de 1920 do senador Paulo de Frotin que havia sido encaminhado pelo Senado. Para uma análise dos trabalhos da Comissão ver também: VARGAS, João Tristan. *O trabalho na ordem liberal: o movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*. Campinas: UNICAMP/CMU, 2004. Principalmente: capítulos 3 e 4.

regulamentos, aquele que mais garantias dispunham era o da Estrada de Ferro Central do Brasil.¹ O documento citava que esse regulamento assegurava aos operários daquela ferrovia “as seguintes vantagens: dia de oito horas; licença remunerada e férias de 15 dias; salário por inteiro, em todos os casos de acidente de que resulte invalidez temporária ou permanente; e pensão de dois terços dos salários aos herdeiros dos que falecerem em consequência de acidente”.²

Segundo a argumentação de José Lobo, tais direitos eram fruto da mobilização contínua dos trabalhadores. Frente a essa alegação, ele buscou mostrar que era conveniente manter toda a classe operária mobilizada em torno de um mesmo projeto, como forma de fortalecer aquela pauta diante das autoridades republicanas.³ Nesse sentido, ele ponderou:

“Os operários da União constituem uma classe numerosa, importante; muito deles possuem bons conhecimentos sobre o problema trabalhista, e se acham todos pela situação que desfrutam nos departamentos em que trabalham e que lhes proporcionam amplas facilidades, em condições favoráveis a uma propaganda inteligente, continua e fecunda, como a que tem sido até agora feita aos diversos representantes dos poderes públicos, tanto que raro que é o dia em que uma comissão deles não age aqui na Câmara, em prol da causa que defendem, ora junto ao *leader* da maioria, ora junto aos leaders das bancadas, membros da Comissão de Legislação Social, etc. Além disso, eles fornecem um enorme contingente de eleitores, em uma proporção muito maior que o fornecido por todas as outras classes operárias, dispondo, por consequência, de armas e recursos poderosos, que faltam aos operários. Separá-los, portanto, Sr. Presidente, do projeto geral, reorganizando trabalho, será privar a grande massa proletária, a maioria dos que exercem atividade produtora no Brasil, de elementos indispensáveis a vitória legal da classe inteira”.⁴

Na tentativa de defender sua posição, José Lobo dava a ver a força de mobilização política de operários do Estado. Destacavam-se, dentre eles, os direitos conquistados pelos operários da Estrada de Ferro Central do Brasil, ou Estrada, como a empresa era chamada pelos contemporâneos.⁵ Ainda que a deliberada ênfase dada à atuação política dos operários do Estado tivesse como

¹ Tais regulamentos, editados na forma de decretos eram elaborados pelo Executivo sob autorização do legislativo e tinham por finalidade normatizar as regras de administração das empresas públicas.

² CAMARA DOS DEPUTADOS. *Legislação Social: trabalhos da Comissão Especial de Legislação Social* (1919-1921). *Op. Cit.* p.825. “Operários da União”. *Correio da Manhã*, 23 de junho de 1920, p.2.

³ *Idem.*

⁴ *Idem.*

⁵ A partir desse ponto vou me referir a Estrada de Ferro Central do Brasil também como Estrada.

objetivo atestar o mérito de seu posicionamento, seu testemunho nos leva a refletir sobre os caminhos de conquista desses direitos, em especial em um contexto marcado pela falta de garantias legais para os trabalhadores.

Apesar do testemunho de José Lobo indicar que entre os próprios contemporâneos havia uma percepção de que os operários da Estrada atuaram ativamente para a conquista de seus direitos trabalhistas, as lógicas e as formas de luta dos operários do Estado foram ainda pouco exploradas pelos estudiosos que abordam a história do movimento operário na Primeira República. De forma geral, é possível notar que as análises sobre a classe trabalhadora e o movimento operário no Rio de Janeiro da Primeira República privilegiaram certas categorias de trabalhadores do setor privado, como os têxteis. Nesse sentido, as análises sobre as experiências e lutas dos trabalhadores cariocas acabou por deixar de lado a experiência de sujeitos como os operários da Estrada de Ferro Central do Brasil, cuja atuação era marcada por uma lógica diversa.

Não é difícil compreender os motivos desta opção. Parte das pesquisas sobre os mundos do trabalho do Rio de Janeiro sugeriu que a atuação dos trabalhadores da Estrada junto ao poder público havia se estabelecido pela prevalência de interesses do Estado. Nessas leituras, lideranças políticas republicanas teriam se utilizado desses trabalhadores, que no Rio de Janeiro constituíam uma classe numerosa, para minar por dentro as bases do movimento operário e cercear a possibilidade de acesso à cidadania dos trabalhadores cariocas. Tal perspectiva resulta na definição daquilo que Boris Fausto chamou de “trabalhismo carioca”: uma corrente da classe operária que se limitaria “à defesa de reivindicações mínimas, pela via de colaboração de classe e da proteção do Estado”, estando por isso distante das verdadeiras lutas operárias.⁶ Em sentido semelhante, José Murilo de Carvalho defendeu que no começo do período republicano os operários da Estrada estariam dentre as categorias de trabalhadores que foram “cooptados” por lideranças políticas institucionais. Buscando compreender as restrições de cidadania imposta por um regime republicano de forte marca oligárquica, ele defendeu que os trabalhadores da Estrada não eram sujeitos politicamente ativos. Como consequência, suas pautas e ações seriam o

⁶ FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1983. Ver principalmente: “A classe operária e seu movimento (1890-1917)”. P. 40-104.

resultado da ação de lideranças da política formal que se utilizaram da influência que tinham sobre eles para se projetar em meio às disputas pelo controle do Estado.⁷ Para além de suas diferenças, a perspectiva de autores como Boris Fausto e José Murilo de Carvalho expressam uma compreensão de que os ganhos obtidos pelos trabalhadores da Estrada por melhores condições de trabalho seriam simples benesses do estado republicano, fruto direto de um projeto de arregimentação organizado por setores da política institucional que afastaria o trabalhador do Estado das verdadeiras lutas operárias.

Apesar da força mantida por este tipo de análise em tempos atuais, no entanto, desde os anos 1980 uma parte significativa da historiografia dedicada aos mundos do trabalho passou a adotar perspectiva diversa para a compreensão de fenômenos como estes. Sob influência da obra de E. P. Thompson, muitos historiadores passaram a enfatizar não a força da coerção estatal sobre os trabalhadores do período, mas sim as possibilidades de agência desses sujeitos frente a uma ordem política que tentava excluí-los. Iniciada a partir dos estudos sobre a escravidão, que tentavam compreender como os próprios escravizados lutavam pela liberdade por dentro das redes paternalistas às quais estavam submetidos, tal perspectiva apontava para uma leitura diversa daquele processo – enfatizando a agência dos sujeitos que eram atingidos por tais políticas paternalistas e oligárquicas.⁸ É o que propunham autores como Claudio Batalha, que procurou analisar a multiplicidade de experiências e a pluralidade de expressão da história da classe trabalhadora e do movimento operário na Primeira República. Partindo do reconhecimento de que a relação com a política formal era um atributo importante da atuação dos trabalhadores da Estrada, ele sustentou que havia, entre os procedimentos utilizados por esses sujeitos, um predomínio da influência de um modelo de sindicalismo reformista, que tinha como referência “uma constelação de correntes: socialistas de diferentes matizes, positivistas,

⁷ CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

⁸ Ver: PINHEIRO, Paulo Sergio. “Trabalho Industrial no Brasil: uma revisão”. *Estudos CEBRAP*, n.14, 1975, p.119-131. HALL, M. Michael; PINHEIRO, Paulo Sergio. “Alargando a história da classe operária: Organização, lutas e controle”. *Remate de Males*, Campinas, , v. 5, p. 95–119, 1985. RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar- Brasil 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Tese (Mestrado). Rio de Janeiro: IUPERJ, 1981. BATALHA, Cláudio. *Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. 1986. Tese (Doutorado). Universidade de Paris I, Paris, 1986.

republicanos sociais e sindicalistas pragmáticos”. Essa corrente era mais propensa a adotar ações e políticas de cunho paternalista em relação ao Estado, com foco em práticas mutualistas muitas vezes apoiadas na intermediação e participação de advogados, políticos e autoridades.⁹ Batalha confrontava, assim, as análises que examinavam a ação dos trabalhadores sob a perspectiva da manipulação dos representantes do Estado ou do patronato.¹⁰

Na base de tal visão está o que a historiadora Silvia Lara caracterizou, em artigo de 1998, como um verdadeiro fosso historiográfico: aquele que separava os estudos sobre as lógicas de articulação de trabalhadores escravizados e seus descendentes até o final do regime escravista das pesquisas que se voltaram para a constituição do movimento operário carioca, que tomavam como ponto de partida o fim da escravidão e a instauração do regime republicano.¹¹ No caso do Rio de Janeiro, tal separação levou à desconsideração de uma lógica de luta constituída pelos escravizados por dentro das redes do paternalismo a que estavam submetidos e através das quais muitos deles conseguiram lutar pela própria liberdade através de imposição de limites às ações dos senhores.

De fato, desde a década de 1980 diversos estudos vêm demonstrando que esses homens e mulheres escravizados não eram sujeitos passivos diante do poder senhorial, e que suas ações de resistência incluíam práticas e lógicas diversas – que iam desde as ações mais diretas, como revoltas, fugas e greves, até estratégias e luta constituídas por dentro da ordem escravista, como a luta pelo direito de

⁹ BATALHA, Cláudio H. M. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. Neves (Org.). *O tempo do liberalismo oligárquico*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 153-182. (O Brasil Republicano, v. 1). BATALHA, Cláudio. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002. Em perspectiva semelhante à de Batalha ver: FRACCARO, Glaucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados. Trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Unicamp, Campinas, 2008.

¹⁰ LARA, Sílvia H. “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”. *Projeto História*. São Paulo, n.16, p.25-38, fev.1998. NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. “Além de senzalas e fábricas, uma história social do trabalho”. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, v. 18, n. 1, jun. 2006, pp. 217-240. Ver também: CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, Campinas, v. 14, n. 26, 2009. NASCIMENTO, Álvaro Pereira. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’”. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro. vol. 29, n. 59, p. 607-626, set-dez 2016.

¹¹ LARA Sílvia H. *Op. cit.* Ver também: NEGRO, A. L.; GOMES, F. *Op. cit.* CHALHOUB, S.; SILVA, F. T. *Op. cit.*

acumular pecúlio, de viver sobre si ou de não ser separado da família.¹² Longe de serem desimportantes ou de atestarem algum tipo de passividade frente ao domínio ao qual estavam submetidos, este tipo de ação se mostrou fundamental para as conquistas dos escravizados e seus descendentes, incluindo o próprio fim da escravidão.¹³ Ainda assim, tais tradições de luta eram em geral desconsideradas por análises que, reproduzindo a memória de muitos militantes anarquistas e socialistas do período republicano, não conseguiam enxergar o sentido político deste tipo de ação nos anos iniciais da República, vendo neles um sinal de alienação.

Diante da questão colocada em 1998 por Silvia Lara, diversos estudos passaram a apontar para as linhas de continuidade que marcavam as experiências dos trabalhadores cariocas entre as últimas décadas do Império e as primeiras da República. Voltados para categorias diversas, tais trabalhos têm indicado o quanto a atuação dos trabalhadores no movimento operário na Primeira República incluía uma série de referências identificadas com a atuação de homens e mulheres escravizados diante do paternalismo senhorial. Tais pesquisas tiveram êxito em demonstrar que, longe de se colocarem em lados opostos, tanto o operariado nacional quanto os imigrantes de várias nacionalidades se mobilizaram através de modelos de lutas bem mais plurais do que os consagrados modelos de matriz europeia.¹⁴

¹² REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990; SLENES, Robert. *Na Senzala uma Flor: esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da escravidão na Corte*. São Paulo: Cia das Letras, 1990; CHALHOUB, Sidney. "Paternalismo e escravidão em *Helena*". In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 17-57.

¹³ Cf. AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas: Unicamp, 2010.

¹⁴ SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição* (Bahia 1892-1909). Salvador, São Paulo: UFBA; FAPESP, 2011. CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: EDUNEB, 2015. ARANTES, Erika. "A Vida na Estiva: O cotidiano dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX". *Revista Eletrônica Trilhas da História*, v. 3, p. 21, 2013. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. . "Da tutela ao contrato: "homens de cor" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição". *Topoi (Rio de Janeiro)*, vol. 11, n.20, p. 114-135, 2010. COSTA, Mariana Barbosa. "Quando canto é reza: lazer, morte e greve na formação da classe trabalhadora na Freguesia da Gávea (1896- 1917)". *Revista Mundos do Trabalho*, v. 4, p. 182-205, 2012. SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas: abolicionismo, republicanismo e movimento operário no Recife*. Salvador: EDUFBA, 2021.

É seguindo essa trilha que buscaremos compreender as lutas por direitos travadas no Rio de Janeiro pelos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil, em especial entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX. Na tentativa de atentar para as lógicas específicas que serviam de base para as ações desses sujeitos, busca-se demonstrar como perspectivas vistas muitas vezes como alienadas ou baseadas em uma suposta falta de consciência de classe assumiam um sentido político claro para eles. Fruto de lutas históricas que se deram por dentro das relações paternalistas, a ação política dos trabalhadores se articulava à lógica paternalista que organizava a própria sociedade brasileira, transformando-se em consonância com seus movimentos. Trata-se, portanto, de um esforço de aprofundamento metodológico das perspectivas abertas em 1963 pelo historiador inglês Edward Thompson em *A Formação da Classe Operária Inglesa*, que nos permita flagrar o processo de constituição das solidariedades e lutas de classe a partir dos elementos que marcavam efetivamente a experiência desses sujeitos¹⁵.

A sociedade carioca do início da República se mostrava, porém, muito diversa daquela da Inglaterra analisada por Thompson. Em um contexto no qual os muitos ex-escravizados e seus descendentes passavam a conviver cotidianamente com imigrantes europeus de nacionalidades variadas, os mundos do trabalho carioca assumiam uma diversidade muito mais radical do que em outros contextos. Expressa em grande medida no próprio tom de pele desses trabalhadores, esta diversidade fazia com que os mundos do trabalho carioca do período fossem espaços de trocas, embates e conexões entre redes culturais diversas. A fim de compreendermos complexas relações entre sujeitos e grupos tão diversos, é importante deixar de lado concepções essencialistas sobre os costumes e identidades desses diversos trabalhadores, investindo nas tensas negociações, conexões e embates entre mundos culturais diversos que marcaram suas experiências. Nesse sentido, nos serve como inspiração o trabalho da historiadora Natalie Davis, principalmente na obra *Nas margens: três mulheres do século XVII*¹⁶. Através do acompanhamento da trajetória de três mulheres do

¹⁵ THOMPSON, Edward P. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

¹⁶ DAVIS, Natalie Zemon. *Nas Margens: três mulheres do século XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

período, o livro acompanha o modo pelo qual elas, de modo ativo, lidaram com as muitas redes culturais que se fizeram presentes em suas trajetórias. Sem tomar a cultura como uma realidade dada de antemão, na qual os indivíduos estariam aprisionados, ela analisa o modo pelo qual elas lidaram com o encontro e embate com mundos culturais diversos, constituindo um caminho marcado por conexões culturais variadas. Sua proposta metodológica de pensar a agência dos indivíduos através do modo pelo qual eles mesmos operam com as identidades a eles atribuídas e os fluxos de tradição cultural nos alerta para a necessidade de atentar para questões como a “mobilidade, a mistura, a controvérsia”, e nos desafia a desnaturalizar categorias estáticas e binárias.

Para alcançar tal objetivo, nossa intenção é recuar em relação à periodização habitualmente definida pelos autores que se voltaram para a história desses trabalhadores, que costumam definir como marco inicial de suas análises a Proclamação da República, feita um ano após o fim da escravidão no Brasil. Ao adotar tal marco, muitos trabalhos tomam como pressuposto justamente a separação entre universos de trabalho distintos, o que é criticado por Silvia Lara.¹⁷ Em sentido diverso, o processo que se pretende analisar aqui tem como marco inicial o ano de 1865, quando o Estado assume o controle acionário da companhia, então chamada Estrada de Ferro D. Pedro II. Nossa análise se encerra no ano de 1922, quando foi aprovado o decreto que criou a Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, equalizando o direito a aposentadoria dos funcionários jornaleiros aos funcionários titulares¹⁸. Acompanhar a história dessa conquista se apresenta como um caminho relevante para aprofundar a reflexão sobre a diversidade de estratégias e lógicas que marcam o processo de formação da classe trabalhadora no Rio de Janeiro, de

¹⁷CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: Editora da Universidade do Estado da Bahia (EDUNEB), 2015. CORD, M. M.. Direitos trabalhistas em construção: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891. *Tempo*, v. 22, n. 39, p. 175–195, jan. 2016. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. (2010). Da tutela ao contrato: "homens de cor" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição. *Topoi (Rio de Janeiro)*, 11(20), 114-135. SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição* (Bahia 1892-1909). Salvador, São Paulo: Ed. UFBA; FAPESP, 2011. COSTA, Mariana Barbosa. Quando canto é reza: lazer, morte e greve na formação da classe trabalhadora na Freguesia da Gávea (1896- 1917). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 4, p. 182-205, 2012. SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas: abolicionismo, republicanismo e movimento operário no Recife*. Salvador: EDUFBA, 2021.

¹⁸BRASIL. Decreto nº 15.674, de 7 de Setembro de 1922. Cria a Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada de Ferro Central do Brasil e aprova o respectivo regulamento. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 21/9/1922, Página 17999.

modo a entender tal processo a partir da experiência de trabalhadores que por muito tempo tiveram suas lutas questionadas por uma historiografia que se negava a entender sua lógica.

Para dar conta de tal desafio, é fundamental recorrer a um conjunto de fontes diversas que permitam desvendar e compreender as diferentes lógicas de ação desses diferentes sujeitos. No primeiro caso está a documentação da companhia Estrada de Ferro Central do Brasil guardada no Arquivo Nacional, seja no fundo do Ministério da Agricultura (1861-1890) ou no do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1890-1930), responsáveis em diferentes momentos pela administração das ferrovias brasileiras. Tal documentação pode nos fornecer elementos para compreender a estrutura organizacional da companhia, as distribuições de funções e hierarquias e o processo de expansão. Além da documentação manuscrita, os registros oficiais sobre a Estrada de Ferro contemplam também muitas fontes publicadas. Estando a empresa sob a administração do Governo, se mostram igualmente importantes fontes de análise os debates na Câmara dos Deputados e no Senado, os relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas e legislação que diziam respeito à companhia. Tal documentação se encontra publicada em anais disponíveis na Biblioteca Nacional, nas bibliotecas do Senado e da Câmara dos Deputados, a maioria digitalizada e com acesso virtual.

Para além da documentação da própria companhia, as atividades da Estrada de Ferro mereciam generoso espaço na imprensa comercial da cidade. Colunas diárias eram publicadas tratando exclusivamente da Estrada de Ferro Central do Brasil e abordavam desde assuntos administrativos, como a nomeação e demissão de funcionários, até concursos internos, pedidos de licença e processos administrativos de funcionários com solicitações ou recorrendo de decisões. Além disso, por conta da visibilidade e importância da companhia, muitas colunas jornalísticas em periódicos e revistas comentavam greves, legislações, festividades e conflitos envolvendo os trabalhadores da companhia. Há ainda colunas específicas dedicadas ao associativismo operário, tanto àquele relacionado às associações mutualistas, como aos de categorias específicas e também às recreativas. Por mais que se pretendessem objetivas, limitando-se a noticiar as novidades sobre a administração da ferrovia, tais colunas se mostram fontes de

extrema relevância para a compreensão das tensões sociais experimentadas por seus trabalhadores.¹⁹

A ferrovia também foi objeto de obras memorialísticas, como é o caso do livro *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Redigido institucionalmente para ser um compêndio das primeiras décadas da companhia, o livro foi publicado com o objetivo de celebrar o 50º aniversário da inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo organizado em 1908, por Manuel Fernandes Figueira, que era secretário da diretoria da Estrada desde 1876. Em tais relatos se entrecruzaram as diferentes temporalidades, tanto dos anos narrados como a do tempo da narrativa, sendo possível analisar tanto o que se registrou intencionalmente quanto os sentidos que a companhia assumia então para os contemporâneos²⁰. Além disso, há também dados de caráter informativo como estatísticas, legislação específica e alguns dados sobre funcionários.

Outro testemunho importante diz respeito às crônicas publicadas em periódicos por cronistas do período, como Lima Barreto e Francisco Guimarães (Vagalume), cuja temática da vida urbana atravessada pelos trens revelam aspectos pouco conhecidos da experiência dos passageiros e dos trabalhadores. Redigidos em perspectiva pessoal e subjetiva, tais relatos trazem novos olhares sobre a Estrada de Ferro e seus sentidos. Analisar essas produções a partir das questões sobre os processos históricos que tratamos pode nos ajudar a compreender tensões, polêmicas e conflitos experimentados por esses literatos, como também sentidos compartilhados que essas questões assumiam para alguns contemporâneos²¹.

Recorreremos ainda à documentação policial, principalmente os livros de entrada de presos encaminhados para a Casa de Detenção do Distrito Federal, guardados no Arquivo Geral do Estado do Rio de Janeiro, que podem nos dar informações sobre prisões em momentos de greve. Essa documentação pode nos ajudar a identificar aspectos raciais e de nacionalidade dos trabalhadores

¹⁹ PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História*, Franca, v. 35, 2016.

²⁰ DE SOUZA NEVES, Margarida. História, memória e memorialística. *Esboços: histórias em contextos globais*, Florianópolis, v. 11, n. 11, p. 11-24, jan. 2004. ISSN 2175-7976.

²¹ Sobre a relação de interconexão entre a produção literária e a realidade social, ver CHALHOUB, Sidney e Pereira, Leonardo Affonso de Miranda (org.) Apresentação. In: *A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, pp. 7-15.

ferroviários, locais de moradia, desdobramentos de conflitos envolvendo funcionários da Estrada e passageiros, conflitos com a força policial ou ainda identificar sujeitos envolvidos em movimentos grevistas, assim como os livros de ocorrências das delegacias distritais onde havia estações ferroviárias. Conforme apontado por Marcos Bretas, o trabalho de registros de ocorrências e de investigações policiais costuma conter informações, por vezes triviais, mas que nos permitem conhecer experiências e características da vida cotidiana dos sujeitos²². É através dessas fontes e contribuições metodológicas que tentaremos empreender uma análise que tenta escapar aos esquematismos que ofuscaram a atuação dos trabalhadores cariocas, imprimindo certo sentido totalizante às experiências políticas dos trabalhadores dentro de cânones de movimentos coletivos tributários de correntes ideológicas de matriz europeia. Tentaremos, com isso, entender o caráter dinâmico de constituição social das lutas políticas dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil a partir de complexas negociações e disputas.

O caminho percorrido nesse trabalho foi organizado em quatro capítulos, seguidos por um epílogo. No primeiro deles analisamos mais detidamente o processo de conformação da força de trabalho da EFDPII no Rio de Janeiro, de forma a questionar as análises que veem o Estado como o único sujeito desse processo. Para isso vamos nos debruçar sobre os anos de 1865 e 1888, período ainda obscurecido nas análises historiográficas e que corresponde ao momento da estatização e expansão da ferrovia. A partir da análise da documentação institucional e de notícias publicadas na imprensa, vamos examinar o caráter jurídico da empresa e sua incorporação à malha urbana do Rio de Janeiro. Tentaremos, desse modo, entender as formas de organização do trabalho na companhia, assim como as lógicas através das quais os funcionários da Estrada de Ferro lidaram com as políticas de gestadas para organizar as relações de trabalho na companhia.

No segundo capítulo vamos analisar qual o impacto dos acidentes de trabalho na vida dos trabalhadores da Estrada. Ainda que entre as empresas ferroviárias do século XIX não tenha existido uma cultura empresarial única, a

²² BRETAS, Marcos Luiz. “As empadas do confeitiro imaginário: a pesquisa nos arquivos da justiça criminal e a história da violência no rio de janeiro”. *Acervo - Revista do Arquivo Nacional*, v. 15, n. 1, p. 7-22, 2002.

gestão dos acidentes era baseada na assunção voluntária de risco. Esse tipo de preceito estava apoiado no princípio de que os trabalhadores, como agentes livres, assumiam os riscos do trabalho pelo qual recebiam um salário. Sem direitos ou garantias securitárias de qualquer espécie por parte da empresa, estavam expostos à própria sorte. Investigaremos, assim, como eles atuaram na busca de alternativas para estabelecer garantias de seguridade a essa realidade.

O terceiro capítulo parte do entendimento de que o debate sobre o sentido do regime republicano também suscitou expectativas e projetos por parte dos trabalhadores. Nosso objetivo é compreender como as articulações gestadas por esses sujeitos, que acompanhamos no primeiro e segundo capítulos, serviram de base para que eles se mobilizassem em torno de aspirações que almejavam ver concretizadas com a implantação do novo regime. Tomaremos como objeto de análise principal as greves realizadas por esses trabalhadores na última década do século XIX. Como um período de flagrante transformação da ordem política do país, essas greves foram analisadas pela historiografia a reboque das disputas políticas institucionais. A atuação dos trabalhadores da Central do Brasil foi examinada, assim, através da adesão a movimentos conspiratórios gestados por figuras envolvidas na política institucional, setores letrados e da elite, que seriam os protagonistas nas disputas em torno do estabelecimento da nova República. Problematisando tais análises, vamos tentar demonstrar como os trabalhadores foram parte ativa desses movimentos, evidenciando a lógica política de sua ação na luta por direitos.

No quarto capítulo tomaremos como objeto central de análise a mobilização e articulação dos trabalhadores em torno da consolidação de direitos previdenciários, focando nas discussões sobre o regulamento do ano de 1911. Vamos analisar as disputas que envolveram legislações que garantiam direitos a esses trabalhadores por meio desse regulamento. Vamos examinar charges, publicações na imprensa e debates nos anais do parlamento na tentativa de alargar a compreensão a respeito do intenso campo de disputas e a conformação de alianças. Analisaremos ainda o caminho por meio do qual, nos anos seguintes, os trabalhadores atuaram para reafirmar e manter esses direitos. Esperamos, assim, demonstrar como o processo aqui analisado compreendeu recuos e avanços na afirmação dos direitos pleiteados por esses sujeitos.

Por final, no epílogo vamos refletir brevemente sobre o processo de construção da memória das disputas por direitos dos trabalhadores da Estrada no Rio de Janeiro. Nos voltaremos para o momento da promulgação da Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada, um antigo projeto reivindicado por esses sujeitos, conquistado no ano de 1922. Faremos isso, principalmente, através da análise que se firmou da lei 4.682/1923, conhecida como lei Eloy Chaves, considerada a precursora dos direitos previdenciários brasileiros. Promulgada alguns meses após a criação da Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, essa lei determinava a criação de uma caixa de aposentadoria e pensões para os empregados de cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país. Cristalizou-se, a partir da promulgação dessa lei, uma memória que vinculou a legislação não só ao autor do projeto, Eloy Chaves, como também a certo conhecimento que o deputado tinha sobre a legislação de seguridade em curso na Argentina. A intenção é evidenciar o encobrimento das disputas por direitos desses trabalhadores, que acabaram por legar a eles a marca de um corporativismo *avant la lettre* ou ainda a ideia de que se trata de uma categoria meramente receptora das benesses do governo. Pretende-se, com isso, repensar o papel em geral definido pela historiografia para os trabalhadores ferroviários cariocas, reconhecendo a lógica de luta de trabalhadores por muito tempo deixados à margem da história do movimento operário carioca.

O pessoal da Estrada

No dia 10 de novembro de 1884, diante dos rumores de que o Ministério da Agricultura elaborava um novo regulamento para a Estrada de Ferro D. Pedro II, o jornal *Gazeta da Tarde* publicou, na primeira coluna da sua capa, um artigo sem assinatura, com o objetivo de chamar atenção do governo para a situação do “pessoal da Estrada”. Assim, o articulista, logo na abertura, procurou apresentar tal condição:

“O empregado da estrada de ferro D. Pedro II é um desventurado que só tem deveres. O direito não foi criado para ele. Não lhe é permitido aspirar. De um cargo a outro não há esse róseo caminho, em que o suor do trabalho e do mérito, se diamantisa – o caminho da esperança.

O empregado deve, como o fanático hindu¹, resignar-se a ficar onde está, como no círculo de uma casta.

Para ele o trabalho não tem amanhã.

Inutilizado ou morto, o capital que ele empregou para engrandecer a nação, – atividade e zelo, não rende juros para a sua família. É como um aguaceiro em deserto; quanto mais impetuoso tanto mais facilmente é absolvido pelo calor do areal.

O governo é tudo, o mérito é nada.”²

O jornalista apresentava assim, em tom de denúncia, a vulnerabilidade a que estavam expostos os trabalhadores da Estrada de Ferro. Identificava, como agravante dessa condição, a forma como os trabalhadores estavam sujeitos aos desmandos de um diretor que possuía “todo poder arbitrário de gratificar e nomear, de multar, repreender e demitir” os operários. Sendo a Estrada de Ferro D. Pedro II uma empresa estatal, o regulamento era a lei que presidia a direção dos trabalhos e “do pessoal”. Ao expor a questão, o articulista propõe que o problema seja corrigido através dos mecanismos do Estado e apelava para que o Governo não reeditasse “semelhante autoridade” em novo regulamento.

Não era um acaso que essa matéria tenha aparecido na *Gazeta da Tarde*, um periódico que havia sido fundada em julho de 1880 pelo jornalista Ferreira de Menezes como um jornal declaradamente abolicionista. Com o falecimento

¹ No original, “indou”.

² “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Gazeta da Tarde*, 10 de novembro de 1884, p.1

repentino de Menezes no ano seguinte, a *Gazeta da Tarde* foi adquirida pelo também abolicionista e jornalista José do Patrocínio, que se tornou o redator da folha e seguiu o mesmo programa. Embora a coluna em defesa dos trabalhadores da EFDPII não trouxesse assinatura, ela aponta para questões que eram objeto de debate no periódico, que além de advogar em favor da causa abolicionista também penetrava nos temas em favor da proteção dos trabalhadores. A melhoria da qualidade de vida da população negra e das classes trabalhadoras não era uma causa menor para esses jornalistas negros, que lutavam por estas causas com o mesmo vigor com que disputavam os direitos dos escravizados na arena pública e institucional.²⁶

Ao sair em defesa dos trabalhadores da EFDPII, o jornalista ressaltava os procedimentos da política de domínio adotada pela empresa no controle da mão de obra e, ao fazê-lo, dialogava, diretamente, com uma visão de mundo paternalista que orientava a percepção das relações de desigualdades naquela sociedade, alertando para a precariedade na dependência dos trabalhadores subordinados ao poder da direção da Estrada. Argumentava, assim, que tal poder atentava contra “a altivez e a independência do funcionário”, que, sujeito à pressão contínua, acabava invadido por uma “dormência invencível; e por atrofia completa”. “Como concorrer para a fiscalização da Estrada, se uma ponderação pode desagradar e dar em resultado um castigo sem apelo?”, seguiu o articulista, interpelando o governo. Em uma sociedade em que o princípio da pessoalidade e do favor afetava quase todos os campos da vida social, testemunhos como esse buscavam justamente questionar os limites das práticas paternalistas.²⁷

Ao denunciar o caráter discricionário do regulamento, o autor da apontava, assim, para alguns dos problemas que marcavam no período o trabalho da Estrada de Ferro D. Pedro II. Tratam-se, porém, de questões pouco analisadas pelos estudos dedicados ao desenvolvimento da empresa. De modo geral, os pesquisadores que se debruçaram sobre o trabalho nas ferrovias o fizeram na tentativa de compreender o peso que esses empreendimentos tiveram na conformação de relações de trabalho capitalista— com foco especial nos desafios

²⁶ PINTO, Ana Flávia Magalhães. *Escritos de liberdade: literatos negros, racismo e cidadania no Brasil oitocentista*. Campinas: UNICAMP, 2018.

²⁷ CHALHOUB, Sidney. “Paternalismo e escravidão em *Helena*”. In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 17-57.

representados pela substituição ou transição do trabalho escravo pelo trabalho livre no último quadrante do século XIX.

Esse é o caso do trabalho de Wilma Peres da Costa, desenvolvido em 1976, no qual a historiadora tinha como objetivo refutar a tese de que as ferrovias teriam contribuído para reforçar o sistema escravista por liberarem braços do transporte para a lavoura paulista. Elegendo como objeto de análise a construção da São Paulo Railway Company, Costa busca demonstrar que o trabalho na ferrovia exerceu um peso importante na desestruturação da escravidão, não somente pelo uso da mão de obra livre, mas, principalmente, pela disseminação do sistema de trabalho assalariado livre. Segundo sua análise, além da proibição legal do uso de mão de obra de trabalhadores escravizados nas ferrovias, mesmo com a burla da lei por algumas vezes, a contribuição fundamental das ferrovias se deu na conformação de hábitos de trabalho numa concepção capitalista, que até então tinham sido empregados no país apenas de forma sazonal e subsidiada. Voltada para um exame mais estrutural das relações de trabalho, a autora não chega a analisar a atuação dos trabalhadores sobre nesse mercado de trabalho ferroviário paulista por ela investigado.²⁸

A partir do estudo realizado por Wilma Costa, os mesmos argumentos sobre a proibição do emprego de mão de obra de escravizados na construção das estradas de ferro e sobre o uso de trabalho assalariado como características modernas do trabalho na ferrovia passaram a figurar em outros estudos que analisavam a relação entre o fim do sistema escravista no Brasil e o desenvolvimento de relações de trabalho livre. Na base de tal concepção estava a ideia de que o desenvolvimento de relações capitalistas era incompatível com a permanência da escravidão e foi motor para o fim desse sistema.²⁹ Nos anos 2000, ao se inserir nesse debate, Maria Lúcia Lamounier desenvolveu uma pesquisa com o objetivo de investigar com mais detalhe essa vinculação imediata entre ferrovias e trabalho livre e assalariado. Na análise da construção das ferrovias no Brasil

²⁸ COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 1976. 170 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 1976.

²⁹ SEGNINI, Liliana. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982. SAES, Flávio Azevedo Marques de. "Estradas de Ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900". In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do A. (Org.) *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: FAPESP/Hucitec, 1996. p. 177-196.

entre as décadas de 1850 e 1870, além de confirmar o uso de mão de obra de trabalhadores escravizados, desafiando a legislação vigente na época, a autora apresenta evidências de que o emprego de trabalhadores estrangeiros e nacionais se fazia sob condições e legislações repressivas. Fica demonstrado, assim, que as condições de recrutamento e de trabalho pelas empresas e empreiteiros, responsáveis pela construção das ferrovias, revelavam as dificuldades de inserção de instituições capitalistas “modernas” no Brasil, prevalecendo os modelos de contrato similares aos adotados por fazendeiros e senhores de engenho. Da mesma forma, verificou-se que o uso da força e o pagamento de salários não eram incompatíveis e que a coerção extraeconômica era empregada em associação com a remuneração monetária. Lamounier faz isso, no entanto, com foco voltado para a atuação das companhias e do Estado junto às empresas e empreiteiros, analisando as leis repressivas e a presença de forças policiais usadas para garantir a disciplina. Ainda que tal perspectiva não chegue a prejudicar o objetivo da pesquisa e suas conclusões, ela acaba por desconsiderar a agência dos trabalhadores nesse processo.³⁰

Em última análise, ao se voltarem para a história da companhia, tais trabalhos enfatizam a investigação das políticas de Estado e das estratégias das elites econômicas, em especial no que diz respeito à necessidade de resolução do problema da mão de obra. Ao fazerem isso, no entanto, tais autores ignoram as experiências dos próprios trabalhadores, que eram também agentes deste processo. Foi justamente na tentativa de incorporar a dimensão da agência desses sujeitos que se desenvolveu a pesquisa de Robério de Souza, que tomou como objeto de análise os trabalhadores envolvidos na construção das estradas de Ferro Bahia e São Francisco entre os anos de 1858 e 1863. Em sua pesquisa ele buscou evidenciar como esse sistema de domínio e da precariedade, forjado para controlar e compelir esses sujeitos ao trabalho, também possibilitou que eles construíssem alianças a partir da identificação dos aspectos de exploração e compulsoriedade. A pesquisa evidenciou como trabalhadores nacionais livres e escravizados e imigrantes se mobilizaram para agir em conjunto, denunciando a exploração a

³⁰ LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX.” *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 3, n.1, p. 43-76, 2000; e LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil no Século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.

qual estavam sujeitos no pleito por demandas. Demonstrou igualmente que, mesmo diante da repressão, foi através dessa atuação que esses operários conseguiram, em alguns momentos, conquistar melhorias em suas condições de trabalho.³¹

Embora centrada no caso baiano, a perspectiva de Souza ajuda a iluminar um dos principais desafios para a compreensão da história da Estrada de Ferro D. Pedro II: o processo de conformação de sua força de trabalho. No último quadrante do século XIX, quando outras estradas de ferro estavam sendo construídas pelo país, o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, na cidade do Rio de Janeiro, já estava em funcionamento. Operando no serviço de cargas e passageiros, a companhia empregava um contingente expressivo de trabalhadores estações e oficinas que foram abertas nas décadas que se seguiram. Se muitos dos autores citados se preocuparam com as questões institucionais ligadas à atuação da companhia, não há nenhum estudo de fôlego que tenha se debruçado sobre a atuação desses sujeitos.

Na base de tal visão está a suposição da incapacidade de ação autônoma de trabalhadores dentro das bases do sistema social paternalista que sustentava a sociedade escravista. Assim, o sentido político das lógicas de ação próprias, por dentro das relações paternalistas que sustentavam tal ideologia, utilizadas e conhecidas pelos trabalhadores nacionais escravizados e seus descendentes na luta, acabaram encobertas pelas análises sobre o mundo do trabalho ferroviário. Nossa intenção é demonstrar que, mesmo em uma relação de forças desiguais, a constituição das relações de trabalho da EFDPII no Rio de Janeiro envolveu disputas as mais diversas – justamente porque tais trabalhadores, considerados à margem do processo, não se contentaram com essa posição.³²

O objetivo desse capítulo é investigar com mais cuidado o processo de conformação da força de trabalho da Estrada de Ferro D. Pedro II no Rio de Janeiro, de forma a questionar as análises que vêem o Estado como o único sujeito desse processo. Para isso vamos nos debruçar sobre os anos de 1865 a 1888,

³¹ SOUZA, Robério S. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Unicamp, 2016.

³² LARA, Silvia Hunold. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. Projeto História, São Paulo, vol. 16, p. 25-38, fev. 1998. CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. *Cadernos AEL*, Campinas, vol.14, n.26, 2009.

período que corresponde ao momento da estatização e expansão da ferrovia. A partir da documentação institucional e de notícias publicadas na imprensa, tentaremos entender as formas de organização do trabalho na companhia, assim como as lógicas através das quais os funcionários da Estrada de Ferro lidaram esse caráter jurídico singular.

1.1

A operação da Estrada na Corte

A história de uma Estrada de Ferro com o objetivo de interligar as províncias de São Paulo e Minas Gerais data da década de 1840, quando a primeira concessão foi entregue a Thomaz Cochrane. Apesar de ter criado uma companhia e captado recursos, ele não conseguiu, naquele momento, apresentar os estudos para a construção da ferrovia e levar o projeto adiante. Face à situação, o Governo Imperial editou um decreto em 1852 que determinava as diretrizes para a entrega da concessão e buscou investidores interessados que pudessem, de fato, iniciar a construção da ferrovia em curto prazo. Frustradas as tentativas de atrair empresas estrangeiras, foi firmado um contrato com o empreiteiro inglês Edward Price para a construção da primeira etapa da estrada de ferro e, como um segundo passo, foi criada uma companhia com sede na cidade do Rio de Janeiro para a qual foi entregue a concessão. Assim foi aberta a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, cujo capital foi captado através da venda de ações para investidores nacionais.³³

Em 29 de março de 1858, foi inaugurado o primeiro trecho, que começava no Campo da Aclamação, atual Campo de Santana, e alcançava a localidade de Maxambomba, atual município de Nova Iguaçu. Era esperado que, com o início da operação dessa parte da linha, fosse possível atrair mais investimentos. No entanto isso não ocorreu, e o capital da empresa mostrou-se insuficiente para dar

³³ “Ministério do Império”. *Correio Oficial*, 19 de novembro de 1839, p.1. BRASIL. *Ministério do Império*. Ministro Candido José de Araujo Vianna. Relatório apresentado a Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1841. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1841. “Rio de Janeiro”. *Jornal do Comércio*, 27 de novembro de 1940, p.2. BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1855, p. 5 V. 1 pt. 1. *Jornal do Comércio*, 2 outubro 1851, p.2. *Jornal do Comércio*, 9 julho 1853, p.2. *Jornal do Comércio*, 19 março de 1855, p. 2.

continuidade à construção do trecho seguinte – que, atravessando a Serra do Mar, chegaria até a localidade de Mendes, próxima à cidade de Vassouras e à região do Vale do Paraíba fluminense, importantes centros produtores de café. Muitos investidores desistiam do empreendimento e colocavam suas ações à venda, o que acabava por dificultar a obtenção de aporte de capital, porque a introdução de mais ações no mercado pela companhia gerava perda abrupta no valor dos papéis da empresa. Segundo o relatório da Companhia publicado em fevereiro de 1859, o número de acionistas, que era de 2.360 em julho de 1855, caiu no semestre seguinte para 1.263, e no ano de 1856 eram 1.082. Em 1859, logo após a inauguração do primeiro trecho o número de acionistas era ainda menor, cerca de 800³⁴.

Diante disso, a participação financeira do Governo na empresa acabou aumentando logo após a inauguração do primeiro trecho, em 1858, quando o capital da empresa não se mostrava suficiente para dar continuidade à construção das próximas etapas da ferrovia. No primeiro momento, o Governo Imperial deu garantias e autorizou a companhia a contrair empréstimo no valor de um terço do seu capital. Em um segundo momento, diante da necessidade de mais aporte de capital, com o trecho da Serra do Mar ainda em construção, o Estado entrou como acionista da companhia, adquirindo ações ainda não disponibilizadas para venda e ofereceu, aos acionistas que quisessem dispor de suas ações, a troca por apólices. Em 1865, o segundo trecho já estava finalizado, mas ainda não havia expectativa de aporte de capital privado nacional ou estrangeiro para levar à frente a construção da ferrovia.³⁵

No dia 27 julho de 1865, o Conselheiro Antonio Francisco de Paula Souza, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, escreveu ofício em que acusava o recebimento do balanço da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e da lista de acionistas que acompanhariam a celebração do “contrato de encampamento” da companhia no Palácio Imperial. O documento dava conta do andamento para concretizar a transferência do restante das ações da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II para o Estado, mediante pagamento aos acionistas “por apólices internas”. Àquela

³⁴ EFDPII. *Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II*, 1856-1855. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello e Cia, 1928. Vol. 1 e 2.

³⁵ *Idem*.

altura, o Governo Imperial, que já era detentor de 75% das ações da companhia, se tornou proprietário de “tudo o que forma o ativo da Companhia constante do balanço”, conforme autorizado pelo decreto nº 3.503, de 10 de julho 1865.³⁶ Criada como companhia privada, a Estrada de Ferro Central do Brasil tornava-se assim estatal.

Com a estatização da empresa, a continuidade investimentos na construção da via possibilitou levar adiante o projeto de interligação das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. No gráfico a seguir podemos ver o crescimento da extensão da ferrovia em quilômetros entre os anos de 1865 e 1920. Analisando a tabela, é possível perceber que houve uma expansão constante e estável da linha férrea durante todo o período desse estudo.

Extensão média em tráfego da Estrada de Ferro D. Pedro II (1865-1920)

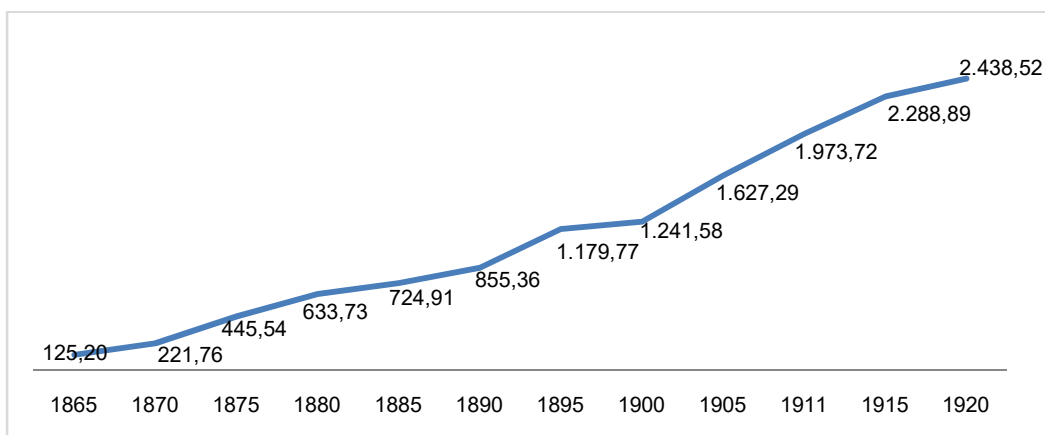


Gráfico 1. Elaborada com base nos relatórios da Estrada de Ferro Central do Brasil anos 1865 até 1920.

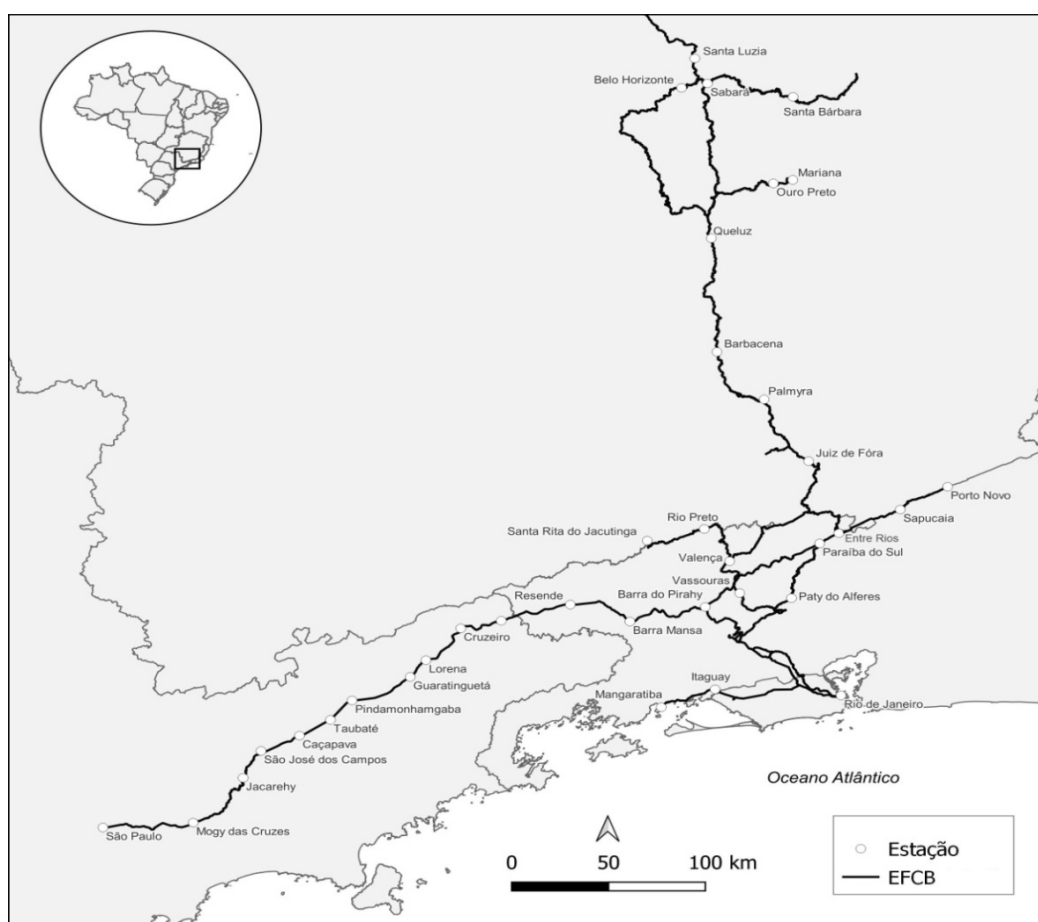
A partir do ponto da Serra do Mar a via se dividiu em dois ramais na região entre a serra e o Rio Paraíba. Um dos ramais seguia em direção ao povoado de Cachoeira, em São Paulo, onde se interligou à ferrovia São Paulo Railway em julho de 1877. O outro ramal seguiria em direção a Entre Rios (atual Três Rios), nos limites entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, cuja estação foi inaugurada em outubro de 1867. No ramal de Entre Rios havia uma bifurcação. Uma das vias seguia em direção a Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba) e se interligava à

³⁶ *Arquivo Nacional*. GIF 5D246. BRASIL. “Decreto nº 3.503, de 10 de julho de 1865 - Transfere ao Estado o resto das ações da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.” *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1865*, p. 325, V. 3503. Para mais sobre o processo de constituição empresarial da Companhia EFDPII ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

Estrada de Ferro Leopoldina. A outra via dessa bifurcação, passando pela serra de Petrópolis, seguia em direção a Minas Gerais onde, em setembro de 1874, foi inaugurada a estação de Serraria, localidade que fazia parte do município de Juiz de Fora.

No mapa a seguir vemos o traçado das linhas a partir do ponto inicial na cidade do Rio de Janeiro e os ramais no sentidos das províncias de Minas Gerais e São Paulo.³⁷

Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais



Mapa 1. Elaborado com base no “Esquema Geral das Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, ano 1914”. *Arquivo Nacional*.

³⁷ O mapa acima foi reproduzido a partir da versão elaborada pela 5ª Divisão da Estrada em 1914. Optamos por usar essa versão porque ela contempla todo o período dessa pesquisa, sendo, mais completa. Preservamos, por isso, na reprodução, o nome das estações que constam no mapa de 1914 e quando for o caso de alteração de nomes referenciados nesse capítulo faremos a indicação “EFCB – Schema Geral das Linhas”. *Arquivo Nacional* F4 0 map 0359 d0001de0001. Outro mapa com a referência de todas as estações até 1880.

A essa altura, na maioria das cidades servidas pela Estrada de Ferro D. Pedro II havia apenas uma estação, responsável pelo transporte intermunicipal de mercadorias e passageiros. No Rio de Janeiro, a operação da ferrovia se configurou de forma mais intensa e a capilaridade do serviço envolvia desde a administração até a manutenção e os serviços em várias estações, incluindo o transporte urbano de passageiros. Era no Rio de Janeiro que ficava a sede cada uma das cinco divisões administrativas da companhia, a Administração Central, o Tráfego, a Contabilidade, a Locomoção e a Via Permanente.³⁸ Assim, acompanhar o crescimento da demanda de serviços da Estrada de Ferro pode nos ajudar a entender como se configuraram os espaços de trabalho da companhia.

Destaque-se que no século XIX o porto do Rio de Janeiro tinha um papel central na economia nacional, concentrando grande parte das exportações de café e do movimentando marítimo de entrada e saída de mercadorias.³⁹ A partir da inauguração dos novos trechos em direção às províncias de Minas Gerais e São Paulo e da interligação com outras ferrovias, o volume de mercadorias transportados pela EFDPII cresceu consideravelmente, conforme podemos observar na tabela abaixo:

Mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro D. Pedro II

Ano	Da Capital para o interior	Do interior para Capital	
		Café (em quilogramas)	Diversos (em quilogramas)
1860		25.097.798	
1865	22.230.694	38.055.676	7.001.789
1870	47.636.783	85.698.440	18.122.662
1875	88.251.194	118.272.605	38.670.198
1880	125.213.178	139.470.490	63.369.486
1885	147.654.349	172.153.168	110.079.163
1890	269.590.188	82.349.263	131.745.627

Tabela 1: Manuel Fernandes Figueira. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.700-701.

Pelos números apresentados na tabela, a cada intervalo de cinco anos a demanda era crescente. Tal crescimento, coincide justamente com a inauguração das estações em direção ao Vale do Paraíba fluminense, no ano de 1864, quando

³⁸ Para mais informações sobre a estruturação das divisões dentro da empresa ver o organograma apresentado no anexo 3 desse trabalho.

³⁹ CRUZ, Maria Cecília Velasco e. "O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces." *Revista Tempo*. Niterói, n., p. 1-18, ago. 1999.

foram inauguradas as estações até Barra do Piraí. No ano seguinte foi aberta a estação de Ipiranga, a primeira da 3ª seção, seguida pelas estações de Vassouras e Desengano, no mesmo ano. Em 1867 foi inaugurada a estação de Entre Rios, a última da 3ª seção, da qual partia um ramal em direção à província de Minas Gerais e outro que seguia até Porto Novo do Cunha e se interligava com um dos ramaís da Estrada de Ferro Leopoldina. Como resultado, houve um incremento significativo no volume de mercadorias transportadas.

O café aparece em destaque quanto ao volume transportado, sendo responsável por grande parte das mercadorias que saíam do interior em direção à capital. Esse número segue crescente. Em 1874 foi aberta a estação de Serraria, no município de Santana do Deserto, na província de Minas Gerais e, logo no ano seguinte, outra estação na cidade de Cachoeira. Essa era a última estação do ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II em direção a São Paulo e fazia a junção com a Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro.⁴⁰ Exceto pelo decréscimo no transporte do café do interior para a capital nos anos 1890, provavelmente como resultado do declínio da produção cafeeira na região ocidental do Vale do Paraíba⁴¹, indicando a importância que a Estrada de Ferro passava a assumir no transporte de cargas ao ser incorporada à dinâmica de entrada e saída de mercadorias do porto do Rio de Janeiro.

A movimentação de mercadorias era usada como critério para classificar as estações, de 1ª até 4ª classe, definindo-se com isso o contingente de trabalhadores. A tabela do ano de 1876 apontava que numa estação de 1ª classe havia seis trabalhadores, sendo um agente, um ajudante do agente, um fiel, um conferente, um conferente telegrafista e um telegrafista. Numa estação de 2ª classe, suprimia-se a função de ajudante do agente e do conferente. Nas estações de 3ª classe havia apenas três empregados, o agente, o conferente e o telegrafista e, nas estações de 4ª classe, apenas dois, o agente e o telegrafista. Esse número se mantém nas décadas seguintes até final dos anos 1880. Além dessas funções regulares sob aprovação do diretor poderiam ser admitidos bagageiros e ajudantes. Outros trabalhadores que prestavam serviços nas estações, como guarda-chaves, guarda

⁴⁰ FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p.650-660.

⁴¹ SANTOS, Ana Maria dos. "A Economia Agrícola Fluminense: 1910/1920". *Cadernos do ICHF*, Niterói, n.º 47, nov. 1992.

sinais e de cancelas, guarda de armazém e outros trabalhadores, eram considerados de número variável e, por isso não, constavam na tabela de serviço das estações⁴².

A estação principal era a estação da Corte, que ficava fora dessa classificação por ser considerada a estação inicial. Estava localizada na região central da cidade e, desde o início da operação da Companhia, abrigava a Administração Central da Estrada de Ferro. Além de ser o ponto inicial da ferrovia, era para a estação da Corte que convergia a maior parte do serviço de recebimento e armazenamento de mercadorias, justamente por sua localização próxima ao porto na região central da cidade. Como consequência, ela concentrava um grande contingente de trabalhadores. Na descrição da tabela de postos de trabalho emitida em 1869, por exemplo, constam 31 funcionários na estação da Corte – sendo 1 agente, 1 ajudante de agente, 1 fiel recebedor, 2 fiéis de armazém, 6 escriturários, 8 conferentes, 4 bilheteiros, 2 telegrafistas e 6 praticantes de telegrafista. Esse número não se alterou substancialmente até o final do século XIX. Em 1888 constam 39 postos de trabalho fixos na tabela de cargos do regulamento da empresa.⁴³

Um número maior de trabalhadores era empregado na execução das funções de armazenamento e guarda de mercadoria e na operação das manobras ferroviárias, em número variável. Na tabela de pagamento dos trabalhadores jornaleiros da estação da Corte de março e abril de 1870 constam ainda 123 outros trabalhadores ocupando diversas funções. Nos armazéns havia 1 feitor, 11 guardas de armazém e 36 trabalhadores. Nas manobras, 1 feitor de manobras, 11 guarda-chaves e 5 guarda-cancelas. Além disso, a vigilância era feita por 22 guardas de porta e portões e mais 11 guardas rondantes. A limpeza ficava a cargo de 1 feitor e mais 24 trabalhadores. Além disso, havia trabalhadores contratados em caráter

⁴² BRASIL. Decreto nº 4372 de 20 de maio de 1869. Aprova o regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil 1869 -*, p.263, vol. 001, col. 1. BRASIL. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. Aprova o Regulamento para a direção e administração da Estrada de ferro D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1876*, p. 631, v. 1 pt. 2. BRASIL. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888. Aprova o regulamento da Estrada de Ferro D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1888*, p. 239 v. 1.pt 2.

⁴³ FIGUEIRA, M. F. (1908), p77-104. EFDPII. *Relatório do ano de 1879 apresentado ao Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Manuel Buarque de Macedo e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1880. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888.

extraordinário nos armazéns, no mesmo período, trabalhando em média por dez dias, eram 28 jornaleiros⁴⁴. Esses dados indicam que a maioria desses trabalhadores exercia funções de carga e descarga de mercadorias nos armazéns, ou de vigilância e limpeza, que eram consideradas ocupações com requisitos de baixa qualificação profissional.

O número de trabalhadores da estação da Corte aumentou substancialmente nos anos seguintes, ao contrário do que ocorreu com funções de caráter mais administrativo da estação. Na folha de pagamento de dezembro de 1877, podemos notar que o número de guardas de armazém dobrou, passando para 25 e o número de trabalhadores passou a 57. As funções relacionadas ao transporte de cargas e de passageiros tiveram incremento no número de trabalhadores, coincidente ao aumento da demanda de cargas e passageiros, o que ocorreu também com a função de guarda de bagagem, que aparece ocupada por 4 trabalhadores e os guardas de salão, com 10 trabalhadores; postos que não constavam nas folhas de 1870.⁴⁵ No relatório da empresa referente ao ano de 1879, uma das justificativas para o aumento da despesa com trabalhadores da sessão do Tráfego, à qual estavam submetidos os serviços das estações, foi justamente o aumento de trabalhadores por conta do aumento da exportação de café.⁴⁶ A estação da Corte concentrava, portanto, um número considerável de trabalhadores.

No entanto, mesmo com o incremento no número de trabalhadores responsáveis pelo manuseio das mercadorias e a ampliação do prédio da estação da Corte, no ano de 1870, o espaço físico se mostrava insuficiente para dar conta da demanda de armazenamento e despacho de mercadorias. Como vimos acima, o Estado estatizou a companhia justamente pela dificuldade de captar recursos junto a investidores nacionais e estrangeiros, com isso, alguns projetos de melhoria foram executados apenas quando o governo injetou os recursos necessários. Esse foi o caso da estação Marítima da Gamboa, projetada para ser executada durante as obras do primeiro trecho inaugurado em 1858, e se mostrou fundamental nas décadas seguintes com o aumento do fluxo de mercadorias. O plano foi retomado e a construção da estação foi aprovada, através do decreto nº 6.728, de 3 de novembro de 1877, durante a administração de Francisco Pereira Passos, e as

⁴⁴ *Arquivo Nacional. GIF I OI 4I 57*

⁴⁵ *Arquivo Nacional. GIF I OI 4I 6..*

⁴⁶ EFDPII. *Relatório do ano de 1879. Op.cit.*

obras, iniciadas já no ano seguinte. Em 1º de junho de 1878, o trecho da estrada de ferro até a estação marítima da Gamboa foi inaugurado com a presença do Imperador D. Pedro II, mas com armazéns ainda em fase de construção⁴⁷.

Voltada fundamentalmente para o recebimento, despacho e armazenamento de mercadorias, a estação Marítima da Gamboa vai se configurar como uma estação de grande fluxo de mercadorias e destinada a empregar uma força de trabalho ainda maior que a estação da Corte. Além disso, havia funções específicas voltadas para a operação da estação no transporte de mercadorias. Tanto na folha de pagamento de abril, quanto na folha de dezembro constava o pagamento para um manobrista, um guarda-freio e um guarda túnel. Outras funções contavam com mais de um trabalhador, eram três guarda-chaves, três guarda-portões, dois guarda pontes e seis guardas rondantes. Além desses, havia 1 feitor, mais 73 trabalhadores. Em dezembro eram 88 trabalhadores, além do feitor.⁴⁸ Nota-se que, assim como na estação da Corte, eram funções exercidas por trabalhadores menos qualificados.

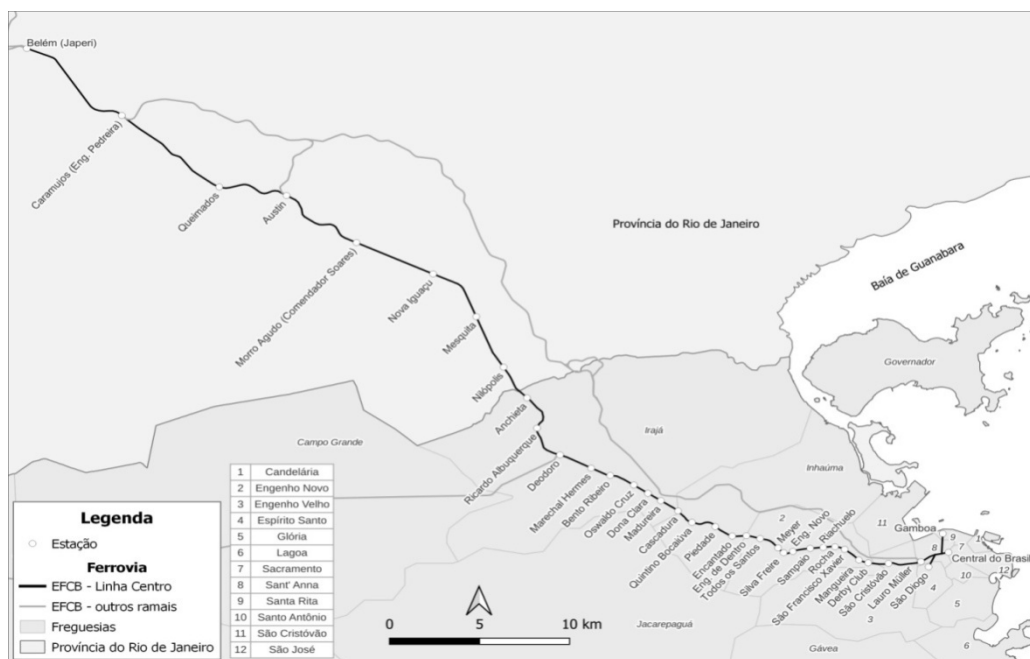
As demais estações da cidade do Rio de Janeiro também recebiam e despachavam mercadorias, mas nelas o transporte urbano de passageiros se destacava. A linha dos trens dos subúrbios, inaugurada em março de 1859, contribuiu consideravelmente para a integração do espaço citadino à região dos subúrbios, até então composta por grandes latifúndios loteados a partir da inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II que atravessa essa região.⁴⁹ Toda a extensão dessa linha, compreendia, portanto, as estações inauguradas às margens da primeira sessão que, saindo da estação da Corte, chegava até a região de Maxambomba. Podemos observar no mapa a seguir as estações desse trecho da linha.

⁴⁷ BRASIL. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. BRASIL. Decreto nº 6728 de 3 de novembro de 1877. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1877, p. 868, v. 2. FIGUEIRA, M. F. (1908). *e Revista Ilustrada*, 31 maio 1879, p2.

⁴⁸ A Estação Marítima da Gamboa não era recebia passageiros com exceção de viajantes imigrantes, deslocados para lá para aguardarem embarque para outras cidades. *O Paiz*, 21 de janeiro de 1888, p. 1. *Gazeta de Notícias*, 28 de novembro de 1888, p. 1. *Arquivo Nacional* – GIF1 OI 41 11.

⁴⁹ Sobre a inauguração do serviço de trens dos subúrbios ver: *Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II*, 1856-1855. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello e Cia, 1928. Volumes 1 e 2. Sobre os loteamentos abertos a partir da inauguração das estações da EFDPII na região dos subúrbios ver: LIMA, Rachel. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca oitocentista (1830-1870)*. 2016. 298 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

Mapa das estações da EFDPII nos subúrbios do Rio de Janeiro (Linha Centro)



Mapa 2: Mapa elaborado com base no “Esquema Geral das Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, ano 1914”. *Arquivo Nacional*.

As primeiras estações foram inauguradas em 1858 nas localidades de Engenho Novo, Cascadura e Maxambomba. No ano seguinte foram inauguradas as estações de São Cristóvão e Sapopemba (atual Deodoro), e, em 1861, a de São Francisco Xavier. Na década de 1870, começaram a funcionar as estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Clube (atual estação Maracanã), Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira e Encantado e, em 1890, a estação de Madureira.

O serviço de trens dos subúrbios aumentou substancialmente a partir de 1870, quando mais estações foram abertas no trecho e a demanda do serviço cresceu. Em 1875, já eram 16 trens a realizarem as viagens em direção à Corte ou ao interior, com o tempo médio de 55 minutos até Sapobemba. As composições paravam em todas as estações da linha dos subúrbios, com exceção de Sapobemba com apenas quatro horários durante todo o dia. O primeiro trem saía de Cascadura às quatro horas da manhã e da Corte, em direção aos subúrbios, o primeiro horário era às cinco horas da manhã. No final do dia, o último trem que deixava os

subúrbios em direção à Corte saía da estação de Sapopemba às 20h30 e na direção dos subúrbios o último trem saía da Corte às 21h⁵⁰.

O número de passageiros transportados anualmente também crescia vertiginosamente, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Viajantes pelos trens dos subúrbios e interior

Ano	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Total
1866	32.030	24.726	206.511	263.309
1870	256.430	274.041	suprimido	530.480
1875	445.503	448.224	suprimido	785.413
1880	393.021	1.187.299	suprimido	1.580.320
1885	684.072	1.791.197	suprimido	2.475.269

Tabela 2. Fonte: Manuel Fernandes Figueira. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.696-697.

Como podemos ver, pelos números apresentados na tabela, a cada intervalo de cinco anos a demanda praticamente dobrava. Tal incremento era impulsionado pela dinâmica de ocupação mais intensa das regiões suburbanas que foi impulsionada, justamente, após a implantação do transporte ferroviário.⁵¹

Em 1878 foi inaugurado o ramal de Santa Cruz, de Sapopemba até a estação de Santa Cruz, contando com as estações de Realengo, Bangu e Campo Grande. Esse trecho não fazia parte da linha de trens dos subúrbios mas também passou a fazer o transporte de passageiros, apesar do impulso inicial da sua construção ter se dado por conta do projeto de construção de um matadouro em Santa Cruz⁵². No mapa a seguir podemos ver o trecho desse ramal.

⁵⁰ LAEMMERT, Eduardo e Henrique. (Editores e proprietários). *Almanak administrativo, mercantil e industrial da corte e da província do Rio de Janeiro para 1875*. Rio de Janeiro, 1875, p. 412.

⁵¹ SERFATY, Elaina R. Cirilo. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades no Engenho de Dentro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade, 2019. Ver principalmente capítulo 1.

⁵² FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Op. Cit.*

Mapa das estações da EFDPII nos subúrbios do Rio de Janeiro Ramal de Santa Cruz



Mapa 3. Elaborado com base no “Esquema Geral das Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, ano 1914”. *Arquivo Nacional*.

Frente a esse incremento no número de viagens, os trabalhadores envolvidos diretamente na condução das locomotivas também aumentaram consideravelmente. No relatório do ano de 1877 constavam 53 maquinistas e 87 foguistas, não mencionando o número de guarda-freios. Em 1880, esse número era de 64 maquinistas e 103 foguistas.⁵³ A demanda por transporte de passageiros e de cargas na cidade também gerou a necessidade de manutenção do material rodante da ferrovia. Por conta do grande volume de serviço, na cidade do Rio de Janeiro havia duas oficinas de manutenção da Estrada de Ferro D. Pedro II que exigiam, por sua vez, um crescente número de trabalhadores. Desde a inauguração a oficina de manutenção e montagem ficava em São Diogo, no atual bairro de

⁵³ *Arquivo Nacional*. GIF I OI 4I11, GIF I OI 4I12. EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878*. . EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1877 apresentado ao Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1878. EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1880 apresentado ao Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1881.

Santo Cristo, na região central da Cidade do Rio de Janeiro, mas o local apresentava uma limitação da expansão do espaço físico para dar conta do aumento da demanda. No relatório de novembro de 1869, Honório Bicalho, inspetor geral do Tráfego, apontou que tinha “aumentado em progressão muito rápida a necessidade de edifícios apropriados para as oficinas de reparação e montagem do material rodante” em funcionamento em São Diogo, “nos antigos telheiros estabelecidos pelo primeiro empreiteiro da obra”.

O local escolhido para a construção de uma nova oficina foi a localidade do Engenho de Dentro, nos subúrbios, onde também foi aberta uma estação. As obras para a construção de novas oficinas começaram em outubro de 1869 e foram concluídas em novembro de 1871. Para lá foi deslocada parte dos trabalhos executados na oficina de São Diogo, que continuou em operação.



Figura 1: Engenho de Dentro (subúrbios): Estação e oficinas. s.n., 18--.. Collecção 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Pedro II. Biblioteca Nacional.

Na imagem da década de 1880, vemos ao lado esquerdo a estação do Engenho de Dentro, inaugurada em 1871. Logo atrás, à direita da imagem, está o prédio das oficinas, onde se vê a fachada dos prédios da administração da Locomoção e o depósito de materiais e, mais ao fundo, vemos os telheiros das

oficinas. Na administração ficava o escritório da sessão onde trabalhavam os desenhistas e outros funcionários da parte administrativa. Além disso, havia cerca de 36 casas para trabalhadores e uma escola primária para os filhos dos funcionários, inaugurada em 1882. Na parte dos galpões das oficinas havia um depósito de matérias, oficinas de construção e reparação, de limadores, de tornearia, de serraria, de carpintaria, de pintura, de ferraria e fundição. Em 1878, devido à demanda, foram construídas 10 linhas férreas paralelas para a oficina de construção e reparação e mais 5 telheiros: uma área de 1.100 metros quadrados abrigava 4 telheiros e o quinto ocupava uma área de 275 metros quadrados destinada à oficina de pintura.⁵⁴

O relatório do ano de 1878 aponta uma redução de pessoal em várias estações do interior e na Via Permanente, por conta da conclusão de obras. No entanto, indicava também que, no caso das Oficinas do Engenho de Dentro, foi necessário aumentar o número de operários para atender todo o serviço de reparação das máquinas e a construção de novos carros. De acordo com a tabela do ano de 1876, havia 13 cargos descritos, sendo 1 chefe das oficinas, 1 ajudante, 1 oficial, 4 escriturários, 4 amanuenses e 2 armazenistas. Mas era mesmo composta por operários a maior parte da força de trabalho da Companhia. Segundo o relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1877, estavam empregados nas oficinas do Engenho de Dentro 471 trabalhadores jornaleiros ocupando as funções de limadores, modeladores, caldeireiros, torneiros, serralheiros, carpinteiros, pintores, pedreiros, ferreiros e fundidores. Em 1880, este número de trabalhadores já aumentava para quase 565 operários. Como resultado, no final do século XIX as oficinas ferroviárias do Engenho de Dentro já eram consideradas as maiores da América Latina.⁵⁵ As funções desempenhadas pelos operários nas oficinas exigiam alguma capacitação relacionada, principalmente, a ofícios manuais dos quais poderiam se ocupar os operários mais

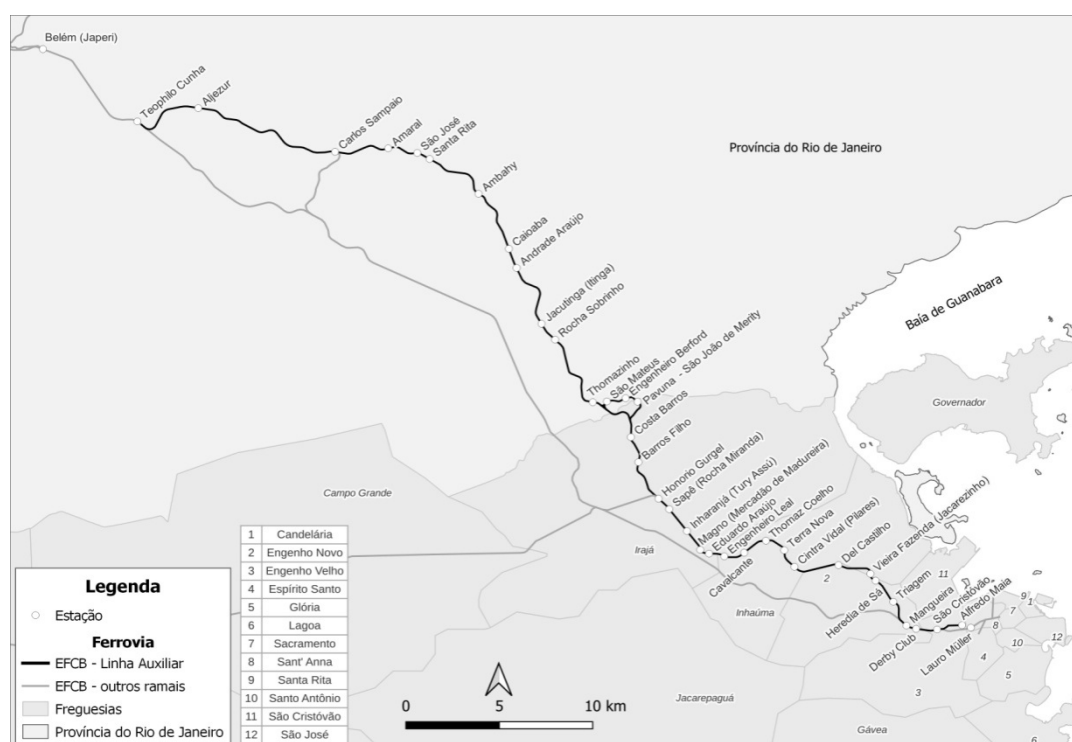
⁵⁴ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878*. Na Décima Urbana constam 36 casas como “Próprio Nacional” na Rua Padilha (provavelmente, pelo mapa das Oficinas são essas casinhas). *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Décima Urbana — IMP/FMC0102 — 1883/1884 — 10º Distrito. IMP/FMC0097 -1880-1881 — 10º distrito. FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Op. Cit.* pp.725-736.

⁵⁵ *Arquivo Nacional*. GIF I OI 4I11, GIF I OI 4I12. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878*. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1877*. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1880*.

qualificados e com maior experiência, ou os operários semiqualeificados e aprendizes, dependendo do serviço a ser desempenhado.⁵⁶

No começo do século XX, em 1903, quando a companhia já estava bastante consolidada, ela incorporou às suas linhas a Estrada de Ferro Melhoramentos, cuja estação inicial ficava na região central da cidade e também seguia em direção aos subúrbios, como podemos ver no mapa abaixo.

Mapa das estações da EFDP II nos subúrbios do Rio de Janeiro – Linha Auxiliar



Mapa 4. Elaborado com base no “Esquema Geral das Linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, ano 1914”. *Arquivo Nacional*.

Acompanhar o crescimento da demanda de serviços da Estrada de Ferro D. Pedro II para o transporte de mercadorias e de passageiros nos deixa ver como esse incremento resultou em demanda por mão de obra. Além dos trabalhadores empregados na condução das locomotivas, o crescente tráfego exigia também a maior manutenção do material rodante. Por conta disso, o número de operários nas oficinas aumentou consideravelmente entre as décadas de 1870 e 1880. Outro setor que necessitava de um grande número de trabalhadores era o de carga e descarga de mercadorias. Devido à proximidade com o porto do Rio de Janeiro, as

⁵⁶ *Idem*.

estações da Corte e da Gamboa, localizadas nessa região, eram as que mais empregavam. Todas essas funções desempenhadas pelos trabalhadores da Estrada de Ferro exigiam desde níveis de qualificação mais modestos, como era o caso de carregadores e guardas, até atividades que exigiam experiência em ofícios técnicos e manuais, como era o caso de maquinistas ou alguns operários. Resta entender como a companhia organizou essa mão de obra e como se dava a possibilidade de acesso a esses postos de trabalho.

1.2

A conformação e a regulação da força de trabalho

Em 1860, o engenheiro chefe da Estrada de Ferro de São Paulo, James Brunlees, escreveu uma carta a Benedicto Ottoni para contar suas impressões sobre a visita que realizou às obras de construção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Na missiva, ele afirmava que, a respeito dos trabalhadores, que não havia dúvidas de que se pouparia tempo “formando um corpo de trabalhadores filhos do país, e pretos que depressa se habilitam para um trabalho eficaz”, e que eles seriam “sempre mais fáceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos”. O testemunho de Brunlees apontava, assim, para as formas de dominação e exploração que davam nexos às relações de trabalho no Brasil.

Na década de 1860, o Brasil era uma grande nação escravista, que buscava manter a escravidão ainda que simultaneamente estimulasse a imigração de trabalhadores. A partir do crescimento da EFDPII na cidade do Rio de Janeiro que acabamos de acompanhar, cabe tentar elucidar e compreender como se configurou esse projeto que visava conformar uma força de trabalho “eficaz” e “fácil de dirigir”. Para isso, vamos nos voltar para a análise da legislação e dos regulamentos da Estrada de Ferro, no que diz respeito às determinações relativas à organização da mão de obra.

Em 1852, quando foi promulgado o decreto de regulamentação das regras para a construção da estrada de ferro que, partindo da Corte, fosse terminar nas províncias de São Paulo e Minas Gerais, havia apenas um artigo no documento que tratava especificamente sobre a mão de obra. O artigo nono estabelecia que a companhia para a qual fosse entregue a concessão para a construção e a operação

da ferrovia se obrigaria “a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção ou custeio do caminho de ferro se não pessoas livres”. Esse decreto foi uma baliza jurídica em relação às ferrovias nacionais, pois, além de ser uma regra específica da EFDPII, ele também norteou as concessões de outras estradas de ferro no país. A lei se caracterizava por seu caráter liberal, determinando as garantias de juros aos investidores e a proibição do uso de trabalhadores escravizados nas obras.⁵⁷

Se a garantia juros foi sido honrada pelo Estado, o mesmo não se deu em relação à proibição do uso de mão de obra de escravizados. Ainda no contrato firmado com o engenheiro britânico Edward Price, em 1855, o Governo Imperial alterou parte dessa determinação. Segundo o artigo 4º do contrato, o empreiteiro britânico se comprometia “a não empregar escravos” nas obras que estivessem sob sua imediata direção, mas não podia vedar indivíduos residentes no país e interessados em formar empreitadas para atuar na construção que empregassem nelas “seus escravos”.⁵⁸ Assim, já se previa que o uso da mão de obra de escravizados não estava excluído.

Em janeiro de 1867, em anúncio publicado no *Jornal do Commercio*, Silva Valente buscava trabalhadores para as obras da 2ª seção da Estrada de Ferro D. Pedro II “pagando-se a razão de 2\$500 por dia” e “admitindo-se também escravos”, devendo os interessados procurá-lo para “informações e também para conceder passagem”. A 2ª seção correspondia ao trecho entre a estação de Belém (atual Japeri) e Barra do Piraí. Anúncios como esses, publicados com frequência nos jornais da capital, indicam que os trabalhadores escravizados foram recrutados como parte da força de trabalho para atuar na construção da Estrada de Ferro. Além disso, evidenciam que, dada a publicidade, não havia tentativa por parte dos empreiteiros de ocultar essa prática.⁵⁹

Em abril de 1860, o *Diário do Rio de Janeiro* publicou um relato de um tal M. A de Macedo, que descreve uma visita realizada às obras do “túnel do Casal”, na 2ª seção – a mesma para a qual o agente Silva Valente buscava trabalhadores. Ele contava que o trabalho de construção da linha, fora do túnel, era realizado por

⁵⁷ BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852.

⁵⁸ “Integra do contrato com Edward Price, a 9 de fevereiro de 1855”. FIGUEIRA, M. F (1908), p. 62-69.

⁵⁹ “Estrada de Ferro de D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 27 de janeiro de 1867, p.1.

“homens robustos, pela maior parte da Europa, ganhando cada um 4\$000 em 12 horas”. Já no interior do túnel, “os trabalhos eram executados por escravos franzinos e por isso, mais mal pagos (3\$500 no mesmo tempo)”, ele afirmou. Sobre os trabalhadores escravizados, o autor do relato ainda contou que muitos trabalhavam “de ferro ao pescoço” e que eles eram alugados por seus senhores para aquele serviço por serem “fujões e de pior condição, por que só tem em vista o bom jornal, e quando venham a morrer ou ficarem inválidos pouco perde porque os empresários pagam um valor de convenção”.⁶⁰ O testemunho de Macedo indica que, entre os trabalhos braçais desempenhados pelos trabalhadores da construção, os de maior risco eram realizados pelos trabalhadores escravizados.

Essa descrição foi publicada por Macedo na década de 1860, quando já estava encerrado o contrato com Edward Price após a inauguração da 1ª sessão, sem renovação – o que revela a contratação de mão de obra de trabalhadores escravizados continuou mesmo em contratos firmados com outros empreiteiros estrangeiros. Note-se ainda que, nesse momento, o Governo Imperial havia aumentado a sua participação financeira na companhia, apontando para a anuência do Estado nessa questão.

Outro anúncio nos revela pistas de que mesmo a restrição colocada aos empreiteiros estrangeiros para que não contratassem mão de obra escravizada, autorizada somente aos empreiteiros nacionais, não era cumprida. Em junho de 1859, a companhia de um certo Robert Harvey publicou anúncio no *Correio Mercantil* oferecendo recompensa para quem lhe trouxesse dois escravos que fugiram enquanto trabalhavam no Túnel Grande, nas obras da 2ª seção. No anúncio eram descritas as características físicas dos dois homens, “um de nome Ignacio, idade 32 anos” e o outro “de nome Antonio, idade 36 anos”. No ano seguinte, em agosto de 1860, um novo anúncio também no *Correio Mercantil*, pelo mesmo empreiteiro, oferecia recompensa para cada um dos “escravos fugidos”, informando, além das características, as datas em que desapareceram das obras da ferrovia, no intervalo entre 25 de julho e 22 de agosto. Eram eles, Miguel, “um pardo claro”; “os crioulos” Antonio e José, o “mina” Isaac; Evaristo,

⁶⁰“Correspondências – Estrada de Ferro D Pedro II”. *Diário do Rio de Janeiro*, 21 de abril de 1860, p.3. Não fica claro qual é o valor de convenção ao qual o autor se refere, mas apenas que deve ser determinado em contrato firmado entre o senhor escravocrata e o empreiteiro.

“de nação” e Affonso, “moçambique”.⁶¹ Os anúncios apontam que essa era uma prática contínua, por parte do empreiteiro estrangeiro que, com intervalo de pouco mais de um ano, publicava anúncios oferecendo recompensa por escravizados.

Não é possível saber, pelas fontes encontradas, se a firma havia adquirido os escravizados ou se os tinha alugado e oferecia a recompensa para captura na tentativa de não indenizar o proprietário. De qualquer forma, a oferta de recompensa indica que havia vínculo direto entre o empreiteiro estrangeiro e os trabalhadores escravizados, o que contrariava a legislação. Prevalecia, acima da lei, a opção pela rentabilidade resultante da exploração da mão de obra escrava, que sustentava a economia brasileira, e, no mesmo sentido, a vontade do senhor-proprietário em dispor do que era considerada sua propriedade como bem quisesse.

Esses indícios nos permitem inferir que a EFDPII empregou mão de obra de trabalhadores escravizados e livres, nacionais e estrangeiros, direcionados para lugares específicos de trabalho. Tais evidências indicam que os trabalhadores escravizados, apesar da restrição legal, atuaram principalmente na construção da ferrovia. Ainda que seja possível que eles tenham se empregado em funções de operação da Estrada de Ferro, não encontramos evidências que apontem o uso de mão de obra de trabalhadores escravizados de aluguel, como ocorreu nas obras de construção.

Quanto aos trabalhadores empregados nos serviços de operação da ferrovia na cidade do Rio de Janeiro, seja nas estações ou nas oficinas, os testemunhos indicam que essa força de trabalho era formada por trabalhadores livres nacionais e estrangeiros. Observando a relação entre a expansão da ferrovia e da força de trabalho, o engenheiro chefe da EFDPII afirmava em 1871 que muitos operários estrangeiros, portugueses em geral, eram atraídos para o trabalho na Estrada de Ferro, mas que era notável a quantidade de nacionais que se apresentavam à medida que as obras se aproximavam dos lugares de suas residências. Ressaltava, ainda, que mesmo em funções de especialistas, como era o caso dos engenheiros, havia se estabelecido um considerável número de engenheiros nacionais.⁶²

⁶¹ “Escravos Fugidos”. *Correio Mercantil*, 29 de junho de 1859, p.3 “Escravos Fugidos”. *Correio Mercantil*, 30 de agosto de 1860, p.4.

⁶² EFDPII. *Relatório do ano de 1871 apresentado ao Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Barão de Itaúna, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*

Por outro lado, trabalhadores que não eram considerados livres podem ter se empregado nos trabalhos da estrada de ferro sem intermédio direto de seus senhores. Nas estações da Corte e na Marítima da Gamboa, o trabalho de carga e descarga nos armazéns empregava um grande número de carregadores, função em que havia uma atuação significativa de trabalhadores escravizados sob o regime “de ganho”. Esses trabalhadores se engajavam em trabalhos “avulsos”, caracterizando os serviços contratados a cada dia ou por poucos dias.⁶³ A remuneração do trabalho paga através do valor do “jornal”, que correspondia a uma diária, não era uma exclusividade das atividades intermitentes, sendo largamente utilizada no período, no comércio ou em atividades fabris. Acordada diretamente com o patrão, essas jornadas poderiam variar entre dez e doze horas de trabalho ou, por vezes, até mais. Além disso, o trabalhador recebia apenas pelos dias trabalhados, sem direito a remuneração pelo dia de folga. Na Estrada de Ferro D. Pedro II o regime de trabalho estabelecido através do pagamento de jornadas também era predominante.⁶⁴

Havia também a possibilidade de trabalhadores, que conquistaram sua liberdade por meio da fuga, se empregarem em serviços na Estrada. Foi, ao que parece, o procedimento de Rodrigo, que estava na condição de escravizado em uma fazenda em Maxambomba, cujo anúncio oferecendo uma recompensa por sua apreensão dava conta de que ele poderia estar empregado na EFDPII. O mesmo procedimento parece ter sido usado por Barnabé, um “maquinista de máquinas a vapor e com algum conhecimento de leitura”, cujas informações deram conta de que ele havia se empregado como guarda-freio em 1882 e mudado seu nome para Bento Ribeiro.⁶⁵ Tais ações dão a ver que, após conquistarem a liberdade, sujeitos como Barnabé também se engajavam em funções regulares na Estrada, para as quais eram contratados em regime de diaristas. Esse era o caso dos guarda-freios

pelo Barão de Angra, diretor interino da mesma Estrada. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1872. “Desastre”. *Diário do Rio de Janeiro*, 20 de novembro de 1875, p.2.

⁶³ CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado em Sociologia). São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo. KARASH, Mary. *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira... [et al]. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2006.

⁶⁴ FIGUEIRA, M. F. (1908) Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888. *Op. Cit.*

⁶⁵ “200\$000”. *Gazeta de Notícias*, 9 de março de 1882, p.4. *Jornal do Comércio*, 3 de junho de 1876 p5.

que atuavam nas viagens ferroviárias sendo responsáveis pelo cuidado com os freios da composição, sob as ordens do apito do maquinista eles apertavam ou afrouxavam o freio mecânico de cada vagão. Nesse caso, a possibilidade de exercer uma função com constante deslocamento poderia contribuir para que Barnabé mantivesse sua condição de liberdade. A possibilidade de se misturar em meio aos guarda-freios estava ligada diretamente à diversidade racial da categoria, que contava com grande número de trabalhadores negros, alguns egressos da escravidão, que poderiam, inclusive, atuar como rede de apoio.⁶⁶

Mesmo após a estatização, em 1865, os trabalhadores empregados na EFDPII continuaram em seus postos de trabalho. No entanto, estava previsto na regulamentação da empresa que todos os empregados da Estrada de ferro eram “considerados de comissão temporária” e, portanto, não teriam “direito a quaisquer vantagens inerentes aos empregos públicos”.⁶⁷ Apesar disso, estabeleceu-se uma distinção a partir dos Regulamentos da Estrada de Ferro D. Pedro II entre funções que eram consideradas permanentes e outras consideradas variáveis e, a partir dessa separação, configurou-se uma distinção entre os funcionários titulados e jornaleiros.⁶⁸

No caso dos cargos titulados, o contingente estava previsto no regulamento e o acesso a esses postos se dava por nomeação e a demissão deveria ser autorizada pelo diretor ou chefe de sessão. Os funcionários titulados contemplavam as funções administrativas e de comando, as mais especializadas dentro da hierarquia da empresa. Esse era o caso do cargo do diretor, dos subdiretores de cada uma das cinco divisões da Estrada, dos empregados dos escritórios, dos agentes de estação, bilheteiros, dos mestres de oficinas, dos armazenistas, maquinistas, condutores e chefes de trens. As funções atribuídas aos empregados titulados mantiveram certa regularidade com poucas alterações até os anos 1920. Esse foi o caso dos foguistas, profissionais que operavam as caldeiras a vapor das locomotivas, que passaram a integrar a categoria de titulados somente a partir de 1896; no mesmo ano, os contramestres ou ajudantes dos mestres de oficinas, que também passaram a constar como titulados. Na tabela a seguir

⁶⁶ GOMES, Flávio. “Jogando as redes, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista”. *Tempo*, Rio de Janeiro, vol. 1 no.1, pp. 67-93, 1996.

⁶⁷ FIGUEIRA, M. F. (1908), p. 127-132.

⁶⁸ FIGUEIRA, M. F. (1908) Manuel Fernandes. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. . Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. . Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888..

podemos ver as funções que regularmente foram consideradas de empregados titulados.⁶⁹

Empregados titulados em cada uma das divisões da EFDPII

Administração Central	Tráfego	Contabilidade	Locomoção	Via Permanente e Edifícios
• Diretor • Secretário • Tesoureiro • Escriturários • Auxiliares de Escrita • Comprador • Oficial • Despachante • Agente Comercial • Pagador e seus ajudantes • Almoxarife • Fiéis e seus ajudantes • Intendente • Escrivão • Encarregados • Amanuenses • Contínuos • Guarda Geral	• Sub-diretor • Inspetores • Oficiais • Chefes de Sessão • Escriturários • Auxiliares de Escrita • Arquivista • Amanuenses • Encarregados depósitos • Agentes de estação • Ajudantes dos agentes • Fieis • recebedores • Conferentes • Maquinistas • Guardas Gerais • Encarregados de Manobras • Desenhistas • Telegrafistas • Leitores de Telégrafos • Condutores • Bagageiros • Chefe de Oficina • Mestres • Maquinistas • Cabineiros • Feitores • Encarregados	• Sub-diretor • Ajudante de Divisão • Oficial • Contador • Ajudantes do Contador • Guarda-livros • Escriturários • Amanuenses • Auxiliares de Escrita • Contínuos • Encarregado do Depósito • Ajudantes do Encarregado • Arquivistas • Impressor • Ajudantes do Impressor	• Sub-diretor • Ajudante da Locomoção • Chefe de Tração • Sub-chefe de Tração • Engenheiros auxiliares • Chefes de sessão • Chefes de Oficinas • Auxiliares técnicos • Mestres de Oficinas • Oficiais • Escriturários • Amanuenses • Auxiliares de Escrita • Arquivistas • Encarregados de Depósito • Desenhistas • Contínuos • Professores/a • Porteiro da Oficina • Guarda Geral • Armazenista • Maquinistas	• Sub-diretor • Ajudante Técnico • Inspetores de Distrito • Engenheiros Residentes • Ajudantes Residentes • Auxiliares Técnicos • Mestres de Linha • Desenhistas • Oficiais • Chefes de Sessão • Escriturários • Amanuenses • Auxiliares de Escrita • Encarregados de Depósito • Ajudantes dos encarregados • Arquivista • Armazenistas • Encarregados • Contínuos

Tabela 3. Elaborada com base nos regulamentos da Estrada de Ferro D. Pedro II entre os anos 1869-1920.

Para os cargos de jornaleiros não havia previsão do quantitativo da força de trabalho, pois a contratação e dispensa dependeria “da necessidade do serviço”,

⁶⁹ A tabela foi elaborada com base em todos os regulamentos publicados entre os anos 1869 até 1920 que estão referenciados na bibliografia. Apesar de não haver alterações substanciais ao longo desses anos é possível consultar as alterações recorrendo a cada um dos regulamentos publicados nesse intervalo.

cabendo ao chefe imediato decidir sobre tal necessidade.⁷⁰ Para essas funções apenas o valor da diária era pago a esses trabalhadores. Na tabela a seguir podemos ver as funções que regularmente foram consideradas de empregados jornaleiros.

Empregados jornaleiros em cada uma das divisões da EFDPII

Administração Central	Tráfego	Contabilidade	Locomoção	Via Permanente e Edifícios
• Guardas • Feitores • Trabalhadores do almoxarifado • Praticantes	• Foguistas • Guarda-freios • Manobreiros • Operários de Oficinas • Guarda-fios • Guarda de armazém • Guardas de sinais • Guarda portões • Serventes • Guarda-chaves • Praticantes • Aprendizes	• Praticantes • Carimbadores • Serventes	• Contramestres • Graxeiros • Carvoeiros • Operários das Oficinas • Limadores • Carpinteiros • Pintores • Ferreiros • Serventes • Aprendizes • Guardas	• Operários da construção • Operários da manutenção • Operários do lastro • Serventes • Feitores

Tabela 4. Elaborada com base nos regulamentos da Estrada de Ferro D. Pedro II entre os anos 1869-1920.

As funções de manutenção e operação dos serviços eram executadas, em grande maioria, por trabalhadores jornaleiros, nomenclatura que remete ao tipo de pagamento por “jornal”, ou seja, por diária. Os jornaleiros contemplavam todos os operários das oficinas. No serviço da linha eram considerados jornaleiros, os guarda-chaves, guarda-portões e trabalhadores do lastro e manutenção. No serviço dos trens, graxeiros e guarda-freios. Nas estações, os trabalhadores dos armazéns, os guardas da segurança, os bagageiros e faxineiros. Como resultado, o contingente trabalhadores titulares e jornaleiros era bastante discrepante, sendo os cargos de jornaleiros bem mais numerosos. O quantitativo de trabalhadores era apontado nos relatórios da Estrada de Ferro. Esse tipo de documento era elaborado para ser apresentado, anualmente, ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e havia, nos anexos, tabelas dedicadas à apresentação

⁷⁰ *Idem.*

do número de trabalhadores empregados em cada função sem, no entanto, separar as funções tituladas das funções de jornaleiros em cada sessão. A partir do começo do século XX a secretaria da Estrada começou a fazer um levantamento do número total de empregados especificando o contingente total de empregados titulados e jornaleiros, conforme consta no relatório do ano de 1904 reproduzido a seguir.⁷¹

Número dos empregados jornaleiros e titulados (1899-1904)

Ano	Titulados	Jornaleiros	Total
1899	1691	7918	9609
1900	1751	7736	9487
1901	1652	7476	9128
1902	1664	8207	9871
1903	1665	8500	10165
1904	1743	8658	10401

Tabela 5. “Anexo VII – Pessoal”. Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1904.

A tabela acima nos ajuda a dimensionar a diferença significativa que havia entre as duas categorias, os empregados jornaleiros compreendiam em torno de 80% da força de trabalho enquanto os empregados titulados representavam em torno de 18%.

No que diz respeito à remuneração, as diferenças também eram consideráveis, tanto em relação aos valores quanto às regras de definição dos salários. No caso dos cargos titulados, a remuneração era preestabelecida, constando na previsão orçamentária fixa da companhia o valor do salário anual. Além de receberem os salários mais altos, esses trabalhadores tinham direito a uma gratificação trimestral que correspondia ao vencimento de dez dias, para os trabalhadores que não incorressem em multas ou faltas. O maior salário era do diretor que, até 1876, correspondia a meio por cento da renda líquida da Companhia e, após essa data, foi fixado em 12 mil contos de réis anuais – o

⁷¹ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1904. Apresentado ao Dr. Lauro Severiano Muller Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor engenheiro Dr. Gabriel Ozório de Almeida*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1906. A partir de 1904 é possível encontrar, mais regularmente, esse tipo de levantamento nos relatórios da Estrada.

mesmo salário do Ministro da Fazenda.⁷² Os chefes de cada uma das divisões recebiam ordenado anual de 5 mil e 600 contos de réis, e cada chefe de divisão tinha um ajudante ou secretário com remuneração de 3 contos e 200 mil réis anuais. Essas funções somavam, ao todo, doze postos de trabalho. Outras funções contavam com um ou dois titulares, como era o caso dos chefes do telégrafo, dos pagadores, compradores, o guarda-livros, os tesoureiros, os contadores, os almoxarifes, os oficiais do Tráfego e da Locomoção, o chefe das oficinas e o agente da estação da Corte, da estação Marítima e das estações de primeira classe, cuja remuneração anual era entre 2 e 3 mil contos de réis anuais, ao todo somavam cerca de 20 cargos.⁷³ Esses trabalhadores que recebiam as remunerações mais altas correspondiam a cerca de 33 cargos, constituindo a minoria da força de trabalho empregada na companhia.

Para funções com número maior de titulares, como era o caso de agentes de estações de 2ª classe e inferiores, os condutores de trem, escriturários, escrivães, fiéis despachantes e ajudantes, a remuneração era abaixo de 2 mil contos de réis. A remuneração mais baixa era paga aos amanuenses e contínuos, cujo salário mensal correspondia à remuneração paga a operários jornaleiros. O salário dos amanuenses era de 800 mil réis anuais e para os contínuos o salário anual era de 640 mil réis anuais.⁷⁴ Ao observar o número de cargos titulados previstos fica claro como apontado anteriormente, que as funções titulares representavam o contingente menor da força de trabalho da companhia. Analisando a remuneração, eram os trabalhadores titulares que recebiam os salários mais altos e, dentre esses, um grupo ainda mais restrito, que ocupava cargos de chefia, detinha a maior remuneração.

A remuneração dos jornaleiros também variava bastante, tendo em vista que, nesse caso, o regulamento previa apenas os valores máximos e mínimos das diárias para cada função. Dentro desses limites, cabia ao diretor, sob proposta do chefe de cada setor, fixar o valor das diárias a serem pagas. Nas estações, a

⁷² MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Balanço da Receita e despesa do Império no exercício de 1873-1874*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, pp. 200-201. MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Balanço da Receita e despesa do Império no exercício de 1877-1878*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1880, p.215.

⁷³ Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888.

⁷⁴ *Idem*.

remuneração dos apontadores, feitores, guardas, carregadores, bagageiros e serventes em geral, poderia ser estipulada entre 1 e 5 mil réis diários, segundo o regulamento. Nos trens, as funções de foguistas, graxeiros e guarda-freios também eram pagas por jornais que poderiam variar entre 1 e 7 mil réis diários. Esse também era o parâmetro de valores usado para estipular a diária dos operários das oficinas.⁷⁵

Ao examinarmos a lista de pagamento, podemos observar que os trabalhadores com diárias mais altas representavam um contingente menor. Na estação da Corte, em dezembro de 1877, dos cerca de 120 trabalhadores apenas 7 receberam diária acima de 3 mil réis. Entre eles, as diárias do guarda geral e do feitor da estação foram de 3 mil réis; do encarregado do gás, 4 mil réis; cada um dos dois feitores da manobra recebeu 5 mil réis; e os dois primeiros ajudantes de manobra recebiam 3 mil 500 réis. Os outros postos eram ocupados por cerca de cem trabalhadores que receberam uma remuneração entre 3 e 1 mil réis diários. Desses, os dois segundo ajudantes de manobras e os dez guarda salões receberam 2 mil e 500 réis. Outros 50 jornaleiros ocupavam as funções de guarda bagagens, guarda de armazéns, guarda rondantes e guarda-cancelas, recebendo 2 mil réis diários. Cerca de 20 trabalhadores eram encarregados de serviços gerais da estação e recebiam 1 mil e 500 réis diários e mais 25 trabalhadores eram responsáveis pela guarda dos armazéns e recebiam uma diária de 1 mil réis.⁷⁶

O mesmo pode ser observado em relação a outros setores da empresa. Em 1877, os recibos dos pagamentos dos foguistas dão conta de que eles receberam uma diária de 2 mil e 500 réis, enquanto os lubrificadores receberam 2 mil réis. Nas oficinas, os caldeireiros receberam 3 mil e quinhentos réis e os carpinteiros, 3 mil réis, enquanto trabalhadores sem ofício definido receberam 800 réis, valor menor do que mínimo definido no regulamento, que era de um mil réis. Sujeitos a uma maior determinação da direção da empresa.⁷⁷ Esses números evidenciam que a mão de obra da Estrada de Ferro era majoritariamente formada por operários jornaleiros que recebiam os menores salários.

⁷⁵ *Idem.*

⁷⁶ *Arquivo Nacional* GIF I OI 4I 13. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. *Op. Cit.* Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888.

⁷⁷ *Idem.*

Sob esse prisma, também é possível colocar em perspectiva a remuneração paga aos jornaleiros da EFDPII em relação à de trabalhadores empregados em outros estabelecimentos privados e estatais na cidade do Rio de Janeiro. No caso do Arsenal da Marinha, analisando a remuneração nos anos de 1878 das oficinas de carapinas e calafates, David Lacerda apontou que os mestres das oficinas recebiam um jornal no valor de 4 mil e 500 réis, os contramestres recebiam jornais de 3 mil e 750 réis e no caso dos mandadores, que equivaliam aos feitores na EFDPII, o valor das jornadas era de 3 mil réis. No caso dos operários havia uma divisão de 1ª até a 7ª classe: os de 1ª classe recebiam um jornal de 2 mil e 600 réis e os de 7ª classe, um jornal de 600 réis. Havia ainda para todas essas funções de mestres e operários valores referentes a gratificações no valor médio de uma diária. Segundo levantamento realizado por Eulália Lobo, em 1882 um pedreiro ou um servente recebiam uma diária média de 2 mil réis.⁷⁸ Esses valores apontam para uma equivalência entre a remuneração desses operários a serviço do Estado na EFDPII e no Arsenal da Marinha e de operários da construção.

A política de gratificação entre os trabalhadores titulados e jornaleiros era bastante diferenciada. Os trabalhadores titulados poderiam receber a cada trimestre uma gratificação equivalente ao respectivo vencimento de dez dias. Para isso, era preciso não “incorrerem em multas, nem em falta que prejudique o serviço, a juízo do Diretor, por motivo algum”. No caso dos chefes de depósito, maquinistas e foguistas a gratificação estava diretamente condicionada à economia de combustível e de lubrificantes que eles conseguissem realizar, a partir da qual seria paga uma gratificação especial com base na tabela de gastos organizada pelo chefe da locomoção e aprovada pelo diretor. Quanto aos trabalhadores jornaleiros, a possibilidade de gratificação era bastante limitada, podendo ser concedida apenas em caráter extraordinário sob proposta do diretor e autorização do ministro. Seriam concedidas, assim, como prêmios ou recompensa no caso de “provado zelo, atos de coragem, previsão no caso de acidentes ou, ainda, no caso de melhoramentos propostos e adotados no serviço que estiver

⁷⁸ LACERDA, David P. *Trabalho, política e solidariedade operária: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c.1860-c.1890)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2016. Pp. 95-97. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer et al. “Evolução dos preços e do padrão de vida no Rio de Janeiro, 1820-1930 – resultados preliminares”. Rio de Janeiro, *Revista Brasileira de Economia*, 25 (4), out./dez. 1971, p. 235-265.

incumbido o empregado”. As determinações previstas na política de gratificação reforçam a desigualdade entre os trabalhadores titulares e jornaleiros. No entanto, mesmo para os trabalhadores titulares o pagamento adicional estava condicionado a regras discricionárias e dependiam diretamente do arbítrio dos chefes, reforçando a importância dos subordinados manterem relações de proteção junto aos superiores.

Nota-se, com isso, que as relações de dependência eram reforçadas pelo caráter discricionário do regulamento, tal como no artigo do jornal a *Gazeta da Tarde* que acompanhamos na abertura desse capítulo.⁷⁹ Observe-se, no entanto, que a denúncia do articulista era mais acentuada em relação às condições dos operários que trabalhavam sob o regime de jornada, porque o regulamento criava condições para a direção da Estrada de Ferro lançar mão de medidas que diminuíssem custos com a operação da empresa, através da diminuição da remuneração paga a esses trabalhadores. Esse foi o caso da implantação do sistema de serviços de empreitadas nas oficinas do Engenho de Dentro a partir de 1881, que consistia na contratação do empregado para realizar um serviço cujo prazo e pagamento eram ajustados antecipadamente. Esse tipo de regime de trabalho não estava previsto no regulamento, mas como cabia ao diretor determinar o valor pago aos operários desde que não excedesse os parâmetros da previsão orçamentária, o sistema foi implantado nas oficinas.

O sistema de empreitadas era comumente utilizado nas obras de construção das ferrovias, não apenas na Estrada de Ferro D. Pedro II. Os defensores desse sistema de contrato de trabalho justificavam que ele era mais econômico. Nesse caso, as companhias ferroviárias contratavam firmas menores, que ficavam responsáveis por contratar e pagar os trabalhadores e também pela produção de artigos, materiais ou serviços necessários para a construção do trecho da estrada de ferro acordado. Esse tipo de contrato eximia grande parte da responsabilidade da empresa concessionária da Estrada de Ferro junto aos trabalhadores, uma vez que cabia ao empreiteiro a fiscalização da mão de obra e a responsabilidade sobre o ritmo de trabalho evitando prejuízo decorrente de atrasos nas obras. As pesquisas historiográficas apontam que os trabalhadores submetidos às empreiteiras viviam sob condições bastante precárias nos canteiros de obras e

⁷⁹ “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Gazeta da Tarde*, 10 de novembro de 1884, p.1

eram comuns tanto os atrasos nos pagamentos como o não cumprimento dos valores salariais combinados por parte dos empreiteiros.⁸⁰

Outra característica marcante dos contratos por empreitada era seu caráter intermitente, pois ao final da construção do trecho de ferrovia contratado não havia necessidade de manter a mão de obra. No entanto, esse não era o caso do trabalho das Oficinas do Engenho de Dentro que, como vimos, demandava um crescente número de operários à medida que a operação da Estrada de Ferro D. Pedro II se intensificava. Segundo argumentou, no relatório do ano de 1883, o diretor da Estrada de Ferro, Miguel Burnier, esse sistema de contrato havia sido implantado em 1881 na tentativa de reduzir o custo com a mão de obra e defendia que o teste se mostrava eficaz. Para isso, ele apresentava uma tabela demonstrativa da economia de 13 contos e 205 mil réis conseguida no ano de 1883 com implantação do sistema de empreitadas, em comparação com o ano anterior. A esse respeito ele declarou:

“Esta diferença representa efetivamente uma boa economia alcançada na mão de obra das reparações, que se tornou menor e que está preparada para ser ainda mais reduzida, nas reparações subsequentes, sendo estes resultados devidos a importante reforma que sofreu este serviço com a aplicação do sistema de empreitas.”⁸¹

Miguel Burnier respaldou a manutenção do sistema de empreitadas dentro dos mesmos parâmetros que justificavam o uso do sistema largamente utilizado na construção da ferrovia, a exploração máxima da mão de obra dos operários. Isso porque é sabido que a operação da Estrada de Ferro crescia nesses anos e, como consequência, exigia maior manutenção do material rodante. A mesma tabela apresentada para demonstrar a economia feita com a mão de obra indicava o aumento de 9 mil contos de réis com material.⁸² Ficava claro, assim, que a medida visava mitigar o impacto do aumento do custo de manutenção através da diminuição do valor pago à mão de obra, diminuindo o número de operários através do sistema de empreitadas. Essa diminuição da remuneração dos operários

⁸⁰ SOUZA, R. S. (2016). LAMOUNIER, M. L. (2012). MORATELLI, Thiago. *Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: UNICAMP, 2013

⁸¹ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II (Parte em Tráfego) do ano de 1883*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1884, pp.63-66.

⁸² *Idem*.

era possível porque o valor a ser pago por cada trabalho seria atribuído, previamente, pelo chefe das oficinas.

Examinando as folhas de pagamento das Oficinas de agosto de 1882, identificamos que era elaborada, mensalmente, uma tabela com uma listagem de empreitadas a serem executadas. O valor conferido a cada um desses trabalhos era bastante variado. Havia serviços como raspar assentos de um carro de passageiros, para o qual seria pago 1 mil réis, ou ainda, para retocar a pintura de um carro o valor era de 10 mil réis. Um valor bem mais alto era estipulado para custear a construção de um carro de 1ª classe, sendo estabelecidos 4 contos e 500 mil réis. No mesmo mês, serviços que envolviam a reparação de máquinas também apontavam essas diferenças. Para forrar uma caldeira de máquina, o valor pago foi de 40 mil réis e o serviço de aplinar cadeira para o jogo de máquinas foi estipulado um valor era de 1 mil e 500 réis para cada uma das 16 cadeiras que necessitavam de reparo.⁸³

Como resultado, a remuneração se diferenciava bastante entre os operários, mesmo que habilitados para a mesma função. Observando as tabelas do mês de agosto de 1882, identificamos que entre os 85 limadores que trabalharam nesse mês, 32 deles receberam entre 1 mil e 500 réis e 30 mil réis; 12 limadores receberam entre 31 mil réis e 45 mil réis e os que receberam entre 46 mil réis e 70 mil réis somavam 11 limadores. Com um pagamento acima desses valores identificamos 9 limadores que receberam entre 70 mil réis e 100 mil réis, além de 20 limadores, entre 100 mil réis e 170 mil réis. Essa diferença também pode ser identificada em outras funções com menor número de trabalhadores. No caso dos caldeireiros, havia 3 operários na listagem. Foram pagos 83 mil réis a Manuel Fernandes Fortes, para Thomaz Gonçalves Augusto da Silva foi paga a quantia de 42 mil réis e Joaquim Nunes Machado de Castro recebeu o menor valor, 32 mil e 500 réis.⁸⁴ Essas diferenças de remuneração indicam que os operários que receberam os menores valores foram designados para os serviços de empreitada cujo valor, previamente atribuído, era menor.

Como as empreitadas variavam mensalmente, a remuneração poderia sofrer acréscimo ou decréscimo entre um mês e outro. Analisando, comparativamente,

⁸³ *Arquivo Nacional* GIF1 OI 4I 12.

⁸⁴ *Idem*.

as tabelas, em agosto o limador Joaquim da Silva Pinto recebeu 107 mil réis e, em dezembro, o valor da remuneração foi de 116 mil e 450 mil réis. Quanto a João Militão Henrique Soares, a remuneração, que havia sido de 37 mil e 500 réis em agosto, caiu para 33 mil réis em dezembro, o que ocorreu também com os valores pagos a Antonio José de Souza, que recebeu 156 mil réis em agosto e 144 mil réis em dezembro, como resultado da configuração desse tipo de contrato de trabalho. Ainda que não houvesse diferenças muito significativas, essas variações na remuneração apontam para a maior instabilidade desse tipo de regime de contrato de trabalho.

Como cabia ao chefe da sessão e aos mestres de oficinas a distribuição das empreitadas, a remuneração dos operários dependia diretamente dessa designação. Tratando dessa questão uma carta anônima, assinada por “um pai de família”, foi publicada no jornal *Carbonário*, com uma queixa de que o mestre de pintura das Oficinas prejudicava “aos pobres operários que nada tem com que presentear-lhe para proteger àqueles que andam adulando-lhe”. Revelava, assim, que o mestre designava para as melhores empreitadas os operários, que “levavam na véspera do Natal o seu leitãozinho”, e o revistador das folhas, que ofertava “meia dúzia de galinhas e um cabritinho”. Como resultado, acusou o autor da carta, os operários que ofertaram os regalos tinham dezoito dias de trabalho ganhando 3 mil reis diários, mas receberam 8 mil réis. Se vista apenas na perspectiva do autor da carta, a descrição da atitude dos operários realça o conformismo e adesão à política de domínio forjada para submeter esses trabalhadores ao domínio de seus superiores, no entanto, por outro lado, ela demonstra as possibilidades de ação dos trabalhadores para conquistar a benevolência dos chefes num regime de acentuada relação de dependência.

Mesmo as possibilidades de galgar posto superior ou assumir função titulada, no caso dos jornaleiros, eram respaldadas pelos chefes de sessão. A progressão para funções com maiores remunerações era definida por preceitos arbitrários, sendo previsto no regulamento que “o provimento dos lugares que vagarem será por acesso nas respectivas classes, atendendo de preferência à aptidão e assiduidade”.⁸⁵ Esse parece ter sido o caso do Jacintho Mascarenhas dos Santos Silva, condutor de trem 1ª classe. Por ocasião de seu falecimento, uma nota

⁸⁵ Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876.

publicada no *Diário de Notícias* mencionava que ele era “um empregado antigo e que, pelo seu zelo e honestidade, soube granjear a confiança de seus superiores e estima de seus companheiros”. A breve nota trazia ainda informações sobre a trajetória de Jacintho na EFDPII, onde havia exercido também os cargos de “agente de diversas estações e fiel de armazém de café na Gamboa”. Casos como esse reforçam a importância dos laços de proteção que os trabalhadores precisavam galgar junto aos seus superiores para demonstrar seu valor.⁸⁶ A maneira como estavam expressas as determinações do regulamento sobre a gestão dos trabalhadores não escondia a marca paternalista pela qual se entendiam as relações nessa sociedade.

Para conseguir uma colocação na empresa, eram valorizadas as relações pessoais, que poderiam garantir cartas de recomendação (principalmente para postos titulados). Cristiano Benedicto Ottoni relatou em sua autobiografia, publicada em 1870, que quando a Estrada de Ferro estava para ser inaugurada havia previsão de que seria “nomeado um batalhão de empregados” e, diante do anúncio, “cada diretor tinha sua lista de afilhados”. O testemunho de Ottoni aponta para a influência da direção na escolha do pessoal. Após a estatização, no entanto, a designação dos cargos na Estrada de Ferro D. Pedro II, como vimos, ficava a cargo do diretor, principalmente no caso das funções tituladas, e de chefes de divisão, no caso dos jornaleiros.⁸⁷

Esse modelo de admissão poderia sujeitar a contratação à influência de figuras políticas relevantes, através de solicitações enviadas diretamente ao Ministério da Agricultura Viação e Obras Públicas. Esse foi o caso da carta de recomendação que José Rodrigues de Lima Duarte, então presidente da Câmara dos Deputados, dirigiu ao Ministro da Agricultura, Affonso Pena, em novembro 1883. Na correspondência ele pedia “com maior atenção” a nomeação de Henrique Sepúlveda Esverard “no caso de vagar o lugar de pagador da Estrada de Ferro D. Pedro II”. Provavelmente não foi possível a nomeação naquele momento, mas, como Lima Duarte havia frisado, não era um pedido de “mera formalidade”, e ele deve ter intercedido em outros momentos por Henrique Sepúlveda— que, em fevereiro de 1885, foi nomeado ajudante da estação da Corte, e meses depois, em

⁸⁶ *Diário de Notícias*, 11 de setembro de 1885, p.1.

⁸⁷ OTTONI, Christiano Benedito. *Autobiografia*. Brasília: Universidade de Brasília, 1983.

dezembro do mesmo ano, 1º escriturário. Na época dessas nomeações Lima Duarte já ocupava uma vaga no Senado.⁸⁸

Em outra carta, em novembro de 1883, o mesmo deputado José Rodrigues de Lima Duarte faz uma recomendação em nome do deputado José Mariano, que provavelmente era o pernambucano José Mariano Carneiro da Cunha, para indicar João Alves Mendes da Silva para secretário da Estrada de Ferro D. Pedro II. João Alves era secretário interino do Externato Imperial Colégio D. Pedro II e provavelmente ciente de que seria exonerado da função interina, procurava outra oportunidade de trabalho. João Alves era vice-presidente da Sociedade Abolicionista Pernambucana e José Mariano participava do movimento abolicionista. A carta de apresentação, no entanto, parece não ter resultado naquele momento, e João Alves aparece como proprietário de farmácia em 1887. No entanto, em 1889, João Alves volta a ocupar uma função no âmbito do Estado, como subdelegado do 2º Distrito, provavelmente através da manutenção desses laços de proteção.⁸⁹

Em 26 de abril de 1882, uma pequena nota no *Jornal do Comércio* informava que a portaria do dia 19 do mesmo mês havia nomeado Dona Maria Amélia Jacobina para o lugar de professora da escola primária anexa às oficinas do Engenho de Dentro da Estrada de Ferro D. Pedro II.⁹⁰ A nota não informa como se deu a escolha da docente, mas uma carta enviada por Maria Amélia a sua cunhada Chiquinha, como era chamada pelos íntimos, Francisca Barbosa de Oliveira Jacobina, nos dá uma pista. Na missiva, conta que, tão logo leu sobre sua nomeação no jornal, foi até a rua dos Inválidos, residência de Ruy Barbosa, para se informar se deveria procurar diretamente o Ministro Afonso Penna. Maria Amélia era professora-adjunta da Instrução Pública e aguardava a nomeação para um cargo titular. A nomeação para o cargo de professora da Estrada foi conseguida por intermédio de Rui Barbosa, amigo próximo de seu irmão, o fazendeiro e banqueiro Antônio de Araújo Ferreira Jacobina, que, por sua vez, foi ajudante de Mordomo da Casa Imperial e era casado com Francisca, a quem a

⁸⁸ *Arquivo Nacional*. ON 20.37

⁸⁹ *Arquivo Nacional*. ON 20.40

⁹⁰ *Jornal do Comércio*, 26 de abril de 1882, p.2.

carta foi endereçada.⁹¹ A nomeação de Maria Amélia por intermédio de Rui Barbosa e a visita de deferência que ela realiza após a nomeação apontam para a maneira como os sujeitos mobilizavam as redes de proteção diante do caráter patrimonialista com que se dava a contratação nos empregos públicos e nas empresas estatais.

Consolidava-se, nesse processo de implantação e expansão da EFDPII no Rio de Janeiro, um novo mercado de trabalho. Ao contrário da percepção da Estrada de Ferro como empreendimento moderno e civilizador, apoiado em relações de trabalho liberais, vimos que na cidade do Rio de Janeiro a Estrada de Ferro foi construída e operada não só por trabalhadores imigrantes, mas também por trabalhadores nacionais livres e escravizados. O trabalho assalariado não excluía nem os escravizados e nem as lógicas de trabalho forjadas dentro do sistema escravista. A marca paternalista também estava na forma pela qual se dava a formação desta força de trabalho, constituída a partir de relações pessoais de indicação que explicitavam sua marca paternalista e patrimonialista. Era, assim, por dentro desta lógica paternalista que se estruturavam as relações de trabalho na Estrada de Ferro, sendo esta a linguagem com a qual os seus trabalhadores precisavam lidar para lutar por seus direitos.

1.3

Tensionando o regulamento

O caráter autocrático da gestão da Estrada de Ferro D. Pedro II não impediu que os trabalhadores confrontassem as sanções aplicadas contra eles. Foi o que fez Luiz Manoel de Amorim, ao enviar ofício ao Ministério da Agricultura pedindo que lhe fosse “declarado o motivo de sua demissão do lugar de guarda-portão da estação marítima da Gamboa”. A provocação, no entanto, não chegou a elucidar a questão, já que o despacho instruía que o demandante “se justificasse perante a diretoria da Estrada”, ou seja, que procurasse a diretoria da Estrada e não o Ministério como ele havia feito. Mesmo que a decisão não tenha favorecido Luiz

⁹¹ *Fundação Casa de Rui Barbosa*. CFBO SFJ DMAJ 9 - Cartas de Maria Amélia Jacobina. *Arquivo Nacional*. A9 IJJ1 767. Sobre a escola das oficinas ver também: BEAKLINI, Adriana Valentim. Da escola nas oficinas à oficina como escola: sujeitos, circulação e apropriação de modelos de educação profissional na Estrada de Ferro D. Pedro II (1882-1906). 2018. 256 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

Manoel, seu pedido aponta para o entendimento que ele tinha tanto sobre o seu direito de saber o motivo da demissão, para possivelmente questioná-la, quanto para a ciência sobre os caminhos institucionais que ele poderia seguir para atingir seu objetivo.

Atitudes como essa indicam que a vigência de uma ideologia paternalista, que marcou a estruturação da EFDPII, não significaram, inevitavelmente, a ausência de antagonismos sociais. Conscientes dos desafios impostos, muitos dos trabalhadores da Companhia buscaram meios para lidar com essa lógica de domínio que organizava a força de trabalho da Estrada de Ferro. Nesse sentido, examinar os embates e demandas desses sujeitos pode nos dar a ver algumas das noções que eles tinham sobre seus direitos e sobre as possibilidades de disputá-los. Tal caminho de investigação se apoia na historiografia que, desde os anos 1980, tem demonstrado que o confronto entre as visões e ações senhoriais e aquela dos trabalhadores escravizados foi fundamental na conquista de direitos e para o fim da escravidão. Tais pesquisas nos desafiam a pensar a dominação e a exploração através da análise da relação tecida entre os sujeitos históricos, pensando o paternalismo como uma política de domínio que estruturava as disputas sociais, sem chegar a dirimi-las.⁹²

Ao apelar ao Ministério da Agricultura, uma instância superior na hierarquia estatal, esses sujeitos mostram que não se contentam com a configuração excludente do regulamento elaborado para tolher suas chances de defesa. Independentemente do resultado, essas solicitações deflagram as possibilidades encontradas pelos próprios trabalhadores para reivindicar suas demandas. Esse foi o caso de João Carlos de Mello Palhares que, no começo do ano de 1872, enviou requerimento ao Ministério da Agricultura no qual solicitava ser reintegrado ao lugar de condutor de trem da EFDPII. Em abril desse mesmo ano, o requerimento foi despachado ao diretor da EFDPII para que ele pudesse “informar” sobre a solicitação. Em agosto de 1872, o requerimento recebe o despacho final da pasta, que indeferiu o pedido.⁹³ O Ministério acabou, desta

⁹² THOMPSON, Edward Palmer. “Patrícios e Plebeus”. In: *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p.25-85. LARA, Silvia. Hunold. “Blowin in The Wind: Thompson e a experiência negra no Brasil”. *Projeto História*, São Paulo, v. 12, p. 43-56, 1995. CHALHOUB, Sidney.(2003), p.17-57.

⁹³ “Ministério da Agricultura”. *Diário do Rio de Janeiro*, 12 de abril de 1872, p.2. “Ministério da Agricultura”. *Diário do Rio de Janeiro*, 3 de agosto de 1872, p.2.

forma, por reiterar o poder discricionário da direção da Estrada sob os trabalhadores.

Em maio de 1873, aparece na lista de requerimentos despachados pelo Ministério da Agricultura um novo pedido de reintegração por parte de João Carlos de Mello Palhares – que, em novo ofício encaminhado à direção da Estrada, tentava voltar à sua antiga função de condutor, pedindo informações a este respeito. Nessa ocasião, Bento Sobragy voltou para o cargo de diretor da EFDPII e, provavelmente, João Carlos de Mello explorava a possibilidade de readmissão diante da mudança na direção. Sobragy ocupou o cargo desde dezembro de 1865, mas se ausentou em janeiro de 1869 para resolver questões junto a outras diretorias de Estradas de Ferro subvencionadas pelo governo. Durante sua ausência Mariano Procópio foi nomeado diretor interino. No entanto, Mariano Procópio faleceu, repentinamente, em fevereiro de 1872 e a direção foi confiada a Elisário Antonio dos Santos, o Barão de Angra. Tão logo assumiu o cargo, o Barão de Angra demitiu o chefe do Tráfego, Honório Bicalho, que atuava como engenheiro na Estrada de Ferro desde 1865 e já havia sido apontado como possível escolhido para ocupar a direção interinamente.

A demissão de Bicalho gerou notas de pesar por parte de alguns trabalhadores e, em paralelo, o Barão de Angra era acusado e nomear “pessoas estranhas para o serviço da Estrada”. Em nota publicada em maio de 1872, no *Jornal do Comercio*, e assinada por “comércio e a lavoura”, os autointitulados representantes do setor afirmaram que o Barão de Angra havia nomeado “para agente da estação de Vassouras um negociante completamente estranho ao serviço da estrada” e “para conferente da corte um oficial do corpo de bombeiros, preterindo empregados que contam dez anos de casa”. Frente a tais atos, os autores da nota se perguntavam: “é isto justiça”? Mesmo que as nomeações para cargos titulados (como era o caso de agente de estação e conferente, citados na nota) pudessem contar com indicações políticas, essas queixas apontavam para a conjuntura em que se deu a rivalidades em torno da nomeação do Barão de Angra em detrimento de Bicalho. Ao ser preterido no cargo, a competição não dizia respeito apenas a Bicalho, mas também evidenciou a querela entre engenheiros militares e civis, no momento em que esses últimos buscavam se afirmar e aumentar sua influência junto ao poder

público. Como consequência, visavam ocupar postos na direção de projetos estratégicos para os interesses nacionais, como era o caso das estradas de ferro.⁹⁴ O pedido de João Carlos de Mello foi indeferido e, em fevereiro de 1875, ele aparece exercendo o cargo de agente de estação da Companhia Ferro Carril Niterói.⁹⁵ Ainda que trabalhadores como ele não chegassem a se envolver nas disputas políticas entre os engenheiros pela direção da Estrada, ao insistir no pedido para sua readmissão, ele se mostrava a par das possibilidades que poderia explorar diante dessas disputas.

Para decidir o curso de suas ações, o caminho institucional era apenas uma das alternativas das quais os trabalhadores lançavam mão. As possibilidades de chamar atenção do Ministério da Agricultura poderiam ser feitas também através do debate público, principalmente no uso de publicações nos jornais da capital. Foi o que fez João Bernardo de Mattos Junior, agente da estação de Maxambomba, após ser demitido. A demissão de João Bernardo foi divulgada junto à notícia de um acidente envolvendo a colisão de dois trens na estação em que ele trabalhava. O acidente ocorreu em 19 de novembro de 1874, quando um trem misto estava parado no desvio na altura da estação de Maxambomba, aguardando a passagem do trem da serra para que pudesse seguir viagem. Porém, o guarda-chaves não acionou a chave de desvio e o trem da serra, ao se aproximar da estação, acabou colidindo com o trem misto. O acidente não deixou vítimas fatais, mas cinco passageiros e dois empregados dos trens ficaram feridos, e as notícias davam conta de que o choque havia produzido um “estrago de quase todo material rodante”. Assim que o chefe do Tráfego chegou ao local do desastre, ele decretou, de forma intempestiva, a demissão de João Bernardo, agente da estação,

⁹⁴ “Estrada de ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 28 de fevereiro de 1872, p.2. “Estrada de ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 10 maio de 1872, p.2. “A estrada de ferro D. Pedro II e a atual direção interina”. *Jornal do Comércio*, 19 de junho de 1872, p.3. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *A Reforma*, 21 de fevereiro de 1872, p.1. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *A Reforma*, 25 de fevereiro de 1872, p.1. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1872, p.2. *Jornal do Comércio*, 28 de fevereiro de 1872, p.2. “Estrada de ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 1 de março de 1872, p.2. *Jornal do Comércio*, 1 de março de 1872, p.2. Sobre a disputa entre engenheiros civis e militares ver: MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: Os engenheiros e a organização da cultura do Brasil Oitocentista 1874-1888*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. *Os engenheiros tomam partidos: trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874 – 1910)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

⁹⁵ “Requerimentos despachados”. *A Nação*, 14 de maio de 1873, p.2. *Jornal do Comércio*, 20 de fevereiro de 1875, p.2.

e do guarda-chaves. Além disso, o guarda-chaves, cujo nome não é mencionado na notícia, também havia sido preso. O repórter do *Jornal do Commercio* relatou que, segundo os testemunhos colhidos, o guarda-chaves também estava encarregado de cuidar do armazém da estação. Diante disso, argumentou na matéria que o guarda-chaves parecia não ser o único culpado, visto ser imprudente confiar a vida de dezenas de passageiros que transitavam pela Estrada a um “guarda chave, que, por amor do serviço de que encarregam no armazém vê-se obrigado a ausenta-se dos cruzamentos da linha”.⁹⁶

Dois dias depois do acidente, o inspetor geral do Tráfego, Antonio Augusto Monteiro de Barros, publicou nota na mesma folha para esclarecer que o guarda-chaves não havia sido encarregado da função de guarda de armazém. Afirmava, ainda, que se ele estivesse fora do posto de guarda-chaves o fazia descumprindo normas. Transcreveu, em seguida, a circular 128, de 13 de agosto de 1872, para comprovar a sua alegação. Tal documento tratava justamente de recomendações que os agentes deveriam observar no comando dos guarda-chaves. A circular recomendava “o maior escrúpulo na escolha desse pessoal”, que não deveriam ficar “ociosos ou entretidos com pessoas estranhas ao serviço da estrada, mas vigilante no desempenho de suas obrigações”. Indicava, ainda, que os guarda-chaves deveriam ser deslocados, “na falta de movimento dos trens ou de serviço”, para serviços “nos armazéns, na limpeza dos pátios e outras dependências das estações”. Assim, a circular, não somente indicava a possibilidade de o guarda-chaves acumular outras funções nas estações, como também repassava a responsabilidade de cuidar dessa dinâmica para o agente, que era o responsável por todo o pessoal da estação e pela instrução das normas.⁹⁷

Ao publicar essa declaração, o chefe do Tráfego indica, assim, a diretriz que amparou sua decisão ao demitir os funcionários. Foi justamente por dentro dessa justificativa que o agente de Maxambomba, João Bernardo de Mattos Junior, questionou a legitimidade de sua demissão. Na carta aberta dirigida ao Ministro da Agricultura e publicada nos jornais *O Globo* e *Jornal do Comércio*, ele declarou que estava em seu posto de agente e que o guarda-chaves era um empregado experiente, contando com mais de quatro anos na função. A

⁹⁶“Desastre”. *Jornal do Comércio*, 21 de novembro de 1874, p.4.

⁹⁷ Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 23 de novembro de 1874, p.2.

declaração de João Bernardo, no entanto, vai além de rivalizar a culpa com o guarda-chaves e se volta para a responsabilidade da direção da Estrada de Ferro. Ele denunciava que a diretoria deixava o pessoal de quase todas as estações incompleto, uma situação “ruinosa” já exposta pela imprensa. Assim, ele disputava o entendimento da política de controle da Estrada de Ferro em relação à racionalização da mão de obra e às consequências das normas editadas para esse fim, afirmando que, ao estipular acúmulos de funções, a direção e os chefes de sessão acabavam “desmantelando a boa ordem dos trabalhos”.

Cartas públicas, como a de João Bernardo de Mattos Junior, por mais que tratassem de disputas cotidianas ou individuais, também costumavam apontar para assuntos importantes debatidos por diversos grupos sociais do período. Além disso, essas publicações eram geralmente pagas e publicadas nas seções “a pedidos” - o que indica, além de algum recurso financeiro, que os autores de tais queixas estavam motivados a disputar temas eram importantes para eles. Ao analisar esse modelo de inserções em publicações da segunda metade do século XIX no Brasil, Teresa Cribelli observou que, em apesar das cartas públicas serem um gênero comum na imprensa dos séculos XVIII e XIX, no caso brasileiro elas se mostraram singulares, tanto pelo volume e tom das missivas, quanto pela conversa pública contínua que elas ensejavam. Para trabalhadores como João Bernardo, a publicação de uma carta contestando uma punição sofrida era tanto um instrumento individual, pelo qual ele buscava deixar registrada sua conduta, como convergia para o debate público sobre as tensões cotidianas em relação à percepção sobre poder arbitrário das punições de demissões.⁹⁸

Essas manifestações na imprensa serão mais intensificadas e um pouco mais facilitadas, justamente, no período de maior incremento das atividades da EFDPII no Rio de Janeiro, que vai coincidir com uma profunda mudança na imprensa carioca – a inauguração de jornais marcados por uma lógica empresarial, como foi o caso da *Gazeta de Notícias*, em 1875. Em busca de lucro, mesmo que se posicionasse de forma política e contemplasse as perspectivas de jornalistas e empresários, essa imprensa passou a adotar táticas para alavancar as vendas. O

⁹⁸CRIBELLI, Teresa. “Apedidos and Public Discourse: Paid Letters and Articles in the Jornal do Commercio, 1870”. In: Hendrik Kraay; Celso Thomas Castilho; Teresa Cribelli. (Org.). *Press, Power, and Culture in Imperial Brazil*. Albuquerque, NM: University of New Mexico Press, 2021, v. 1, p. 196-219. CRIBELLI, Teresa. *Industrial Forests and Mechanical Marvels: Modernization in Nineteenth- Century Brazil*. New York: Cambridge University Press, 2016.

sistema de vendas avulsas pela cidade foi inaugurado e os jornais passaram a adotar uma posição muito mais complexa em relação aos temas na busca atrair o interesse de um público consumidor mais amplo. Neste sentido, pautas que contemplavam o interesse dos trabalhadores passaram a vigorar como tema em muitos jornais. Além disso, muitos colaboradores de grandes folhas também se arriscavam a empreender jornais menores, que seriam mais acessíveis à interlocução da população e precisavam das vendas para sustentar a publicação.⁹⁹

A *Gazeta Suburbana*, demonstrando aderir à nova lógica empresarial, publicou entre junho e julho de 1884, uma série de colunas se propondo a representar os interesses dos operários da EFDPII e voltada para os moradores dos bairros fronteiriços à linha da Estrada de Ferro. Como parte desta proposta, a própria existência de uma coluna em defesa dos trabalhadores da ferrovia se apresentava como uma clara estratégia de contemplar os interesses desse público em potencial. Em uma dessas colunas, publicada em 14 de junho de 1884, o articulista da *Gazeta Suburbana* relatou que em visita às oficinas do Engenho de Dentro, pôde denunciar ao chefe da sessão, Conrado Niemeyer, o abuso do contrato fechado pela diretoria da EFDPII com o proprietário de um hotel nas imediações, para que fossem descontados do salário dos operários os débitos firmados com o estabelecimento. “No dia de pagamento o primeiro que recebe é o proprietário do hotel, que sequestrou previamente em virtude de seu contrato o jornal do operário”, relatava o jornalista, afirmando que tal “desconfiança enerva os sentimentos do operário, como o azorrague entorpecia os brios do escravo.” Ao fazer referência à questão dos trabalhadores escravizados, o jornalista explorava uma situação de trabalho considerada como o limite da precariedade naquela sociedade, para enfatizar o abuso da medida.¹⁰⁰

Essa modalidade de descontos foi praticada também em relação às dívidas de trabalhadores imigrantes, principalmente no sistema de parcerias em que o fazendeiro financiava a viagem do trabalhador. Ainda que a partir da década de 1880, a lei de locação de serviços tenha alterado a situação quanto aos débitos recorrentes da viagem, que passou a ser subvencionada pelo governo, os

⁹⁹ Sobre as alterações na imprensa carioca no final do XIX ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História*, Franca, v. 35, e. 99, 2016.

¹⁰⁰ Os operários da E. F. D. Pedro II. *Gazeta Suburbana*, 14 de junho de 1884, p.1 e 2.

fazendeiros utilizavam outros recursos para reter os trabalhadores através de dívidas. Uma estratégia desse tipo se dava por meio de adiantamentos artificiais do fim do ano agrícola, dificultado a saída dos trabalhadores das fazendas. Apesar de o argumento do jornalista explorar a semelhança com a precariedade da escravidão, ele também aponta para a profusão das práticas de coerção que comumente eram mais associadas aos trabalhadores no campo, sendo utilizadas nas cidades com anuência do Estado.¹⁰¹

Uma resposta às denúncias publicadas na *Gazeta Suburbana* foi publicada cerca de dez dias depois no jornal a *Gazeta de Notícias*. A nota não era assinada, mas provavelmente foi escrita pelo concessionário do estabelecimento. Na resposta ele afirmava que as regras do arrendamento não foram estabelecidas pelo chefe das oficinas, que recebeu a denúncia do jornalista, mas sim por Mariano Procópio, que ocupou o cargo de diretor entre janeiro de 1869 e fevereiro de 1872. Justificava que as regras estabelecidas pela Estrada não visaram “rebaixar os brios dos seus operários”, sendo antes uma medida “providencial”, porque na época não havia “despesas cooperativas de consumo” na localidade. Sem negar os descontos, o autor da missiva, explicava que não havia “sequestro de vencimentos”, visto as deduções nos salários serem uma “garantia *pro formula*”, aplicada quando o operário em dívida com o hotel tinha a receber uma quantia maior que 30 mil réis. Por fim, na tentativa de defender a prática de descontos, argumentou que essas regras eram bem mais suaves do que os “cadernos de venda”, usados por “despenseiros de consumo” anteriormente predominantes na localidade. Apesar das justificativas expressas na defesa, fica claro o privilégio dado pela direção da Estrada de Ferro ao proprietário do hotel, em detrimento da garantia dos operários de terem o controle sobre os seus ordenados.¹⁰²

Quando o jornalista da *Gazeta Suburbana* publicou a denúncia sobre esses descontos no salário dos operários das oficinas, já havia mais de uma década que tal prática era avalizada pelos diretores que sucederam Mariano Procópio. Era pouco provável, portanto, que o chefe das oficinas, Conrado Niemeyer, não soubesse da prática - já que em outubro de 1877 sua assinatura consta nos recibos

¹⁰¹ Sobre contratos de trabalho de imigrantes no século XIX ver: STOLCKE, Verena; HALL, Michael. “A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, 1983.

¹⁰² “Estrada de ferro D. Pedro II”. *Gazeta de Notícias*, 22 de junho de 1884, p.3.

de pagamento dos malhadores Manuel Xavier Martins, que teve descontada a quantia de 16 mil réis no seu ordenado de 36 mil e 500 réis, e de Luiz Antonio Dias Pavão, que teve débito de 14 mil e 600 réis sobre o ordenado de 26 mil réis que tinha a receber. Esses valores indicam, inclusive, que a regra de que os débitos só eram descontados caso o ordenado do operário fosse maior de que 30 mil reis também não era cumprida.¹⁰³

Cinco meses após a publicação do artigo na *Gazeta Suburbana*, em novembro de 1884, o mesmo jornal publicou outra notícia dando conta de que o contrato com o hotel seria suspenso, visto o “Sr Niemeyer, inspirando-se nos seus sentimentos de justiça e probidade, deu parecer contra a renovação”. Como vimos, nas oficinas do Engenho de Dentro a maioria dos trabalhadores eram jornaleiros, o que dificultava as denúncias públicas por parte dos operários, que corriam o risco de retaliações que lhes custassem o emprego. A viabilidade de atos obscuros, conforme indicou Thompson, era uma das possibilidades de antagonismo de classe observadas em ambientes cuja política de domínio hegemônica poderia levar à retaliação imediata. Ele demonstrou que, nesses casos, a carta anônima, o incêndio criminoso da lenha ou o portão fora dos gonzos, entre outras, eram atitudes de resistência tomadas pelo homem que fazia reverência ao fidalgo durante o dia – e que entra para a história como exemplo de deferência –, mas que à noite poderia envenenar os seus cães.¹⁰⁴

Se no caso dos descontos em favor do hotel a campanha empreendida pela *Gazeta Suburbana* havia atingido o seu propósito, o mesmo não ocorreu em relação às queixas que os jornalistas alegaram ter ouvido “à meia voz” sobre os abusos cometidos na distribuição e remuneração do trabalho no sistema de empreitadas das oficinas. Entre os problemas apontados em matérias publicadas na folha em julho de 1884, um dos principais parecia ser a instabilidade do operário entre o término de uma empreitada e o início de outra. Denunciavam que, mesmo quando se verificava algum proveito em favor do operário, ele era dispensado “tantos dias fossem necessários para nulificar-lhe o pequeno lucro”, ou seja, como o chefe das oficinas controlava a tabela de empreitadas e os serviços, cabia a ele decidir quando designar os operários para novas empreitadas.

¹⁰³ *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4I 5.

¹⁰⁴ THOMPSON, E. P. (1998).

Apesar disso, o sistema de empreitadas continuou vigente por quase uma década, sendo extinto somente em 1892. Como a matéria sobre os abusos no sistema de empreitadas foi publicada apenas um mês depois da denúncia dos descontos nos salários em favor do hotel, a suspensão do contrato com esse estabelecimento indica uma vitória, ainda que parcial, naquele momento. Na política paternalista, senhores e outros sujeitos em posição de domínio não costumavam reconhecer as conquistas dos escravizados ou trabalhadores subalternos. Nesse sentido, no comunicado sobre o fim da concessão com o hotel, a Estrada de Ferro anunciou que a decisão havia sido tomada pelo sentimento de justiça de Conrado Niemeyer, na tentativa de encobrir as tensões cotidianas que atravessaram essa disputa.¹⁰⁵

Assim, pautas que jogavam luz sobre os abusos sofridos pelos trabalhadores da EFDPII, fossem através de denúncias que faziam chegar às redações ou de comentários que se espalhavam pela cidade, eram uma das formas de despertar o interesse de um público específico que esses sujeitos sabiam como lançar mão. Entre esses temas está um registro criado pelo diretor Ewbank da Câmara, que assumiu o posto em novembro de 1885, para sistematizar as punições atribuídas aos trabalhadores e foi alvo de uma profusão de críticas. Uma das primeiras notas foi publicada no jornal *O Paiz*, em 25 de dezembro de 1884, e informava a novidade¹⁰⁶:

“Entre as medidas ultimamente adotadas pelo diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, a fim de melhorar o serviço da importante repartição a seu cargo, criou aquele distinto funcionário o *Registro de Prevenções*, modelado sobre idênticos registros de caminhos de ferro europeus de 1ª ordem.

Esses registros são mensalmente impressos e remetidos para as diversas repartições da estrada, para que conheçam da comunicação das penas aos empregados. Por tal modo se evitará que empregados exonerados de uma repartição sejam readmitidos n’outras e se facilitará o serviço da confecção das folhas do pessoal dos empregados inferiores do tráfego.”

Apesar de ser apenas uma nota de viés explicativo, o jornal atribui um caráter moderno à iniciativa ao indicar que o registro era a reprodução de modelo usado em “caminhos de ferro europeus de 1ª ordem”. O jornal não chega, assim, a questionar a implicação de tal medida para os trabalhadores. Em clara aprovação à

¹⁰⁵ Os operários da E. F. D. Pedro II. *Gazeta Suburbana*, 12 de julho de 1884, p.1. Os operários da E. F. D. Pedro II. *Gazeta Suburbana*, 26 de julho de 1884, p.1. *O Paiz*, 26 de maio de 1892, p.2. Sobre paternalismo ver: CHALHOUB, S. *Op. cit.*

¹⁰⁶ *O Paiz*, 25 de dezembro de 1884, p.2.

medida afirma que a divulgação das punições evitaria que trabalhadores demitidos conseguissem se empregar em outras repartições

Não demorou para que outras folhas produzissem matéria sobre o registro das punições implantado por Ewbank da Câmara. No dia 27 de dezembro, a *Gazeta Suburbana*, em seu espaço editorial, teceu duras críticas a esse documento. “Parto estupendo não sabemos de que cabeça doente” provocou o jornalista já na abertura da coluna, alegando que a medida não atingia apenas os operários, mas todos os trabalhadores da Estrada. O articulista não questionava nem as punições, que ele dizia ser sabido ocorrer em todas as repartições, nem tampouco registro. Mas desaprovava a divulgação de registros, que existiam para serem usados internamente em cada repartição, e não para andar “de mão em mão como anúncio de um circo”, e não tinham objetivo “afrontar a dignidade de ninguém”. Comparava, assim, o Registro de Punições a uma espécie de parte policial, que era “infame e ridícula”, ao que descrevia esse procedimento¹⁰⁷:

“Pois as penas impostas pela E. de F. D. Pedro II aos empregados ou operários, os nomes dos delinquentes, e a espécie do delito, são impressos mensalmente, e distribuído o interessante volume por todos os chefes de oficinas ou repartições, para se rirem do autor da cousa, ou chorarem a sorte dos oprimidos. E gasta-se assim dinheiro da nação com futilidade desta ordem!

Da nação não, dos empregados; sim porque nós acreditamos que a importância das multas dá para as despesas da publicação; e até nos parece que se não criou o *Registro* para as penas, mas antes se inventaram penas para o *Registro*.”

Na descrição do articulista, o livro de punições funcionava muito mais como um instrumento de vigilância e de coação do que como registro, conforme sugeria o título. De fato, uma norma desse tipo dificultaria que os trabalhadores demitidos da EFDPII conseguissem novas colocações em repartições públicas e oficinas do Estado, além do que, dada a publicidade da publicação era circularia em outros espaços. Como vimos no caso do agente João Bernardo de Mello, que citou na carta publicada após sua demissão já ter sido empregado anteriormente em função equivalente, outros trabalhadores que saíam da Estrada de Ferro buscavam ocupação em repartições públicas. Em fevereiro de 1877, Antonio Francisco Fortes solicitou que a Câmara Municipal incorporasse em seu tempo de serviço os oito anos em que ele trabalhou na Estrada de Ferro D. Pedro II. Em novembro de

¹⁰⁷ “E. de F. D. Pedro II. O Registro das Punições”. *Gazeta Suburbana*, 27 de dezembro de 1884, p.1.

1885, o condutor de 1ª classe Fernando Pereira Rocha foi empregado como ajudante da Inspetoria de Obras Públicas.¹⁰⁸

Justamente por atingir a todos os trabalhadores, o assunto foi tema de outras folhas, que também ressaltaram o caráter arbitrário da medida. A *Gazeta da Tarde* publicou, em 8 de janeiro de 1885, uma coluna na qual citava a matéria da *Gazeta Suburbana* e enfatizava o poder excessivo delegado ao diretor da companhia através do regulamento sancionado pelo Executivo. Evocava, assim, o tema tratado na coluna com que abrimos esse capítulo, a fim de reivindicar novamente que o governo tirasse “os empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II do regime de exceção, a que os condenou o regulamento despótico”. A coluna ressaltava que, além do poder para nomear, legislar, castigar e gratificar, fazendo com o que o melhor serviço seja o “servilismo”, o diretor havia feito da “difamação pública” mais um mecanismo para exercer coerção. A folha deixava claro os atributos opressores do registro de punições.¹⁰⁹

Apesar dos protestos, o registro foi implantado. Se o jornal *O Paiz* definia como o “Registro de Prevenções”, outras folhas como a *Gazeta Suburbana* e a *Gazeta da Tarde* nomeavam como “Registro de Punições”. O jornal *Carbonário*, que assumiu as críticas ao documento, em agosto de 1886, optou por defini-lo como um “libelo difamatório”. A diferença não era casual. Ligado à associação secreta *A Carbonária*, este jornal costumava adotar postura bem diversa daquela das folhas comerciais. De acordo com Adalmir Leonídio, “no Brasil A Carbonária encontrou respaldo entre os adeptos do republicanismo, sobretudo aqueles que mantinham certa preocupação social e que, por isso, tendiam a se aproximar das ideias socialistas em voga”. Justamente por conta da preocupação com a questão social, se colocavam como porta-vozes dos trabalhadores e usavam o espaço do jornal para dar destaque às demandas que julgavam importantes para esses sujeitos.¹¹⁰

Nesse sentido, o jornal *Carbonário* vai imprimir um tom de sarcasmo às matérias críticas sobre o registro de punições, comentando aquelas consideradas

¹⁰⁸ *Jornal do Comércio*, 16 de fevereiro de 1877, p.4. *Diário de Notícias*, 10 de novembro de 1885, p.2.

¹⁰⁹ “Estrada de Ferro D. Pedro II. *Gazeta da Tarde*, 8 de janeiro de 1885, p.1.

¹¹⁰ “Estrada de Ferro D. Pedro II. *Carbonário*, 6 de agosto de 1886, p.1. Sobre o jornal *Carbonário* ver: LEONIDIO, Adalmir. “Carbonários, maçons, positivistas e a questão social no Brasil na virada do século XIX”. *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais*, v.5, n.3, p.1-16, 30 set. 2008.

absurdas, diretamente dirigidas ao Ministério da Agricultura. Neste tom, sem citar os nomes dos trabalhadores, expunham e comentavam na primeira página do jornal alguns casos retirados do registro de punições do mês de junho daquele ano¹¹¹:

“F... Auxiliar do tráfego em serviço na contabilidade multado em um dia por ter saltado uma folha do livro da estação de Chapéu D’Uvas. Um auxiliar saltando a folha de um livro, Exm. Sr. é, além de gravíssimo, fato virgem nos anais das repartições públicas, e que só a estrada de ferro D. Pedro II tem a honra de registrar.”

“F... , trabalhador da estação da Gamboa, multado em dois dias, por não ter, quando no dia 6 auxiliava o serviço de manobrar, comunicado a agressão a ele feita por um grupo de indivíduos, entre os quais estava o foguista F..., na ocasião em que a máquina de reserva vinha à estação da corte buscar vagões.

Eis aqui, Exm. Sr. uma punição <<sui generis>>; é o caso que o trabalhador, além de ter sido agredido e, sem dúvida, levado alguns cascudos, ainda foi multado: a diretoria da Estrada quis assim confirmar o ditado: <<em cima da queda couce>>. ”

“F... auxiliar da estação da corte, multado em um dia por ter se retirado do serviço às 3 ¼ sem licença do encarregado do armazém de exportação.

Além desta multa deve <<perder o dia 25 em que se deu o fato>>! Com essa punição EXM. Sr. tornou-se a diretoria da estrada de ferro D. Pedro II digna de eternas luminárias.”

“F... manobreiro, repreendido, por ter o Sr. diretor encontrado no dia 23 alguns guardas de chinelo!

Permita V. Ex. que, a despeito de seu ilustrado espírito, lhe façamos a seguinte pergunta: Compreendeu a razão de ser desta punição? Cremos que não; seja-nos, portanto, Exm. Sr. permitido explicá-la.

Os que estavam de chinelos, os guardas chaves, nada sofreram, mas sim o manobreiro que, certamente, não estava de chinelos, pois, do contrário, além da repreensão, teria mais outro castigo, sem dúvida uma multa.”

Diante da continuidade da medida, as matérias publicadas em agosto de 1886 pelo *Carbonário* não só expunham o caráter “difamatório” do registro, como também passaram a questionar o próprio teor das punições. O sentido da imagem formada pelo debate público diante da permanência da medida expôs o caráter discricionário em se ancoravam as multas. Ao dar forma às queixas dos trabalhadores, à arbitrariedade das punições e ao excesso de multas em reportagens dispersas em várias folhas da capital, o jornal contribui de fato para acentuar esse debate.

¹¹¹ “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Carbonário*, 9 de agosto de 1886, p.1. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Carbonário*, 16 de agosto de 1886, p.1. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Carbonário*, 27 de agosto de 1886, p.1.

Em 1874, uma nota publicada no jornal *Diário do Rio de Janeiro* denunciava que as multas de 1873 tinham somado 4 mil contos de réis a mais do que os 800 mil réis declarados. O autor na coluna afirmava que todo esse valor se devia ao fato de que a direção “multava empregados quando não lhes tiravam o chapéu”, chamando atenção para o fato de que a deferência dos trabalhadores diante dos chefes, ou a falta dela, era fator determinante na hora de imputar multas aos subordinados. As folhas de pagamento dos trabalhadores também evidenciam que as multas se davam por motivos muitas vezes punitivos. A quebra do vidro de um lampião, que poderia ter sido acidental, custou a Augusto Francisco Cordeiro, guarda-freio da estação da Corte, a quantia de 4 mil réis descontados do seu ordenado em julho de 1871. Em três prestações de 5 mil réis foram descontados os quinze mil réis do capote entregue ao fiel bagageiro José Alves da Fonseca em substituição ao que ele já havia recebido. Na mesma data foi descontada do ordenado do bagageiro Paulino Fernandes de Lima a importância de 5 mil réis referente à primeira parcela pelo extravio de um porco avaliado em 15 mil réis.¹¹²

Debates como esse não chegaram a alterar o caráter discricionário do regulamento da Estrada, mas impuseram algum critério para a aplicação das sanções. A reformulação do regulamento que a *Gazeta da Tarde* anunciou em novembro de 1884 só foi promulgada em fevereiro de 1888. O novo regulamento, no entanto, não apresentou alteração quanto ao poder discricionário do diretor que continuava com a autoridade para “impor qualquer das penas designadas no artigo, aos empregados de sua nomeação, e as de advertência e suspensão até 15 dias aos de nomeação do Ministro”. As sanções de que tratava o artigo seriam estabelecidas segundo o arbítrio da direção ou do chefe de sessão e compreendiam simples advertência, repreensão em ordem de serviço, multa de até um mês dos vencimentos, suspensão de até trinta dias e, por último, demissão. Sem conseguir provocar mudanças no teor do decreto que regulamentava as relações de trabalho da EFDPII, os trabalhadores trataram de dialogar com os dispositivos disciplinares que, sob o pretexto de disciplinar e organizar o trabalho, se configuravam como um mecanismo excludente forjado para dificultar a reivindicação de condições de trabalho mais justas. Diante disso, esses sujeitos se

¹¹² “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Diário do Rio de Janeiro*, 26 de junho de 1874, p.3. *Arquivo Nacional* - GIF I OI 4I- 57, OI 4I -56.

pautaram em tradições de luta tecidas por dentro das redes paternalistas com as quais estavam familiarizados, se mostrando conscientes do emaranhado de dispositivos legais que sustentavam esse aparato regulatório. De forma perspicaz, exploraram caminhos de atuação política através de recursos institucionais e da imprensa para se fazerem ouvir e romper com o lugar marginal a que estavam relegados pelo Estado.

Ao analisar o processo de conformação da força de trabalho da Estrada de Ferro D. Pedro II, apesar do ideal moderno associado à inovação que era a ferrovia, verificamos que a organização do trabalho foi pensada para submeter os operários ao trabalho mediante uma relação que conjugava sanção de dependência. Como empresa estatal, o regulamento da companhia era o ordenamento jurídico que dava sustentação a essa política de domínio, conforme acompanhamos. A ideia da eficiência desse conjunto de regras de controle se dava, assim, a partir do ideal dos dirigentes estatais, que acreditavam tornar o trabalho mais eficaz e ordenado através de suas estratégias. Foram os próprios trabalhadores, no entanto, ao denunciarem o caráter abusivo do poder discricionário do regulamento, que vão tencionar esses dispositivos na tentativa de afirmar seus direitos.

2 TRABALHADORES EM RISCO

O jornal *A Gazeta Suburbana* publicou, em 14 de junho de 1884, uma coluna sob o título “Os Operários da E. de F. D. Pedro II”, onde apresentava, em tom de denúncia, a diferença como eram tratados os operários que buscavam “os meios de subsistência nos arsenais e oficinas do estado (*sic*)”, em detrimento do “empregado público”, que gozava de “garantias e imunidade, e um futuro mais ou menos garantido”. Exemplificava, comparando a situação desses trabalhadores, que “se rebenta uma caldeira e inutiliza quatro operários, foram apenas cinco *cousas*, perdidas; o metal da caldeira, aproveita-se, os operários deitam-se a rua! (*sic*)”. Por outro lado, “o empregado público que a saída do teatro se constipa tem o direito ao ordenado por inteiro durante um, dois ou três meses, com uma simples certidão do médico”¹¹³. O jornalista evidenciava, assim, um claro privilégio dos empregados públicos em relação aos operários da Estrada de Ferro.

Não por acaso tal crítica foi publicada na *Gazeta Suburbana*. O jornal, que ostentava no título a referência aos subúrbios, se afirmava, desde seu primeiro editorial, como destinado a “recrear, instruir e advogar os interesses suburbanos, noticiando fatos e pedindo melhoramentos”¹¹⁴. A coluna em defesa aos operários dos arsenais e oficinas do Estado se articulava por isso com a possibilidade de contemplar leitores da folha, que eram moradores da localidade. Na década de 1880, além dos moradores da região empregados da Estrada espalhados por seus diversos pontos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro, havia, no Engenho de Dentro, as Oficinas da EFDPII, que empregavam cerca de 550 funcionários¹¹⁵. Por mais que o autor fizesse alusão aos funcionários dos arsenais e oficinas do Estado, provavelmente era com o olhar voltado para esse público de trabalhadores das Oficinas do Engenho de Dentro da Estrada de Ferro D. Pedro II que o articulista desenvolve a matéria.

¹¹³ “Os Operários da E. de F. D. Pedro II”. *Gazeta Suburbana*, 14 de junho de 1884, p.1 e2.

¹¹⁴ “Com licença”. *Gazeta Suburbana*, 15 de dezembro de 1883, p.1.

¹¹⁵ “Os operários da Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Gazeta Suburbana*, 9 agosto de 1884. EFDPII. “Anexos”. *Relatório do ano de 1884 apresentado ao Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Antônio Carneiro da Rocha Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro José Ewbank da Câmara, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

Exaltando a morigeração dos operários o articulista pondera que ao contrário dos operários de países como a “Bélgica, Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra”, que não se “deixavam espoliar”, não haveria, por parte dos operários da Estrada de Ferro, entendimento de como fazer valer seus direitos¹¹⁶. Diante de tal diagnóstico ele afirmou, ao final da coluna, que a folha se colocava como porta-voz desses trabalhadores. Tais representações sociais, conforme apresentadas na folha, estão alicerçadas na ideia de anomia dos trabalhadores nacionais e na preservação das hierarquias da vida laboral para a vida social, como consequência, caberia a representantes letrados e do patronato conduzir as políticas de direitos.

Testemunhos como o do jornalista da *Gazeta Suburbana* carregam uma interpretação que também se afirmou em análises voltadas para a história dos mundos do trabalho. Tal comportamento político foi entendido e analisado por historiadores e sociólogos como fundamental para inibir a consciência de classe dos trabalhadores e sua atuação política, principalmente no período anterior ao fim da escravidão. Esse foi o caso da obra *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*, publicada por José Albertino Rodrigues, em 1968, com o objetivo de pensar as transformações do movimento sindicalista do Brasil. Para tanto, o autor argumenta que os movimentos político-sindicais no país teriam evoluído de uma estrutura rural arcaica para uma estrutura urbano-industrial, visto os trabalhadores terem se organizado apenas para fins de auxílio mútuo no período anterior a 1888, principalmente por conta da coexistência do trabalho escravo. Segundo essa análise, as associações arregimentadas nesse período por trabalhadores foram consideradas como o resultado de um período embrionário da luta de classe operária. Mesmo a criação de montepios garantidos pelo Estado, como foi caso “Montepio de Pensões dos Operários dos Arsenais do Estado”, foi considerada por Rodrigues como sendo de caráter intermediário – “entre o tipo mutualista puro e o tipo reivindicativo”. Apesar de reconhecer que esse montepio foi “uma forma pioneira de seguro social”, o autor ponderou que sua aprovação se deveu a uma articulação dos trabalhadores junto ao Parlamento sendo pautada mais pela negociação do que pelo enfrentamento. Ele concluiu, assim, que somente na Primeira República as associações de trabalhadores se desenvolveriam através do

¹¹⁶ “Os Operários da E. de F. D. Pedro II”. *Gazeta Suburbana*, 14 de junho de 1884, p.1 e 2.

modelo sindical e se organizariam para a luta de classes. Essas organizações teriam emergido, nesse momento, tanto por conta da atuação de correntes políticas letradas, organizadas em torno do republicanismo, como também por conta da influência de trabalhadores imigrantes.¹¹⁷ Como resultado, diante da hegemonia das relações paternalistas na sociedade brasileira do Oitocentos, os trabalhadores, tanto escravizados quanto livres, apenas reproduziriam sua condição de subalternos e dependentes nas associações que tinham o apoio do patronato e do Estado para funcionarem e se manterem.

Desde os anos 1980, no entanto, os estudos do historiador inglês Edward Thompson levaram os historiadores a se debruçar de outro modo sobre as associações constituídas por trabalhadores em várias cidades do Brasil do Oitocentos. Essas pesquisas demonstraram que, mesmo diante das barreiras do domínio senhorial ou patronal, a relação entre patrões e empregados era bem mais dinâmica e recíproca do que o sagrado pela historiografia até aquele momento. Como resultado, houve uma considerável ampliação nos estudos que tiveram como objeto de análise as associações de trabalhadores, tanto recreativas quanto mutualistas. Apesar de bastante diversa, conforme analisado por Marcelo M. Cord e Claudio Batalha, tal produção convergiu para a problematização de “mitos historiográficos” como o da suposta inexistência de demandas próprias dos trabalhadores durante a vigência do sistema escravista, da ideia de uma evolução entre corporações de ofícios, mutualismo e sindicatos; e o da falta de consciência de classe fora de sindicatos e partidos operários.¹¹⁸ Além disso, pesquisas recentes têm demonstrado que, diante da falta de uma legislação trabalhista que desse amparo aos trabalhadores, mesmo que com escopos diferentes, o associativismo recreativo também foi uma importante articulação de direitos por parte dos trabalhadores.¹¹⁹ Essas pesquisas se constituem como uma importante referência

¹¹⁷ RODRIGUES, José Albertino. “Desenvolvimento do sindicalismo no Brasil” In: *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*. Difusão Europeia do Livro, 1968, p. 3-66.

¹¹⁸ MAC CORD, Marcelo; BATALHA, Claudio (orgs). “Introdução: Experiências Associativas e mutualistas no Brasil”. In: *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas: Unicamp, 2014. MAC CORD, Marcelo.; MACIEL, Oswaldo. Batista Acioly. “Apresentação”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 1-11, 2011.

¹¹⁹ PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. A dança da política: trabalhadores, associativismo recreativo e eleições no Rio de Janeiro da Primeira República. *Revista Brasileira de História*. , v. 37, n. 74, 2017. COSTA, Mariana Barbosa Carvalho da. *Entre o lazer e a luta: o associativismo*

para que possamos analisar as práticas associativas dos trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II, que parta das experiências e pontos de vista desses próprios sujeitos.

Mais ausente na historiografia brasileira, no entanto, é o debate sobre os acidentes de trabalho nesse período. Ainda que a primeira lei sobre acidente de trabalho tenha sido promulgada no Brasil apenas em 1919, pesquisas historiográficas internacionais, com foco em acidentes de trabalho ferroviários, já evidenciaram que, mesmo antes da promulgação de leis específicas, os trabalhadores foram sujeitos importantes na reivindicação de direitos de seguridade em caso de invalidez e morte. Sobre o caso argentino, Florencia D’Uva demonstrou em publicações recentes que as estratégias e debates fomentados por trabalhadores por meio de processos judiciais e do uso da imprensa deram visibilidade à situação de vulnerabilidade desses sujeitos. Tais ações, segundo ela evidenciou, foram parte importante no processo de legitimação do direito à seguridade por acidentes que resultou na formulação da legislação em 1915, no caso daquele país.¹²⁰ Com atenção voltada para a agência dos trabalhadores, tais análises nos instigam a investigar o impacto dos acidentes de trabalho na conformação de políticas de seguridade a partir da atuação desses sujeitos. Olhar para as atividades da Estrada de Ferro D. Pedro II se mostra, por isso, uma boa forma de compreendermos como se deu a questão no Rio de Janeiro do fim do século XIX. Sob esse foco, podem ganhar novos sentidos o drama da morte e a invalidez temporária ou permanente dos trabalhadores da Estrada, conforme apontado na crônica da *Gazeta Suburbana*.

recreativo entre os trabalhadores fabris do Jardim Botânico (1895-1917). Dissertação (Mestrado em História) – PUC do Rio de Janeiro, 2014.

¹²⁰ D’UVA, Florência. “Los trabajadores ferroviarios ante los accidentes de trabajo. Denuncias, reclamos y demandas en la Argentina de comienzos del siglo XX.” *Revista Latino americana de Trabajo Y trabajadores*, (3), 115–143, 2021. D’UVA, Florência. “Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias, reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de las fotografías publicadas en La Fraternidad (entre 1907 y 1915)”. *A Contracorriente: Una Revista de Estudios Latinoamericanos*, 14 (2), 62-94, 2017. 2021. BRONSTEIN, Jamie L. “Caught in the Machinery: Workplace Accidents and Injured Workers in Nineteenth-Century Britain and the United States”. *Maryland Historical Magazine* vol. 96 no. 2, p.163-184, 2001.

2.1

Trabalhadores vulneráveis: entre a culpa e o risco presumido

Em relatório de 1869, o engenheiro Honório Bicalho apresentou as principais causas dos acidentes da Estrada de Ferro D. Pedro II. Ele ocupava o cargo de inspetor geral do Tráfego, divisão da Estrada de Ferro responsável pelas atividades que possibilitavam a circulação e o movimento dos trens. Tais atividades englobavam os serviços nas estações, nas oficinas e de manutenção da linha férrea.¹²¹ Segundo o seu parecer, as três causas prevalecentes nos acidentes eram a imprudência ou descuido dos pedestres; a introdução de animais da linha; e, por último, as falhas no serviço do Tráfego. Quanto às duas primeiras causas, ele argumentou que a capacidade de ingerência da Estrada de Ferro era mais limitada, por envolver a população em geral. Ele defendeu, partindo desta constatação, que a Estrada deveria se dedicar a diminuir os acidentes causados pelas falhas no serviço do tráfego, pois, como resultado, daria “a mais significativa prova do bom andamento do serviço”.¹²² A esse respeito, declarou:

“Alguns destes acidentes, a que só a Providência tem salvado consequências desastrosas, e bem assim outros pequenos desarranjos e irregularidades nos trens, ocorrem em geral por imperícia ou descuido e são característicos nesta Estrada. De fato o nosso material atual, se sacrifica em parte o bem-estar e a comodidade dos viajantes, não compromete de modo algum sua segurança. Quase todos os acidentes ocorridos por fato do serviço do tráfego tem por origem falta do pessoal.”¹²³

Segundo a avaliação de Bicalho, o comportamento negligente dos empregados era a principal causa dos acidentes ocorridos na sessão do Tráfego. Como consequência, a conduta dos trabalhadores se configurava como o maior obstáculo para uma boa eficiência das atividades da Estrada. Essa análise de Bicalho foi publicada no *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II para o ano de*

¹²¹ Além da sessão do Tráfego e Movimento, havia, nesse período mais duas sessões. A primeira divisão era a de Administração Central, cuja chefia ficava a cargo do diretor da Estrada e a terceira era a divisão de Obras e Prolongamento, ocupada por engenheiro indicado pelo diretor. BRASIL. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Aprova o regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil* de 1869 - vol. 001, p. 263, col. 1.

¹²² EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1868. Apresentado pelo diretor Mariano Procópio Ferreira Lage*. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1869, p. 61-64.

¹²³ *Idem*.

1869.¹²⁴ Esse tipo de documento era elaborado para ser apresentado, anualmente, ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e continha, entre os enunciados, uma sessão dedicada à apresentação dos dados sobre acidentes. A análise desses dados se configura, assim, como uma possibilidade de compreensão de alguns aspectos da política adotada pela Estrada de Ferro em relação a esse tipo de risco.

Uma primeira questão diz respeito à maneira como esses inventários eram sistematizados. Apesar de não existir padronização na apresentação, havia uma segmentação recorrente para designar os tipos de vítimas separadas em três categorias: viajantes, trabalhadores da Estrada e sujeitos estranhos ao serviço da via ou da ferrovia. Tal segmentação foi analisada por pesquisas que se debruçaram sobre os acidentes em estradas de ferro em outros países no século XIX. Tal divisão conformou certo consenso, entre as empresas ferroviárias, de que elas deveriam priorizar a segurança dos passageiros e das mercadorias em detrimento da segurança dos trabalhadores. Esses últimos seriam responsáveis por sua própria segurança.¹²⁵ Por conta disso, a baixa incidência de acidentes envolvendo passageiros era sempre mencionada nos relatórios como sinal de êxito do serviço da Estrada. A esse respeito, Pereira Passos, então diretor da Estrada, ressaltou, durante o ano de 1878, que só havia de “lamentar a morte de um que viajava em carro de segunda classe que por imprudência própria caiu do trem falecendo instantaneamente”.¹²⁶ Ao atribuir a culpa do acidente ao passageiro, sob a justificativa de que houve descuido no momento do desembarque, o diretor procurava isentar a Estrada da responsabilidade e, desta forma, comprovar a eficiência da sua administração.

Nesse mesmo Relatório, de 1878, no entanto, Pereira Passos não teceu qualquer comentário sobre os vinte e seis empregados da Estrada que se

¹²⁴ *Idem.*

¹²⁵ ARTEAGA, Francisco de Los Cobos y VARA, Tomás Martínez. “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español de siglo XIX”. In: *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, 2006, Málaga. Anais eletrônicos. MARK, Aldrich. “Coping with the Casualties: Companies, workers, and Injuries (1850-1900)”. In: *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828–1965*. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, edição Kindle. 2006.

¹²⁶ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1870, p.125.

envolveram em acidentes, sendo doze vítimas fatais e quatorze com ferimentos.¹²⁷ A esse respeito, uma segunda questão que cabe ser analisada é a maneira como os acidentes envolvendo os trabalhadores foram apresentados nesses relatórios. A despeito da falta de padronização na apresentação dos dados, foi possível compilar esses números nos relatórios da Estrada de Ferro entre 1866 e 1888.¹²⁸

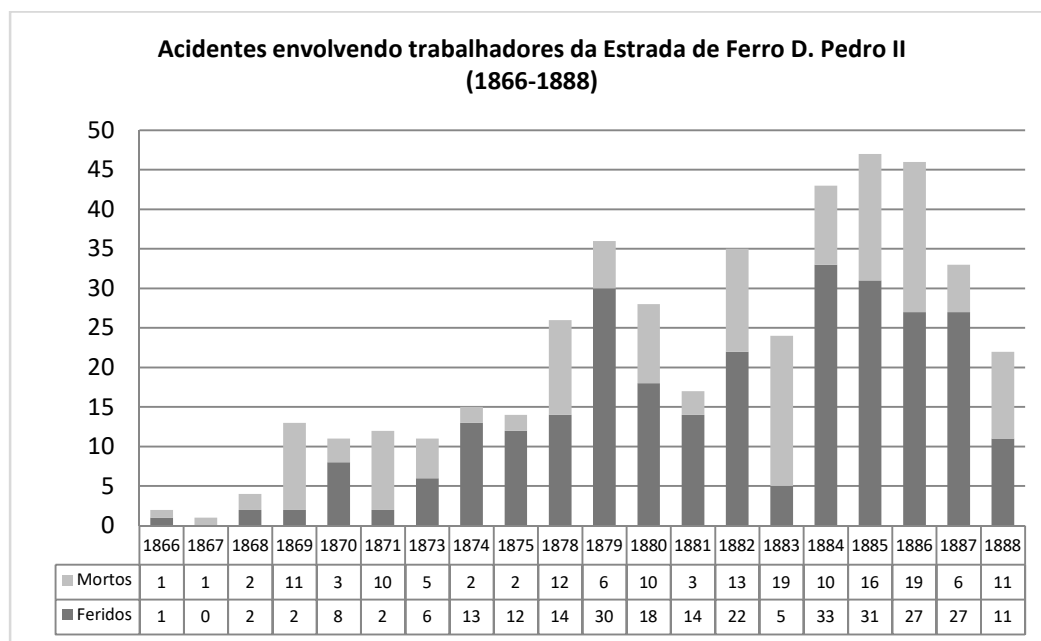


Gráfico 2. Elaborado a partir dos dados disponíveis nos Relatórios anuais da Estrada de Ferro D. Pedro II entre os anos de 1866 e 1888.

No gráfico é possível perceber um notável aumento no número total de acidentes a partir do ano de 1875. O número de vítimas passou de 14 vítimas registradas nesse ano para 26 vítimas, em 1878. A partir desse momento o número de vítimas segue oscilando, mas sempre acima de 25 vítimas anuais, com exceção do ano de 1881. Um novo aumento é notado a partir de 1884, passando de 40 vítimas anuais. Esse aumento se deve, provavelmente, à expansão dos serviços de

¹²⁷ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878*. Op. cit. p.125.

¹²⁸ Cabia ao diretor da Estrada de Ferro definir a maneira de apresentação dos dados. Por conta disso, em alguns casos é assinado pelo chefe do Tráfego, em outros casos pelo diretor, ou ainda, há casos em que não consta nenhuma assinatura. Digressões, como a feita por Bicalho, também aparecem somente em alguns anos. Além disso, em alguns anos os acidentes aparecem listados em ordem cronológica, com uma pequena descrição da ocorrência. Em outros anos consta apenas uma tabela com o número acidentes, na qual era especificado se o acidente havia envolvido viajantes, pedestres ou trabalhadores e se as vítimas ficaram feridas ou se faleceram. Há ainda, como no caso do 1872, apenas um levantamento geral do número de vítimas, sem especificação; e nos anos de 1876 e 1877 há um comentário geral sobre os acidentes, mas sem dados numéricos ou especificação de cada caso.

manutenção e da expansão da linha, para dar conta do acréscimo no número de estações e de viagens. Em 1877 foram acrescentados no serviço de trem dos subúrbios mais dez horários diários. Nesse mesmo ano, entre os meses de fevereiro e março, foram inauguradas as estações de Benfica, Chapéu D'Uvas, João Gomes e Sítio (nos atuais municípios mineiros de Juiz de Fora, Santos Dumont e Antonio Carlos), sendo que nessa última estação foi feito o entroncamento com a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Ainda em 1877, no mês de junho, foi inaugurado o entroncamento entre a estrada de ferro da Companhia S. Paulo e Estrada de Ferro de D. Pedro II, na estação da Cachoeira – ligando assim as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Em 1880 foi inaugurada a Estação marítima da Gamboa, na região portuária do Rio de Janeiro, para onde foi transferido especialmente o serviço da entrega do café e o serviço de passageiros ficou mais concentrado na estação Central, justamente por conta do crescente volume de passageiros e mercadorias.¹²⁹ Nesse sentido, o incremento dos serviços sem a adoção de medidas de segurança, provavelmente, tenha sido a principal causa para o aumento no número de trabalhadores vitimados em acidentes, sem que a administração da Estrada de Ferro chegasse a se preocupar com o tema.

O levantamento também indica que a proporção entre o número de trabalhadores mortos e feridos também variou ao longo dos anos observados. Quanto aos acidentes que resultaram em ferimentos, não é possível prever a extensão dos danos, pois, raramente, havia descrição dos acidentes. Outra questão é a possível subnotificação dos acidentes com lesões mais leves, isso porque os trabalhadores poderiam continuar exercendo suas funções tanto para não ficarem sem receber, quanto por receio de retaliação por parte de seus encarregados. De acordo com o regulamento, em caso de acidentes era realizada uma apuração pelo chefe de sessão ou inspetor do Tráfego e, a partir do resultado dessa averiguação, eram aplicadas as medidas disciplinares que poderiam resultar em suspensão ou demissão dos empregados envolvidos.¹³⁰ Alguns eram relatos breves de ocorrências e nem sempre o nome do trabalhador era mencionado, mas os que aparecem registrados indicam que a investigação consistia no levantamento de

¹²⁹ FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p.186-227.

¹³⁰ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1868. Apresentado pelo diretor Mariano Procópio Ferreira Lage*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, p. 61-64.

hipóteses a partir da observação da cena. Esse tipo de método reforçava o caráter discricionário da apuração, que tendia sempre a reforçar o comportamento imprudente do empregado.

Quando os acidentes resultavam em mortes, a autoridade policial também era chamada para examinar a cena. Esse foi o caso do acidente, ocorrido em 9 de outubro de 1870, com guarda rondante Manoel Domingues, responsável por zelar pela segurança das oficinas do Engenho de Dentro, encontrado morto sobre os trilhos. Segundo nota publicada na primeira página do *Diário do Rio de Janeiro*, sob o título de “Desastre”, as avaliações preliminares apontaram que “estando de serviço na linha e com a lanterna de dar sinal, adormeceu ou não pode desviar-se do trem a tempo”.¹³¹ Chama atenção o fato de que, mesmo sem testemunhas que corroborassem esta hipótese, as averiguações tenham apontado, ainda que preliminarmente, para a possibilidade de que o trabalhador tenha adormecido justamente sobre os trilhos da ferrovia. Sabe-se ainda, por conta das notícias sobre o caso, que Manoel Domingues era um trabalhador brasileiro, tinha cerca de 30 anos, era preto, livre e casado.¹³² O resultado final do inquérito não foi noticiado, mas o *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1870* mostra que a conclusão do inquérito ratificou a hipótese preliminar de que Manoel Domingues havia de fato sido atropelado pelo último trem dos subúrbios por encontrar-se dormindo sobre os trilhos.¹³³

Nesse relatório foram listados, ainda, outros doze acidentes, dois envolveram pedestres e outros dez envolveram trabalhadores. Em todos os casos há uma breve descrição da ocorrência e em todos eles a vítima é apontada como sendo a responsável pelo acidente. Na introdução da listagem, o diretor da Estrada, Mariano Procópio, afirmou que naquele ano “só foram vítimas empregados da estrada culpados de descuido ou imprudência, e dois indivíduos imprudentes ou resolvidos a suicídio”.¹³⁴ A afirmação de Mariano Procópio evidencia que, assim como no caso envolvendo Manoel Domingues, havia por

¹³¹ “Desastre”. *Diário do Rio de Janeiro*, 12 de outubro de 1870, p.1.

¹³² *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4I 11. Constam nas folhas de pagamentos ofícios enviados a direção da Estrada de Ferro solicitando o pagamento de dias trabalhados devidos a trabalhadores que faleceram.

¹³³ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1869. Apresentado pelo diretor Mariano Procópio Ferreira Lage*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1870, p. 52-53.

¹³⁴ *Idem*.

parte de Estrada um esforço deliberado de atribuir a culpa dos acidentes à imprudência dos trabalhadores.

No século XIX, as ferrovias desenvolveram algumas das principais práticas de gestão industrial reconhecidamente modernas, que incluíam manuais e códigos de regulamentos do local de trabalho para governar a conduta dos trabalhadores. Pela ótica patronal, fornecer regras técnicas e de conduta cumpriria o papel de garantir segurança ao serviço ferroviário.¹³⁵ O capítulo sobre acidentes do *Regulamento de maquinistas e foguistas*, publicado no ano de 1880, consistia em apenas dois artigos que determinavam que “o maquinista é o responsável sob o ponto de vista técnico da direção do trem” e que “em caso de acidente é necessário muito tino, sangue frio e dedicação da parte do maquinista”, pois “é a estes predicados que se deve muitas vezes evitarem-se grandes desastres”.¹³⁶ O regulamento evidenciava, assim, uma política de gestão dos acidentes cuja ênfase se dava no controle dos erros humanos, em detrimento das estratégias para diminuir os perigos e proteger os trabalhadores. Com base nesse modelo, também estavam previstas “penalidades regulamentares” em caso de acidentes, como “multa ou demissão do empregado”. Além disso, nos casos em que a negligência ou omissão causasse ferimentos ou morte a terceiros, o inquérito seria encaminhado à autoridade policial e o trabalhador responsabilizado poderia ser processado e punido pelo código criminal.¹³⁷ Essa deliberação também era reproduzida nos manuais distribuídos aos empregados, para tomarem conhecimento e levarem sempre consigo.¹³⁸

Esse foi o caso do maquinista João de Oliveira e Silva, português, com quarenta anos de idade, processado, em novembro de 1885, sob a acusação de responsabilidade na explosão da caldeira do trem de lastro. Esse tipo de composição era usado para a reposição do lastro ao longo da via, utilizando

¹³⁵ ALDRICH, Mark. *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828–1965*. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, edição Kindle. 2006. BRONSTEIN, Jamie L. *Caught in the Machinery: Workplace Accidents and Injured Workers in Nineteenth-Century Britain*, Stanford: Stanford University Press, 2007.

¹³⁶ EFDPII.. *Regulamento para maquinistas e foguistas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, p.36.

¹³⁷ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1868. Apresentado pelo diretor Mariano Procópio Ferreira Lage*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, pp. 61-64.

¹³⁸ EFDPII. *Regulamento para machinistas e foguistas*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. EFDPII. *Regulamento para machinistas e foguistas*. Rio de Janeiro: s. n., 18--. As regras são semelhantes em outros regulamentos. Ver também: EFDPII. *Regulamento dos guarda-freios*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1877.

material formado por rochas trituradas aplicado entre os dormentes e na lateral da ferrovia. Segundo os relatos do acidente, a explosão se deu no locomóvel destinado a quebrar as pedras para preparação desse material. O acidente ocorreu em abril de 1885 e a explosão da caldeira resultou na morte de quatro trabalhadores que carregavam os vagões de lastro, deixando feridos outros três. Segundo a acusação, o réu, João de Oliveira e Silva, havia encarregado um trabalhador inexperiente de acender a máquina. Em sua defesa, ao ser interrogado, ele afirmou que estava de licença e quando retornou ao trabalho, no mês de fevereiro, soube que o trabalhador Francisco Menezes havia sido designado como encarregado de acender a caldeira pelo mestre de linha Narciso José Ferreira. Como a ordem vinha de seu superior, caberia a ele, apenas, acatar. João de Oliveira usou, assim, as determinações regulamentares para se defender, já que ele era subordinado às ordens do mestre de linha e o respeito à hierarquia era defendido pelas regras da Estrada.¹³⁹

No entanto, diferente das notícias publicadas na época do acidente, João de Oliveira não questionou a competência de Francisco Menezes. Quanto às causas do acidente ele levantou a hipótese de sabotagem, justificando que o local onde ficava a caldeira era “ermo” e “frequentado por gatunos”, já havendo, inclusive, solicitado vigilância. Segundo sua hipótese, alguém poderia ter introduzido material explosivo na caldeira durante a noite, o que teria causado a explosão na máquina quando acionada pela manhã. Ainda que não seja possível determinar se realmente houve sabotagem, é importante notar que a tese levantada por João de Oliveira eximia também os colegas da responsabilidade. Julgado, ele foi absolvido por onze votos e não houve outro julgamento sobre o caso.¹⁴⁰

Os acidentes de trabalho se configuravam como um elemento de vulnerabilidade e constante tensão entre os trabalhadores, porque, além da possibilidade de perderem a vida ou sofrerem graves lesões, havia também um cenário que poderia levar à disputa da responsabilidade entre os companheiros de

¹³⁹ Jury”. *O Paiz*, 21 de novembro de 1885, p.2. “Jury”. *Jornal do Comércio*, 21 de novembro de 1885, p.3. “Grande explosão”. *Gazeta de Notícias*, 21 de novembro de 1885, p.1. ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Instruções regulamentares para o serviço da Via Permanente da Estrada de Ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1883.

¹⁴⁰ Jury”. *O Paiz*, 21 de novembro de 1885, p.2. “Jury”. *Jornal do Comércio*, 21 de novembro de 1885, p.3. “Grande explosão”. *Gazeta de Notícias*, 21 de novembro de 1885, p.1. ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Instruções regulamentares para o serviço da Via Permanente da Estrada de Ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1883.

serviço. Ainda que nas empresas ferroviárias do século XIX não houvesse uma cultura empresarial única, diversos estudos evidenciaram que a gestão dos acidentes era baseada na assunção voluntária de risco¹⁴¹. Esse tipo de preceito estava apoiado no princípio de que os trabalhadores, como agentes livres, assumiam os riscos do trabalho pelo qual recebiam um salário — sendo, em consequência, os responsáveis por zelar por sua própria segurança. Sem direitos ou garantias de qualquer espécie contra os acidentes de trabalho, os trabalhadores da Estrada de Ferro eram deixados à própria sorte pela companhia, ávida por eximir-se de quaisquer responsabilidades pelos desastres ocorridos.

2.2

Trabalhadores morigerados e dependentes da caridade

Às 5 horas da manhã do dia 18 de janeiro de 1880, o maquinista João Fleury saiu da estação da Corte no Rio de Janeiro conduzindo um trem em direção em direção à São Paulo. Pouco após as 10 horas da manhã, entre as cidades de Barra Mansa e Pombal, o trem descarrilou ao passar por um bueiro que havia cedido por conta das fortes chuvas. Segundo as notícias, João Fleury faleceu em decorrência dos ferimentos. Também ficaram feridos o praticante de maquinista Julio Theophilo, o empregado dos Correios Victorino Botelho de Oliveira, o bagageiro Antonio da Silva Brites, uma passageira de primeira classe e um escravizado, cujos nomes não foram mencionados nas reportagens. A ênfase maior da narrativa foi dada ao drama sofrido por Fleury, que ao deixar o trem “depois de sentir-se muito queimado, lançou-se ao rio em momento de desespero”. Segundo as notícias ele era cidadão americano e “deixou sua mulher no hospício D. Pedro II e três filhos menores em completo abandono”.¹⁴² Devido à dimensão do acidente, o diretor da Estrada e o chefe do Tráfego foram até o local do acidente e apontaram inicialmente responsabilidade do acidente ao guarda rondante e ao feitor da turma de conservação, ainda que as fortes chuvas tivessem causando danos à Estrada.

¹⁴¹ BRONSTEIN, J. L. (2007). D’UVA, Florencia. “En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)”. *Revista Paginas*, 6(12), p.7–26, 2014. RAMACCIOTTI, Karina, “De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)”, *Mundos do Trabalho*, 3 (5), 2011.

¹⁴² *Revista Ilustrada*, 4 de abril de 1881, p.4. *Revista Ilustrada*, 23 de abril de 1881, p.4. *Revista Ilustrada*, 18 de fevereiro de 1882, p.4.

Como de costume, atribuíram a responsabilidade final aos trabalhadores da manutenção e vigilância da linha.¹⁴³

Em 25 de janeiro de 1880, uma nota publicada no jornal *Gazeta de Notícias* dava conta de que o chefe da Locomoção, Dr. Carlos Niemeyer, “condoído pelo completo abandono em que ficaram três filhos do maquinista que sucumbiu no último desastre tomou-os sob sua proteção e encarregou-se de os mandar educar.”¹⁴⁴ O fato da notícia ter explorado tanto o drama de Fleury quanto a situação de sua família pode ter impulsionado a atitude filantrópica do chefe da Locomoção, ao qual o maquinista estava subordinado. Em 1880, ano do acidente, havia novecentos e sete empregados na Locomoção, divisão responsável pelo serviço de operação das viagens e pela manutenção do material rodante.¹⁴⁵ A atitude de Niemeyer servia, assim, para reforçar a imagem do chefe indulgente diante dos seus subordinados e reforçar laços de lealdade. A ação caritativa pode ser entendida como uma concessão paternal por parte do chefe de sessão, mas a notícia também expunha a fragilidade dos trabalhadores diante da falta de qualquer amparo da Estrada de Ferro.

Nas últimas décadas do século XIX, com o iminente fim do escravismo, as elites econômicas e letradas do Brasil elaboraram um discurso que buscava compelir os brasileiros ao trabalho, principalmente trabalhadores pobres e ex-escravizados. Tal ideologia evocava uma oposição entre os benefícios da morigeração e da ordem, em detrimento dos malefícios da ociosidade e do vício. Esse ideal conformou uma ética do trabalho que, no século XIX, foi mobilizada para impor aos operários a disciplina e o orgulho pelo seu trabalho.¹⁴⁶ Como vimos, em concordância com esse ideal, havia, por parte da Estrada de Ferro D. Pedro II, uma clara prioridade sobre o domínio dos processos de supervisão e punição dos trabalhadores.

¹⁴³ “Grande desastre”. *Monitor Campista*, 21 e 22 de janeiro de 1880, p.3. *Gazeta de Notícias*, 25 de janeiro de 1880, p.1.

¹⁴⁴ *Gazeta de Notícias*, 25 de janeiro de 1880, p.1.

¹⁴⁵ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1880. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr. conselheiro Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1881, Anexo E1.

¹⁴⁶ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986. CUNHA, Maria Fernanda Ribeiro. *Coluna de jornal, grade de cadeia: a invenção oitocentista das classes perigosas nos termos de bem viver (1870 – 1890)*. Dissertação (Mestrado em História). PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2022.

As pesquisas historiográficas sobre esse tipo de política de domínio, hegemônica no Brasil no século XIX, evidenciaram que, a despeito de uma correlação desigual de forças, os trabalhadores, tanto livres quanto escravizados, atuavam por dentro desses sistemas a fim de disputarem os sentidos do que consideravam ser o justo.¹⁴⁷ Episódios como o que ocorreu com o maquinista Fleury desnudavam a situação de precariedade e dependência a que estavam submetidos mesmo aqueles sujeitos considerados trabalhadores dignos e morigerados. Cabe, nesse sentido, tentar compreender como os trabalhadores da Estrada buscaram possibilidades para enfrentar as consequências desse sistema de gestão de riscos da Estrada de Ferro D. Pedro II.

No espaço urbano do Rio de Janeiro, a Estrada de Ferro D. Pedro II era um meio de transporte integrado à malha urbana da cidade em direção aos subúrbios. Como consequência, as notícias que diziam respeito ao tema atraíam a atenção do público leitor. Com o desenvolvimento da imprensa comercial no final do século XIX, diferentes jornais passaram a incorporar notícias de interesse dos mais diversos públicos, o que incluía os trabalhadores da cidade¹⁴⁸. Essas folhas passaram, assim, a noticiar diariamente, em seções próprias, os problemas de toda ordem ocorridos na Estrada de Ferro D. Pedro II. Para dar conta de tal tarefa, os principais jornais passaram a contar com setoristas, responsáveis por cobrir as notícias sobre transportes.

Era nesses espaços que apareciam testemunhos como o caso do maquinista João Fleury, trazendo à tona o drama dos trabalhadores, em geral encoberto nos relatórios da Estrada de Ferro. Ao explorar essa questão na Grã-Bretanha e Estados Unidos do século XIX, Jamie Bronstein demonstrou que as narrativas da imprensa, de sermões religiosos, memórias e testemunhos de trabalhadores e seus

¹⁴⁷ LARA, Silvia H. “Os escravos e seus direitos”. In: NEDER, Gizlene (org). *História e Direito: Jogos de Encontros e Transdisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Revan, 2007, p. 129-140.

¹⁴⁸ Entre os repórteres que atuaram como responsáveis por notícias das estradas de ferro está Francisco Guimarães, que trabalhou como auxiliar de trem da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1877 e, pouco depois, conseguiu, por intermédio de Luiz Gama, um emprego como jornalista responsável pelas notícias da ferrovias. Francisco Guimarães, que não ficou muito tempo no setor de reportagens ferroviárias, era mais conhecido por suas reportagens sobre divertimentos noturnos, que assinava como o *Vagalume*, tendo ainda passagem pelo setor de reportagens policiais. EFEGÊ, Jota. Figuras e Coisas da Música Popular. Vol. 1. Rio de Janeiro: Funarte, 1978, p. 128-130. Ver também: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. No ritmo do Vagalume: culturas negras, associativismo dançante e nacionalidade na produção de Francisco Guimarães (1904-1933). *Revista Brasileira de História*. 2015, v. 35, n. 69. Sobre imprensa comercial: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História* (São Paulo). 2016, v. 35.

familiares, contribuíram para ampliar o debate na sociedade a respeito da representação cultural dos acidentes nas ferrovias, na mineração e em outros setores. No caso da imprensa, ainda que o tema da imprudência e da responsabilização dos trabalhadores estivesse presente, as notícias incorporavam as consequências dos desastres para esses sujeitos quando eles “perdiam a vida para as máquinas”. Em profissões majoritariamente masculinas, como era a dos ferroviários, a autora identificou que, ao explorarem a perda ou a invalidez do provedor, as narrativas traziam à tona a relação entre as lesões e a identidade masculina. Segundo sua análise, para os trabalhadores do sexo masculino, além do potencial risco de lesões e morte, os acidentes causavam também uma perda da identidade social de arrimo de família.¹⁴⁹

Em 14 de março de 1877, uma nota publicada no *Jornal do Comércio* sob o título de “ação louvável” dava conta de que Pereira Passos, diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, havia promovido entre os empregados da empresa uma subscrição em favor de Nuno Pinheiro de Campos Nunes, secretário da Estrada que havia falecido. A notícia prestava conta de que o valor arrecadado foi empregado na compra de vinte e seis ações do Banco do Brasil, sendo entregues à viúva Emilia Nunes como tutora das seis ações que correspondiam a ela, além de quatro ações para cada um de seus cinco filhos.¹⁵⁰ Sob o título de “honroso procedimento”, uma nota publicada no jornal *Diário do Rio de Janeiro* ressaltou que Nuno Pinheiro, “no desempenho de seus deveres foi sempre um modelo de zelo, atividade e honradez”. Na falta de políticas de proteção, as listas de subscrição constituíam como única forma de apoio aos trabalhadores mortos e acidentados e seus familiares¹⁵¹.

¹⁴⁹ BRONSTEIN, Jamie L. (2007), p. 59-96. Para as primeiras décadas do século XX ver: PALERMO, Silvana Alejandra. “Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 94–123, 2009. PALERMO, Silvana Alejandra. “La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo XX”. *Iberoamericana*, Madrid, vol. 23, p. 165–191, 2023. D’UVA, F. “Los trabajadores ferroviarios ante los accidentes de trabajo (2021).

¹⁵⁰ “Ação louvável”. *Jornal do Comércio*, 14 de março de 1877, p.4. “Honroso procedimento.” *Diário do Rio de Janeiro*, 14 de março de 1877, p.3.

¹⁵¹ As listas de subscrições eram usadas para arrecadações de toda ordem, desde recursos para populações que sofriam pela seca, para ajudar famílias de imigrantes que chegavam ao país, custear enterros ou defesas perante a Justiça; quanto para promover homenagens póstumas e eventos artísticos. Poderia, assim, capitanear, valores variados, algumas centenas de réis ou até quando organizadas por autoridades religiosas, como a subscrição recolhidas pelo bispo de São Paulo em favor das vítimas da seca no Ceará, com produto de 26 mil contos e 626 mil reis. Nesse

Como forma de dar publicidade à arrecadação, e também de prestar contas, as listas de subscrição eram publicadas nas principais folhas da capital. Foi com o objetivo de prestar contas que o foguista da Estrada, Manuel Ferreira Paz, publicou uma nota em agosto de 1880 agradecendo a quantia de 137\$200 que ele havia recebido pela subscrição organizada em seu benefício. Em abril de 1885 foi divulgada uma subscrição em favor de Francisco de Souza Mourão e Antonio Barbosa, operários da oficina de São Diogo, que tinham falecido em decorrência dos ferimentos causados pela explosão de uma caldeira. A arrecadação, que estava circulando nas diversas repartições da Estrada, seria revertida em favor das “das mulheres e dos filhos” dos operários que estavam “na completa miséria”.¹⁵² Como forma de legitimidade a nota informava, ainda, que o diretor havia sido o primeiro a assinar. Os trabalhadores lançaram mão das listas de subscrição como recurso para mobilizar seus superiores, colegas de trabalho, bem como o público geral, muitos deles usuários da ferrovia.

Ao enfatizar o comportamento morigerado dos trabalhadores na divulgação das subscrições, esse tipo de manifestação pública apontava para a ambiguidade do modelo de ética do trabalho que sustentavam as medidas regulamentares e os manuais da Estrada de Ferro. Como vimos, esses documentos se amparavam num modelo de ética do trabalho que procurava reforçar a disciplina e o zelo como valores que garantiriam a dignidade de vida pelo trabalho. O fato de chefes de sessão e o diretor da Estrada figurarem entre os primeiros contribuintes das subscrições evidenciava o incômodo com essa contradição franqueada a cada divulgação de situação de penúria em que se encontravam trabalhadores acidentados e seus familiares.

Foi como resposta a esse tipo de contrassenso que o então diretor da Estrada, Pereira Passos, registrou na sessão destinada a tratar do “pessoal”, no Relatório do ano de 1878, uma manifestação em defesa da criação de algum mecanismo de seguridade para os trabalhadores. Ele argumentou, em favor dos empregados, que quando a velhice ou invalidez, muitas vezes adquirida no serviço

sentido, não só a comoção em torno do tema, como também a divulgação e o prestígio do organizador da lista, eram fatores que influenciavam o produto da subscrição. “Subscrição”. *Diário do Rio de Janeiro*, 20 de janeiro de 1880, p.1. “Subscrição”. *Jornal do Comércio*, 13 de março de 1870, p. 1. *Diário do Rio de Janeiro*, 26 de janeiro de 1878, p.1. *Revista Ilustrada*, 28 de fevereiro de 1880, capa. *Revista Ilustrada*, 10 de novembro de 1877, p. 4 e 5.

¹⁵²“E.F.D. P II – Oficinas em S. Diogo”. *Gazeta de Notícias*, 12 de agosto de 1880, p.2. *O Paiz*, 10 de abril de 1885, p.1

da Estrada, vinha “tolher o pobre empregado de trabalhar”, só restava “a caridade para arrimo”.¹⁵³ Esse registro feito por Pereira Passos, em documento que seria apresentado ao Ministro e ao Governo, evidencia que a divulgação de reiteradas situações de vulnerabilidade dos trabalhadores através da imprensa e de listas de subscrição, empurrou os chefes de sessão e a direção da Estrada a tomarem posições públicas a respeito da questão.

De fato, as possibilidades dos trabalhadores nos casos de seguridade eram bastante limitadas. A esse respeito, em junho 1884, o jornalista da *Gazeta Suburbana* afirmou que os operários da Estrada eram abandonados quando não eram mais necessários, e que, diante de qualquer acidente ocorrido no trabalho, eles perdiam “o direito ao vencimento do salário”. Os regulamentos da Estrada editados até 1888, nos capítulos que tratavam do “pessoal” e das “licenças”, explicitavam o princípio estabelecido no momento da estatização da Estrada de Ferro de que todos os funcionários seriam contratados em regime de “comissão temporária”, não tendo direito a “qualquer vantagens inerentes aos empregados públicos” (*sic*). As regras para concessão de licenças eram bastante restritas e não havia qualquer diretriz de seguridade em caso invalidez ou morte dos trabalhadores. Além disso, o atestado médico, as faltas e as licenças deveriam ser avalizadas pelo chefe de sessão, o diretor ou até mesmo o Ministro, dependendo do período solicitado pelo empregado.¹⁵⁴

Foi seguindo tais regras que, no começo de 1879, foi concedida uma licença a Antonio José Trench, que trabalhava como contador no escritório do Tráfego. Na ocasião ele conseguiu uma licença de três meses para tratar de sua saúde. Em maio a licença foi prorrogada por mais trinta dias, nos quais ele receberia um terço dos vencimentos. As licenças dadas ao contador estavam amparadas pelo Regulamento da Estrada de Ferro D. Pedro II de 1876. Segundo esse documento,

¹⁵³ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1878. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1879, pp. 109-110.

¹⁵⁴ BRASIL. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. Aprova o regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil* de 1869 - vol.1, p. 263, col. 1. BRASIL. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. Aprova o Regulamento para a direção e administração da Estrada de ferro D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1876, p. 631 Vol. 1 pt. II. BRASIL. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888. Aprova o regulamento da Estrada de Ferro D. Pedro II. *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1888, p. 239 Vol. 1.ptII.

aos empregados poderia ser concedida uma licença de até seis meses, com recebimento de dois terços dos seus vencimentos nos três primeiros meses e com metade disso no caso de prorrogação por até, no máximo, três meses. De qualquer forma, mesmo quando autorizadas pelo Ministério, a indicação dos chefes de sessão era fundamental para o processo, o que reforçava o caráter discricionário para a concessão de licenças e, como consequência, a relação de dependência dos trabalhadores.¹⁵⁵

Apesar de ter conseguido a licença para tratar de sua saúde, o prazo de seis meses não foi suficiente para que Antonio Trench se recuperasse. Esgotadas as possibilidades de obter uma nova licença com vencimentos dentro das regras do regulamento da Estrada, o empregado precisou recorrer ao Poder Legislativo, procedimento realizado por intermédio da direção da Estrada e do Ministério da Agricultura. Um decreto de março de 1870 previa a concessão de licenças aos empregados do Ministério da Agricultura, tendo estabelecido no parágrafo primeiro que as licenças poderiam ser concedidas “a qualquer empregado”. No entanto, como já vimos, apesar de a Estrada estar subordinada a esse Ministério, os seus empregados não eram considerados empregados públicos. Havia previsão, no entanto, que casos omissos fossem decididos pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, tal viés discricionário do decreto favorecia práticas protecionistas. Um indicativo dessa prática ficou registrado na manifestação feita por Pereira Passos, enquanto diretor da Estrada, na qual ele ressaltou dedicação e inestimável zelo com que Antonio Trench desempenhava as suas funções tendo continuado a trabalhar mesmo “alquebrado pela moléstia” e só se afastou quando recebeu a licença especial.¹⁵⁶ A mobilização do discurso em torno dos valores e da morigeração dos empregados da Estrada em favor da concessão de licenças

¹⁵⁵“Requerimentos despachados”. *Diário do Rio de Janeiro*, 31 de janeiro de 1876, p.3. *Jornal do Comércio*, 3 de maio de 1879, p.2. *Gazeta de Notícias*, 3 de maio de 1879, p.1 Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. BRASIL. Decreto nº 4.484, de 7 de março de 1870. Regula a concessão de licenças aos empregados do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1870*, Página 129 Vol. 1 pt II.

¹⁵⁶*Gazeta de Notícias*, 4 de março de 1880, p.1. “Grande Oriente e Supremo Conselho do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 4 de março de 1880, p.3. PARLAMENTO BRASILEIRO. Annaes do Parlamento brasileiro: Câmara do Deputados – segundo ano da décima sétima legislatura. Sessão de 1879. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1879. P.280 “Licenças”. *Jornal do Comércio*, 3 de maio de 1879, p.2. EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1879. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr conselheiro Manuel Buarque de Macedo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1870, p. 152-154. Decreto nº 4.484, de 7 de março de 1870.

especiais, como ocorreu nesse caso, marca paternalista que pesou na decisão do pedido e na concessão da licença, autorizada como benesse e não como direito.

O procedimento da direção da Estrada no caso do contador Antonio Trench contrastava com as medidas tomadas em relação ao operariado para o qual, como vimos, eram mobilizadas ações de cunho caritativo, como as listas de subscrição. A institucionalização da discricionariedade contribuía, assim, para reforçar as distinções sociais e favorecer sujeitos que gozavam de maior prestígio e de redes de proteção influentes. Quase meia década depois, uma solicitação de seguridade ainda mais distinta será encaminhada pelo diretor da Estrada, Herculano Veloso, ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, evidenciando o peso das questões de classe nessa matéria. No requerimento, o diretor solicitou ao ministro que fosse encaminhado à comissão de pensões e ordenados da Câmara dos Deputados o pedido de uma pensão anual no valor de um conto e duzentos mil réis em para a viúva do condutor de 2ª classe, Alfredo de Barros Vasconcelos, falecido em decorrência de acidente de trabalho, em janeiro de 1883. O valor em questão correspondia a pouco mais da metade do ordenado anual de um condutor, que era de dois mil contos de réis.

Alfredo de Vasconcelos era engenheiro e havia falecido em 29 de dezembro de 1882. Segundo as notícias, ele estava supervisionando o túnel 15, que ficava entre as estações de Santa Anna e Mendes. Ao se aproximar e tocar numa pedra que não lhe parecia segura ela se desprende e caiu sobre ele. A rocha também atingiu a perna do mestre de linha, Joaquim Rodrigues, e feriu levemente outros trabalhadores que acompanhavam a inspeção. Os condutores da divisão da Via Permanente, como era o caso de Alfredo Vasconcelos, eram responsáveis por supervisionar os trechos da linha férrea. Os condutores eram trabalhadores titulados e, na hierarquia da divisão da Via Permanente, atuavam conduzindo o trabalho dos mestres de linha, feitores e operários, sendo responsáveis por trechos de linha que poderiam variar de trinta a setenta quilômetros. Acima dos condutores havia dois postos hierarquicamente superiores, um chefe de seção em

cada trecho, que poderia variar entre cento e cinquenta até duzentos e cinquenta quilômetros, e o posto de engenheiro residente, que era o chefe da divisão.¹⁵⁷

Alfredo Vasconcelos havia se formado em 1881 e trabalhava na Estrada havia pouco mais de dois anos quando ocorreu o acidente. Para dar legitimidade ao pedido, houve uma mobilização na imprensa. A *Revista de Engenharia* publicou dias depois, em 14 de janeiro de 1883, uma matéria com “apontamentos para a biografia do engenheiro Alfredo de Barros Vasconcellos”, e também foram divulgadas, em diversas folhas, listas de subscrições em favor da viúva. Os alunos da escola Politécnica arrecadaram um conto e trezentos e cinquenta nove mil réis e também foi divulgada uma subscrição organizada pelos empregados do correio ambulante da Estrada de Ferro D. Pedro II. Christiano Ottoni, que foi diretor da Estrada de Ferro, arrecadou seiscentos e noventa e três mil réis com uma subscrição organizada em Petrópolis, também foi organizado, nessa cidade, um espetáculo pelo Congresso Filarmônico 15 de março.¹⁵⁸ O empenho para garantir a aposentadoria para a viúva de Alfredo de Vasconcelos era pautado pela exaltação ao trabalho do engenheiro em várias frentes, com objetivo de sustentar a medida com base no merecimento do sujeito. Segundo Marconni Marotta, a Constituição de 1824 previa que fossem concedidas pensões a empregados do Estado, civis e militares, mas a regulamentação dependia de cada classe de servidores. Na ausência de uma padronização, os casos omissos eram decididos pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, o que favorecia práticas clientelistas.¹⁵⁹

Apesar de toda a mobilização a Câmara dos Deputados votou em 9 de junho de 1883 pela rejeição do decreto que estipulava a pensão para Amélia de Barros Vasconcelos, viúva do condutor. Um dos deputados que se posicionou contra foi Francisco Portela, que argumentou que “não se sabia quais os serviços relevantíssimos prestados ao Estado por esse funcionário” e, por conta disso, lhe parecia bem fundada a impugnação proposta pelo deputado João Penido. O deputado José Mariano, membro da comissão de pensões e ordenados, saiu em

¹⁵⁷ *Gazeta de Notícias*, 2 de janeiro de 1883, p. 2. *Gazeta de Notícias*, 1 de janeiro de 1883, pp. 1-2. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. EFDPII. *Regulamento da Via Permanente*. Typographia Nacional, 1883.

¹⁵⁸ *O Globo*, 24 de janeiro de 1883, p.3. *O Globo*, 12 de fevereiro de 1883, p.2. *Gazeta de Notícias*, 18 de junho de 1883, p.2

¹⁵⁹ MAROTTA, Marconni Cordeiro. *Previdência e Assistência no Brasil Imperial: As demandas por aposentadorias e pensões junto ao governo monárquico*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019, pp. 168-292.

defesa da concessão da pensão, mas foi voto vencido e o decreto não foi aprovado. Ironizando o fato de a rejeição ter partido do deputado Penido, da cidade de Juiz de Fora, uma nota anônima publicada no jornal *Vassourense* afirmou que custava crer que, num país onde se pagava ajudas de custo para deputados irem de “Vassouras ou Juiz de Fora até a Corte”, se pudesse regatear “uma pensão tão merecida e tão pequena como a de que se trata”¹⁶⁰. Ainda que com votos divergentes, os deputados justificaram suas posições a partir da lógica do merecimento – cabendo a eles definir quem eram os sujeitos merecedores da benesse.

Na conclusão do Relatório do ano de 1882, publicado em 31 de março de 1883, o diretor da Estrada, Herculano Penna, se dedicou a interceder junto ao Ministério e ao Governo pela melhoria de condições para o “pessoal da Estrada”. Ele afirmou que a empresa atendia a importantes interesses do Estado e do público e, para a boa qualidade dos serviços, exigia “um pessoal dedicado, com aptidões variadas e a todos os respeitos idôneos.” Argumentou que a conformação de uma força de trabalho com todas essas condições tinha como principal obstáculo “a escassez de vantagens” e “sobretudo na falta de garantias que, na velhice ou na invalidez, os preserve da miséria.” Ao final, ele sugere que a instauração de um montepio garantido pelo Estado ou capitaneado pelos empregados seria um grande melhoramento para os empregados.¹⁶¹ Como os empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II não eram considerados empregados públicos, o pedido do diretor da Estrada explora a possibilidade de conseguir adesão do Legislativo, contando com a mobilização em torno da legitimidade do pedido e da influência de figuras ligadas aos parlamentares.

Todos os trabalhadores estavam em risco, mas a política da empresa e a discricionariedade da legislação favoreciam os empregados que ocupavam cargos de chefia e supervisão, pois contavam com maior proteção da direção, cujos pareceres serviram de base para pleitear licenças especiais ou até mesmo pensões para familiares. Os empregados subalternos lançavam mão de subscrições e, por

¹⁶⁰ “Diário das Câmaras”. *Gazeta de Notícias*, 9 de junho de 1883, p.1. “A última hora”. *O Vassourense*. 10 de junho de 1883, p.4. *Folha Nova*, 13 de junho de 1883, p.1.

¹⁶¹ EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1882. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr. conselheiro Henrique D’Avila, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883.

dentro da lógica paternalista, buscaram demonstrar que faziam jus à proteção. Mesmo diante dessas desigualdades, todo esse movimento indica que a demanda por seguridade era uma causa que afetava a todos os trabalhadores e cuja resolução se colocava abertamente em disputa.

2.3

Nos trilhos da alternativa mutualista

No final do ano de 1883, logo após a mobilização em torno do falecimento do condutor 2ª classe Alfredo de Barros Vasconcelos, os empregados da Estrada se organizaram para criar a “Associação de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II”. Para isso foi instituída uma administração provisória, formada por empregados titulados da Estrada de Ferro sob a coordenação do chefe da Locomoção, Joaquim Carlos Niemeyer. A comissão elaborou uma carta para circular entre todos os trabalhadores da empresa, “sem distinção de classes, categorias, empregos e ofícios”, para que pudessem subscrever como forma de expressar adesão ao projeto. O documento ressaltava que os benefícios desse tipo de associação eram reconhecidos tanto no “estrangeiro” quanto Brasil por assegurar, mediante o pagamento de módicas quantias, os auxílios nos casos de moléstia e invalidez por velhice ou acidente.¹⁶²

Uma segunda carta foi dirigida, especialmente, aos “ex-diretores e ex-chefes de serviço da Estrada”, pedindo que referendassem a iniciativa associativa. A comissão afirmou contar com o prestígio que esses sujeitos gozavam para alavancar as adesões à associação. Com o objetivo de divulgar esses respaldos, a administração provisória da associação mutual publicou na *Gazeta de Notícias* a carta e a resposta de Christiano Benedicto Ottoni, em novembro de 1883. Ottoni era senador e havia sido o primeiro presidente da companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, quando ela ainda era uma companhia privada. Em seu comunicado ele saudou a iniciativa de organização “da associação e da mutualidade”, que julgava ser “sempre eficaz para estabelecer união e solidariedade entre os que trabalham

¹⁶² FIGUEIRA, M. F. (1908), p.914. BATALHA, Claudio H. M. “Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, 2010. CASTELLUCCI, Aldrin A. S. “A luta contra a adversidade: notas de pesquisa sobre o mutualismo na Bahia (1832-1930)”. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 40-77, 2010.

em comum”. Ele acrescentou ainda que a qualidade jurídica da companhia poderia mudar a qualquer momento – ou seja, diante da necessidade de equilibrar as finanças públicas, o governo poderia alienar a companhia e, nessa hipótese, os trabalhadores deixariam de ser funcionários do Estado. Nesse sentido, mesmo que viessem a “ser considerados *empregados públicos* com as regalias correspondentes”, e conquistassem o direito de se vincular ao Montepio Geral de Economia dos Servidores do Estado, esse direito poderia ser perdido a qualquer momento. Assim, concluiu, a associação mutualista parecia, aos seus olhos, “corresponder a necessidades e exigências especiais”, já que os recursos seriam sempre úteis na “receada emergência”¹⁶³. Sob a perspectiva de Ottoni, a iniciativa mutualista suplantaria a demanda dos empregados da Estrada pelo reconhecimento de condição de empregados públicos e o empenho por um sistema de seguridade garantido pelo Estado.

Em 23 novembro de 1883, uma nota publicada na *Gazeta de Notícias* comunicava a formação da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II e apresentava a diretoria da associação. A sessão solene para posse da diretoria e instalação da Associação ocorreu meses depois, em 29 março de 1884, no Liceu de Artes e Ofício. Segundo o *Jornal do Comércio*, a data foi escolhida por coincidir com o aniversário da inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. Por conta da comemoração, a fachada da estação Central, no Campo da Aclamação, foi toda iluminada. O evento contou com a presença de todos os chefes de serviço da Estrada, de associados, de convidados e com apresentação musical da Sociedade Particular Musical Progresso do Engenho de Dentro, composta de operários das Oficinas da Estrada. A sessão contou também com a presença do presidente da Estrada, Miguel Burnier, que ressaltou os serviços prestados pela Estrada de Ferro D. Pedro II ao país e exortou a fundação da Associação. Falando em nome da associação, Guilherme Candido Bellegarde, discursou “pondo em relevo as precárias condições dos empregados da Estrada aos quais não concede a lei favores iguais aos concedidos aos demais funcionários públicos.” Bellegarde era chefe da primeira sessão da Diretoria Central do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, à qual a Estrada de Ferro

¹⁶³ Decreto nº 2.437, de 6 de Julho de 1859. *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1859, p. 460, vol. 1 pt 2. Grifos no original. “E. F. D. Pedro II”. *Gazeta de Notícias*, 2 novembro de 1883, p.2 “Gazetilha”. *Gazeta de Notícias*, 23 de novembro de 1883, p.2.

D. Pedro II estava subordinada.¹⁶⁴ Diferente da posição de Ottoni na carta que vimos acima, ele indicou que a criação da associação mutual não significava que os trabalhadores abriam mão de reivindicar sua condição de funcionários públicos, muito menos de pleitear o reconhecimento do Estado sobre a necessidade de algum tipo de seguridade legal que os amparasse.

A organização da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II e os socorros previstos tinham como referência a experiência assumida pelas associações congêneres. O primeiro artigo expressa que a principal finalidade da Associação era “promover a cooperação e solidariedade de todos os empregados da Estrada, no intuito de poderem ser socorridos eficazmente os que invalidarem e auxiliadas as famílias dos que falecerem.” Esse modelo de sociedade se configurava como uma caixa de previdência para a qual os trabalhadores contribuíam mensalmente com uma quantia estabelecida pelos estatutos e reajustada a partir de decisões em assembleias. Havia, em muitos casos, uma “joia”, que consistia em uma taxa de adesão inicial, também prevista nos estatutos. Segundo uma deliberação da assembleia do ano 1885, o valor das joias estava estipulado em 12\$000, 24\$000 e 68\$000 e, conforme a categoria dos trabalhadores, o valor que poderia ser pago de forma parcelada.¹⁶⁵

Os associados também deveriam efetuar contribuições mensais que variavam entre 1\$000, 2\$000 e 3\$000; sendo que 1\$000 era o menor valor de diária pago pela Estrada. Estava previsto, ainda, que as mensalidades dos sócios com mais de dez anos de serviço seriam reduzidas à metade. Na ocasião, associação também prestou contas sobre o resultado da subscrição promovida em favor da viúva do engenheiro Alfredo Vasconcelos, cuja repercussão do caso

¹⁶⁴ “Gazetilha”. *Gazeta de Notícias*, 23 de novembro de 1883, p.2. ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA EFDPII. *Discurso [...] Rio de Janeiro: Tipografia e Litografia Lourenço Winter, 1884. Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1882. Apresentado ao Ilm e Exm. Sr conselheiro Henrique D’Avila, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo engenheiro Herculan Velloso Ferreira Penna, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883.

¹⁶⁵ BATALHA, C. H. M. (2010). CASTELLUCCI, A. S. (2010). JESUS, Ronaldo Pereira de; LACERDA, David P. Dinâmica associativa no século XIX: socorro mútuo e solidariedade entre livres e libertos no Rio de Janeiro Imperial. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 126–142, 2010. VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Experiências da prática associativa no Brasil (1860-1880). *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 9, n. 16, p. 117-136, jan./jun., 2008. “Associação Geral de Auxílios Mútuos Da Estrada De Ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 8 de abril de 1885, p.2. ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1888. *Gazeta de Notícias*, 10 de abril de 1885.

acompanhamos nesse capítulo. Segundo a nota, o valor havia sido convertido em dezesseis apólices da dívida pública no valor de 1:000\$, registradas em cartório para usufruto da viúva, para que em caso de morte, o saldo restante fosse repassado a Associação Geral ou a Montepio do Estado, caso os trabalhadores da Estrada fossem incorporados a esse último na condição equiparada aos funcionários públicos. A referência ao montepio evidencia, mais uma vez, que apesar de se articularem em torno da criação e êxito da associação mutual, os empregados não perdiam de vista a possibilidade da aprovação do Montepio garantido pelo Estado.¹⁶⁶

Para angariar fundos a mutual também estimulava o apoio de pessoas e entidades. Por conta disso, o estatuto previa dois tipos de associados. Os primeiros eram os efetivos, sócios contribuintes ou remidos, empregados da Estrada. O segundo tipo eram os sócios titulares, ou seja, associados que recebiam um diploma por terem prestado serviços considerados de valor à Associação ou por doarem importantes quantias em dinheiro. Os sócios titulares poderiam, segundo análise do Conselho Administrativo da Associação, ser honorários ou beneméritos, dependendo do serviço prestado, ou ainda, ser benfeitores, para doações acima de 2:000\$. A concessão de diplomas era comum entre as associações de todo tipo – mutuais, recreativas, religiosas, entre outras e esse tipo de reconhecimento público funcionava como atrativo para que profissionais oferecessem seus serviços gratuitamente.¹⁶⁷

Para arcar com os custos das assistências, a Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de ferro D. Pedro II procurava conquistar o maior número de sócios. Nos estatutos, aprovados em novembro de 1883, estava previsto que associação era aberta a todos os empregados, “em parte em Tráfego ou do Prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, tenha ou não nomeação e seja qual for a sua categoria, emprego ou ofício”. Além disso, era permitido que ex-empregados que tivessem trabalhado por mais de dois anos consecutivos na empresa também pudessem se associar. A Associação também divulgava,

¹⁶⁶ “Associação Geral de Auxílios Mútuos Da Estrada De Ferro D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 8 de abril de 1885, p.2. ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1888. *Gazeta de Notícias*, 10 de abril de 1885.

¹⁶⁷ ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos [...] Op. Cit.* BATALHA, C. H. M. (2010). CASTELLUCCI, Aldrin A. S. " (2010).

periodicamente, as iniciativas de serviços na imprensa, bem como o aumento do fundo. Em 1887, segundo divulgado, a Associação já reunia um número superior a “oitocentos e tantos sócios”, e nesse mesmo ano alguns deles propuseram que fosse criada uma biblioteca para a Associação a partir de donativos. A criação de bibliotecas também era comum em associações mútuas e representavam um sinal de valorização da cultura letrada, além de servirem como mais um ambiente de sociabilidade. O balanço do primeiro ano, publicado em abril de 1885, no jornal *Gazeta de Notícias*, dava conta de que a mutual tinha um saldo de 3:127\$108, dos quais 1:308\$ já tinham sido revertidos em títulos da dívida pública. Em setembro de 1888 o número de sócios era de 1003. Além disso, a Associação tinha um fundo acumulado de 44:000\$ em 50 títulos da dívida pública, e havia pago 3:246\$400 em auxílios, entre temporários, efetivos, pensões a famílias e funerais.¹⁶⁸ A divulgação do capital e das atividades desenvolvidas evidenciava o rápido crescimento da associação a partir da adesão maciça dos trabalhadores e a solidez da mutual.

Além da seguridade, outro motivo da intensa adesão eram os serviços não proporcionados pela companhia que eram oferecidos pela entidade, como atendimento à saúde em caso de enfermidades que acometiam os trabalhadores e seus familiares. Em maio de 1884, um comunicado da mutual informava que o médico Antonio Angelo Pedroso havia oferecido seus serviços médicos gratuitos aos associados. Para receber atendimento bastava comparecer à rua da América, número 2, em qualquer dia útil de 7 às 9 horas e de 4 às 6 horas da tarde, devendo apenas apresentar o recibo de pagamento que comprovasse estarem quites com a Associação. O endereço ficava no entorno da estação Central e com acesso próximo à estação marítima da Gamboa e à estação e às oficinas de São Diogo, núcleos que concentravam grande número de trabalhadores. Em novembro do mesmo ano, o médico José Ricardo também ofereceu seus serviços à Associação, dessa vez, com atendimentos em Cascadura, onde havia uma estação da Estrada de Ferro, sendo próximo também das Oficinas do Engenho de Dentro, que concentravam um grande número de operários. Outro atendimento prestado pela

¹⁶⁸ *Diário de Notícias*, 7 de maio de 1886, p.1. *Gazeta de Notícias*, 30 de abril de 1887, p.2. *Diário de Notícias*, 22 de abril de 1887, p.2. *Gazeta de Notícias*, 10 de abril de 1885, p.2. *Gazeta de Notícias*, 13 de setembro de 1888, p.2. ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos [...]. Op. Cit.* CASTELLUCCI, A. (2010).

Associação era o serviço de advocacia. Diante da possibilidade de serem processados por imprudência, conforme previa o Regulamento da Estrada, os associados poderiam gozar de atendimento gratuito por parte de profissionais, com foi o caso da assistência prestada aos associados pelo advogado José Ferreira Nobre.¹⁶⁹ Os serviços oferecidos serviam para a Associação, não apenas como uma maneira de promover serviços aos associados sem arcar com grandes custos, mas também como importante destaque para figuras que almejavam tanto a projeção política, como de reconhecimento filantrópico.

Outra estratégia usada para angariar recursos era a realização de eventos públicos, como peças de teatro com renda revertida para a associação. Logo após a instalação da associação, em novembro de 1883, a Companhia Dramática apresentou no Teatro Recreio Dramático a comédia “Amor com amor se paga”, de França Júnior, cuja renda seria revertida para a Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II. Segundo o anúncio, nos intervalos da peça haveria apresentação da Sociedade de Música dos Operários das Oficinas do Engenho de Dentro no jardim do teatro. Na ocasião, os diretores da associação agradeciam o apoio da direção da Estrada que havia colocado um trem em direção aos subúrbios, cinquenta minutos após o final do espetáculo – naquilo que foi o único suporte fornecido pela companhia à iniciativa de seus trabalhadores.¹⁷⁰

Em dezembro do ano seguinte, foi à vez da companhia de teatro Santa Anna anunciar a apresentação das operetas *Uma noite no castelo*, do maestro Henrique Alves de Mesquita, e o *O Lyceu Polycarpo*, de Artur Azevedo, também em favor da Associação. O anúncio publicado na *Gazeta de Notícias* destacava que a apresentação contaria com a presença de suas majestades imperiais. Uma publicação da semana anterior, anunciava o caráter filantrópico da ação promovida pela companhia teatral e defendia a necessidade da criação da Associação e da formação de um fundo, devido ao fato de que os trabalhadores aguardavam há anos, com vencimentos exíguos, uma reforma por parte do Estado que lhes garantisse alguma seguridade. Além da divulgação, a nota aproveitava

¹⁶⁹ “E.F.D. Pedro II”. *Gazeta de Notícias*, 4 de maio de 1884, p.3. “Associação Geral de Auxílios Mútuos da E. F. D. Pedro II”. *Gazeta de Notícias*, 26 de novembro de 1884, p.3. *Diário de Notícias*, 28 de janeiro de 1886, p.2. *Gazeta de Notícias*, 10 de abril de 1885, p.2. *Gazeta de Notícias*, 23 de novembro de 1888, 2. ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos [...] Op. Cit.*

¹⁷⁰ “Theatro Recreio Dramático”. *Gazeta de Notícias*, 14 de novembro de 1883, p.4.

para reforçar que os trabalhadores da Estrada arcavam com todos os ônus, sem que lhes fossem atribuídas quaisquer vantagens, como as concedidas ao empregado público.¹⁷¹ Esse tipo de evento apontava, assim, para uma articulação de redes entre os trabalhadores para promover e sustentar a associação, de modo a lhes garantir o mínimo de salvaguardas para o trabalho que não eram oferecidas pela companhia ou pelo Estado.

É bem verdade que o apoio patronal foi fundamental para formação de capital da associação e os trabalhadores souberam angariar tal apoio desde a fundação, como vimos no gesto de enviar uma carta a Benedicto Ottoni. Conduta semelhante também foi adotada durante a instalação oficial da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II, em março de 1884, no Liceu de Artes e Ofícios. A *Gazeta de Notícias*, em 28 de março de 1886, publicou uma nota sobre o evento em celebração ao segundo aniversário da associação, dando destaque para a comemoração conjunta com aniversário de inauguração da Estrada. A participação da direção também se dava pela representação do diretor, Ewbank da Câmara, e do chefe da Locomoção, Carlos Conrado Niemeyer, como membros do Conselho Consultor Honorário da mutual.¹⁷² Esse apoio garantiu que, em fevereiro de 1886, uma circular emitida pela Estrada de Ferro D. Pedro II autorizasse que as cotas mensais dos trabalhadores associados fossem descontadas em folha, medida que facilitava a adimplência e o fluxo contínuo desse tipo de receita. O êxito dessa medida fez com que os empregados da Alfândega pleiteassem, em maio de 1887, a mesma concessão. Outra concessão importante foi obtida em junho do mesmo ano, junto ao Ministério da Agricultura, que autorizou que as multas impostas aos empregados fossem repassadas à Associação.¹⁷³ Ambos os casos apontavam para a influência do apoio patronal para a arrecadação e manutenção dos recursos financeiros da mutual, sendo mais uma mostra de apoio expresso na lógica paternalista da concessão e da dádiva, que tentava afastar os trabalhadores da linguagem dos direitos.

¹⁷¹ *O Paiz*, 6 de dezembro de 1884, p.2. “Theatro Sant’Anna”. *Gazeta de Notícias*, 16 de dezembro de 1884, p.4.

¹⁷² *Gazeta de Notícias*, 28 de março de 1886, p.1. *Gazeta da Tarde*, 19 de março de 1886, p.1. “Associação Geral de Auxílios Mútuos da E. F. D. Pedro II”. *Jornal do Comércio*, 28 de março de 1887, p.1.

¹⁷³ “Ordem do dia”. *Jornal do Comércio*, 31 junho de 1886, p.3. *O Paiz*, 15 de maio de 1887, p.1. “Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Revista de Engenharia*, 14 de fevereiro de 1886, p.34

A criação da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro D. Pedro II se colocava, assim, como uma possibilidade para que esses sujeitos se articulassem através de uma estratégia associativa já conhecida para garantir ajuda financeira, médica, jurídica, funerária entre outras.¹⁷⁴ Ao se articularem, coletivamente enquanto classe, os trabalhadores da Estrada o faziam por dentro de uma lógica paternalista, através da qual conseguiram angariar seja o apoio patronal, seja o de figuras que forneciam benefícios aos associados. Por outro lado, o empenho em torno da associação não significava que eles abrissem mão de reivindicar nem sua condição de funcionários públicos, muito menos o reconhecimento do Estado de que era necessário contemplar algum tipo de seguridade legal que os amparasse.

2.4

A alternativa Legislativa

Enquanto os trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II se organizavam em busca de garantias através da criação da associação mutual, em paralelo eles também se mobilizavam junto ao Poder Legislativo para que a seguridade fosse garantida pelo Estado. Em 18 de julho de 1879, o deputado Cesar Zama apresentou um projeto para a criação do “Montepio geral para o pessoal da parte em Tráfego da Estrada de Ferro D. Pedro II”. Os montepios eram supervisionados pelo Estado, através das regras previstas decreto 2.711 de 19 de dezembro de 1860, como forma de garantir a correta aplicação dos recursos, além disso, poderiam contar com subsídios de receitas oriundas de loterias¹⁷⁵. No caso no Montepio para os trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II, a sua organização também deveria ser aprovada pelas regras orçamentárias do Estado, já que a Estrada de Ferro deveria concorrer com uma parte dos recursos para o pagamento das pensões.

¹⁷⁴ BATALHA, Claudio H. M. (2010). CASTELLUCCI, A. A. S. (2010).

¹⁷⁵ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Sétima Legislatura. Sessão de 1879. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. Pp.153-158. BRASIL. Decreto nº 2.711, de 19 de Dezembro de 1860. Contém diversas disposições sobre a criação e organização dos Bancos, Companhias, Sociedades anônimas e outras, e prorroga por mais quatro meses o prazo marcado pelo artigo 1º do Decreto nº 2.686 de 10 de novembro do corrente ano. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1860*, p.1125, vol. 1, PT. 2.

Cesar Zama era médico e estava em seu primeiro mandato como deputado geral eleito pela Bahia, já tendo cumprido mandato anterior como deputado provincial. Seu projeto previa que o objetivo do montepio seria “abrigar de necessidades as famílias dos empregados e operários que falecerem”, bem como socorrer esses trabalhadores em caso de doenças ou de acidentes. O fundo da organização seria formado pela joia e mensalidades pagas pelos trabalhadores, pela contrapartida da Estrada referente a meio por cento da sua renda líquida anual, pelo valor das multas impostas aos trabalhadores; pelos juros acumulados e também pela porcentagem descontada dos contribuintes ou herdeiros que recebessem suas pensões. O projeto de montepio excluía os trabalhadores empregados no serviço de construção da Estrada, sendo voltado para os empregados do Tráfego que, de acordo com o regulamento de 1876, compreendia todas as atividades que possibilitavam a circulação e o movimento dos trens. Tais atividades englobavam os serviços nas estações, nas oficinas e de manutenção da linha férrea.¹⁷⁶ O projeto buscava, assim, responder a uma demanda de seguridade expressa pelos trabalhadores através da exposição dos acidentes e da penúria diante dos acidentes.

O drama dos trabalhadores foi abordado no parecer da comissão de Fazenda sobre o projeto, formada pelos deputados Buarque de Macedo, Barros Pimentel e Lourenço de Albuquerque. Os pareceristas argumentaram que esse tipo de “instituição cooperativa” estava sendo adotada por diversos governos que tinham estradas de ferro sob sua propriedade, como um modelo de seguridade que melhorava as condições de vida dos empregados e lhes garantia um futuro. Citaram os modelos de contribuição adotados por instituições congêneres na França e na Alemanha, para comprovar a efetividade da capitalização. A comissão aprovou o projeto, que então passou para discussão e votação na Câmara dos Deputados.¹⁷⁷

Em 5 fevereiro de 1882, uma carta dirigida ao ministro da Agricultura foi publicada no *Jornal do Comércio* e pleiteava para que o ministro encaminhasse

¹⁷⁶ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento* [...] Segundo Ano da Décima Sétima Legislatura. Sessão de 1879. P.153-158. BRASIL. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. BLAKE, Augusto Vitório Alves Sacramento. *Dicionário Bibliográfico Brasileiro*. Volume 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1902. Pp.335-336.

¹⁷⁷ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. Pp.178-183.

junto ao “corpo legislativo” propostas que melhorassem a condição dos trabalhadores da Estrada. O autor, que assinou sob a alcunha de “Justiça”, argumentou que outras repartições do Estado “vinham melhorando sensivelmente as condições dos seus empregados” e citou como exemplo o regulamento da Casa de Correção, publicado naquele momento, que contemplava garantias e vantagens aos empregados do estabelecimento. Provavelmente, a vantagem se referisse ao artigo 17 que estabelecia aposentadoria aos empregados nomeados que ficassem inabilitados fisicamente ou moralmente, cabendo ordenado integral aos que tivessem mais de trinta anos de serviço e ordenado parcial aos que tivessem mais de dez anos de serviço¹⁷⁸. A manifestação evidencia o entendimento de que a reivindicação do ministro poderia contribuir para a aprovação de regulamentos que contemplassem o mesmo benefício aos trabalhadores da Estrada.

Poucos dias depois, o deputado Bezerra de Menezes apresentou um projeto que previa a equiparação dos empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II a condição “de empregados públicos gerais, como direito a aposentadoria, desde a data em que a referida estrada passou ao domínio do Estado”. O deputado explicitou que a empresa havia passado para o domínio de Estado e que os empregados recebiam “minguados vencimentos, muito inferiores aos de outras repartições iguais” e não tinham “a menor vantagem de empregados públicos”. Concluiu, afirmando que desenvolveria outros argumentos em favor da aprovação quando o projeto entrasse na ordem do dia. Na mesma sessão, em 7 de fevereiro de 1882, o projeto foi lido e aprovado para ser submetido à comissão de pensões e ordenados.¹⁷⁹

Adolfo Bezerra de Menezes era natural da província do Ceará, mas formou-se médico no Rio de Janeiro, onde começou sua carreira política como vereador, cargo que exerceu como titular ou suplente por vinte anos consecutivos. Além disso, tinha relação com estradas de ferro e carris, tendo sido presidente do ferrocarril São Cristóvão. Como deputado foi eleito pelo Rio de Janeiro nos anos de 1867, 1878, 1882 e, para um último mandato, em 1885. O projeto apresentado

¹⁷⁸ *Jornal do Comércio*, 5 de fevereiro de 1882, p.3. BRASIL. “Decreto nº 8.386, de 14 de janeiro de 1882 - Dá novo Regulamento para a Casa de Correção da Corte.” *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1882*, p. 50. vol. 1 pt 2.

¹⁷⁹ CÂMARA DOS DEPUTADOS *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Primeiro Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1881. Volume 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. Pp.438-439. “Câmara dos Deputados”. *Jornal do Comércio*, 7 de fevereiro de 1882, p.1.

por ele previa que apenas os empregados integrantes da tabela do regulamento da Estrada fossem considerados empregados públicos com direito a aposentadoria, ou seja, apenas os empregados titulares. Como vimos no primeiro capítulo, os cargos titulados correspondiam, em grande maioria, a funções no setor administrativo, como os chefes de sessão e seus auxiliares mais diretos. A maioria da força de trabalho da Estrada era composta por trabalhadores jornaleiros, considerados como mão de obra variável. Ao compararmos o contingente de trabalhadores titulares no Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II para ano de 1882, vemos que o número de titulares é de 353 empregados e o número de jornaleiros é cerca de 2 mil trabalhadores nos serviços ligados ao Tráfego. Além disso, havia mais 2 mil trabalhadores entre pessoal ordinário e extraordinário no serviço da Via Permanente, responsáveis pelas atividades de manutenção da ferrovia.¹⁸⁰ O projeto de Bezerra de Menezes beneficiaria, assim, um número restrito de trabalhadores.

Somente em agosto de 1882, três anos depois de encaminhado, o projeto apresentado por Cesar Zama começou a ser debatido no plenário da Câmara, onde deveria ser discutido em três sessões para que fosse aprovado e depois encaminhado ao Senado. Em 25 de agosto, durante a segunda discussão, o parecer da comissão de Fazenda foi novamente lido e o deputado mineiro Affonso Celso Júnior apresentou um aditivo ao projeto alterando os beneficiários de “pessoal da parte em Tráfego” para “todo o pessoal da Estrada de Ferro D. Pedro II”. Em 14 de outubro de 1882, uma comissão de empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II entregou um ofício destinado ao deputado Affonso Celso Júnior, solicitando sua intercessão junto ao presidente da Câmara a fim de encaminhar o projeto do montepio para a terceira discussão. No ofício os signatários intercediam “por si e por seus companheiros” e pediam preferência para essa última etapa de discussão na pauta, como forma de obterem o benefício pelo qual esperavam com “indivisível afã desde 1879.”¹⁸¹ A articulação dos trabalhadores indica que eles

¹⁸⁰ BLAKE, A. V. A. S. *Op. cit.*, p.8-9. EFDPII. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II do ano de 1882. Op. cit.* Ver também: CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Terceira Legislatura. Sessão de 1879. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879, p.155. CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. [...] Primeiro Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1881. *Op. cit.*

¹⁸¹ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882. Volume III. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p.414. CÂMARA DOS DEPUTADOS *Annaes do Parlamento*

atuavam politicamente em prol dos projetos de lei e agiam por dentro dos mecanismos institucionais para garantir êxito das suas demandas.

O deputado Affonso Celso leu a representação dos empregados na sessão do dia 18 de outubro de 1882 e, na sessão do dia seguinte, o projeto entrou na pauta. Como vimos, havia dois projetos tramitando em paralelo. Além do projeto apresentado em 1879, que tratava do montepio, havia o projeto de equiparação dos “empregados de nomeação” da Estrada à condição de empregados públicos, proposto por Bezerra de Menezes em fevereiro de 1882. Diante desse contexto, o deputado Affonso Penna “entendeu que era a ocasião oportuna de apresentar um novo projeto”, que pudesse “acautelar o futuro dos empregados públicos, sem aumentar os sacrifícios do Estado”¹⁸². Seu pronunciamento evidenciava a tensão que marcava a desigualdade de condições em relação à concessão de aposentadoria para os empregados públicos e a falta de seguridade dos empregados e operários de empresas estatais.

Na falta de uma norma que englobasse todas as repartições e serviços do Estado, as possibilidades de alcançar direitos dependiam, diretamente, da reivindicação junto aos ministérios e aos representantes do legislativo. Por conta disso, na mesma época em que o projeto de montepio para os trabalhadores da Estrada tramitava, também estava em discussão o projeto semelhante que contemplasse os operários dos arsenais da Marinha. Affonso Penna argumentou que o pagamento de pensões e aposentadorias por parte do Estado pesava no orçamento público e se prestava a abusos, por outro lado, era preciso descobrir o melhor meio de assegurar o futuro dos empregados e de suas famílias. Como solução a essa questão, ele desenvolveu um longo discurso com o propósito de apresentar um projeto substitutivo para atender tanto os empregados da Estrada, como para servir de base de medida geral para substituir o sistema de

Brazileiro. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882. Volume IV. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. Pp 178-183. CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882 (prorrogação). Volume V. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. Pp. 428-429. O deputado Affonso Celso Junior estava em seu primeiro mandato com deputado, para o qual foi reeleito outras três vezes. Era filiado ao Partido Liberal e filho de Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto. BLAKE, A. V. A. S. *Op. cit.*, p.11-13..

¹⁸²CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882 (prorrogação). Volume V. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p.463-470.

aposentadorias vigente entre os empregados públicos. Ele argumentou que, segundo seus estudos sobre os sistemas de pensões estatais, a melhor maneira de garantir a aposentadoria era através da formação de um pecúlio que pudesse garantir aos empregados, na velhice, o futuro das famílias. Apresentou como exemplo as caixas de pensões criadas na França, Inglaterra e Bélgica, em que os empregados concorriam com parte do valor do pecúlio e as empresas depositavam parte dos lucros líquidos anuais para a formação do capital das entidades.¹⁸³

Seu projeto previa que o fundo deveria ser administrado por três empregados da Estrada, sendo eles o diretor, um membro eleito pelos contribuintes e um membro indicado pelo governo. O capital seria formado por uma joia paga pelos empregados no momento da adesão, uma contribuição mensal, meio por cento da renda anual da Estrada e também por receitas de multas impostas aos empregados e juros provenientes do capital aplicado. O pecúlio acumulado seria computado individualmente, de tal maneira que o empregado demitido poderia regatar sua poupança. Por outro lado, Affonso Penna também enumerou uma série de medidas disciplinares associadas à gestão do pecúlio de cada empregado, como a perda de direitos no caso de fraude contra a Estrada ou de demissão por punição. Ele previu, ainda, que as cadernetas não poderiam ser usadas como penhora ou cedidas a terceiros, sob o argumento que os empregados poderiam esbanjar o pecúlio.¹⁸⁴ O projeto englobava, assim, um sentido moralizador na administração do pecúlio.

Em 24 de outubro de 1882, o projeto substitutivo de Affonso Penna foi aprovado e remetido à comissão de redação. O projeto foi encaminhado ao Senado e, em maio de 1883, uma nota publicada na *Gazeta de Notícias* dava conta de que os empregados da Estrada tinham apresentado recurso pleiteando o andamento da proposta do montepio. A medida parece não ter surtido tanto efeito, pois, um ano depois, em maio de 1884, os empregados foram novamente ao Senado suplicar que fosse dado andamento do projeto. Dessa vez se dirigiram diretamente ao conselheiro Jaguaribe, que havia assumido a comissão de Fazenda, para que ele

¹⁸³ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882 (prorrogação). Volume V. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p.463-470. CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882. Volume I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p.517.

¹⁸⁴ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882 (prorrogação) [...]. *Op. cit.* p.463-470

publicasse o parecer da comissão e intercedesse em favor do projeto.¹⁸⁵ Os trabalhadores se mostraram atentos aos meandros do parlamento e atuaram com habilidade diante dos legisladores para fazer valer os seus direitos.

Na sessão de 18 de julho de 1884, o deputado Bezerra de Menezes enviou à mesa da Câmara uma representação com o objetivo de reivindicar o andamento do projeto “relativo à aposentadoria dos empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II e outro sobre o nome de montepio para os mesmos empregados”. O deputado ressaltou que esses projetos estavam tramitando havia tempo e necessitavam de atenção porque diziam respeito a uma “classe desvalida”.¹⁸⁶ A representação de Bezerra de Menezes, além de prestar apoio à causa dos empregados indicava que o projeto de equiparação dos empregados nomeados à condição de empregados públicos continuava tramitando, concomitantemente, ao projeto de montepio com os substitutivos propostos por Affonso Penna.

No dia 20 de janeiro de 1884, uma nota publicada no *Diário Fluminense* acusou Bezerra de Menezes de fazer uso eleitoreiro da causa dos trabalhadores da Estrada, quando restavam “menos de dois meses de sessão”. A folha ressaltava que os projetos eram legítimos, mas a atitude do deputado “parecia um engodo”.¹⁸⁷ A associação feita pelo articulista do *Diário Fluminense* aponta, assim, para a possível tentativa do deputado de capitanear apoio junto aos trabalhadores da Estrada. Como vimos, nesse período havia um grande contingente de trabalhadores empregados nos serviços da Estrada no Rio de Janeiro. Ainda que não possamos ter certeza quanto às reais intenções de Bezerra de Menezes, a matéria indicava que a sinalização feita pelo deputado apontava também a tentativa de angariar projeção política, que poderia tanto vir das urnas, quanto da consideração vinda do operariado. Esses movimentos revelam uma engenhosa negociação entre os trabalhadores e as autoridades políticas. Assim como fizeram quando da criação da Associação de Auxílios Mútuos, por meio da qual procuravam articular uma rede de solidariedade própria, os trabalhadores da Estrada sabiam bem como agir por dentro das regras estatais para tentar

¹⁸⁵ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados. Segundo Ano da Décima Oitava Legislatura. Sessão de 1882 (prorrogação) [...]. *Op. cit.* p.539. “Recebemos”. *Gazeta de Notícias*, 27 de maio de 1883, p.2. *Jornal do Comércio*, 28 de maio de 1883, p.1. “*Gazeta de Notícias*, 20 de maio de 1884, p.1.

¹⁸⁶ “Câmara dos Deputados”. *Jornal do Comércio*, 19 de julho de 1884, p.1.

¹⁸⁷ “Aposentadoria dos empregados da estrada de ferro D. Pedro II”. *Diário Fluminense*, 20 de julho de 1884, p.4. “Diário das Câmaras”. *Gazeta de Notícias*, 8 de fevereiro de 1882, p.1.

conquistar seus direitos e não estavam apartados do universo da política institucional.

O caminho de atuação política que os trabalhadores da Estrada forjaram na disputa por seus direitos se configurou em meio a diferentes estratégias. Tais caminhos, no entanto, estavam longe de suplantar as desigualdades entre esses trabalhadores, cuja maioria era de operários jornaleiros, frente a um contingente bem menor de funcionários nomeados. Se, no caso da Associação Geral de Auxílios Mútuos, a união de todas as categorias era fundamental para a manutenção das pensões e auxílios, no caso dos projetos de lei que tramitavam no legislativo havia diferenças importantes. Como vimos, enquanto o projeto de montepio visava contemplar todos os trabalhadores, sem distinção, o projeto apresentado por Bezerra de Menezes, beneficiava, diretamente, os trabalhadores titulados, que ocupavam cargos cujo acesso se dava por nomeação e contavam na tabela de cargos fixos do regulamento da Estrada. Enquanto a tramitação dos projetos corria, as diferenças não foram tão explicitadas, no entanto, em meados de 1888, quando se debatia a inclusão de verba orçamentária para a criação do montepio, as manifestações publicadas na imprensa revelam essa tensão.

Em outubro de 1888, no jornal *Gazeta da Tarde*, uma coluna não assinada, foi publicada com o objetivo de protestar contra a rejeição de uma emenda apresentada pelo senador Lima Duarte que autorizava a aposentadoria para os funcionários da Estrada de Ferro D. Pedro que “recebessem vencimentos fixos”, equiparando-os aos empregados da secretaria do Ministério da Agricultura. O autor relatou, em tom de denúncia, que havia sido criada, em detrimento do projeto de equiparação, uma caixa beneficente, que era uma concessão “ridícula e irrisória”. A medida também gerou manifestações publicadas em outras colunas nas semanas seguintes. Em 25 de outubro, uma nota publicada, também na *Gazeta da Tarde*, anunciava que os empregados da Estrada realizariam um *meeting* “para protestar contra a criação do montepio”.¹⁸⁸ Os protestos, na tentativa de angariar apoio da grande maioria dos trabalhadores, que eram jornaleiros, sustentavam que a adesão ao Montepio seria obrigatória e, por isso, lesaria os empregados que deixassem a Estrada de Ferro.

¹⁸⁸ “E. F. D. Pedro II”. *Gazeta da Tarde*, 18 de outubro de 1888, p.1. “Meeting”. *Gazeta da Tarde*, 25 de outubro de 1888, p.1

Apesar dos protestos, a lei de orçamento que fixava a despesa geral do Império para o ano de 1889, no artigo 7º, parágrafo 6º, autorizou o Governo a “criar uma caixa de socorros para o pessoal de cada uma das estradas de ferro do Estado”. A lei determinava que o fundo da Caixa fosse formado pela contribuição de 1% dos vencimentos de todo o pessoal, “quer do quadro, quer jornaleiro”, somada à renda das multas de pessoal, das multas de infração do regulamento, das multas de contratos celebrados com a Estrada, e ainda pela renda de armazenagens cobradas e por donativos. A Caixa seria composta por dois fundos, um destinado a socorrer o pessoal durante as enfermidades e outro para socorrer durante a invalidez, estabelecendo pensões tanto para os trabalhadores inválidos, quanto para a família dos falecidos. Os regulamentos da Caixa deveriam ser organizados pelo Governo e a matrícula de todos os empregados era facultativa e não obrigatória.¹⁸⁹ Ao comparar a composição do montepio é possível perceber, no entanto, que a caixa securitária oferecia benefícios semelhantes aos da Associação Geral de Auxílios Mútuos, ainda que ela incluísse a garantia do capital acumulado pelo Estado, a inserção das receitas provenientes de multas de contratos celebrados com a Estrada e da renda de armazenagens cobradas. Configurava-se, assim, a expectativa pela implantação da mutual e a continuidade da disputa pela equiparação dos trabalhadores da Estrada à condição de empregados públicos e pelo direito a aposentadoria.

Sem se constituírem como beneficiários passivos das políticas que instituíam as regras para a sua seguridade no trabalho, os empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II foram sujeitos ativos do processo de configuração das diretrizes que julgavam justas nessa relação. Como vimos, tal processo se deu de forma irregular, acomodando interesses diversos em momentos de reconhecimento do direito à proteção em caso de enfermidades, acidentes, invalidez e morte. Como resultado, eram também diversas as estratégias que esses sujeitos mobilizavam. Ao analisarmos essas disputas e às lógicas que moviam as ações desses sujeitos, podemos compreender que atos tidos como deferência, ou como uma simples transposição das hierarquias da vida laboral para a vida social,

¹⁸⁹BRASIL. Lei nº 3.397, de 24 de novembro de 1888. Fixa a Despesa Geral do Império para o exercício de 1889 e dá outras providencias. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1888*, página 48 Vol. 1 pt. I (Publicação Original)

tinham efetivamente um sentido político claro para esses sujeitos, ligados às lutas históricas que se deram por dentro das relações paternalistas. Desse modo, a participação do patronato e as alianças forjadas por esses trabalhadores junto a figuras políticas não fazia deles sujeitos alienados – pelo contrário, eles foram protagonistas na condução do reconhecimento dos seus direitos e da elaboração de políticas para sua proteção.

3

EXPECTATIVAS REPUBLICANAS

Nos primeiros dias de dezembro de 1889, menos de um mês após o golpe militar que instituiu a República no Brasil, um grupo de operários das Oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, no Engenho de Dentro, dirigiu-se à casa do Dr. Primo Teixeira de Carvalho para solicitar ao médico que os acompanhasse até a residência do ministro das Relações Exteriores, Quintino Bocaiuva, localizada na estação de Cupertino. Eles esperavam que o médico atuasse como intermediário de suas reivindicações junto ao ministro, o que de fato ocorreu. Segundo reportagem do jornal *Gazeta de Notícias*, Primo Teixeira intermediou a reunião em que os trabalhadores pleitearam de Bocaiuva “o aumento dos seus salários e a supressão da tabela das empreitadas”, e ouviram dele o conselho de que enviassem uma representação ao Dr. Demetrio Ribeiro, ministro da Agricultura, explicitando as demandas¹⁹⁰.

Como vimos nos capítulos anteriores, esses trabalhadores estavam já habituados a se valer de redes de proteção para garantir suas demandas junto ao poder público e à direção da Estrada. Identificaram então em Primo Teixeira, atuante correligionário do republicanismo, que costumava oferecer serviços médicos gratuitamente para os trabalhadores filiados à Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil, o nome ideal para

¹⁹⁰ *Gazeta da Tarde*, 4 de dezembro de 1889, p.2. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 12 de dezembro de 1889, p.1. A maioria dos empregados da Central do Brasil trabalhava em regime de jornadas ou empreitadas, sem vínculos fixos com a companhia. Em 1889, sabe-se que eram setecentos e cinquenta e nove operários. Ver: EFCB. “Anexos”. *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1889. Apresentado ao cidadão Francisco Glicério, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo engenheiro Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Mello, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: 1890. Quintino Bocaiúva havia participado tanto das articulações políticas para deposição do regime monárquico, quanto da organização do governo provisório. Nesse processo, assumiu o ministério das Relações Exteriores e também acumulou interinamente a função de ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, enquanto Demétrio Ribeiro, escolhido para ocupar a pasta, não chegava do Rio Grande do Sul. No entanto, nessa ocasião, Demétrio Ribeiro já tinha assumido o Ministério. Primo Teixeira era médico e havia oferecido seus serviços médicos gratuitamente a Associação Geral de Auxílios Mútuos da então Estrada de Ferro D. Pedro II naquele ano, quando se mudou para o Rio de Janeiro na estação do Encantado. Ele também atuava junto ao Partido Republicano, tendo sido eleito vereador em Paraíba do Sul. Ver: Associação Geral de Auxílios Mútuos da então Estrada de Ferro D. Pedro II. *O Paiz*, 10 de setembro de 1889, p.2. “Freguesia de Inhauma” *O Paiz*, 1 de dezembro de 1889, p.3. *O Paiz*, 19 de julho de 1889, p.1. *Cidade do Rio de Janeiro*, 9 de janeiro de 1889, p.2.

intermediar a reunião com o ministro. Além disso, a própria iniciativa de procurar o ministro para apresentar suas reivindicações apontava para a lógica do favor e da proteção adotada por aqueles trabalhadores ferroviários, na tentativa de fazer de Quintino Bocaiuva seu aliado.

O modo como os trabalhadores buscavam tal apoio diz muito sobre a dinâmica relacional por dentro das redes de proteção paternalistas – que eram bem conhecidas pelos trabalhadores nacionais, em sua maioria ex-escravos e seus descendentes, que souberam se utilizar de alianças forjadas por dentro delas para lutar pela própria liberdade.¹⁹¹ O episódio sugere que o reconhecimento das hierarquias e das redes de dependência e favor que sustentavam a política paternalista, longe de se configurar como antagônico ao processo de formação de redes horizontais de solidariedade entre os trabalhadores, ou de expressar passividade e conformismo, era um meio consolidado de luta e reivindicação de direitos para aqueles trabalhadores ferroviários¹⁹².

É o que voltaria a indicar, no dia seguinte à reunião na casa de Bocaiuva, o movimento realizado por esses trabalhadores junto aos portões das Oficinas da Estrada de Ferro. Em meio ao processo de reordenação dos postos de comando do governo, Conrado Niemeyer, que era o chefe das Oficinas do Engenho de Dentro desde o ano de 1873, passou a ocupar interinamente a função de diretor da companhia. Diante da movimentação inicial dos trabalhadores, ele já havia se posicionado publicamente contra o aumento dos ordenados¹⁹³. Provavelmente cientes do peso do posicionamento de Niemeyer diante da deliberação a respeito dos ordenados e regimes de trabalho, os operários decidiram então pela realização de uma greve nos portões das Oficinas na manhã seguinte à reunião com ministro.

Alertado sobre a movimentação grevista, o chefe de polícia enviou, ainda na madrugada do dia 10 de dezembro, um grupo 30 praças comandados pelo

¹⁹¹A produção historiográfica que demonstra o protagonismo dos escravizados na conquista de seus direitos, mesmo frente à ideologia de domínio senhorial, é bastante vasta, para citar apenas alguns exemplos: REIS, João José e SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990. SLENES, Robert. *Na Senzala uma Flor: esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010. CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da escravidão na Corte*. São Paulo, Cia das Letras, 1990.

¹⁹²CHALHOUB, Sidney. “Paternalismo e escravidão em Helena”. In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 17-57.

¹⁹³*Gazeta da Tarde*, 3 de dezembro de 1889, p.2.

delegado 3º delegado de polícia, Dr. Telles de Menezes, para tentar “pacificar os ânimos dos operários”. Pela manhã a movimentação era intensa nos portões das Oficinas. Aos gritos de “viva a liberdade”, o grupo tinha a intenção de mobilizar todos os operários para que não assumissem seus postos de trabalho naquele dia. Durante o protesto eles pediam “a cessação do sistema de empreitadas ou a deposição do chefe da locomoção Dr. Niemeyer”.¹⁹⁴ O sistema de empreitadas acentuava a discricionariedade dos chefes de oficina sob os serviços e pagamentos direcionados aos trabalhadores especializados (como limador, ferreiro, carpinteiro etc). Diferente do ordenando por jornada em que os operários recebiam o mesmo valor por diária, no caso do sistema de empreitadas os trabalhadores eram contratados e recebiam para realizar um serviço específico, que poderia ser de recuperação ou construção. O que ocorria é que, acabado esse trabalho, o operário poderia ser contrato ou não para outra empreitada, na qual poderia receber mais ou menos. Outra questão importante era a relação de dependência com o chefe das Oficinas, pois a cada nova empreitada cabia a ele definir quais operários seriam contratados e para qual trabalho.¹⁹⁵

Segundo as notícias dos principais jornais da capital, a greve foi parcial e não chegou a paralisar os trabalhos das oficinas. As informações deram conta de que a força policial garantiu a entrada de cerca de seiscentos trabalhadores e deteve quatro funcionários considerados “mais exaltados” ou “cabeças de motim”. Outros, cerca de sessenta a oitenta operários, se negaram a assumir seus postos de trabalho e alguns se dirigiram novamente à casa de Quintino Bocaiuva, “a quem pediram garantias”¹⁹⁶. Ficava claro, desse modo, que a lógica paternalista assumida por esses trabalhadores não se mostrava para eles em contradição com uma forma mais direta de luta por direitos – antes pelo contrário.

¹⁹⁴ “Gréve”. *Diário de Notícias*, 12 de dezembro de 1889, p.1. “Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1.

“Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1.

¹⁹⁵ Sobre sistema de empreitadas: *Arquivo Nacional*. GIF 4I 3, GIF 4I 5, GIF 4I 6, GIF 4I 8, GIF 4I 11, GIF 4I 12, GIF 4I 41, GIF 4I 45, GIF 4I 46, GIF 4I 50, GIF 4I 51, GIF 4I 56, GIF 4I 57. *Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II (Parte em Tráfego) do ano de 1883*. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1884, p.63-66. Ver também análise desse sistema no capítulo um dessa tese.

¹⁹⁶ “Greve”. *Diário de Notícias*, 12 de dezembro de 1889, p.1. “Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta da Tarde*, 11 de dezembro de 1889, p.1.

As notícias sobre uma greve nas Oficinas foram recebidas de forma alarmante pelas autoridades, visto que uma interrupção no trabalho desse setor comprometeria a circulação dos trens na cidade.¹⁹⁷ Diante de tal apreensão, no dia 14 de dezembro, o jornal *Gazeta de Notícias* publicou, sob o título de “Greve”, uma reportagem que transcrevia o relatório escrito pelo delegado Dr. Telles de Menezes com o objetivo de dar ciência ao chefe de polícia das ações empreendidas na missão. Nele, além de narrar em tom exitoso a ação da força policial, que “pacificou os ânimos dos operários, sem que para isso fosse preciso empregar a menor violência”¹⁹⁸, o delegado também explicitava suas impressões a respeito do movimento:

“Devo previamente declarar-vos que não qualifico o fato dado nas Oficinas no número dos que se realizam comumente da Europa sob o nome de *greve*, mas simplesmente como uma *petição coletiva exaltada*, por parte de homens que, não tendo uma noção bastante clara dos processos a empregar para fazer valer seus direitos perante a autoridade, são levados, como na questão vertente, a praticar atos impróprios de operários pacíficos e trabalhadores, na maior parte pais de família, como tive ocasião de verificar.”(*Grifos no original*)¹⁹⁹

Ainda que as palavras do delegado possam ser lidas como uma propaganda de sua atuação, suas impressões parecem ser uma resposta direta às notícias sobre uma greve iminente, que poderia prejudicar ou paralisar os serviços da Central do Brasil. Há ainda outra dimensão importante que é a desqualificação feita pelo delegado a respeito da ação dos operários – sugerindo que eles seriam incapazes de pensar, eles mesmos, a respeito das suas organizações coletivas, restando a eles somente a reprodução de uma lógica de luta baseada em certos cânones oriundos dos movimentos de trabalhadores europeus.

Em seu parecer, Telles de Menezes, reproduziu um arquétipo dos trabalhadores associado aos ideais de setores da elite financeira, política e jurídica, integrantes do movimento conservador abolicionista e republicano, que se julgavam talhados para conduzir os processos emancipatório e de transformação

¹⁹⁷ As notícias circularam em várias folhas: “Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1. As notícias circularam em várias folhas. Ver: “Gréve”. *Diário de Notícias*, 12 de dezembro de 1889, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta da Tarde*, 11 de dezembro de 1889, p.1. “Parede”. *Jornal do Comércio*, 18 de dezembro de 1889, p.1. “Gréve”. *Novidades*, 12 de dezembro de 1889, p.2. “Gréve”. *O Apóstolo*, 13 de dezembro de 1889, p.1.

¹⁹⁸ “Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1.

¹⁹⁹ “Gréve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1.

política em curso no país, em detrimento da classe trabalhadora em geral. Propaladas com vigor a partir da década de 1870, segundo tais ideias, os trabalhadores nacionais, muitos dos quais escravizados e seus descendentes, não estariam aptos para integrar a sociedade capitalista moderna e tampouco eram qualificados politicamente para atuarem na condução de movimentos políticos por terem sido tutelados e destituídos de direitos durante toda a vida.²⁰⁰ Forjadas em um contexto de disputa em torno do controle pelos rumos do país, como o abolicionismo e a instauração do novo regime, esse arquétipo acabou também por se afirmar nas análises historiográficas de boa parte dos estudiosos dedicados a compreender as possibilidades de participação política dos trabalhadores pobres no início da República. Nos anos 1960 esse tipo de análise aparece sintetizada na obra de Florestan Fernandes, que sustentou que os trabalhadores “negros e mestiços” haviam atuado no processo revolucionário do final do século XIX exclusivamente no que dizia respeito ao abolicionismo. No caso do movimento republicano, “pela própria natureza da sua condição”, esses sujeitos não passaram “de uma espécie de aríete, usados como massa de percussão pelos brancos que combatiam o antigo regime” – afirmou Florestan. Além disso, segundo a sua análise, após emancipação eles foram, em grande parte, excluídos do mercado de trabalho e substituídos por trabalhadores imigrantes por conta de sua incapacidade de adaptação à disciplina do trabalho sob o capitalismo, o que havia dificultado ainda mais sua integração ao mercado de trabalho de caráter fabril e ao regime republicano.²⁰¹

Apesar de tal paradigma ter sido objeto de críticas pela historiografia desde os anos 1980, em muitos casos, ainda persistiram análises que enfatizavam a atuação de trabalhadores imigrantes na condução de processos de lutas por direitos, em detrimento das lógicas de atuação dos trabalhadores nacionais, muitos deles egressos do escravismo, que ficaram ausentes dessas análises nesse primeiro período. Em artigo de 1998, Silvia Lara sustentou que esse silêncio se deveu, em grande parte, ao fosso que separava os estudos de escravidão dos estudos daqueles

²⁰⁰ CHALHOUB, Sidney. *A Força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. LARA, Silvia. “Os escravos e seus direitos”. In: NEDER, Gizlene (org). *História e Direito: Jogos de Encontros e Transdisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Revan, 2007, p. 129-140.

²⁰¹ FERNANDES, Florestan. “O negro na emergência da sociedade de classes”. IN: *A integração do negro na sociedade de classes*. V.I.. 5ª Ed. São Paulo: Globo, 2008, p.29-118.

que se voltavam para a análise do movimento operário na Primeira República. Enfatizou, com isso, a força desse paradigma que asseverou um modelo de substituição e de transição do trabalho escravo para o trabalho livre que tirava de cena os trabalhadores afrodescendentes que correspondiam a um contingente considerável da força de trabalho no país. Alguns trabalhos têm encarado o desafio de romper com essa lógica e perseguido a atuação dos trabalhadores nacionais no primeiro período republicano em várias cidades do país. Demonstram, com isso, que, longe de se colocarem em lados opostos, o operariado nacional e imigrante se mobilizou através de modelos de lutas bem mais plurais do que os consagrados modelos dos imigrantes europeus.²⁰² É seguindo essa trilha historiográfica que pretendemos analisar a atuação dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil nos primeiros anos após a instauração do novo regime.

Ao acompanharmos os caminhos de mobilização dos operários das oficinas e a despeito de avaliações como a de Teles de Menezes – que desconsiderava a experiência histórica que esses trabalhadores tinham ao lidar com relações de dependência e ignorava a atuação política desses sujeitos – fica evidenciado que, eles compreendiam muito bem os meandros da política formal e as maneiras pelas quais poderiam pressionar os representantes do Estado para conquistar suas demandas. Ao procurarem um representante do governo como Quintino Bocaiuva eles deixavam claro que, se a propaganda republicana ao longo das décadas anteriores difundia ideias como liberdade e democracia, em oposição

²⁰² LARA, Sílvia H. *Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil*. Projeto História. São Paulo, n16: p.25-38, fev.1998. Ver também: NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. “Além de senzalas e fábricas, uma história social do trabalho”. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, v. 18, n. 1, jun. 2006, p. 217-240. CHALHOUN, Sidney e SILVA, Fernando Teixeira da. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980”. *Cadernos AEL*, Campinas, v. 14, n. 26, 2009. Sobre estudos da atuação dos trabalhadores nacionais ver: CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: EDUNEB, 2015. ARANTES, Erika. “A Vida na Estiva: O cotidiano dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX”. *Revista Eletrônica Trilhas da História*, v. 3, p. 21, 2013. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição”. *Topoi (Rio de Janeiro)*, v. 11, n.20, p.114-135. SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição* (Bahia 1892-1909). Salvador, São Paulo: UFBA;FAPESP, 2011. COSTA, Mariana Barbosa. Quando canto é reza: lazer, morte e greve na formação da classe trabalhadora na Freguesia da Gávea (1896- 1917). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 4, p. 182-205, 2012. SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas: abolicionismo, republicanismo e movimento operário no Recife*. Salvador: EDUFBA, 2021.

à tirania e aos privilégios associados ao governo imperial, tal promessa se ligava, naquele momento, à possibilidade de melhoria do acordo de contrato de trabalho que vigia naquelas oficinas²⁰³. Assim, os gritos de “liberdade”, que marcaram em dezembro de 1889 o movimento dos ferroviários, anunciam sua demanda por romper com certa relação de dependência marcada pelo arbítrio do chefe das Oficinas e acentuada pela modalidade de trabalho por empreitada. Eles buscavam mudar este sistema de trabalho, valendo-se para isso tanto da lógica paternalista, que lhes era bem conhecida, quanto da articulação de um movimento grevista, de confronto mais direto, na expectativa de que com o novo Regime houvesse maiores possibilidades de manifestarem suas insatisfações. Constitui-se, então, como objetivo central desse capítulo, acompanhar as disputas por direitos nas relações de trabalho logo após a instauração do novo regime da perspectiva dos trabalhadores da Estrada de Ferro. Frente aos estigmas levantados por sujeitos como Telles de Menezes, que os julgava como homens que não sabiam bem como “fazer valer seus direitos”, cabe tentarmos compreender as ações, estratégias e projetos desses sujeitos, mesmo quando obscurecidos pelas políticas de Estado voltadas para privá-los de sua cidadania.

3.1

Expectativas em aberto

Em 7 de dezembro de 1899 Demetrio Ribeiro assumiu o Ministério da Agricultura e os trabalhadores da Estrada não tardaram em procurá-lo. Segundo nota da *Gazeta de Notícias* publicada em 16 de dezembro, uma delegação de empregados da Central do Brasil, contando com representantes de todas as sessões da Estrada, foi recebida pelo ministro “com toda a delicadeza e afabilidade”.²⁰⁴ Tais comissões indicavam que a mobilização e a greve dos operários das Oficinas não foram um fato isolado e que os trabalhadores pretendiam dar continuidade à mobilização forjada nas décadas anteriores pela garantia de direitos e melhoria nas condições de trabalho.

²⁰³ MELLO, Maria Tereza Chaves de. “A modernidade republicana”. *Tempo*, Niterói, v. 13, n. 26, p. 15-31, 2009.

²⁰⁴ *Gazeta da Tarde*, 16 de dezembro de 1889, p.1.

Por conta de divergências com o Governo Provisório, Demetrio Ribeiro deixou o cargo ao final do mês de janeiro e em seu lugar assumiu, no dia 31 de janeiro de 1890, o republicano e abolicionista Francisco Glicério. Não foi por acaso, nesse sentido, que três dias após essa mudança, “o pessoal da Estrada” tenha se reunido na Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil para tratar “dos interesses da classe”. Dessa reunião saiu uma comissão, composta por empregados das diversas sessões da Estrada, com a atribuição de encaminhar as demandas ao ministro e ao chefe do Governo Provisório. Segundo antecipado pelo jornal *Gazeta da Tarde*, eles tinham como objetivo “pedir para serem igualados aos demais empregados públicos”.²⁰⁵ Conforme acompanhamos no capítulo anterior, essa era uma demanda em torno da qual os trabalhadores da Estrada já haviam se articulado na década de 1880, com o objetivo de gozarem dos mesmos direitos garantidos ao funcionalismo público – com destaque para o direito à aposentadoria por invalidez e idade.

No dia 6 de fevereiro de 1890, a comissão se reuniu com Eugenio de Mello, diretor da Estrada, na sala da diretoria situada na estação Central, onde estiveram presentes “todos os chefes de serviço”. Falando em nome dos “companheiros”, o engenheiro Carlos Barrão apresentou a pretensão dos funcionários da Estrada de Ferro de serem reconhecidos como empregados públicos e se queixou da indiferença com que essa reivindicação foi tratada pelos “governos e administrações passadas”. Fazendo um contraponto com a administração da Estrada no período monárquico, o engenheiro sugeria que suas aspirações tinham por base o princípio da igualdade que os empregados pareciam associar à República. Como forma de representar esse anseio, uma petição foi entregue ao diretor por João Agostinho da Silva Rocha, o empregado mais antigo da Estrada. João Agostinho era agente da estação Central e declarou no momento da entrega que “a comissão não se dissolvia sem que lhes fosse comunicada uma resposta”. Segundo noticiado na *Gazeta de Notícias*, o diretor havia antecipado que considerava a reivindicação justa e, após se reunir com o ministro da

²⁰⁵ *Gazeta de Notícias*, 3 de fevereiro de 1890, p.1. *Gazeta de Notícias*, 4 de fevereiro de 1890, p.1. *Gazeta da Tarde*, 5 de fevereiro de 1890, p.1.

Agricultura, mandou comunicar aos empregados que o pedido “havia sido tomado em consideração e que podiam acreditar na satisfação de seus justos desejos.”²⁰⁶

Em 22 de fevereiro de 1890, uma notícia publicada na *Gazeta da Tarde* informava que Governo havia anunciado que atenderia à petição dos empregados da Central do Brasil. Por se colocar como aliada dos trabalhadores, a folha celebrou a notícia afirmando que, com a atitude, o Governo “demonstrou mais uma vez o espírito de justiça que preside seus atos”. Tudo parecia encaminhado até a emissão do dispositivo legal. De fato, o decreto 211, de 26 de fevereiro de 1890, determinava a garantia de direito à aposentadoria aos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil, mas o texto estendia o benefício apenas aos funcionários contratados por nomeação, excluindo os trabalhadores jornaleiros.²⁰⁷ Tal medida deixava clara a tendência da permanência dessa política de distinção de classes entre os empregados titulados e jornaleiros – que, para além da hierarquia de postos dentro da Estrada, também sustentava a desigualdade de direitos entre esses trabalhadores.

Cientes disso, os operários jornaleiros trataram de encaminhar suas demandas em outras frentes de articulação. Foi o que fizeram os operários das Oficinas do Engenho de Dentro. Ao verem frustrado o movimento organizado em dezembro de 1889, ainda no começo de janeiro, antes da troca de ministro, eles enviaram ao titular da pasta uma representação assinada por 612 trabalhadores que se posicionavam contra a manutenção de Carlos Niemeyer no cargo de chefe da Locomoção, naquilo que era uma das principais pautas desses operários na greve que acompanhamos no começo do capítulo. Dias depois, o ministro deliberou pela

²⁰⁶ “Estrada de Ferro Central”. *Gazeta de Notícias*, 7 de fevereiro de 1890, p.1 *Diário do Comércio*, 7 de fevereiro de 1890, p.2. *Diário de Notícias*, 7 de fevereiro de 1890, p.1. João Agostinho da Silva Rocha havia sido nomeado como agente da estação da Corte em 1886, tendo antes ocupado o cargo de agente da estação de Barra do Piraí. Em julho de 1891 teve seu nome dado a uma das locomotivas como sinal de reconhecimento, homenagem feita a mais três empregados. Em 1892, quando contava com cerca de 30 anos de serviço foi demitido sob suspeita de ter dado desfalque nas contas da Estrada, tendo sido processado criminalmente. “Um belo galardão”. *Jornal do Brasil*, 10 de julho de 1891, p.2. “Desfalque” *Gazeta de Notícias*, 5 de fevereiro de 1892, p. 1. *Jornal do Brasil*, 4 de fevereiro de 1892, p.1.

²⁰⁷ “Estrada de Ferro Central”. *Gazeta da Tarde*, 22 de fevereiro de 1890, p.1. BRASIL. Decreto nº 211, de 26 de fevereiro de 1890. Concede aos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil direito a aposentadoria. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, p. 230. Vol. 1 fasc. 2. MAROTTA, Marconni Cordeiro. *Previdência e Assistência no Brasil Imperial: as demandas por aposentadorias e pensões junto ao governo monárquico*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019, p. 168-292.

nomeação de Niemeyer como dirigente da comissão de compras de materiais ferroviários na Europa.²⁰⁸

Tal gesto, por parte do governo, contemplou a mudança da direção das oficinas a partir de uma petição enviada pelos operários, conforme sugerido por Quintino Bocaiuva ainda na primeira reunião. O governo parecia, assim, sinalizar que estava disposto a atender às demandas dos operários quando realizadas nos termos ditados pela autoridade estatal. Dava a ver, com esse ato, a intenção de reafirmar a prerrogativa ministerial sobre escolha da direção da Estrada e o controle hierárquico dessa direção sobre os subordinados. O uso de petições, no entanto, não era estranho à atuação dos operários e tampouco foi uma estratégia fortuita. Logo após a greve de dezembro de 1896, o chefe de polícia havia determinado que se mantivesse, no local onde servia de refeitório dessas Oficinas do Engenho de Dentro, um destacamento policial com trinta praças, de modo a garantir o funcionamento da repartição. Além disso, a direção da Estrada mandou demitir os operários que foram apontados pelo 3º delegado como as “cabeças do motim”. Dentre os operários presos sabemos que pelo menos dois foram demitidos e despejados das residências que ocupavam na vila dos operários, foi o caso de José Martins da Rocha e Luiz Fellipe de Mattos Cotegipe.²⁰⁹ Sob a justificativa da manutenção dos serviços, o Estado estabeleceu, desse modo, medidas repressivas e punitivas para dificultar a mobilização dos operários – que viram nas petições, já utilizadas em outras ocasiões, uma alternativa de diálogo institucional para o encaminhamento de suas demandas.

Frente ao tamanho do desafio que tinham à frente, a elaboração de petições não foi, no entanto, o único caminho pelo qual esses sujeitos tentaram disputar espaço para apresentar suas demandas naquele momento. Como forma de se reunir coletivamente e levando em conta as dinâmicas da repressão que tinham experimentado até então, um grupo de operários fundou um “clube” com o

²⁰⁸ “Inhaúma”. *Jornal do Comércio*, 3 de janeiro de 1890, p.3. “Inhaúma”. *O Paiz*, 4 de janeiro de 1890, p.2. “Dr. Niemeyer”. *Gazeta da Tarde*, 25 de janeiro de 1890, p.1. *Gazeta de Notícias*, 14 de dezembro de 1889, p.1.

²⁰⁹ “Atos Oficiais”. *Revista de Engenharia*, 28 de fevereiro de 1890, p.4. “Inhaúma”. *O Paiz*, 3 de março de 1890, p.2. *Diário de Notícias*, 9 de fevereiro de 1890, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *O Paiz*, 20 de março de 1890, p.3. Sobre o uso de petições por operários dos Arsenais ver: LACERDA, David P. “Por ‘um justo e forte motivo’: classes subalternas, petições e cidadania na Corte das últimas décadas do século XIX”. In: ARAUJO, Carlos Eduardo Moreira de *et al* (Org.). *Proletários escravos: universos e paisagens no Rio de Janeiro Oitocentista*. Rio de Janeiro: 7 Letras: FAPERJ, 2022. P.68-87.

objetivo de “tratar dos interesses da classe”. A associação, sediada no Engenho de Dentro, aparece batizada nas notícias de fevereiro de 1890 como “Club Republicano de Operários”. A diretoria ficou composta por operários da Estrada e moradores do bairro e de seus arredores, sendo eleito José Freire de Sant’Anna, carpinteiro nas Oficinas do Engenho de Dentro pelo menos desde de o ano 1882, como diretor; Luiz Felipe de Mattos Cotegipe, que como vimos havia sofrido represálias por ter sido apontado como um dos operários que organizaram a greve nas Oficinas, como procurador do clube; e Antonio José Teixeira Barroso e Presciliano Felix de Carvalho, ocuparam, respectivamente, os cargos de secretário e tesoureiro. Conforme já demonstrado por vários autores, o associativismo mobilizado por trabalhadores nacionais, entre os quais muitos eram homens e mulheres escravizadas e seus descendentes, se configurou como um importante vetor de participação política em busca de liberdade, do reconhecimento de direitos, de possibilidade de lazer e de melhores condições de vida, durante todo século XIX.²¹⁰ Utilizando um modelo de mobilização que era, para eles, uma referência de organização social, os trabalhadores da Estrada de Ferro buscavam abrir mais um canal de interlocução para encaminharem suas demandas à direção da Estrada e às autoridades estatais, sugerindo que elas se baseavam nos mesmos ideais republicanos que acompanharam a instauração do novo regime.

Como forma de dirimir qualquer suspeita de que a organização pudesse se colocar em afronta ao Governo ou à República, tais operários não se limitaram

²¹⁰ *O Paiz*, 8 de fevereiro de 1890, p.1. *Gazeta de Notícias*, 8 de fevereiro de 1890, p.1 “Club Republicano de Operários”. *O Paiz*, 28 de fevereiro de 1890, p.2. “Classe Operária”. *O Paiz*, 13 de março de 1890, p.1. *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1890, p.1 *Almanak do Jornal do Agricultor do ano de 1888*, p. 198. *Diário de Notícias*, 30 de novembro de 1. *O Paiz*, 6 de fevereiro de 1890, p.2. “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta da Tarde*, 11 de dezembro de 1889, p.1. “Classe Operária”. *O Paiz*, 18 de dezembro de 1890, p.3. *Arquivo Nacional*, GIF1 OI 4I 11. REIS, João José . “Identidade e diversidade étnicas nas irmandades negras do tempo da escravidão.” *Tempo*, Vol. 2, n. 3. p.7-33, 1997. MAC CORD, Marcelo; BATALHA, Claudio. (org.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil - séculos XIX e XX*. Campinas: UNICAMP, 2014. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “A dança da política: trabalhadores, associativismo recreativo e eleições no Rio de Janeiro da Primeira República”. *Revista Brasileira de História*, v. 37, n 74, 2017. P. 63-88. MAC CORD, M. (2012). “Trabalho, Política e Distinção Social em Três Organizações com Gente Preta e Parda: Recife, década de 1840”. *Revista Crítica Histórica*, v.3, n.6, p. 1-16, 2012. SILVA, Fernanda Oliveira da. *Os negros, a constituição de espaços para os seus e o entrelaçamento desses espaços: associações e identidades negras em Pelotas (1820-1943)*. Dissertação (Mestrado em História) – PUC-RS, Porto Alegre, 2011. SOUZA, Felipe Azevedo. “A blusa e a urna: metamorfoses do associativismo de trabalhadores em Pernambuco entre o Império e a República”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 12, p. 1–18, 2020. CHALHOUB, Sidney. “Paternalismo e escravidão em *Helena*”. In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 17-57.

a reafirmar seu ideal republicano no nome do novo grêmio. De modo mais direto, eles ainda convidaram Primo Teixeira, um reconhecido apoiador do republicanismo, que já havia servido como intermediário da reunião com Quintino Bocaiuva, para atuar junto a eles. Ao organizarem o clube sob a proteção de Primo Teixeira, os trabalhadores evidenciavam uma cuidadosa estratégia que misturava a organização horizontal propiciada pelo novo grêmio com uma gramática paternalista que, por décadas, havia garantido redes de proteção importantes para continuidade das atividades de clubes, irmandades e entidades de toda ordem.²¹¹ Não deixavam, no entanto, de afirmar seu protagonismo no movimento, ocupando diretamente os cargos de direção da entidade.

A atuação associativa por parte dos trabalhadores da Estrada no Engenho de Dentro não era uma novidade. Em coluna da *Gazeta Suburbana* em 1884, o jornalista já enaltecia o protagonismo dos operários da Estrada na fundação de associações que contribuíam para “o desenvolvimento desse lugar”, citando como exemplo desse sucesso a Sociedade Particular Musical Progresso do Engenho de Dentro. Fundada em 1875, a associação congregava atividades recreativas ligadas à música e ao teatro, voltada para participação de todos os moradores da região. Segundo a reportagem, os “prédios elegantes” da associação foram erguidos pelos próprios operários, que trabalharam em sua construção após o término do expediente e aos finais de semana. A associação oferecia, ainda, um curso noturno para filhos de associados e não associados, dando a ver como este tipo de grêmio podia se constituir em vetor para a organização de pautas importantes para a comunidade, como a educação.²¹² Outra organização bastante ativa era o clube *Pingas Carnavalescos*, uma associação recreativa fundada em 1886 com grande participação dos operários da Estrada. Ao constituir uma alternativa de lazer para

²¹¹ *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1890, p.1. “Estrada de ferro Central do Brasil”. *O Paiz*, 23 de fevereiro de 1890, p.3. CHALHOUN, S. (2003), pp. 17-57. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “No ritmo da cidadania”. In: *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Unicamp. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2020.

²¹² “Os Operários da E. de F. D. Pedro II”. *Gazeta Suburbana*, 14 de junho de 1884, p.1 e2. “O que é a verdade”. *Gazeta Suburbana*, 15 de dezembro de 1883, p.1. “Nos Subúrbios - A Sociedade Beneficente Mutual Progresso do Engenho de Dentro entrou no seu 40º aniversário”, *Jornal do Brasil*, 16 de junho de 1914, p. 13. “Suplemento Ilustrado”. *Gazeta de Notícias*, 5 de março de 1905, p.3. “O que é a verdade”. *Gazeta Suburbana*, 15 de dezembro de 1883, p.1. Ver também: MIYASAKA, Cristiane Regina. “Associativismo suburbano: o caso da Sociedade Progresso do Engenho de Dentro”. In: *Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016. P. 167-242.

todos os moradores da região, tal clube em pouco tempo passou a ser considerado uma das principais associações recreativas e carnavalescas dos subúrbios.²¹³ Um dos operários detidos como na ocasião da greve de dezembro 1899, Luiz França da Ressurreição Sobral, era que era vice-presidente da Sociedade de Dança Familiar Prazer da Conceição.²¹⁴ Ainda que essas associações tivessem um caráter eminentemente recreativo, elas não deixavam de se constituir como espaços de disputa para grandes questões, como o direito ao lazer e à educação.²¹⁵ Ao se organizarem em torno de clubes sociais formados horizontalmente para garantir seu lazer e sua possibilidade de luta por direitos, os trabalhadores da Estrada de Ferro davam mostras de que sabiam como atuar politicamente em prol de suas demandas.

Não foi um acaso, nesse sentido, que a Sociedade Particular Progresso do Engenho de Dentro tenha cedido sua sede para que o Club Operário Republicano realizasse uma conferência com a presença do tenente Augusto Vinhaes, para que ele apresentasse a condução das pautas da classe operária aos mais de “setecentos artistas” empregados nas Oficinas Estrada. José Augusto Vinhaes havia participado do movimento abolicionista e republicano estando à frente da tomada da Repartição dos Telégrafos na ocasião do golpe republicano, tendo sido, por isso, designado pelo marechal Deodoro para permanecer interinamente como chefe da repartição. Enquanto ocupava o cargo Vinhaes realizou mudanças na gestão do trabalho na repartição que incluíram a redução da jornada de trabalho, uma bandeira cara ao operariado. Ao deixar o posto ele foi criticado por seu sucessor, mas sustentou sua decisão defendendo que a medida não se constituía em “abuso”, mas era sim “humanitária, higiênica e altamente política na fase de transformação” que o país atravessava e que deveria ser estendida a todas as

²¹³ Para obter o ano fundação da sociedade me baseei nas notícias publicadas nos jornais sobre os bailes em comemoração do aniversário de fundação da sociedade, que eram realizados anualmente nos meses de outubro. Ver: “Diversões”. *O Paiz*, 14 out de 1894, p.4 (8º aniversário). “Vida Social”. *Cidade do Rio*, 10 out. de 1900, p.3 (14º aniversário). SERFATY, Elaina R. Cirilo. “De dentro da festa”. In: *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades no Engenho de Dentro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade, 2019. Pp. 89-117.

²¹⁴ *Gazeta de Notícias*, 5 de dezembro de 1894, p.2.

²¹⁵ A esse respeito ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “No ritmo da cidadania”. In: *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Unicamp. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2020. Ver, principalmente: p.227-280. COSTA, Mariana Barbosa Carvalho da. *Entre o lazer e a luta: o associativismo recreativo entre os trabalhadores fabris do Jardim Botânico (1895-1917)*. Dissertação (mestrado em História)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2014.

oficinas do Estado. Tal posicionamento de Vinhaes se converteu em grande capital político junto ao operariado do Estado.²¹⁶

A reunião ocorreu em 23 de fevereiro de 1890, sendo a mesa presidida pelo diretor do clube operário, José Freire de Sant'Anna - tendo à sua esquerda Primo Teixeira e à sua direita o conferencista convidado, que falou aos operários por cerca de uma hora e meia. Segundo noticiou o jornal *O Paiz*, Vinhaes teve a oportunidade de expor “em traços minuciosos” o seu programa para o partido, sua experiência e “a soma das aptidões adquiridas” na sua intervenção nos “negócios públicos”, sendo “muitíssimo aplaudido por diversas vezes”. A fala do político indicava a sua intenção de convencer os operários das Oficinas de que seu conhecimento sobre a situação dos operários do Estado o colocava como nome ideal para assumir a liderança do Centro do Partido Operário. Ao final da reunião, o diretor do clube operário, José Freire, convidou Vinhaes para ir a sua residência onde, junto a outros cidadãos presentes na conferência, trocaram “brindes animados e cordiais”.²¹⁷ A reunião dava a ver que havia por parte dos operários um movimento estratégico de buscar interlocução com lideranças potenciais para assumir cargos no legislativo.

Da parte de José Augusto Vinhaes, por sua vez, havia o intuito de se consolidar à frente do Centro do Partido Operário, com objetivo de congregar parte expressiva da classe. A maioria das lideranças nessa tarefa costumava evocar ideias socialistas em suas declarações públicas e na imprensa, através das quais procuravam defender projetos sobre os rumos que o partido deveria seguir. Naquele momento, diante dos que compartilhavam esse projeto, havia uma disputa significativa em torno do perfil ideal para assumir a direção do partido.²¹⁸ Nesse contexto, Vinhaes tinha na pessoa do tipógrafo negro Luiz França e Silva o maior opositor. Augusto Vinhaes alegava que, como intelectual, ele poderia oferecer uma contribuição diferenciada na “condução da luta operária”. Em uma

²¹⁶ “Classe Operária”. *O Paiz*, 15 de fevereiro de 1890, p.2. Sobre Vinhaes ver: PADUA, J. A. Valladares. *A Capital, a República e o Sonho: a experiência dos partidos operários de 1890. Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: IUPERJ, v.28, nº2, p. 163-192, 1985. SCHMIDT, Benito Bisso, “Os partidos socialistas na nascente República”. In: FERREIRA, Jorge e REIS, Daniel Aarão (org). *A formação das tradições, 1889-1945*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, (As esquerdas no Brasil, vol. 1), 2007.

²¹⁷ *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1890, p.2. *O Paiz*, 3 de março de 1890, p.2.

²¹⁸ PADUA, J. A. V. *Op. cit.* SCHMIDT, B. B. *Op. cit.*

publicação a esse respeito, ele citou o político e filósofo português, Teófilo Braga, afirmando que “os espíritos teóricos, que meditam” deveriam se unir aos “indivíduos práticos, que se despendem na atividade” - sintetizando o seu entendimento sobre o espaço que deveria ocupar. Suas alegações deixavam transparecer lugares sociais específicos para intelectuais e operários na organização operária partidária. Sob tal lógica, sujeitos como França e Silva não estariam preparados para participar ativamente de espaços políticos institucionais e exercerem eles mesmos o protagonismo do partido voltado para a defesa dos interesses da própria classe. Em contraposição, França e Silva defendia que a liderança do partido deveria ser assumida por um operário, e não por sujeito “estranho à classe”.²¹⁹ Tal posicionamento questionava, diretamente, o lugar social que sujeitos como Vinhaes tentavam definir de antemão para operários como França e Silva, a partir de uma lógica racista e classista.

Tal disputa resultou, em um primeiro momento, na realização de reuniões paralelas realizadas por grupos mais identificados a cada um dos dois nomes. Naquele contexto, o apoio do operariado do Estado a Vinhaes, como já mencionamos, se devia em grande parte à sua então recente atuação à frente da direção da Repartição dos Telégrafos, o que motivou alguns “operários dos telégrafos, arsenais de marinha e de guerra” a acompanharem-no ao Engenho de Dentro, na ocasião da conferência, como forma de afiançar seu nome junto aos operários da Estrada.²²⁰ A reunião de Vinhaes com os operários do Engenho de Dentro ocorreu dias antes da reunião marcada para eleger a direção do partido e tinha claro intento de conquistar adesão desse grupo.

No dia 9 de março de 1890, uma reunião ocorrida no salão do Clube Ginásio Português que, segundo as notícias, contou com a “representação de 1.300 operários”, elegeu Vinhaes como chefe do partido operário e como subchefe Bento José Ribeiro, que era mestre da oficina de limadores do Engenho de Dentro.²²¹ Após a eleição, os operários em reunião se dirigiram até o Palácio do

²¹⁹ “O Chefe”. *Diário do Comércio*, 14 de fevereiro de 1890, p. 2. “Partido Operário”. *O Paiz*, 18 de fevereiro de 1890, p.2. “Classe Operária”. *O Paiz*, 15 de fevereiro de 1890, p.1. Ver também: CHALHOUB, Sidney. “Ciência e ideologia em Memórias póstumas de Brás Cubas”. In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. – 94-130.

²²⁰ PADUA, J. A. V. (1985).

²²¹ “A Classe Operária”. *Diário do Comércio*, 7 de fevereiro de 1890, p.1. “Classe Operária”. *Diário do Comércio*, 9 de fevereiro de 1890, p.1. “Classe Operária”. *O Paiz*, 10 de março de 1890, p.1. *O Paiz*, 8 de janeiro de 1890, p.1. *Gazeta de Notícias*, 14 de janeiro de 1890, p.2. *O Paiz*, 21 de

Governo para saudar o marechal Deodoro, que recebeu uma comissão do partido, elogiou a iniciativa e agradeceu o apoio do partido “em prol das instituições democráticas”. A referência às instituições democráticas pelo chefe do Governo não era fortuita. Conforme demonstrado por Maria Tereza Chaves de Mello, nos três últimos anos que antecederam o golpe, a propaganda republicana havia mobilizado fortemente o sentimento democrático para sustentar a superioridade da forma republicana em detrimento da monarquia. Tal concepção democrática não excluía a existência de distinções sociais, mas sustentava as possibilidades republicanas de obter ascensão por meio de méritos e talentos próprios – o que supostamente se contrapunha ao modelo de ascensão aristocrática, cultivado pela monarquia, com a distribuição de títulos e benesses a membros da aristocracia e aliados do Governo²²². Os operários não participaram apenas como espectadores desse debate, eles engrossaram as fileiras de clubes republicanos e o coro das reuniões públicas em várias cidades do país.²²³ Ainda que nem todos esses trabalhadores pudessem participar do processo eleitoral, eles mostravam, através de suas articulações, que não estavam dispostos a abrir mão de atuar politicamente em defesa de suas pautas e da consolidação no partido operário. Nesse sentido, gestos de cortesia e reverência, como o ato de cumprimentar o Chefe do Governo após a reunião do partido e outras manifestações públicas dirigidas a figuras com relevância política que defendiam a causa desses trabalhadores, não eram incompatíveis com a organização de frentes de mobilização na luta pela ampliação de direitos.²²⁴

Se num primeiro momento a adesão ao nome de Vinhaes parecia ter recebido um apoio mais expressivo especificamente dos operários das Oficinas do Engenho de Dentro, o que pode ter sido um fator de peso para eleger Bento José

janeiro de 1890, p.1. “Telegraphos”. *Gazeta de Notícias*, 19 de janeiro de 1890, p.2. Ver também: PADUA, J. A. V. *Op. cit.* PANSARDI, Marcos Vinícius. “O movimento operário e a república”. *Estudos de Sociologia*, Araraquara, v. 3, n. 5, 2008. Pp. 87-99. MATTOS, Marcelo Badaró. “Formas de Organização”. In: *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008. P. 83-140.

²²²MELLO, Maria Tereza Chaves de. *A República Consentida: cultura democrática e científica do final do Império*. Rio de Janeiro: FGV; Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2007.

²²³ SOUZA, F. A. (2021). CASTELLUCCI, A. A. S. (2015). MAC CORD, Marcelo. “Imperial Sociedade dos Artistas Mecânicos e Liberais: mutualismo, cidadania e a reforma eleitoral de 1881 no Recife”. In: MAC CORD, Marcelo; BATALHA, Claudio H. de M. (org.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas: Unicamp; FAPESP, 2014.

²²⁴CHALHOUB, S. (2003), p. 17-57.

Ribeiro como subchefe do partido, não demorou, no entanto, para que outros operários da Estrada apresentassem suas representações de apoio ao político. Numa reunião do dia 23 de março, foram apresentadas duas listas de adesão, contendo assinaturas de 87 operários da Estrada. Nessa reunião também foi aprovado o programa do partido que previa, dentre outros itens, a abolição das empreitadas – uma bandeira levantada pelos operários das Oficinas da Estrada no Engenho de Dentro. As adesões de operários de diversas categorias se seguiram nas semanas seguintes, registrando a participação de trabalhadores têxteis, marceneiros, pedreiros, dentre outros, sendo continuamente publicadas nos jornais da capital como forma de atestar a força do partido. No final de março, os operários das Oficinas de São Diogo organizaram uma comissão que compareceu à residência de Vinhaes para “levar-lha a segurança e o testemunho do apreço em que o têm como chefe do partido operário”, ocasião em que puderam lhe oferecer “um bonito anel com brilhante”. Como agradecimento, o político ofereceu taças com champanhe a todos os operários presentes, momento em que puderam trocar muitas saudações.²²⁵ Àquela altura, Vinhaes já se apresentava como candidato a deputado e tais manifestações serviam para referendar publicamente o apoio ao político vislumbrando um potencial interlocutor junto ao Legislativo.

Em maio de 1890 foi aprovado um novo regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, mantendo o benefício da aposentadoria exclusiva para os empregados nomeados. Além disso, foi mantido o modelo gestão dos empregados jornaleiros, que dava aos chefes de sessão e das oficinas o poder de decidir sobre a contratação, aplicação de multas e punições e a avaliação de abano de faltas.²²⁶ Acentuava-se, com essa medida, o reconhecimento por parte do poder Executivo de direitos dos empregados nomeados, em detrimento dos empregados jornaleiros. Naquele momento, os atos normativos estavam todos a cargo do Governo Provisório, que estabelecia as normas através de decretos, como foi feito em relação às normas para concessão de aposentadoria aos empregados nomeados. Sabia-se, no entanto, que essa postura era transitória, pois havia uma comissão formada para elaborar um projeto constitucional que passaria pelo crivo de uma

²²⁵ *O Paiz*, 31 de março de 1890, p.3. *O Paiz* 13 de junho de 1890, p.1. *O Paiz*, 15 de junho de 1890, p.1. “Classe Operária”. *O Paiz*, 11 de março de 1890, p.1. “Centro do Partido Operário”. *O Paiz*, 24 de março de 1890, p.1.

²²⁶ BRASIL. Decreto nº 406 de 17 de maio de 1890. Dá novo regulamento á Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção de Leis do Brasil – 1890*, p. 968, V.. 1, fasc. 5.

assembleia constituinte eleita.²²⁷ Os debates constituintes se apresentavam, assim, como uma possibilidade de os operários jornaleiros da Estrada terem seus direitos contemplados em caráter de igualdade com os empregados nomeados. Para Vinhaes, o apoio poderia garantir a sua eleição e, conseqüentemente, a legitimidade do seu mandato. Para os operários, por outro lado, esse tipo de aliança representava parte do esforço de participação na política estatal e a possibilidade de verem suas pautas encaminhadas junto ao Poder Legislativo.

Em setembro de 1890, Vinhaes foi eleito deputado constituinte pelo Distrito Federal com 5.401 votos, contando com grande apoio de operários da Central do Brasil – expresso nas listas de eleitores pela adesão de figuras de operários como Paulo Augusto Xavier, Frederico Martins, Luiz Cotegipe, José Freire, todos associados ao Clube Operário do Engenho de Dentro.²²⁸ Como forma de cumprir a sua promessa junto ao operariado do Estado, Vinhaes se articulou junto a outros deputados para encaminhar uma emenda ao artigo 79 que tratava da equiparação dos funcionários públicos. Àquela altura, as duas casas legislativas, Senado e Câmara dos Deputados, tinham se fundido para a instauração da Assembleia Nacional Constituinte da República do Brasil. A emenda foi assinada pelos deputados Alcino Guanabara, Aníbal Falcão, Antão de Faria, Barboza Lima e Demétrio Ribeiro – importantes integrantes de partidos republicanos dos seus estados. Na sétima sessão constitucional, ocorrida em 13 de dezembro de 1890, Demétrio Ribeiro também encaminhou uma representação em nome do Centro Positivista do Brasil na qual, dentre as alterações, também propunha uma emenda para artigo 79. O texto proposto pela entidade contemplava a abolição de “distinções entre os empregados públicos de quadro jornaleiros”, estendendo, assim, “ao proletário a serviço da União ou dos estados as vantagens que gozarem os demais funcionários”. Uma terceira emenda na mesma direção foi apresentada pelo deputado Nelson Vasconcellos. Houve ainda uma quarta emenda apresentada pelos deputados Alexandre Stocker e Álvaro Botelho que propuseram acrescentar um artigo determinando que “os operários empregados nos serviços da União gozarão de todas as vantagens conferidas aos demais empregados

²²⁷ BRASIL. Decreto nº 29 de 3 de dezembro de 1889. Nomeia uma comissão para elaborar um projeto de Constituição dos Estados Unidos do Brasil. *Coleção de Leis do Império do Brasil*– 1889, p. 107, vol. 1.

²²⁸ “Eleitores”. *Diário de Notícias*, 1 de setembro de 1890, p.3. “Eleitores”. *Diário de Notícias*, 31 de agosto de 1890, p.3. “Eleitores”. *Diário de Notícias*, 29 de agosto de 1890, p.2.

públicos”.²²⁹ A apresentação dessas emendas indicava que essa pauta do operariado a serviço do Estado havia sido capaz de alcançar um apoio considerável.

Em 13 de fevereiro de 1891, durante a sessão de número 54, já próximo ao encerramento das sessões constituintes, Barbosa Lima reivindicou que as emendas propostas pelos deputados Stocker e Vinhaes, das quais ele havia sido signatário, fossem encaminhadas para debate e posterior votação. Para isso, apresentou requerimento solicitando do Governo informação sobre o “número de operários empregados nas repartições e oficinas mantidas pela República” e quais eram as distinções “criadas pelos regulamentos entre esses operários e os chamados operários do quadro”. Em defesa dos operários, o deputado Barbosa Lima argumentou não ser possível “admitir, conseqüentemente, exceções tão odiosas como aquelas que estão consignadas nos atuais regulamentos entre empregados do quadro e jornaleiros”. Destacou que, por conta dessa diferença, “o proletário, o cidadão que contribui dia a dia com a melhor parte do seu esforço nas oficinas da República, se acontece adoecer, se por um destes acidentes domésticos é forçado a não comparecer à oficina, perde todos os seus vencimentos”, o que não acontecia com os empregados do quadro. Conclamou, por isso, os demais deputados a votarem a favor da medida e que “acabassem com todas estas distinções”.²³⁰ A emenda foi posta em votação, mas acabou rejeitada pela maioria. Os congressistas que apoiaram a medida, no entanto, fizeram questão de insistir no tema em um abaixo assinado que foi publicado no jornal *O Paiz*, no qual declaravam seu voto a favor da abolição da distinção entre funcionários titulados e jornaleiros. Além de Barbosa Lima, que encabeçou a lista, assinaram outros quarenta congressistas.²³¹

²²⁹ *Jornal do Comércio*, 20 de outubro de 1890, p.1. BATALHA, Claudio Henrique de Moraes (coord). *Dicionário do Movimento Operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 170. BRASIL. Decreto nº 914-A, de 23 de outubro de 1890. Publica a Constituição dos Estados Unidos do Brasil, submetida pelo Governo Provisório ao Congresso Constituinte. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, p. 3010, Vol.10. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-DISC-3-56-917. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-RGPB-ANS-63-1005. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-633. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-DISC-2-42-785.

²³⁰ *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-RGPB-ANS-65-1056. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-RGPB-COD-67-1130

²³¹ *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-DISC-2-54-899. “Congresso Nacional”. *O Paiz*, 14 de fevereiro de 1891, p.2.

O caminho de atuação política que os trabalhadores da Estrada forjaram na disputa por seus direitos continuaria após a instauração da República e se configurava, deste modo, através de diferentes estratégias. Ainda que eles não tenham obtido êxito na abolição da distinção entre empregados titulados e jornaleiros, eles conseguiram com sua luta afirmar a dignidade e importância de sua causa, que passava a receber novos apoios. De forma autônoma e negando a ideia de incapacidade política muitas vezes sobre eles projetada, os trabalhadores da Estrada de Ferro conseguiam com isso consolidar um campo aberto de disputas em prol da realização desses projetos, a despeito de todas as tentativas de cerceamento a sua participação política.

3.2

Convergências grevistas

Àquela altura, a luta dos trabalhadores da Estrada de Ferro por seus direitos estava apenas se iniciando. Na madrugada do dia 22 de fevereiro de 1891, diante do descontentamento pelo não acolhimento de suas petições pela direção da Estrada, os “empregados subalternos”, que eram trabalhadores contratados por jornada, comunicaram a paralisação de suas atividades. A greve foi iniciada pelos guarda-freios, “que reclamaram aumento de salário”. Além de não serem atendidos, eles alegaram que havia boatos de que o diretor interino da Estrada, Cesar Augusto de Souza, tinha planos de “diminuir-lhes o já pouco e insuficiente vencimento” naquela época de “grande carestia”. Os guarda-freios eram responsáveis pelo cuidado com os freios da composição, apertando ou afrouxando o freio mecânico de cada vagão sob as ordens do apito do maquinista. Mesmo após a introdução dos freios de ar comprimido, tecnologia criada em 1868, com instalação gradual pela Estrada de Ferro D. Pedro II a partir da década de 1880, a função dos guarda-freios ainda era fundamental, de tal forma que a paralisação das atividades desses trabalhadores tornava praticamente inviável a operação do serviço de transporte ferroviário. Apesar de estarem em posição hierárquica inferior, o movimento conseguiu adesão imediata dos chefes de manobra e seus ajudantes, dos feitores e guarda-chaves, trabalhadores que também atuavam no serviço de operação da linha férrea. De acordo com o Relatório da Estrada no ano 1891, havia 275 guarda-freios empregados na sessão de Tráfego. Os chefes de

manobra e seus ajudantes somavam 13 trabalhadores e os guarda-chaves e cancelas aparecem agrupados totalizando 337 trabalhadores. Além desses, também aderiram à paralisação no primeiro dia os trabalhadores da estação Marítima da Gamboa, cujo pedido para aumento do valor pago pelas jornadas havia recebido negativa meses antes. O contingente de operários nessa estação de cargas era de 255 operários. A adesão desses trabalhadores foi suficiente para que “em pouco tempo” fosse interrompido “todo o movimento” da Estrada naquele dia.²³² A greve servia, assim, para que os trabalhadores da Estrada pudessem denunciar abusos e arbitrariedades com as quais todos se identificavam e cujas reclamações indicavam que haviam se intensificado desde a instauração do novo regime.

Diante da ampla adesão ao movimento, no período da tarde, o ministro da Agricultura, Barão de Lucena, foi até a estação Central na tentativa de promover um acordo. Naquele momento “o pessoal em greve” era superior a dois mil trabalhadores, conforme reportado pelo jornal *O Paiz*. Lucena havia acabado de assumir o Ministério, após o pedido de demissão de Francisco Glicério. Segundo o *Diário de Notícias*, eram quatro e meia da tarde quando o ministro se dispôs “a ouvir os grevistas”, após a tentativa fracassada de restabelecimento do tráfego por parte da direção da Estrada. Falando pelos funcionários da Estrada, o empregado Francisco Paes Leme expôs “as causas que forçaram o abandono do trabalho”, que, além das demandas sobre os salários, incluíam a demissão do atual diretor, sendo durante sua apresentação “interrompido pelos aplausos dos companheiros”. Lucena, por sua vez, insistia que os trabalhadores enviassem uma petição com suas reivindicações e insatisfações. Além disso, ameaçou contratar “gente da Europa” para que se restabelecesse o serviço, pois não aceitaria “intimações”. Sugerindo que os trabalhadores estavam ali como “vítimas de especuladores”, ele mostrava desconfiar da capacidade dos trabalhadores de

²³² “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. “A Greve”. *Diário de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. “E.F. Central do Brasil”. *Diário de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.3. EFDPII. *Regulamento dos guarda-freios*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1877. “Os freios nos trens”. *Revista de Engenharia*, 15 agosto, 1880, p. 1-2. *Revista de Engenharia*, 5 julho de 1880, p.120. “O Ministério”. *Diário de Notícias*, 23 de janeiro de 1891, p.1. Sobre o número de trabalhadores em cada função ver: EFCB. “Anexos”. *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1891. Apresentado ao cidadão tenente-coronel Innocência Serzedello Corrêa, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo tenente coronel de engenheiros Antonio Geraldo de Souza Aguiar, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: 1892.

promoverem o movimento de forma autônoma e os aconselhava a retomar o trabalho. Em resposta, o empregado Paes Leme, em nome dos trabalhadores, disse que não era uma “greve e sim um protesto de seus companheiros” causado não somente pela “questão de vencimentos”, mas também para reivindicar a “demissão do diretor interino por conta dos rigores de sua crueldade”²³³. Mostrava com isso que, longe de qualquer manipulação, o movimento se articulava a partir da própria experiência dos trabalhadores da Estrada de Ferro.

Ainda que se tratasse de uma ação improvável e complexa, a ameaça do ministro sobre a possibilidade de substituir a mão de obra local pelo trabalho de imigrantes nos sugere que ele falava para uma maioria de trabalhadores nacionais. Além disso, sua fala revela uma concepção, compartilhada por seus pares no governo, de que os trabalhadores nacionais eram menos propícios ao trabalho e incapazes de pensar eles mesmos sobre suas estratégias de mobilização e intervenção política. Não foi, por acaso, que a bravata tenha servido de motivo para atribuir ao Barão de Lucena parte da responsabilidade pelo prosseguimento da greve nos dias subsequentes. Em uma coluna publicada na *Revista Ilustrada* uma articulista que assinava sob o pseudônimo de Thomé, fazendo um balanço de suas impressões sobre a greve, afirmou que Lucena se mostrou “sem aptidões para coisa alguma”, chegando a torna-se “ridículo declarando que não atenderia as reclamações e mandaria buscar operários na Europa”.²³⁴

Frente à repercussão da greve, as demandas dos trabalhadores acabaram por gerar alguma identificação com parte considerável da população da cidade que, mesmo se vendo prejudicada pela interrupção do serviço de transportes, compartilhava de sentimentos semelhantes quanto ao valor dos salários e carestia ou ao abuso de chefes imediatos e patrões. Tal debate se articulava a pautas comuns compartilhadas por outros operários e operárias da cidade, cujos salários sofriam com uma depreciação de 40%, segundo noticiado pelas folhas da capital.²³⁵ Um jornalista do *Diário de Notícias* que acompanhava o movimento

²³³ “A greve”. *Diário de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1

²³⁴ *Revista Ilustrada*, março de 1891, p. 5. “Chronica da Semana”. *Gazeta de Notícias*, 1 de março de 1891, p.1.

²³⁵ Sobre a carestia: “Cousas do dia”. *Gazeta de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. *Revista Ilustrada*, março de 1891, p.8. “Greve”. *Diário de Notícias*, 19 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve dos trabalhadores da estiva”. *Diário de Notícias*, 21 de fevereiro de 1891, p.1. “Pequenos Echos”. *Diário de Notícias*, 26 de janeiro de 1892, p.1. Sobre custo de vida, ver também: DAMAZIO,

afirmou que a estação Central e seu entorno, na Praça da República, havia permanecido “apinhado de pessoas” que esperavam a normalização do serviço de transporte de passageiros. O repórter afirmou que, apesar dos transtornos as pessoas expressavam que “a atitude dos grevistas não era contrária ao seu modo de ver”. O jornalista do *O Paiz*, reportando os acontecimentos, afirmou que a “situação das classes pobres” era “muito melindrosa”, não sendo possível, portanto “desconhecer a justiça dos que reclamam aumento de salário”. Expressavam, com isso, a validade da demanda dos operários por melhores ordenados.²³⁶

Num momento em que a imprensa comercial se propunha a atingir um público mais amplo, as notícias das greves ocorridas entre o final de 1889 e finais de 1891 tanto incorporavam críticas ao movimento, como também emitiam considerações favoráveis às demandas dos trabalhadores²³⁷. No entanto, a multiplicidade de sentidos expressas nas notas sobre as motivações dos operários em greve, não impedia que houvesse nos jornais uma reprovação unânime sobre a greve, descrita nas grandes folhas da cidade como uma atitude exagerada que causava prejuízos a todos. Tão grave era considerado o risco de disseminação daquele tipo de protesto, que um articulista chegava a apontar naquele momento a “concorrência com a febre amarela e varíola, como um mal epidêmico”.²³⁸ Era nessa conjuntura que ganhava forma um debate a respeito da legitimidade das greves como meio de disputa por direitos. Em matéria publicada no primeiro dia da paralisação, um repórter do jornal *Diário de Notícias* afirmou que “antigamente não sabíamos o que era greve e nunca tivemos perturbações da ordem por suspensão de trabalho”, mas que nos últimos meses havia ocorrido “um sem número de greves, algumas das quais bem graves”. Para os contemporâneos era clara a referência às greves ocorridas nos últimos dois meses, entre elas as dos cocheiros e carroceiros e a dos trabalhadores da estiva, que, assim como a greve dos trabalhadores da Estrada, haviam impactado fortemente as atividades

Sylvia. *Retrato Social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1996. Pp. 43-66.

²³⁶ “A Greve”. *Diário de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 23 de fevereiro de 1891, p.1.

²³⁷ Sobre as alterações na imprensa carioca no final do XIX ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História*, Franca, v. 35, e.99, 2016.

²³⁸ “Cousas do dia”. *Gazeta de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1.

comerciais.²³⁹ No jornal *Novidades*, o título atribuído à coluna dedicada a reportar os acontecimentos da greve foi “A primeira grande greve no Brasil”, o que mostrava o caráter excepcional daquela mobilização operária. Ainda que movimentos de paralisação dos trabalhadores tenham ocorrido em diversos outros momentos, notícias como estas tentavam marcar um contraponto entre os tempos do governo imperial e a instauração do governo republicano, pressionando principalmente as autoridades políticas que estavam no controle do governo para que controlassem os trabalhadores.²⁴⁰

Reportando os acontecimentos do segundo dia da greve, o jornalista do *O Paiz* informou que a diretoria da Estrada havia passado a noite em reunião com os auxiliares, “conferenciando sobre o modo de formar trens” que pudessem sair em direção a Minas Gerais e São Paulo. O Governo e a direção da Estrada concentraram seus esforços na tentativa de substituir os grevistas por trabalhadores externos à empresa que pudessem executar suas funções. Para isso, o Governo disponibilizou duzentos soldados e cinquenta engenheiros do Batalhão de Engenheiros, além de maquinistas e foguistas da Armada, que poderiam trabalhar junto aos maquinistas da Estrada que não aderiram à greve. A estratégia, no entanto, não surtiu efeito, pois os maquinistas da Estrada se recusaram a partir com os trens com “pessoal inábil e cuja estranheza ao ofício punha em grave perigo a passageiros e empregados”.

Como resultado, o serviço de transporte funcionou de forma irregular durante todo o dia. As informações publicadas na imprensa para informar a população sobre o funcionamento do serviço davam conta de que os trens vindos do interior paravam na estação do Engenho Novo, onde os passageiros estavam usando o serviço de bondes da companhia Vila Isabel até a região central. Os moradores dos subúrbios utilizavam o mesmo serviço de bondes, de carroças ou ainda caminhavam a pé. Diante dessa demanda, apesar da companhia de bondes ter aumentado o número de viagens, o serviço se mostrou insuficiente e as folhas descreveram que foi possível presenciar muitos operários da cidade “trepados nos

²³⁹ A Greve”. *Diário de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1.

²⁴⁰ “Greve dos trabalhadores da estiva”. *Diário de Notícias*, 21 de fevereiro de 1891, p.1. “A Greve”. *Gazeta de Notícias*, 3 de novembro de fevereiro de 1890, p.1. “A primeira grande greve no Brasil”. *Novidades*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. *Revista Ilustrada*, março de 1891, p. 5. Sobre a greve dos cocheiros e carroceiros ver também: TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro. Arquivo Geral da Cidade, 2013.

tetos dos carros” na volta para casa. De fato, a amplitude de transporte dos bondes não se equiparava nem ao alcance e nem à capacidade do transporte ferroviário de passageiros, cujo número de horários vinha aumentando nas últimas décadas e àquela altura somavam 34 trens diários.²⁴¹ Mais uma vez, a ideia do ministro de substituir facilmente a mão de obra dos trabalhadores, como forma de fragilizar o movimento grevista, se viu fracassada frente ao domínio dos saberes da execução daquele serviço por parte dos funcionários da empresa.

Como consequência, o movimento continuava a ganhar força. Naquele dia houve a adesão dos carvoeiros das oficinas de São Diogo, num total de dezessete trabalhadores, que forneciam combustível para as máquinas. Na cidade do Rio, além de São Diogo, o outro ponto de fornecimento era em Belém (atual município de Japeri). Além desses, os trabalhadores da limpeza dos carros, que somavam um contingente de 31 operários, também aderiram à greve, desfalcando ainda mais o serviço do tráfego.²⁴² Segundo o parecer do *Diário de Notícias*, “a cada hora que se passa assinala mais um terreno ganho pelos grevistas”. Cientes da estratégia da direção da Estrada de minar o movimento através do restabelecimento do serviço do transporte, ainda pela manhã, os guarda-freios se colocaram à frente de um trem dos subúrbios programado para partir da estação Central sob as ordens do engenheiro chefe do Movimento, Ozório Nogueira. Em postura de protesto semelhante, “grevistas” atiraram pedras em um trem que passava pelo Engenho de Dentro. Houve ainda relatos de que operários cortaram os tubos de borracha dos freios automáticos Westinghouse o que, na falta de guarda-freios habilitados para o trabalho, dificultaria ainda mais a tentativa da direção da Estrada de substituir esses operários.²⁴³

²⁴¹ “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “A Greve”. *Diário de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. EFCB. *Relatório ano de 1891. Apresentado ao cidadão Tenente-coronel Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras públicas pelo Tenente-coronel de engenheiros Antônio Geraldo de Souza Aguiar, diretor da mesma Estrada*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892, p.12.

²⁴² “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. Sobre o número de trabalhadores em cada função ver: EFCB. “Anexos”. *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1891*. *Op. cit.*

²⁴³ “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. Os freios Westinghouse acionavam automaticamente em todos os vagões da composição, tecnologia criada em 1872. Na Estrada de Ferro D. Pedro II as primeiras demonstrações ocorreram em 1880 e sua instalação nas ferrovias

Além de fazer frente a essas tentativas de minar a greve, os esforços dos trabalhadores se voltaram para a busca de diálogo com outros representantes do Estado. No primeiro dia de greve eles já tinham buscado interlocução com deputados como Vinhaes e Lopes Trovão, como forma de reafirmar que o movimento estava em acordo com os termos permitidos pelo Código Civil e evitar represálias das forças de segurança – que tinham sido acionadas ainda na madrugada do dia 23 de fevereiro e estavam “devidamente municadas” atuando na segurança da estação Central até São Diogo. Na manhã daquele dia 24 de fevereiro, novamente “alguns operários da Central” abordaram os deputados e senadores a caminho do Congresso, para apresentaram-lhes “suas queixas” referentes aos abusos cometidos pelo diretor da Estrada, e pediram aos congressistas que “intercedessem em favor da causa deles, que é justa”. Como resultado, logo após a abertura da sessão o deputado Augusto Vinhaes pediu a palavra e saiu em defesa dos trabalhadores da Central do Brasil. Vinhaes argumentou que as classes proletárias “que tanto exultaram com o advento da república”, na esperança de que “sob o novo regime melhorassem a sua sorte”, viram sua condição piorar nos meses que se passaram, e as greves eram fruto desse desalento. A fala de Vinhaes não foi motivo de maior interlocução com outros congressistas (principalmente porque para a reunião daquele dia estava programada a aprovação do texto final da Constituição que acabou assumindo a centralidade da sessão), mas ainda assim ela aponta para a articulação política do movimento, que se fazia ouvir no plenário do Congresso.²⁴⁴

Na parte da tarde, empenhados em estabelecer canais de interlocução com o Governo e avançar nas negociações, os líderes do movimento formaram uma comissão composta por cinquenta operários para se dirigir à residência do marechal Deodoro, que aceitou ouvir quatro representantes. Falaram em nome da comissão os operários Alfredo de Freitas Gonçalves, Manuel Eustachio Pires, Arthur Coelho Sobrinho e Augusto Teixeira, que pediram a demissão do diretor interino da Estrada, Cesar de Souza. Deodoro reiterou a posição do ministro da

brasileiras se deu forma gradativa durante as décadas seguintes. “Os freios nos trens”. *Revista de Engenharia*, 15 agosto, 1880, p. 1-2.

²⁴⁴ “A Greve”. *Diário de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “A Greve”. *Diário de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. *Arquivo da Câmara dos Deputados*. BR DFCD AC1891-RGPB-ANS-65-1061.

Agricultura e orientou os operários a fazerem uma representação oficial, através de um memorial contendo suas queixas e reivindicações. Como resposta, os operários alegaram que os que subscrevessem o documento ficariam expostos a uma “suspeitada vingança” por parte da direção da Estrada²⁴⁵. Evidenciavam com isso para o chefe de executivo federal o caráter arbitrário das ações dos chefes de sessão e da direção da Estrada, a quem estavam expostos diariamente. Da parte do Governo Provisório o resultado da reunião demonstrava, à primeira vista, pouca disposição para negociar. Em sentido contrário, os operários da Estrada de Ferro mostravam dar um sentido institucional à sua luta, forjada por dentro dos ideais republicanos que diziam compartilhar.

Diante do impasse, os representantes retornaram à estação Central onde junto aos operários resolveram por não redigir o memorial, pois “a situação reclamava providências imediatas”. Ao final do dia, buscaram mais uma vez pressionar os representantes do Legislativo, principalmente aqueles que declaravam apoio às pautas do operariado do Estado. O primeiro a ser abordado “pela Rua do Ouvidor” foi Lopes Trovão, a quem os operários pediram que “intercedesse em favor da causa deles”, que era “justa” e que aceitou comparecer ao Centro do Partido Operário para deliberar sobre o assunto junto a outros congressistas. Na reunião no Centro do Partido estiveram presentes, além de Vinhaes e de Lopes Trovão, os deputados Barboza Lima, Almeida Pernambuco e Nilo Peçanha. Nesse momento não havia um quadro partidário consolidado e sob a insígnia do republicanismo estavam dispostas tendências ideológicas heterogêneas. No caso dos congressistas que compareceram à reunião com os operários é possível ressaltar que, além de um viés positivista, tinham assinado o manifesto em protesto pela rejeição do projeto de alteração do texto constitucional que propôs o fim da distinção entre funcionários titulados e jornaleiros nas empresas do Estado²⁴⁶. Indica-se, com isso, que os operários sabiam explorar o

²⁴⁵ “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1.

²⁴⁶ *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-899. “Congresso Nacional”. *O Paiz*, 14 de fevereiro de 1891, p.2. Ver também: BATALHA, Cláudio H. M. Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. Neves (org.). *O tempo do liberalismo oligárquico*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 153-182. (O Brasil Republicano, v. 1). BATALHA, Cláudio Henrique. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”. In: MORAES, João Quartim de (org.). *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Unicamp, 2007. V. 2, p. 9-41.

apoio junto a setores do Legislativo mais dispostos a defenderem as pautas do operariado. Os deputados se comprometeram a formar uma comissão para a qual convidariam ainda outros deputados e senadores com objetivo de solicitar ao Governo as “providências que fizessem cessar a parede”. Ficou acertada, ainda, uma reunião na noite do dia seguinte para comunicar o resultado do encontro.²⁴⁷ As idas e vindas dos operários nesse segundo dia de greve indicavam que eles se mostravam atentos às possibilidades de atuarem por dentro das regras da organização estatal, buscando estabelecer canais de interlocução com autoridades políticas que poderiam apoiar as suas pautas e garantir legitimidade ao movimento grevista.

No dia 25 de fevereiro de 1891, data da eleição presidencial, os principais jornais da capital estampavam na primeira capa a notícia da promulgação da 1ª Constituição Republicana, ocorrida no dia anterior, mas o protagonismo da eleição concorreu com notícias sobre a continuidade da greve dos empregados da Central do Brasil – que, pelo terceiro dia seguido, tomavam conta das primeiras páginas das mesmas folhas. Naquele dia, o recrudescimento das ações da força policial contra a atuação dos grevistas ocupou o centro do debate. Era esperado, ainda, que os deputados e senadores comprometidos em tentar negociar com o Governo conseguissem viabilizar um acordo para que os operários retomassem o trabalho “com garantias”.²⁴⁸

Além do aumento da presença da força policial em todo o perímetro da Estrada na cidade do Rio de Janeiro, repercutiu a notícia de que no dia anterior um “praça” havia atirado contra o operário português Martinho José de Moraes na altura da estação de Cascadura. Os jornais apresentaram versões e avaliações diferentes sobre o fato. Enquanto o jornal *O Paiz* reportou o incidente denunciando que “o corpo de um infeliz” que protestava “na defesa de seus

²⁴⁷ “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve dos trabalhadores da Estiva”. *Diário de Notícias*, 21 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1.

²⁴⁸ “A Greve”. *Diário de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “O dia solene”. *Diário de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “24 de fevereiro”, *Gazeta de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “Congresso Nacional”. *O Paiz*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. Com exceção do *Jornal do Comércio*, cuja notícia da greve saiu na segunda página. “Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 25 de fevereiro de 1891, p.2.

direitos caiu varado por uma bala que transpassou seu coração”, a *Gazeta de Notícias* informava que “os operários resistiram à força” e entraram em conflito com as tropas. O *Jornal do Comércio*, por sua vez, explicitava o sentido daquela suposta contradição em duas notas diversas sobre o ocorrido – sendo que a primeira reiterava a opinião de que os operários provocaram o confronto, enquanto a segunda a desmentia através da confirmação de que o foi o agente que havia atirado no operário à queima-roupa. Diante da comoção pela morte do operário, o Ministro da Justiça e outras autoridades logo se apressaram em determinar que fosse instaurado o inquérito para investigar a ação do agente de segurança que havia efetuado o disparo. Ainda no final do primeiro dia de greve foi deliberado, em reunião onde estiveram presentes o Ministro da Agricultura, o diretor da Estrada, o chefe de polícia, que seria empregada “toda a energia contra quem tentar embaraçar a marcha dos trens”. Para isso seriam estabelecidas patrulhas em toda a linha, “desde a estação Central até Cascadura”.²⁴⁹ Em que pese a responsabilidade individual do agente, a deliberação dada pelas autoridades estatais contribuiu para o desfecho da conflagração que resultou na morte do operário Martinho Moraes. Nesse sentido, mais do que preservar o patrimônio da Estrada ou garantir a ordem pública, o uso da força de segurança foi usado pelo Governo como um instrumento para forçar o fim da greve.

Àquela altura, as autoridades públicas republicanas já tinham os instrumentos jurídicos necessários para amparar tal postura arbitrária, pois o recém-promulgado Código Penal efetivamente criminalizava a “cessação ou suspensão de trabalho por meio de ameaças violentas”.²⁵⁰ Nesse sentido, as ações das forças de segurança estatal poderiam ensejar fatos geradores da criminalização do movimento. Em um primeiro momento, os delegados de Polícia foram os primeiros a tentar intermediar as negociações para que a greve não avançasse. Ainda na madrugada, quando os operários anunciaram que fariam greve, o delegado Monteiro Manso tentou “convencer com bons termos ao pessoal em

²⁴⁹ “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 25 de fevereiro de 1891, p.1 “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 25 de fevereiro de 1891, p.2. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1891, p.1. MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo desembargador Antonio Luiz Affonso de Carvalho, Ministro de Estado dos Negócios da Justiça em junho de 1891*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, pp.6-7.

²⁵⁰ TERRA, Paulo Cruz. (2013). Pp. 119-178.

greve para que voltasse ao trabalho”. Sem conseguir um acordo, ele respondeu aos operários que julgava serem as suas “reclamações e queixas” justas, comprometendo-se a encaminhá-las ao Ministro da Agricultura e prometendo “que se esse não as atendesse, recorreria ao generalíssimo”.²⁵¹ Ainda que, ao se colocar como mediador durante a greve, Monteiro Manso pudesse ter ambições políticas maiores, era comum, nesse período, que o chefe de polícia atuasse como o principal mediador entre patrões e empregados durante as greves.²⁵² Esse tipo de procedimento costumava se intensificar quando as greves atingiam proporções maiores ou paralisaram serviços essenciais. Nesse caso, no entanto, o Governo optou pela repressão ao movimento como primeira alternativa.

Em uma carta escrita na manhã daquele dia, Maria Amélia Jacobina, professora da escola dos filhos dos operários das Oficinas do Engenho de Dentro, dava notícias a seu irmão, Antônio de Araújo Ferreira Jacobina, sobre os desdobramentos da greve naquela localidade. Ainda sem ter lido as notícias do dia e sem saber ao certo se a greve havia terminado, ela testemunhava que no dia anterior havia escutado “algum balanço dos operários às 9 horas da manhã”, quando ela já estava trabalhando na escola. A movimentação, no entanto, “não foi adiante” porque, segundo ela soube, o “Doutor Neri”, que era chefe das Oficinas, “garantiu o aumento de salário”. A estação se mantinha por isso “em paz”, completou a professora, relatando que “as praças” estavam não só na estação, como também nas ruas, “armados e prontos para dar fogo” em quem arrancasse os trilhos da ferrovia. Na avaliação de Maria Amélia, além da promessa de aumento de salário, o temor de represálias “foi a razão” pela qual os operários das Oficinas não foram “adiante com a imposição que queriam fazer”. Os operários das oficinas do Engenho de Dentro tinham decidido aderir à greve mesmo sob ameaça de ter 20% do valor de seus ordenados cortados, no entanto, segundo o *Jornal do Comércio* apenas setenta trabalhadores “havia recusado ao trabalho”, tendo comparecido um total de cerca de 650 operários naquele dia.²⁵³ As palavras de

²⁵¹ “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. BRASIL. Decreto nº 847 de 11 de outubro de 1890. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, p. 2664. Vol. Fasc.X.

²⁵² *Idem*.

²⁵³ “Cartas de Maria Amélia Jacobina”. *Fundação Casa de Rui Barbosa*. CFBO SFJ DMAJ 5. –A respeito da paralisação dos operários das Oficinas do Engenho de Dentro, o jornal *Diário de Notícias* foi à única folha a relatar que houve um número expressivo de operários que aderiram à greve. No entanto pela própria construção da frase é possível prever que houve um erro de impressão no número, que passou da casa das dezenas para a casa das centenas – pois a folha

Maria Amélia nos dão a ver que havia clima de incerteza e temor em um dos maiores núcleos de trabalho da Estrada no Rio ante a deliberação sobre o uso da força determinado pelo Governo.

De fato, o endurecimento da postura das forças de segurança pública e o temor por represálias impactaram na adesão de parte dos trabalhadores da Estrada ao movimento, mas não foram suficientes para aplacar a greve. Ainda que as grandes folhas apontassem para os prejuízos da greve, vários articulistas e parte da população mostraram apoio ao movimento, principalmente no que dizia respeito à questão dos salários e das denúncias dos abusos da direção da Estrada.²⁵⁴ Os próprios operários também fizeram uso da imprensa, publicando anúncios pagos nos jornais nos quais apresentavam publicamente suas queixas. Ainda no dia 23 de fevereiro, uma nota assinada por dezessete “empregados, manobreiros e auxiliares da Cabine A e B” denunciava que o diretor havia aumentado as horas de trabalho nessas funções e, com isso, aumentado o risco de desastre pela sobrecarga de trabalho. Através dessa denúncia, diziam esperar que “o público imparcial e justo” os julgasse pela greve, já que a “paciência esgotou-se (...) ao lermos uma circular expedida pelo diretor interino aumentando ainda mais as horas de trabalho”. No dia 25 de fevereiro, no *Diário de Notícias*, uma nota sem assinatura fazia constar uma reclamação que denunciava a retirada de uma série de “direitos” legados pelos diretores da Estrada Pereira Passos, Ewbank da Câmara e o ex-Ministro da Agricultura, Francisco Glicério, e que foram suspensos pelo atual diretor, Cesar de Souza. Ao tratar desse tipo de problema, frequentes nas trocas de gestão, os operários mostravam a insegurança a qual estavam expostos e demonstram que, aquilo que para os gestores eram apenas concessões de administrações passadas, era visto por eles como direitos pactuados, que não poderiam ser revogados.²⁵⁵

afirma que “apenas 409 cumpriram o combinado”, mas 400 operários seriam mais da metade dos operários das oficinas. Somado a carta de Maria Amélia Jacobina e ao que publicou o *Jornal do Comércio*, é provável que tenha havido erro por parte do *Diário de Notícias*. Ver, além da carta citada acima: “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 25 de fevereiro de 1891, p.2. “A Greve”. *Diário de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1.

²⁵⁴ “Cousas do dia”. *Gazeta de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. Greve na Estrada de Ferro. *O Paiz*, 23 de fevereiro de 1891, p.1. “Cousas do dia”. *Gazeta de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “A Greve e o Povo”. *O Paiz*, 25 de fevereiro de 1891, p.1. “O Paiz suspeito?”. *O Paiz*, 20 de março de 1891, p.1.

²⁵⁵ “Estrada de Ferro Central”. *Gazeta de Notícias*, 23 de fevereiro de 1891, p.3. “E.F. Central do Brasil”. *Diário de Notícias*, 25 de fevereiro de 1891, p.3.

A estação Central da Estrada esteve fechada durante todo aquele dia, mas os trabalhadores permaneceram mobilizados nos arredores. Na parte da noite, conforme deliberado no dia anterior, os operários se encaminharam para a reunião no Centro do Partido Operário, onde também compareceram os deputados que intermediavam a negociação e aguardavam uma resposta do Governo. Nilo Peçanha, um dos primeiros a chegar, fez um discurso declarando “que a greve dos operários da Estrada de Ferro Central era justíssima” e merecia todo auxílio “para que fossem reivindicados os seus direitos”. Diante da tenacidade dos operários e da legitimidade que o movimento alcançou, o marechal Deodoro reuniu o ministério e ficou decidido “aposentar o diretor da Estrada”, Eugênio Pereira da Cunha, que estava afastado por motivos de saúde e, em seguida, remover o diretor interino Cesar Augusto de Souza, que o substituíra. Em seguida, João da Cunha Beltrão, o engenheiro do Prolongamento, foi nomeado como o novo diretor interino. Ficou determinado, ainda, que o “novo diretor” deveria ouvir “as reclamações dos empregados”, para que o Governo fizesse as deliberações que fossem justas. No final da noite a decisão foi comunicada aos trabalhadores, que aguardavam por Lopes Trovão no Centro do Partido Operário. Os operários receberam a notícia com “manifestações de entusiasmo” e declararam terminada a greve.²⁵⁶

No mês seguinte, março de 1891, foi nomeado o novo diretor da Estrada. O escolhido para o cargo foi engenheiro Chrockatt de Sá, que logo recebeu apoio do tipógrafo e líder do Partido Operário, França e Silva. Em coluna publicada na *Gazeta de Notícias*, França e Silva afirmou que o engenheiro havia dado “provas irrefutáveis de justiça para com os operários” em sua administração da Estrada Sul de Pernambuco. Por conta disso, esperava que ele também agisse com justiça diante dos operários da Estrada, evitando aplicar punições “por simples informações de mestres e superiores” sem antes ouvir as “vítimas”. Fazia assim um contraponto direto com a atuação do diretor interino Cesar de Souza, que lhe parecia o principal causador da greve. Por fim, ele reproduz uma publicação da *Gazeta dos Operários*, de Pernambuco, que dava conta de que alguns membros da Liga Operária daquela cidade haviam se despedido do engenheiro em sinal de

²⁵⁶ “Greve”. *Diário de Notícias*, 26 de fevereiro de 1891, p.1. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 25 de fevereiro de 1891, p.2.

apreço – dentre eles o operário mecânico Benigno de Figueiredo, síndico da Liga Operária; seu vice, Firmino Paiva; o carpinteiro David Gentil, integrante da Liga Operária e do Montepio Bom Sucesso; e outros que atuavam junto a essas importantes associações operárias. Em estudo sobre a Liga Operária, Felipe Souza demonstrou que a instituição, fundada em 1884 por uma maioria de operários do Estado do Arsenal da Marinha, foi um importante espaço de atuação da causa abolicionista e contava como grande número de operários negros. Após a Proclamação da República esse espaço de articulação política congregou trabalhadores de outras categorias, disputando em várias frentes pautas por mais justiça social e melhores condições de trabalho, numa clara continuidade da luta da abolicionista.²⁵⁷ A manifestação publicada por França e Silva em um dos jornais de maior circulação da capital demonstrava que, mesmo após alcançarem a vitória com a greve, continuava a se afirmar um esforço contínuo de articulação do movimento operário em várias frentes, que passava por alianças verticais e horizontais com o objetivo de angariar apoios que pudessem resultar na melhoria de vida da classe operária.

Chrockatt de Sá efetuou aumento dos vencimentos de “todo o pessoal jornaleiro” em março de 1891, como havia acordado ao final da greve, marcando assim a conquista de outra importante reivindicação dos operários.²⁵⁸ Organizado por trabalhadores jornaleiros, cargo subalternizado da hierarquia da Estrada, o movimento se mostrou tenaz ao longo dos dias com a decisão dos operários de se manterem “firmes na resolução de não trabalhar” enquanto não houvesse disposição do Governo de negociar e demitir o diretor interino da Estrada que havia revogado direitos, realizado perseguições e ameaçado diminuir ordenados dos jornaleiros. Apesar das tentativas de sujeitos como o Ministro Barão de Lucena de tentar desacreditar a greve, sugerindo que havia alguma liderança contrária ao Governo articulando o movimento, os operários demonstraram com seus movimentos que eles sabiam como mobilizar uma greve. Explicitaram isso através do caráter pragmático de suas ações, que incluíram tanto uma postura de enfrentamento, quando necessário, quanto um esforço de buscar empreender

²⁵⁷ “Partido Operário”. *Gazeta de Notícias*, 7 de março de 1891, p.2. “Centro Coletivo Liga Operária Pernambucana”. *Jornal do Recife*, 26 de julho de 1890, p.2. Ver também: SOUZA, F. A. (2020). MAC CORD, Marcelo. “Direitos trabalhistas em construção: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891”. *Tempo*. V. 22, n.39, p.175–95, jan. 2016.

²⁵⁸ *O Paiz*, 7 de março de 1891, p.1

canais de negociação com diversos representantes dos poderes Executivo e Legislativo. Diante da insegurança institucional a que estavam expostos, os operários da Estrada conseguiram, assim, demonstrar que estavam dispostos e organizados para lutar por seus direitos de cidadãos republicanos, levantando-se contra as arbitrariedades de gestores que abusassem do poder a eles conferido.

3.3

A hidra da desordem e o controle pela espada

Quando no final de novembro de 1891, houve resistência civil e militar à tomada de medidas autoritárias por parte do presidente Deodoro, como o fechamento do Congresso, também houve paralisação do serviço de transporte da Central do Brasil, contribuindo ainda mais para o clima de instabilidade. No dia 23 de novembro de 1891 os principais jornais da capital publicaram matérias sobre as causas de uma paralisação parcial ocorrida nos serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil no dia anterior.²⁵⁹ As folhas foram consonantes em declarar que a causa da paralisação dos serviços, nesse caso, foi resultado de sabotagem nos trilhos, nos cabos do telégrafo e em algumas locomotivas e vagões durante a madrugada. Segundo o *Jornal do Comércio* eram cerca de cinquenta homens os que tomaram de assalto a estação de São de Diogo. Em seguida, esses sujeitos se dirigiram à estação Central “armados de revólveres e facas” e obrigaram os empregados da cabina de sinalização a abandoná-la e cortaram os tubos de borracha dos freios das locomotivas.²⁶⁰ Segundo apuração do jornal *Diário do Comércio*, os atos em questão teriam sido obra de “um grupo de indivíduos” os quais não foi possível identificar se eram trabalhadores da Estrada. Tais informações condiziam com o fato de que o serviço de trens dos subúrbios foi restabelecido em duas horas e às nove da manhã já operavam normalmente e ao final do dia também foram restabelecidas as viagens para São Paulo e Minas

²⁵⁹ “E. de F. Central do Brasil”. *Diário do Comércio*, 23 de novembro de 1891, p.1. “Gazetilha. Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 23 de novembro de 1891, p.1. “Uma greve”. *O Paiz*, 23 de novembro de 1891, p.1. “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta da Notícias*, 23 de novembro de 1891, p.1. “Notícias Diversas. Greve na estrada de ferro”. *Jornal do Brasil*, 23 de novembro de 1891, p.1.

²⁶⁰ “Gazetilha. Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 23 de novembro de 1891, p.1. “Uma greve”. *O Paiz*, 23 de novembro de 1891, p.1.

Gerais, cuja demora se deveu à impossibilidade de comunicação telegráfica e não por falta de empregados.²⁶¹

O jornal *O Paiz* registrou que “o pessoal da Estrada, salvo raríssimas exceções, apresentou-se para o trabalho” naquele dia. Ainda assim, no contexto em que se produzia um discurso de que os trabalhadores da Central do Brasil eram caracterizados como propensos a aderirem a movimentos grevistas e manejados por forças políticas, o chefe de polícia afixou um aviso na estação Central do qual constava a diretriz de que seriam “considerados *grevistas*” e envolvidos nos atentados de sabotagem “todos os empregados” que deixassem de “comparecer a hora de serviço”.²⁶² Como consequência dessa diretiva, foram presos “diversos guarda-freios” e outros “indivíduos” encontrados por policiais “comentando o fato em termos alarmantes”, evidenciando o clima de suspeição que pairava sobre esses sujeitos.²⁶³ Além desses, o fato de se encontrassem nessa data em uma taverna a Rua General Pedra, localizada próxima à estação Central, “alguns guarda-freios, um empregado de almoxarifado, um maquinista”, foi motivo para que a polícia os conduzisse, junto com o taverneiro, para averiguações.²⁶⁴ Tal clima de suspeição que justificava prisões, sansões e demissões, ficou registrado anos depois em uma composição do músico e compositor negro Eduardo da Neves, trabalhador na Central do Brasil durante o período da greve de fevereiro de 1891. Anos mais tarde, suas memórias serviram de base para uma canção, inspirada em um “guarda-freio destemido” que teria sido “demitido” em meio à “grande ‘greve’”. A música seguia explicando que tal fato se deu por causa de “um tal chefe” que o trazia “sempre na pista” e que, por não gostar de sua “ginga”, o teria apontado “como grevista”.²⁶⁵ Tenha ou não sido efetivamente o sujeito deste episódio, Eduardo das Neves reproduzia na canção um tipo de ocorrência frequente naquele contexto. Já em setembro de 1891, um operário da

²⁶¹ “Uma greve”. *O Paiz*, 23 de novembro de 1891, p.1. “E. de F. Central do Brasil”. *Diário do Comércio*, 23 de novembro de 1891, p.1. A única foi folha que veiculou informação de que os eventos de sabotagem tinham relação com uma greve de guarda-freios foi a *Gazeta de Notícias* sem, no entanto, anunciar qualquer comunicado dos trabalhadores nesse sentido ou a fonte da informação. “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta de Notícias*, 23 de novembro de 1891, p.1.

²⁶² “E. de F. Central do Brasil”. *Diário do Comércio*, 23 de novembro de 1891, p.1.

²⁶³ “Greve na Estrada de Ferro”. *Gazeta de Notícias*, 23 de novembro de 1891, p.1

²⁶⁴ “Uma greve”. *O Paiz*, 23 de novembro de 1891, p.1.

²⁶⁵ TINHORÃO, José Ramos. *Os sons que vêm da rua*. 3ª edição. São Paulo: Editora 34, 2013, p.182-185. Ver também: ABREU, Martha. (2010). “O “crioulo Dudu”: participação política e identidade negra nas histórias de um músico cantor (1890-1920)”. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 11, n.20, p. 92-113, 2010.

Alfândega do Rio de Janeiro publicava na *Gazeta de Notícias*, sob a alcunha de “um degolado”, uma nota na qual denunciava que a “administração das capatazias” exercia vinganças sobre o “pessoal brasileiro” - os quais, segundo o reclamante, eram odiados pelo administrador. Denunciava ainda que “a capa de greve” era apenas uma desculpa para exercer esse tipo de perseguição - muitos deles, como Eduardo das Neves, homens negros sobre os quais recaíam, além dos preconceitos de classe, as desconfianças e exclusões fruto do racismo científico.²⁶⁶

No dia seguinte à paralisação parcial dos serviços, os holofotes estiveram direcionados para a Armada que havia voltado seus canhões de navios de guerra para o Rio de Janeiro, pressionando o presidente para que renunciasse²⁶⁷. Logo após a investidura de Floriano Peixoto ao cargo de presidente da República, naquele dia 24 de novembro, o deputado Vinhaes procurou o novo governante para solicitar a soltura dos operários da Estrada presos. Concedida a ordem, o deputado foi até a Praça da República, onde conferenciou com os empregados da Estrada que o aguardavam e expôs que estava escondido desde o fechamento do Congresso, mas que havia atuado “para deitar por terra” o governo de Deodoro. Em seguida, se dirigiu à repartição de polícia “acompanhado de extraordinário número de operários e de pessoas do povo” para executar a ordem de soltura dos quinze trabalhadores que estavam presos.²⁶⁸ Diferente da greve de fevereiro daquele ano em que acompanhamos um protagonismo dos operários em relação às pautas e às ações, nesse caso, o deputado Vinhaes se colocou, mais diretamente, como figura articuladora do movimento que envolveu a paralisação dos serviços da Estrada. Segundo reportagem do jornal *O Paiz* do dia 27 de novembro, “a greve” fazia parte do “plano de revolução legalista e não tinha outro fim senão afastar a atenção do governo”. Os atos de sabotagem teriam começado sob a liderança do deputado Vinhaes nas proximidades de Barra do Piraí, onde ele havia dirigido o arrancamento dos trilhos que se desdobraram nas ações ocorridas nas estações de São Diogo e Central.²⁶⁹ Além de Vinhaes, também foram apontados

²⁶⁶ “Uma greve”. *O Paiz*, 23 de novembro de 1891, p.1. ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

²⁶⁷ “Os acontecimentos”. *Jornal do Brasil*, 24 de novembro de 1891, p.1. “A Renúncia”. *Diário de Notícias*, 24 de novembro de 1891, p.1.

²⁶⁸ “O dia de ontem”. *O Paiz*, 24 de novembro de 1891, p.1. *O Tempo*, 25 de novembro de 1891, p.2.

²⁶⁹ *O Paiz*, 27 de novembro de 1891, p.1.

como idealizadores da ação os deputados Anibal Falcão, um dos fundadores do Partido Republicano de Pernambuco, e o deputado mineiro Gonçalves Ramos, que havia aderido ao Partido Republicano do seu estado após a proclamação – todos contrários ao governo de Deodoro.²⁷⁰

Esse tipo de manifestação serviu para reforçar o postulado de que integrantes de grupos políticos com viés partidário eram os mentores das greves operárias ocorridas desde a proclamação na cidade do Rio de Janeiro, com destaque para a figura do deputado Vinhaes.²⁷¹ Ainda que, conforme analisado no decorrer desse capítulo, esse tipo de especulação tivesse, por parte dos contemporâneos, o objetivo deslegitimar as ações dos operários, como foi o caso das greves de dezembro de 1889 e fevereiro de 1891, esse tipo de pressuposto acabou reforçado por parte da historiografia do período. Ao avaliar o impacto que as greves operárias ocorridas no período imediato à proclamação da república tiveram nos processos de desestabilização do Governo, autores como José Murilo de Carvalho acabaram por realçar o peso de lideranças políticas, como era o caso de Vinhaes, em detrimento da atuação dos operários. Nesse sentido, até mesmo os movimentos de uma mesma categoria, como os trabalhadores da Central do Brasil, foram analisados de forma monolítica. Como resultado, Carvalho sustentou que tais mobilizações sempre contaram com a participação ativa de militares ou “chefetes políticos” que arquitetavam tanto os movimentos quanto pautas das mobilizações. Nesse sentido, apesar de terem, em alguns casos, agravado as instabilidades políticas, a participação dos trabalhadores e da população urbana pobre acabou se restringindo a uma atuação mais próxima “de súdito de que de cidadão, de quem se coloca como objeto da ação do Estado e não de quem se julga no direito de a influenciar”.²⁷² Sob tal perspectiva, os

²⁷⁰ *Jornal do Brasil*, 6 de janeiro de 1891, p.1. Sobre o deputado Anibal Falcão ver: BRAGA, Flávia Bruna Ribeiro da Silva. *Martins Júnior (1860-1904): ciência como fê, república como razão – a trajetória de um radical*. 2022. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2022. Sobre Gonçalves Ramos: Médico mineiro havia aderido ao movimento republicano após a proclamação. Sobre: Joaquim Gonçalves RAMOS ver: ABREU, Alzira Alves de (coord.). *Dicionário histórico-biográfico da Primeira república 1889-1930*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2015. E-book. “Partido Republicano”. *Diário de Notícias*, 16 de abril de 1889, p.3. “Telegramas”. *Gazeta de Notícias*, 25 de abril de 1889, p.2.

²⁷¹ “Rapidamente”. *Diário de Notícias*, 3 de setembro de 1891, p.1. Tal juízo também marcou as avaliações sobre o movimento operário em outras capitais, como foi o caso de Recife, analisado por Marcelo Mac Cord em MAC CORD, M. (2016)

²⁷² CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o*

trabalhadores não teriam sido capazes de constituir uma agenda propositiva em prol de sua cidadania e seus direitos naquele momento.

O que estava em disputa, no entanto, era o estabelecimento, por parte do Governo, de limites para cercear ao máximo a cidadania dos trabalhadores. Nesse episódio, ocorrido logo após Floriano assumir o governo, em dezembro de 1891, um momento de lazer de um grupo de guarda-freios serviria de justificativa para intensificar, ainda mais, as medidas controle sobre os trabalhadores da Estrada. Na manhã do dia 29 de dezembro de 1891, os principais jornais da capital publicaram as apurações dos repórteres que estiveram na estação Riachuelo para conferir as notícias que chegaram às folhas “de boca em boca” sobre os “graves conflitos” que tinham se passado naquela região dos subúrbios. Segundo as publicações, no começo da noite do dia 28 de dezembro, um grupo de guarda-freios havia se rebelado contra a prisão de “três companheiros” efetuada por um inspetor de quartirão. Após o inspetor conduzir os três guarda-freios presos para a delegacia que ficava no Engenho Novo, houve notícias de que outros funcionários da Estrada atacaram esse destacamento policial, onde estavam de serviço quatro praças e um cabo. Avisado, o 1º delegado reuniu grande força policial para coibir e prender os trabalhadores da Estrada – que, a essa altura, já estavam de volta à estação do Riachuelo. A notícia de que o destacamento da polícia havia sido encaminhado para a estação Riachuelo provocou uma nova reação dos guarda-freios. Tomando de assalto a estação, eles receberam os policiais “a tiros de revólver”, segundo a notícia publicada pela *Gazeta de Notícias*. Ao final do conflito a estação Riachuelo “ficou muito estragada com o assalto”. Houve ainda o registro de que de três praças tinham se ferido, sendo um “por bala de revólver” e “alguns indivíduos” foram presos sob suspeita de terem se envolvido no conflito. Durante os distúrbios os trens dos subúrbios não pararam naquela estação, mas não houve interrupção da linha. Às dez horas da noite, parte da força policial se retirou enquanto outra parte permaneceu de guarda estação.²⁷³

O conflito teria ainda dois desdobramentos que resultaram em confrontos com a polícia. O primeiro ocorreu na manhã do dia 30 de dezembro, quando

imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. CARVALHO, José Murilo de. “Os três povos da República”. *Revista USP*, São Paulo, 2003, n.59, p.96-115.

²⁷³ “Conflito”. *Gazeta de Notícias*, 29 de dezembro de 1891, p.1. “Graves conflitos”. *Diário de Notícias*, 29 de dezembro de 1891, p.1. “Conflito na Estrada de Ferro”. *Gazeta de Notícias*, 31 de dezembro de 1891, p.1.

sujeitos identificados como sendo “guarda-freios e outros empregados subalternos da Estrada de Ferro Central” teriam lançado “pedras e garrafas e disparado alguns tiros” contra “duas praças” da polícia que estavam na estação Central. Diante da chegada do reforço policial houve tiroteio, mas foi “a ordem restabelecida” e ficaram de prontidão, na estação, alguns “marinheiros nacionais” e “soldados do exército”.²⁷⁴ Não demorou para que um novo embate voltasse a acontecer ainda naquele dia. Por volta das nove horas da noite, “um enorme grupo de guarda-freios e outros empregados da Estrada” invadiu a estação, dando gritos de “morra a polícia” e “disparando tiros”. Rapidamente o grupo tomou conta do edifício da estação Central, de onde “começaram a arremessar garrafas, pedras, ferros e outros projéteis para a rua” em direção aos “seis praças de cavalaria, única força que ali permanecera depois dos conflitos da manhã”, conforme reportou o jornalista do *Jornal do Comércio*.

Diante de um caso de conflito ocorrido entre dois guarda-freios e um guarda de quarteirão, transcorrido em momento de lazer noturno desses trabalhadores, foi desencadeada uma enorme turbulência que deixou uma série de feridos e causou a morte de uma guarda da Estrada. Ao final do último dia, também foi grande o número de trabalhadores detidos. No livro de entrada da Casa de Detenção constam cerca de 60 trabalhadores presos nessa data sob alegação de “ter tomado parte em conflito da Estrada de Ferro” e cerca de outros 57 presos sob a acusação de “turbulento”. A grande maioria era de trabalhadores jornaleiros que ocupavam diversas funções da Estrada e alguns trabalhadores titulados que atuavam no serviço dos trens, como chefes de trem e maquinistas. Além desses, foram encaminhados para a detenção uma série de trabalhadores de outras categorias como estivadores, copeiros, cozinheiros, cocheiros, carteiros, entre outros. Segundo os jornais, muitos alegaram que estavam “no lugar do conflito por curiosidade”. As prisões continuaram a ocorrer durante a madrugada, quando a polícia passou pelos botequins da região para prender possíveis “desordeiros” que por lá estivessem “refugiados”. No processo de identificação dos presos feito da Casa de Detenção, além da notação do motivo da prisão e da

²⁷⁴ “Conflito na Estrada de Ferro”. *Gazeta de Notícias*, 31 de dezembro de 1891, p.1. “Conflito na Estrada de Ferro Central”. *Jornal do Comércio*, 31 de dezembro de 1891, p.2. *Arquivo Geral do Estado do Rio de Janeiro*. Casa de Detenção do Distrito Federal, MD –HN-010.

profissão, havia também informação sobre a raça, idade, local de moradia, cuja diversidade é o traço mais marcante.²⁷⁵

A escalada do conflito de fato parecia imprevisível, se comparada a outras ocasiões em que ocorreram confrontos semelhantes entre policiais e operários da Estrada. Na noite de 27 setembro de 1885, na estação de Sapopemba, atual estação de Nova Iguaçu, um feitor da “turma do lastro”, que estava desarmado, havia se revoltado contra a ordem de prisão recebida de praças da polícia. Outros operários foram avisados da prisão e correram até a estação para soltar o feitor que estava para ser levado para a delegacia mais próxima – o que desencadeou um conflito entre os praças, que insistiam na prisão, e cerca de cinquenta operários, que queriam a libertação do feitor. O chefe da estação de Sapopemba tentou resolver a situação, que acabou se dissipando porque os praças cederam à exigência e soltaram o feitor. A mesma tentativa foi feita pelo chefe da estação de Riachuelo, onde os guarda-freios foram presos em dezembro de 1891, mas ele não obteve sucesso. A jurisdição da polícia nas estações da Estrada de Ferro Central do Brasil era limitada pela necessidade de anuência do chefe da estação o que, eventualmente, também era causa de disputas.²⁷⁶ Nesse sentido, se a confusão inicialmente estivesse relacionada a uma possível rixa entre guardas da polícia e operários da Estrada, a proporção que o evento tomou se deveu muito mais à postura do governo de demonstrar a força de seu controle sob os trabalhadores da Central.

A resposta enérgica a um conflito aparentemente banal serviu em parte para que Floriano pudesse dar uma resposta à série de críticas publicadas nos jornais da capital a respeito das greves desencadeadas com força após a proclamação do regime. Nas palavras de um jornalista do *Diário de Notícias*, ao governo não deveria passar despercebida a “ocasião oportuna” para de uma vez por todas resolver a “contínua crise de conflitos e greves, abrindo rigoroso inquérito e punindo severamente os culpados”, e desta forma deter a “hidra da

²⁷⁵ *Arquivo Geral do Estado do Rio de Janeiro*. Casa de Detenção do Distrito Federal, MD –HN-010. “Conflito na Estrada de Ferro Central”. *Jornal do Comércio*, 31 de dezembro de 1891, p.2. “Grandes desordens”. *Jornal do Brasil*, 31 de dezembro de 1891, p.1.

²⁷⁶ “Desordem em Sapobemba”. *Diário de Notícias*, 29 de setembro de 1885, p.1. Outros episódios de conflito entre a polícia e trabalhadores da Estrada: “Ao ilustre cidadão Augusto Vinhaes”. *O Tempo*, 28 de junho de 1891, p.3. Sobre as disputas de jurisdição ver: BRETAS, Marcos, *A guerra das ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gramma, 2018, pp.79-80.

desordem e da anarquia que era a Estrada de Ferro Central do Brasil²⁷⁷. Além da repressão policial, Floriano trocou a direção da companhia novamente, substituindo o engenheiro Crockat Sá, um civil, pelo bacharel em ciências físicas e matemáticas, o militar Tenente Coronel Antônio Geraldo de Souza, que estava no comando do corpo de bombeiros. A medida contrariava, uma tradição dos ocupantes desse cargo, habitualmente civis e, em sua maioria, de reconhecida experiência no serviço de construção ou tráfego de vias férreas²⁷⁸. Dava a ver, com esse ato, a intenção de reforçar o controle hierárquico da direção sobre os subordinados tendo, como símbolo, a hierarquia militar.

A medida, de imediato, gerou uma série de críticas do corpo de engenheiros civis, principalmente daqueles vinculados ao Clube de Engenharia. A despeito das correlações de forças entre os membros do clube, nesse caso, o que estava em disputa era a retirada das mãos do corpo de engenheiros civis a direção da maior empresa ferroviária do país. A instituição, que começou a funcionar em janeiro de 1881 no Rio de Janeiro, logo se converteu em um locus de formulação de políticas e projetos de poder que em muito extrapolavam a questão da análise dos saberes técnicos. Tal projeto estava estreitamente ligado à influência que os associados do clube consolidaram, rapidamente, em torno das empresas e das obras públicas.²⁷⁹ Em sessão da Câmara dos Deputados no ano de 1895, o deputado Paula Ramos afirmou, durante um debate sobre aumento do salário do diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, que esse cargo, devido à

²⁷⁷ “Graves Conflitos”. *Diário de Notícias*, 29 de dezembro de 1891, p.1.

²⁷⁸ “Conflito na Estrada de Ferro”. *Gazeta de Notícias*, 1 de janeiro de 1892, p.1. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 2 e 3 de janeiro de 1892, p.1. *Gazeta de Notícias*, 5 de janeiro de 1892, p.1. *Gazeta de Notícias*, 10 de janeiro de 1892, p.1. A tradição de engenheiros no cargo de diretor inclusive estava expressa no decreto de nº 234 promulgado em 28 de fevereiro de 1891 e depois confirmado no regulamento de 17 de maio de 1890, no art.4 – do Capítulo VIII que trata do pessoal: “O cargo de diretor só será confiado a Engenheiro nacional praticamente habilitado no serviço de construção ou tráfego de vias férreas e que notoriamente se recomende pela sua experiência e capacidade profissional.” Decreto nº 406, de 17 de Maio de 1890. *Op. cit.*

²⁷⁹ Souza Aguiar era formado em Ciências Físicas e Matemática pela Escola Militar do Rio de Janeiro. Ver: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, p.363-364. *Gazeta de Notícias*, 3 de março de 1892, p.3. Sobre o Clube de Engenharia ver: REIS, Fernanda Barbosa dos. *Os engenheiros tomam partido: trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874-1910)*. 2017. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017. MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. “Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista”. *Topoi. Rio de Janeiro*, vol. 16, n. 30, p.203-233, 2015. “Explosão na Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 17 de março de 1892, p.1. “Grande Desastre”. *Diário de Notícias*, 17 de março de 1892, p.1. “Explosão”. *Gazeta de Notícias*, 17 de março de 1892, p.1.

importância da empresa, era considerado “como a senatoria da engenharia brasileira”.²⁸⁰ A crítica a respeito da nomeação de um militar apareceu mobilizada em coluna publicada em 6 abril de 1892 no jornal *Gazeta da Tarde*. A matéria, não assinada, tecia críticas à nomeação de militares para os cargos de direção da Estrada, declarando o autor que temia não tardasse para que se substituíssem “os guarda-freios e foguistas por praças, os maquinista e chefes de trem por alferes, os agentes de estação por tenentes, os chefes de serviço por capitães e o diretor por maiores ou tenentes coronéis” – afirmando que “a estação Central” se converteria, assim, “num prolongamento do quartel”.²⁸¹ Apesar de todas as categorias de trabalhadores serem citadas, a medida havia afetado, diretamente, a hegemonia dos engenheiros vinculados ao Clube de Engenharia, não por acaso, a solução proposta era, justamente priorizar a escolha dos “melhores engenheiros” nacionais, que teriam a força e capacidade para agir em todos os momentos.

Em relação à condução da gestão dos operários havia a sinalização de um projeto para cercear e controlar ainda mais suas possibilidades de atuação política. Foi com base nesse entendimento que eles procuraram atuar de forma a dar continuidade às pautas que contemplavam os seus interesses. Nesse sentido, como havia ocorrido em outros momentos, eles viram na mudança de direção da Estrada de Ferro uma oportunidade para representarem suas demandas por dentro da hierarquia. Foi o que fizeram os operários das Oficinas do Engenho de Dentro quando solicitaram a João José Dias Faria, subdiretor da sessão de Locomoção, que abolisse o sistema de empreitadas vigente naquela repartição, conforme pautada greve de dezembro de 1889. Para a satisfação dos operários o pedido, dessa vez, foi acatado. No dia final do mês de maio de 1892, uma comissão formada por membros do centro do Partido Operário, entre eles Alberto Magalhães Couto, que trabalhava como 3º escriturário no escritório Locomoção,

²⁸⁰ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, Vol. VII, p.121. Sobre o deputado Paula Ramos: Manuel Vitorino de Paula Ramos era natural do Recife e engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Membro do Partido Republicano Federal ele iniciou a carreira política em 1891. Foi eleito deputado à Assembleia Constituinte de Santa Catarina onde atuou como delegado da Inspetoria Geral das Terras e Colonização nas colônias de Brusque. Foi reeleito e atuou como deputado até 1907 quando renunciou para assumir o cargo de diretor do Serviço de Propaganda e Expansão do Brasil na Europa. Logo depois voltou a eleger-se deputado federal por Santa Catarina, cumprindo o mandato de 1909 a 1911 e foi eleito mais uma vez em 1912, mas não foi reconhecido pela Câmara. Faleceu em 1925. ABREU, A. de (coord.). *Dicionário histórico-biográfico da Primeira república 1889-1930*. Op. Cit.

²⁸¹ “Breves considerações sobre o nosso estado atual”. *Gazeta da Tarde*, 6 de abril de 1892, p.1.

entregou a João José Dias Faria uma mensagem de louvor pela extinção do sistema de empreitadas. Na nota, além da saudação, eles fizeram um apelo para que o horário de entrada fosse alterado de seis e meia da manhã para as sete horas da manhã, outra pauta antiga. Argumentaram, nesse sentido, que tal medida atenderia a “equidade das entradas das outras oficinas do Estado”, o que julgavam ser uma pretensão justa.²⁸²

Dias depois, em 6 de junho, o diretor Souza Aguiar acatou a solicitação dos operários a ele encaminhada pelo subdiretor da Locomoção, ficando autorizado que “fosse reduzido o tempo de trabalho dos operários das Oficinas”, com a entrada alterada para as 7 horas da manhã, conforme demandado. A notícia foi celebrada pelos operários, que, em sinal de agradecimento, ofereceram ao diretor “um mimo artístico” fabricado nas Oficinas.²⁸³ Evidenciava-se, nesses dois casos, uma delicada negociação dos operários para expressarem suas demandas junto à direção da Estrada. Não foi uma coincidência, nesse sentido, os operários encaminharam uma moção de louvor ao chefe da Locomoção e o “mimo artístico” ao diretor da Estrada nas duas oportunidades em que tiveram seus pleitos atendidos. Em outras ocasiões, quando cerceadas as possibilidades de lutar mais abertamente em prol dos seus direitos, os operários exploraram outros caminhos de reivindicação.

Souza Aguiar continuou à frente da Central do Brasil durante todo o ano de 1892, sendo substituído em novembro de 1893 por outro militar, o engenheiro e tenente coronel Vespasiano de Albuquerque.²⁸⁴ Em 6 de setembro, pouco depois de Vespasiano assumir o cargo, teve início uma disputa que abalaria os alicerces da jovem República. Um grupo de oficiais da Marinha que não reconhecia Floriano como presidente legítimo, pelo fato de ele ter se recusado a convocar novas eleições nos meses que se seguiram à renúncia de Deodoro da Fonseca, como previa a constituição em vigor, promoveu uma sublevação que ficou conhecida como a *Revolta da Armada*. Por conta do clima de instabilidade, no dia 15 de setembro, o diretor da Estrada “fez circular junto ao seu pessoal” um comunicado para elogiar a atitude dos trabalhadores, que não teriam se deixado

²⁸² *O Paiz*, 26 de maio de 1892, p.2. *Diário de Notícias*, 26 de maio de 1892, p.2. “4ª Divisão – Locomoção”. *AlmanakLaemmert para o ano de 1892*, p.1229.

²⁸³ “Noticiário”. *O Paiz*, 6 de junho de 1892, p.1. *O Paiz*, 28 de julho de 1892, p.1

²⁸⁴ *Diário de Notícias*, 13 de março de 1893, p.1

“aliciar” pela “horda de revoltosos”, garantindo desse modo a regularidade de todos os serviços. Vespasiano ressaltou, ainda, o compromisso de cumprimento do dever por parte dos funcionários da Estrada de Ferro, “desde o chefe de serviço até ao empregado de menor categoria”, que teriam com isso dado uma “prova de civismo”.²⁸⁵

Além do final da revolta, aquele mês também marcou a realização de novas eleições para o Executivo, ocorridas no dia 1º de março. Foram eleitos os civis Prudente de Moraes, para presidente, e Manuel Vitorino, para vice-presidente. Foi nesse momento que os empregados da Estrada procuraram reapresentar suas demandas aos deputados, cujo processo eleitoral estava marcado para aquele ano.²⁸⁶ Foram então retomadas as articulações iniciadas em março de 1892, junto ao Legislativo, pleiteando aumento dos ordenados. Naquela ocasião eles obtiveram êxito no encaminhamento de dois projetos, bastante similares, que contemplavam um aumento de 30% nos vencimentos. Um dos projetos foi aprovado para segunda discussão, mas estava estagnado desde julho de 1892. Além disso, ele contemplava uma alteração da tabela apenas em favor dos funcionários nomeados.²⁸⁷

Com a paralisação da proposta, os empregados articularam apoio na imprensa para denunciarem a morosidade do andamento do projeto. Pretendiam, com tal atitude, evitar que o projeto fosse rejeitado ou sofresse alterações na nova legislatura. A tática mostrou-se eficaz e, no dia 2 de agosto de 1894, a matéria foi colocada novamente em discussão no Congresso. A maior divergência dizia respeito ao percentual do reajuste, alguns deputados defendiam faixas diferenciadas de aumento de forma a permitir que os trabalhadores com menores

²⁸⁵ “Estrada de Ferro”. *O Paiz*, 15 de setembro de 1892, p.1. CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1º a 31 de agosto de 1892. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893, vol. 4, p.221 e 321. “Manifestações de regozijo”. *O Paiz*, 16 de março de 1894, p.2. “A Vitória”. *Diário de Notícias*, 23 de março de 1894, p.2.

²⁸⁶ “O Novo Governo”. *Gazeta de Notícias*, 15 de novembro de 1894, p.1. “Câmara dos Deputados”. *Gazeta de Notícias*, 18 de abril de 1894, p.2. CONGRESSO NACIONAL. *Anais da Câmara dos Deputados. Primeira Sessão da Segunda Legislatura*. Vol.1. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895, p.78-84. RICCI, Paolo; ZULINI, Jaqueline Porto. “Partidos, competição política e fraude eleitoral: a tônica das eleições na Primeira República”. *Dados*, v. 57, n. 2, p. 443–479, abr.2014.

²⁸⁷ *Jornal do Comércio*, 17 de março de 1892, p.2. *Jornal do Comércio*, 17 de março de 1892, p.2. *O Paiz*, 6 de julho de 1892, p.2. “Funcionalismo público”. *O Paiz*, 67 de julho de 1892, p.42. “Seção Livre”. *O Paiz*, 7 de julho de 1892, p.4. CONGRESSO NACIONAL. *Anais da Câmara dos Deputados. Segunda Sessão da Primeira Legislatura*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892, p.2-4. “Boletim do Congresso”. *Gazeta de Notícias*, 2 de agosto de 1894, p.1.

salários recebessem aumento percentual maior. Os deputados não chegaram a um acordo naquela data e o projeto tramitou entre as duas casas legislativas até ser finalmente aprovado em 5 de dezembro de 1894, contemplando, no entanto, apenas a tabela dos empregados titulados, conforme proposto inicialmente. Durante os debates, os deputados que se manifestaram a favor do reajuste defendiam que o aumento deveria ser aprovado como sinal de reconhecimento pelos serviços prestados pelos “pelos empregados da Estrada de Ferro Central durante a revolta”.²⁸⁸ A mobilização do discurso em torno da conduta dos trabalhadores como justificativa para anuência do projeto, que não guardava qualquer relação com a revolta, ressaltou o viés paternalista das decisões de deputados e senadores diante das demandas por direitos, nesse caso, a recomposição salarial.

Descontentes por não terem sido contemplados com o decreto de aumento de salário, os operários das Oficinas do Engenho de Dentro paralisaram as suas atividades no dia 4 de janeiro de 1895, pleiteando que seus vencimentos fossem equiparados aos dos operários dos Arsenais da Marinha e de Guerra. Os operários receberam da direção a promessa de aumento em seus vencimentos e, diante do compromisso, voltaram aos seus postos de trabalho naquele mesmo dia. No entanto, diante da recente posse do presidente Prudente de Moraes e da recente nomeação marechal Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim para o cargo de diretor da Estrada, ocorridas em novembro do ano anterior, os operários publicaram um comunicado na imprensa para desmentir uma reportagem do *Jornal do Brasil* que afirmava ter a greve ocorrido devido a divergências políticas.²⁸⁹ Nesse caso, mais uma vez, a agência dos operários foi posta em dúvida, mostrando o quanto esse era um campo aberto de disputa onde esses trabalhadores teriam que lidar na reivindicação de seus direitos.

²⁸⁸ “Boletim do Congresso”. *Gazeta de Notícias*, 2 de agosto de 1894, p.1 *O Tempo*, 3 de agosto de 1894, p.1. “Congresso Nacional”. *O Paiz*, 17 de novembro de 1894, p.3. CONGRESSO NACIONAL. *Anais da Câmara dos Deputados. Primeira Sessão da Segunda Legislatura*. Volume VIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895, pp.125-132. “Avulsos”. *O Paiz*, 16 de dezembro de 1894, p.1.

²⁸⁹ “Greve de operários”. *Diário de Notícias*, 5 de janeiro de 1895, p.1. “Greve?” *Gazeta da Tarde*, 4 de janeiro de 1895, p.1. “Greve”. *O Paiz*, 5 de janeiro de 1895, p.2. “Sério”. *Jornal do Brasil* 5 de janeiro de 1895, p.1. “Officinas da Estrada de Ferro Central”. *Gazeta de Notícias*, 6 de janeiro de 1895, p.4.

Debates como esse mostravam, àquela altura, a força dos estigmas associados aos operários da Estrada de Ferro cujas ações na busca por seus direitos serviram como justificativa para o estabelecimento de medidas restritivas de sua participação na ordem republicana sob a alegação de que eles promoviam desordem. Inconformados com a definição de que os atentados partiam de suas ações, os operários não se furtaram a participar do debate denunciando os abusos cometidos durante o “governo da espada” na Estrada. Foi o que fez um carregador de nacionalidade portuguesa Antônio Manso ao solicitar a restituição da fiança que ele havia depositado junto à Estrada. No requerimento ele alegou ter pedido demissão após ser “preso no carro 136 V”, onde ele havia sofrido “o vexame de apanhar bolos”, sob a ordem do coronel Vespasiano, diretor da Estrada na ocasião.²⁹⁰ Aos contemporâneos era clara a referência ao vagão onde eram conduzidos interrogatórios e aplicadas punições pelo diretor que, naquele momento, ocupava o cargo deputado federal.²⁹¹

O requerimento do carregador Antônio Manso não representou uma ação isolada. Em dezembro de 1894, logo depois do marechal Jardim assumir a direção da Estrada, a *Gazeta de Notícias* publicou nota em nome de “alguns moradores dos subúrbios”, que pediam ao então diretor da Estrada a mudança do número de uma locomotiva comprada há poucos meses por ser o mesmo do “carro fatídico 136 V— opróbrio da administração brasileira”.²⁹² A ação dava a ver, assim, a maneira como parte da população procurava disputar a memória desse período, visto que as ações de vigilância operadas por Vespasiano recaíram sobre operários e também sobre passageiros que utilizavam os serviços da Estrada. Foi o que buscou retratar a Sociedade Carnavalesca dos Fenianos no carnaval de fevereiro de 1895 ao levar para o desfile um carro de críticas que reproduzia o vagão. Segundo o jornal *Diário de Notícias*, durante o desfile “o povo aplaudiu freneticamente” enquanto “os rapazes, que iam no carro, distribuíram bolachas feitas de palmatória ao povo”.²⁹³ Conformava-se, por meio dessas representações, uma resposta direta ao Governo, aos legisladores e aos setores da imprensa que

²⁹⁰ *Jornal do Comércio*, 20 de julho de 1895, p.2.

²⁹¹ *Jornal do Comércio*, 19 de dezembro de 1894, p.2. “Dr. Aarão Miranda”. *Cidade do Rio*, 15 de junho de 1895, p.1. *Don Quixote*, 6 de abril de 1896, pp. 2 e 4.

²⁹² *Gazeta de Notícias*, 21 de dezembro de 1894, p.2

²⁹³ “Club dos Fenianos”. *Diário de Notícias*, 27 de fevereiro de 1895, p.1. Uma caricatura do desfile foi ilustrada pela pena de Angelo Agostini na revista *Don Quixote*. Ver: *Don Quixote*, 2 de março de 1895, p. 4.

sustentavam a atuação de militares e o estabelecimento de mecanismos legais de controle coercitivo como solução adequada para lidar com os processos de disputa por direitos nas relações de trabalho.

A avaliação da conduta dos operários da Estrada voltou a se expressar no final daquele ano de 1895. Dessa vez, além da imprensa, foi tema também em intenso debate no Senado Federal, na sessão do dia 18 de novembro. O gancho inicial da discussão se deu a partir de um requerimento do senador Costa Azevedo para solicitar ao governo explicações sobre a suspensão do oficial da secretaria da Estrada de nome Ricardo de Albuquerque. Segundo o senador, o empregado foi suspenso sob alegação de tomar parte na greve no dia 13 de novembro. Como justificativa para o requerimento, ele trouxe à baila a notícia do *Jornal do Comércio* sobre a greve ocorrida nas Oficinas do Engenho de Dentro, que, segundo a publicação, tinha sido organizado por alguns “mestres de oficina” fruto de uma insatisfação com o chefe das oficinas, Manuel Gonçalves Pecego, e o mestre ferreiro, Fernando José da Costa. Na ocasião, os grevistas impediram a entrada de todos operários na volta do intervalo do almoço. Ainda segundo a matéria lida pelo senador, a greve foi logo neutralizada porque o chefe das oficinas alertou a direção da estrada graças ao recebimento de uma carta anônima que o alertava sobre a movimentação. A direção da Estrada, então, solicitou o apoio do chefe de polícia, que ficou de prontidão com cinquenta praças do Centro Policial do Méier, sendo chamado assim que os operários declararam a greve. Na avaliação do senador Costa Azevedo, esse evento era fruto da “indisciplina” iniciada “desde muitos anos” pela influência de Augusto Vinhaes. Dado esse panorama, o requerimento do senador foi colocado em votação, o que motivou o debate levantado por outros senadores que solicitaram um requerimento que abrangesse todo o inquérito sobre a greve a fim de verificar “quem é que tenta levantar os operários da Estrada de Ferro Central do Brasil contra as autoridades legais” – conforme defendeu o senador Vicente Machado. Por conta do prolongamento dos debates o requerimento não foi votado naquele dia.²⁹⁴

²⁹⁴ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes do Senado Federal*. Sessões de 7 de novembro a 6 de dezembro de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, Vol. 7, p.71-84. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Jornal do Comércio*, 14 de novembro de 1895, p.1. José Costa Azevedo estava em seu primeiro mandato como senador da República pelo estado do Amazonas, mas tinha atuação política anterior durante o governo imperial. Era membro do Partido Liberal do Império, foi eleito deputado geral pelo Amazonas com mandato de 1878 a 1881 e foi o último ministro da Marinha

Na sessão seguinte, o requerimento foi colocado em pauta para votação. Na ocasião, o senador Benedicto Ottoni, que foi diretor da Estrada por uma década, entre os anos de 1855 e 1865, portanto, no período anterior à estatização se pronunciou sobre a questão. Ele defendeu que na sua avaliação a “indisciplina, relaxação, desordem do pessoal da Estrada de Ferro” teria começado quando a ferrovia passou para a “administração do governo por meio da encampação”. Ottoni argumentou, consoante defendido na sessão anterior, que a “indisciplina do pessoal subiu ao seu auge” quando “Vinhaes introduziu as utopias do socialismo no pessoal, proclamando-se, ele mesmo como protetor dos proletários da Estrada de Ferro”. Segundo ele, a situação estaria de tal modo que somente o “governo da espada” poderia endireitar os operários e, por conta disso, o governo teria nomeado um militar para o cargo de diretor. A solução apresentada pelo senador naquele momento seria o estabelecimento de um regulamento que desse pleno poder ao diretor da Estrada para demitir o pessoal titulado, além do encaminhamento de um processo para passar a gestão da Estrada a uma ou mais empresas privadas.²⁹⁵ Ao final da sessão daquele dia, o senador Costa Azevedo retirou seu requerimento. O debate, no entanto, fortaleceu o princípio de que era necessário cercear qualquer possibilidade de atuação política dos operários, através do reforço do ordenamento jurídico que concedesse ao diretor mecanismos de controle sobre os operários.

A ideia da eficiência de regras que garantissem o poder de demitir e punir os trabalhadores da Estrada, jornaleiros e titulados, prevaleceu na elaboração do novo regulamento em curso naquele ano de 1895 sob a coordenação do diretor da Estrada, marechal Jardim. O regulamento foi sancionado em março de 1896 e reforçava o poder do diretor da Estrada ao qual cabia nomear, demitir e estabelecer punições a todos os empregados. As determinações previstas na política de promoção também fortaleciam o arbítrio da direção, a quem o

do Império, tendo exercido o cargo no Gabinete Ouro Preto. Em 1894 foi eleito senador na vaga aberta com a morte do senador Joaquim Leovigildo Coelho em outubro do ano anterior. Exerceu seu mandato até 1897 e voltou a ser eleito em 1903. Cf.: ABREU, A. A.(coord.). *Dicionário histórico-biográfico da Primeira república 1889-1930*. Op. cit. Outros jornais divergiram sobre o motivoda greve. Nas publicações da *Gazeta de Notícias* e da *Gazeta da Tarde* consta a informação de que a greve tinha como objetivo forçar a demissão do chefe das oficinas e do diretor da Estrada. “Greve”. *Gazeta de Notícias*, 14 de novembro de 1895, p.1. “A Greve”. *Gazeta da Tarde*, 14 de novembro de 1895, p.1. *Gazeta de Notícias*, 4 de dezembro de 1895, p.1.

²⁹⁵ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes do Senado Federal*. Sessões de 7 de novembro a 6 de dezembro de 1895. Op. cit., pp. 84-103.

regulamento facultava avaliar o merecimento dos empregados aptos a ascender aos postos vagos. A manutenção da discricionariedade do regulamento reforçava, assim, a importância dos subordinados manterem relações de obediência junto aos superiores. Ficava claro, desse modo, que as determinações do decreto que regulava a gestão da Central do Brasil tinham como objetivo atender as expectativas do governo e dos legisladores de limitar e desencorajar a atuação dos operários da Estrada da vida política do país.²⁹⁶

Ao final do primeiro ciclo governo republicano, entre êxitos e reveses, os operários da Estrada tinham constituído um caminho de atuação política através do qual conseguiram pautar os seus projetos e reivindicações. Fizeram isso lançando mão de diversas estratégias, de forma tanto a confrontar quanto a contornar as políticas de tutela e cerceamento que os agentes do Estado implantaram para cercear sua luta por direitos. Longe de se contentarem com o papel de vítimas passivas, esses trabalhadores da EFCB agiram com as armas que tinham em cada momento para lutar, por dentro dessa nova ordem, por seus direitos e seus espaços de atuação política.

²⁹⁶BRASIL. Decreto n. 2.247, de 26 de março de 1896. Aprova o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1 e 2, p. 290-312, 1896a.

4 DIREITOS OU BENESSES?

Os estigmas associados à atuação política dos operários da Central do Brasil não ficaram restritos às folhas comerciais da imprensa carioca no primeiro período republicano. Em julho de 1908, esse tema apareceu sob o título de “Os operários do Estado”, em uma coluna publicada no jornal operário *A Voz do Trabalhador*, editado pela Confederação Operária Brasileira²⁹⁷. O artigo de opinião era assinado pelo tipógrafo anarquista Ulisses Martins, que desenvolveu seu artigo usando como mote o relato da demissão de um operário das Oficinas da EFCB no Engenho de Dentro, apresentado na abertura do texto o seguinte trecho:

“Trata-se do operário Antonio de Lima Guerra, um velho com perto de 60 anos de idade, carregado de família e que há 15 anos trabalhava nas oficinas do Engenho de Dentro, ali exercendo a profissão de ferreiro.

Existe naquela oficina, empregado como porteiro, um indivíduo que ao que nos informam acumula também as funções de capanga de eleições, sendo por esse motivo um dos maiores *amigos* do peito do subdiretor Silva Ferreira. Por uma questão sem importância, havida entre Guerra e o porteiro, este disse tais cousas ao subdiretor que o pobre operário foi demitido.

Atirado ao desemprego, colhido pela miséria, Guerra, que milita na política burguesa, contribuindo para eleger os filhos da burguesia (desnaturado operário esse, que ainda cai na tolice de votar) corre aos seus amigos políticos, na esperança de obter um empenho poderoso que o fizesse readmitir. Apresentando-se aos deputados Enéas e Melciades de Sá Freire[sic], estes fazem por ele o que outro qualquer deputado costuma e pode fazer: dar cartões para o diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil. Apresentado ao diretor, este ordena-lhe que requeira o que pede e de posse do requerimento de Guerra remete-o para *informar* ao Sr. Silva Ferreira que *informa* alegando que o operário fora demitido por apresentar-se ao trabalho constantemente embriagado quando a verdade é que o demitira a pedido do porteiro.”²⁹⁸

²⁹⁷ “Os Operários do Estado”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de julho de 1908, p.3. *Destaques no original*. Ulisses Martins foi um dos delegados do Congresso Operário do ano de 1906 e, nessa ocasião, se colocava como adepto dos princípios anarquistas e revolucionários na condução da luta operária. Em 1906 atuava na Liga das Artes Gráficas e em 1907 no Centro de empregados em ferrovias que reunia “a classe dos motoneiros, cocheiros, carroceiros, chauffeurs e recebedores”. Ver: “Operariado”. *Gazeta de Notícias*, 21 de abril de 1906, p.6. “1º Congresso Operário Regional”. *O Paiz*, 21 de abril de 1906, p.6. “Operariado”. *O Paiz*, 28 de abril de 1906, p.2 “Liga das Artes Gráficas”. *Correio da Manhã*, 9 de março de 1906, p.4. “Centro de Empregados em Ferrovias”. *Correio da Manhã*, 17 de maio de 1907, p.5. Ver também: “MARTINS, Ulisses”. In: BATALHA, Claudio Henrique de Moraes (coord). *Dicionário do Movimento Operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 100. No decorrer desse capítulo trataremos sobre a relação do deputado Sá Freire com os empregados da Estrada.

²⁹⁸ “Os Operários do Estado”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de julho de 1908, p.3.

Ulisses Martins sentenciava, ainda, após a apresentação do relato: “Eis aí o que é o Estado como patrão: um monstro sem nenhum sentimento de justiça”, Segundo sua avaliação o caso era mais uma prova de que “a independência do proletariado só pode ser obtida pela extinção do patronato quer seja ele exercido pelo Estado, quer pelo homem”, conforme defendido pelos ideais anarquistas de que compartilhava, e aproveita para lastimar: “Desnaturado operário esse, que ainda cai na tolice de votar”. Nesse movimento de desvalorização da via eleitoral, o militante anarquista se aproximava das ideias de grupos de setores da imprensa e do mundo letrado, defendendo que os operários da Estrada eram usados como massa de manobra por políticos. “As promessas dos chamados representantes do povo só se cumprem por meio de discursos que nada resolvem ou pela apresentação de projetos que vão dominar o sono da eternidade nas pastas das comissões”, declarou Ulisses Martins, reforçando a descrença na ação dos operários que se empenhavam para pactuar suas demandas por direitos por dentro da organização estatal.²⁹⁹

Não é possível ter certeza da cadeia de acontecimentos que envolveram a narrativa apresentada, mas a escolha do operário Antonio de Lima Guerra como personagem central do artigo não era casual. Filiado à União Operária do Engenho de Dentro, uma agremiação fundada em junho de 1899, voltada para o associativismo operário, Antonio de Lima participou da administração da entidade em 1902, como segundo secretário. Apesar de voltada à associação de operários em geral, podendo receber filiação de homens e mulheres de qualquer nacionalidade ou ofício, a agremiação reunia um número expressivo de operários da Central do Brasil entre seus membros.³⁰⁰ Em suas publicações os membros da União Operária sustentavam que a entidade era destinada “a promover a união dos operários e proletários” para “defender pelos meios legais os direitos da classe em

²⁹⁹ “Os Operários do Estado”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de julho de 1908, p.3.

³⁰⁰ Além de se voltar para reivindicação de direitos à entidade também disponibilizava socorros mútuos e outros serviços aos associados, por conta disso, pessoas que oferecessem seus serviços ou doações à associação também poderiam fazer parte do quadro de sócios em caráter benemérito. “Associações”. *Jornal do Brasil*, 8 de outubro de 1904, p.4. “Querer é poder”. *A União Operária*, 1 de maio de 1904, p.3. “Evoluir “União Operária do Engenho de Dentro”. *A União Operária*, 1 de maio de 1904, p.5 e 6. Ver também: “União Operária do Engenho de Dentro”. In: BATALHA, C. H. M. (2009), p. 280. BATALHA, Cláudio H. M. “Sociedades de Trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11. 1999, pp.42-68.

geral e especialmente os seus sócios”. Para realizar este objetivo, no entanto, o documento apontava para a necessidade de “união” dos operários com a “colaboração daqueles que legislam”.³⁰¹ A coluna de Ulisses tinha clara intenção de apontar a debilidade de tal programa, em relação ao qual a Confederação Operária Brasileira se colocava como alternativa. Conforme expresso na coluna de abertura do jornal *A Voz do Trabalhador*, a COB se guiaria pelos princípios do “sindicalismo revolucionário”, cujas diretrizes de ação rejeitavam a conformação de alianças com políticos.³⁰²

A Confederação Operária Brasileira foi concebida dois anos antes, em 1906, como fruto das deliberações do Congresso Operário Brasileiro realizado na cidade de Rio de Janeiro.³⁰³ Foi somente em 1908, no entanto, que a entidade iniciou suas atividades. Naquela ocasião, em nota publicada no jornal *A Voz do Trabalhador*, os dirigentes da COB declararam que a demora estava ligada, justamente, à dificuldade em reunir “um regular número de associações” para se alicerçar, deixando claro a necessidade de atrair mais associados para aderirem ao projeto. Meses após a fundação do jornal, em 22 de novembro, os editores lamentavam a falta de recursos financeiros, que levou à interrupção da publicação no mês de agosto. Novas interrupções ocorreram entre o final de janeiro e abril de 1909, reduzindo a periodicidade, antes semanal, para quinzenal. Em dezembro de 1909 o jornal parou de circular e a publicação só foi retomada em janeiro de 1913. Em todas as ocasiões, a falta de recursos financeiros para custear o jornal era um indício da baixa adesão do operariado.³⁰⁴ Parte das críticas dos militantes da COB aos operários do EFCB, que compartilhavam condições de trabalho semelhantes, se ligava, assim, à tentativa de conquistar esses trabalhadores para a entidade em torno de uma pauta que era comum à classe operária carioca.

A convergência em torno da mesma pauta era reconhecida pelas lideranças operárias vinculadas à COB: todos perseguiram o mesmo ideal, mas

³⁰¹ *A Notícia*, 12 e 13 de julho de 1902, p.3.

³⁰² “Mais um partido socialista!”. *A Voz do Trabalhador*, 22 de novembro de 1908, p.3. “Estes rendedores!...” *A Voz do Trabalhador*, 22 de novembro de 1908, p.1. “Posições indefinidas.” *A Voz do Trabalhador*, 22 de novembro de 1908, p.1. “Exploração política”. *A Voz do Trabalhador*, 17 de maio de 1909, p.1.

³⁰³ “Operariado”. *Gazeta de Notícias*, 20 de abril de 1906, p.2.

³⁰⁴ “A Voz do Trabalhador”. *A Voz do Trabalhador*, 22 de novembro de 1908, p.1. “Posições definidas”. *A Voz do Trabalhador*, 22 de novembro de 1908, p.1. “As questões sociais”. *A Voz do Trabalhador*, 9 de dezembro de 1909, p.2. “Aqui estamos”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de janeiro de 1913, p.1.

lutavam em campos opostos, explicava Rozendo dos Santos em artigo escrito em janeiro de 1913 na retomada da publicação do jornal *A Voz do Trabalhador*.³⁰⁵ Sob o título de “A Ação Operária”, Rozendo dos Santos publicou uma série de artigos nos quais se propôs a explicitar as diferenças entre as duas correntes principais que, do seu ponto de vista, segmentavam o operariado do Rio de Janeiro. Ele afirmou, nesse sentido, que “de um lado estão os legalitários, isto é, aqueles que têm como eficaz o movimento obedecendo a disciplina – ao parlamentarismo – organizando um grande partido político”, explicou ele; do outro lado estaria “a ardorosa e perseverante coluna revolucionária, isto é, alheia a toda disciplina política, tendo como meio de combate a ação direta, agindo com os seus próprios elementos sem interferência de estranhos nas contendas contra o capitalismo”.³⁰⁶

Rozendo dos Santos era um estivador que ocupava o cargo de secretário da COB e havia sido diretor da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café. Sua análise, como ele mesmo afirmou, se pautava nas “lições da vida prática”.³⁰⁷ Sob tal perspectiva, ele buscou debater os motivos pelo qual grande parte do operariado carioca se mostrava refratário aos ideais revolucionários, preferindo à via “legalitária”. Tal preferência, segundo a sua análise, tinha raízes históricas advindas do sistema escravista, ao qual muitos trabalhadores, afrodescendentes como ele, tinha sido submetidos.

“Outrora, antes da República de igualdade e fraternidade, os súditos de D. Pedro – os trabalhadores, não se haviam apercebido, dada a escravização de sua origem; que caminhavam em sequência à lei da abolição da escravidão para uma tutela mais perigosa do que a de seu tempo. Fez-se a República em nome da nação pelas armas militares de terra e mar, a tudo assistindo o ‘povo bestializado’.”³⁰⁸

A experiência da escravidão se configuraria, na visão de Rozendo dos Santos, como uma das causas da alienação que deixariam o operariado brasileiro suscetível à manipulação de políticos.

³⁰⁵ “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de janeiro de 1913, p. 1-2.

³⁰⁶ “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de janeiro de 1913, p. 1-2. Outros artigos da série ver: “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de janeiro de 1913, p. 1-2. “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de março de 1913, p.2. “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de maio de 1913, p.2. “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de maio de 1913, p.1.

³⁰⁷ “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de fevereiro de 1913, p.3.

³⁰⁸ “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 1 de fevereiro de 1913, p.3.

Ao cotejar os escritos de Ulisses Martins e Rozendo dos Santos, vê-se que a crítica do segundo à lógica legalista da União Operária do Engenho de Dentro tinha como objetivo reforçar as vantagens do escopo de ação revolucionário em detrimento da ação legalitária na disputa pela hegemonia junto ao operariado.³⁰⁹ Se tais fatores explicam porque esses militantes operários lançavam mão de tais adjetivações, mais incompreensível, no entanto, foi à persistência de tais padrões nas análises historiográficas sobre o movimento operário da Primeira República. Analisando especificamente o movimento operário carioca, Boris Fausto sustentou que, nesse período, a prevalência de uma militância operária “limitada à defesa de reivindicações mínimas, pela via da colaboração de classes e da proteção do Estado”, poderia ser explicada por duas circunstâncias principais. A primeira delas se relacionava à “maior presença de nacionais” que, segundo seu parecer, “eram mais receptivos a um tipo de política que se coadunava com as velhas relações tradicionais e paternalistas”; outra particularidade era o contingente expressivo de operários empregados no “núcleo estatal de serviços, em especial na área de navegação e ferrovias”. Vendo no sistema oligárquico republicano a continuidade da dominação paternalista do escravismo, ele identificou nos trabalhadores nacionais, em sua maioria afrodescendentes, os sujeitos sobre os quais esse projeto de dominação havia sido mais efetivo.

Boris Fausto defendeu, nesse sentido, que a hegemonia do operariado nacional no Rio de Janeiro, muitos deles empregados nas empresas estatais, entre elas a Estrada de Ferro Central do Brasil, teria sido campo fértil para o desenvolvimento do que ele denominou de “trabalhismo carioca”. Configurava-se assim, segundo a sua análise, na atuação desses sujeitos frente ao patronato, a expressão acabada de falta de consciência de classe dos trabalhadores nacionais.³¹⁰ Escrevendo no final da década de 1970, Boris Fausto marcava a força das análises historiográficas que desconsideravam a atuação política e social dos trabalhadores escravizados durante a vigência do escravismo e em relação ao movimento abolicionista. Tal pressuposto serviu para sustentar a análise de que os descendentes dos trabalhadores escravizados, que correspondia à maioria do

³⁰⁹ “A ação operária”. *A Voz do Trabalhador*, 15 de janeiro de 1913, pp. 1-2.

³¹⁰ FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1983. Ver principalmente: “A classe operária e seu movimento (1890-1917)”. Pp. 40-104.

operariado nacional, foram incapazes de atuar e levar adiante qualquer projeto político por direitos frente ao sistema de dominação oligárquico limitando-se, assim, a obter “aumentos salariais e vantagens correlatas”.³¹¹

Naquele momento, no entanto, parte da historiografia dedicada ao tema começava, sob influência da obra de E. P. Thompson, a apontar para uma leitura diversa daquele processo – enfatizando a agência dos sujeitos atingidos por tais políticas paternalistas e oligárquicas.³¹² Importantes, nesse sentido, são as publicações de Cláudio Batalha, cujas pesquisas se voltaram para análise das concepções de prática política mobilizadas pelos trabalhadores na Primeira República. Ao se debruçar sobre as articulações dos movimentos e associações dos trabalhadores, Batalha procurou demonstrar a lógica de ação desses sujeitos na condução dos processos de luta e na construção de identidades coletivas. Confrontava, assim, as análises que examinavam a ação dos trabalhadores sob a perspectiva da manipulação dos representantes do Estado ou do patronato. Na tentativa de compreender os referenciais ideológicos e as estratégias de atuação preferencialmente adotadas pelas diversas associações operárias que atuaram na busca por direitos, nesse período, ele identificou que havia três correntes principais. A primeira guiava suas ações na pela “busca de obtenção de direitos sociais, sem questionamento do sistema político, sustentada pelo positivismo, cooperativistas e toda uma série manifestações do sindicalismo reformista”; a segunda é atribuída à posição dos socialistas, que visavam mudança no sistema político-eleitoral propondo “a conquista de direitos sociais aliada a direitos políticos”; e a terceira era “a posição de negação da política institucional, depositando na ação direta a forma de pressão necessária para obtenção de conquista” defendida pelos libertários, sobretudo, os anarquistas e sindicalistas revolucionários.³¹³

³¹¹ *Idem.*

³¹² Ver: PINHEIRO, Paulo Sergio. “Trabalho Industrial no Brasil: uma revisão”. *Estudos CEBRAP*, n.14, 1975, p.119-131. HALL, M. Michael; PINHEIRO, Paulo Sergio. “Alargando a história da classe operária: Organização, lutas e controle”. *Remate de Males*, Campinas, v. 5, p. 95–119, 1985. RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar- Brasil 1890-1930*. Paz e terra, 1985. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Tese (Mestrado). Rio de Janeiro: IUPERJ, 1981. BATALHA, Cláudio. (1986), *Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. Tese (Doutorado). Universidade de Paris I, Paris, 1986.

³¹³ BATALHA, Cláudio H. M. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. Neves (org.). *O tempo do liberalismo oligárquico*.

Mais recentemente, no entanto, Batalha buscou demonstrar que, em vez de se apresentarem de forma excludente na atuação do movimento operariado carioca, essas referências ideologias eram concomitantes. Nesse sentido, embora os militantes operários pudessem manter uma posição retórica, como se estivessem entrincheirados em campos opostos, suas dinâmicas de ação eram bem mais fluidas, combinando estratégias de luta de forma muito pragmática no que ele chamou de uma “cultura comum”.³¹⁴ Tal análise demonstrava que os trabalhadores atuaram ativamente na busca por seus direitos na Primeira República, fugindo à suposição da alienação. Ainda assim, ao colocar em primeiro plano as influências de ideologias europeias em meio aos trabalhadores cariocas, Batalha não chegava a enfrentar as tradições e lógicas de luta costumeiras de boa parte destes trabalhadores, em especial daqueles que eram herdeiros da luta contra a escravidão.

Desde os anos 1980, pesquisadores dedicados ao estudo da escravidão se dedicaram a investigar os sentidos do paternalismo senhorial como forma de compreender a agência dos escravizados frente a essa política de domínio, apontando para um protagonismo desses sujeitos nas lutas pela liberdade que se afirmava em meio às relações paternalistas cotidianas. Foi justamente da parte desses historiadores que partiram as críticas ao encobrimento das lógicas de ação dos escravizados e dos trabalhadores livres da Primeira República. Em artigo de 1998, Silvia Lara foi pioneira em apontar o fosso historiográfico que separava os estudos sobre o movimento operário daqueles dedicados à experiência escrava. Se integrando a tais reflexões, Flavio Gomes e Antonio Luigi Negro, dentre outros historiadores, também desenvolveram críticas nesse sentido.³¹⁵ A partir de tais

Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 153-182. (O Brasil Republicano, v. 1). BATALHA, Cláudio. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002. BATALHA, Cláudio. “Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: BATALHA, Cláudio; SILVA, Fernando T.; Fortes, Alexandre. (Org). *Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: UNICAMP, 2004, v. 1, p. 95-119. No mesmo sentido ver: FRACCARO, Glaucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados. Trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Unicamp: Campinas, 2008.

³¹⁴ BATALHA, Cláudio. “Revolutionary Syndicalism and Reformism in Rio de Janeiro’s Labour Movement (1906-1920)”. *International Review of Social History*, v. 62, p. 75-103, 2017.

³¹⁵ LARA, Sílvia H. “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”. *Projeto História*. São Paulo. 16:25-38, fev.1998. NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. “Além de senzalas e fábricas, uma história social do trabalho”. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, v. 18, n. 1, jun. 2006, pp. 217-240. Ver também: CHALHOUB, Sidney e SILVA, Fernando Teixeira da. “Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os

considerações, muitos trabalhos passaram a buscar compreender como as lógicas de ação política dos escravizados podem nos ajudar a entender as estratégias de organização e disputa social dos trabalhadores da Primeira República, no imediato pós-abolição.

Com o olhar voltado para a força associativa mobilizada pelos trabalhadores na Primeira República, parte dessas pesquisas incorporou experiências organizativas e de ação coletiva dos trabalhadores escravizados e livres. Esse é o caso do livro *Escravizados e Livres*, de Marcelo Badaró, publicado em 2008. Ele demonstra que as associações de trabalhadores, principalmente as de caráter mutual, foram capazes de expressar um sentimento classista, como as redes de solidariedade e a defesa de ofício no século XIX. Ele afirma, no entanto, que a partir de sua investigação “só foi possível afirmar que tratamos de uma classe trabalhadora quando analisamos organizações, movimentos e manifestações da consciência operária nos primeiros anos do século XX”. Mostrando, assim, uma compreensão do processo que considerava os partidos e sindicatos, forjados nesse segundo momento, como as organizações que, de fato, promoveram “uma consciência de classe entre parcelas expressivas dos trabalhadores cariocas”.³¹⁶

Em caminho diverso, outras análises tentaram demonstrar que o processo de ação política que marcou a luta por direto dos trabalhadores no imediato pós-abolição foi fortemente influenciada pela experiência dos escravizados frente ao paternalismo senhorial. Tal perspectiva vem se afirmando também em estudos sobre os trabalhadores ferroviários. Em sua dissertação de mestrado, delimitada entre os anos de 1892 a 1909, Robério Souza buscou investigar como, nas duas décadas imediatamente posteriores à abolição, os trabalhadores ferroviários nacionais se organizaram em estratégias de solidariedade, ativismo e luta através de uma tradição de ações que ele identificou como “memória da escravidão”. Tomando como objeto de análise os trabalhadores da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que empregava trabalhadores nacionais pretos e pardos, brancos e também estrangeiros, ele demonstrou que esses sujeitos lançaram mão de

anos 1980”. *Cadernos AEL*, Campinas, v. 14, n. 26, 2009. NASCIMENTO, Álvaro Pereira. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’”. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro. vol. 29, no 59, p. 607-626, setembro-dezembro 2016.

³¹⁶ MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravizados e Livres*. Rio de Janeiro: Bom texto, 2008. Na mesma direção ver: GOLDMACHER, Marcela. *A “Greve Geral” de 1903: O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 e 1910*. Niterói, tese de doutorado (História – UFF), 2009.

estratégias de enfrentamento mais aberto, como greves; bem como de ações de cunho paternalistas na busca por direitos junto ao patronato. Por meio desse conjunto de estratégias buscaram conquistar tanto ganhos mais diretos, como aumento salarial; bem como o reconhecimento de direitos mais amplos e de caráter mais permanente, como alterações regulamentares que lhes garantissem menor jornada de trabalho, férias e pagamento de horas extras. Ao analisar a maneira como os trabalhadores se organizavam, demandavam direitos e se articulavam em meio às tensões, Robério dos Santos apresentou em sua análise um quadro bem mais complexo do que as pesquisas historiográficas já tinham demonstrado.³¹⁷

Igualmente inspiradoras são as pesquisas que se debruçaram sobre a análise da implantação do assistencialismo empresarial nas primeiras décadas do século XX. Nesse contexto, as empresas ferroviárias em diferentes países da Europa, América Latina ou Estados Unidos são reconhecidas como pioneiras na implantação de incentivos salariais e extrassalariais como forma de recrutar, reter e disciplinar a grande e diversificada classe de trabalhadores necessária para manter a regularidade e constância do serviço oferecido. Analisando o caso de empresas ferroviárias argentinas, Silvana Palermo demonstrou que o debate realizado por gestores empresariais nacionais e estrangeiros a respeito das medidas de bem-estar em prol da classe trabalhadora foi conformado por uma “reflexão transnacional”. Nesse sentido, ela identificou que as propostas assistenciais de administradores das empresas ferroviárias argentinas se conformaram por meio de ideias e experiências cunhadas em outros países do mundo atlântico, bem como, se alimentava das trocas que se realizavam no mundo empresarial latino-americano. A implantação de medidas de benefício, no entanto, não se deu de forma verticalizada e sem tensão, isto é, enquanto gestores conceberam tais políticas como incentivos e recompensas para os funcionários

³¹⁷ SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição* (Bahia 1892-1909). Salvador, São Paulo: Ed. UFBA; FAPESP, 2011. Outras análises nesse sentido: CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: EDUNEB, 2015. CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca nópós-abolição”. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 11, n.20, p.114-135. COSTA, Mariana B. Carvalho. “Nas malhas do paternalismo: o associativismo recreativo entre os operários têxteis do bairro do Jardim Botânico na Primeira República”. *Tempo*, v. 29, n. 1, p. 1–20, abr. 2023.

bons e leais, os trabalhadores demandavam tais medidas como um direito. Ao iluminar a agência dos trabalhadores na elaboração e na reivindicação de uma agenda de bem-estar, tais análises contribuem para romper com o caráter unidirecional e pasteurizado pelo qual foram analisadas a implementação de medidas de bem-estar por parte dos gestores das empresas e pelo Estado.³¹⁸

Frente a tais reflexões, cabe realizar um esforço para investigar a atuação dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil no encaminhamento de uma agenda de direitos. Buscaremos, assim, investigar como lógicas de ação política, vistas com descrédito por militantes operários – como o ato de votar e a conformação de alianças verticais com políticos e gestores da empresa, eram na verdade importantes estratégias de afirmação de cidadania e de força política para os trabalhadores da Estrada. No mesmo sentido, nos voltaremos para análise da conformação de alianças mais amplas com outras classes operárias da cidade do Rio de Janeiro e para investigação de ações mais combativas frente ao patronato. Tentaremos, com isso, entender o caráter dinâmico de constituição social das lutas políticas dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil a partir de complexas negociações e disputas para forjar e garantir direitos numa ordem republicana que, até aquele momento, não havia criado mecanismos legais proteção aos trabalhadores.

4.1

Uma classe à parte?

Em julho de 1899 Roberto João Antonio Rodrigues, contínuo da Estrada de Ferro Central do Brasil, teve seu pedido de aposentadoria negado sob a justificativa de que “pelo direito vigente”, os empregados das estradas de ferro federais não gozavam do “benefício de aposentação”. Conforme acompanhamos no capítulo anterior, o direito à aposentadoria para os casos de invalidez ou incapacidade física foi concedido aos empregados nomeados por um decreto de

³¹⁸ PALERMO, Silvana A. “Singularidades e desafios do assistencialismo empresarial nas ferrovias da Argentina moderna, 1890-1920”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1–21, 2021. Nesse sentido ver também: PALERMO, Silvana Alejandra. *The nation building mission: the state-owned railways in modern Argentina (1870-1930)*. Dissertation (PhD) – State University of New York at Stony Brook, Stony Brook, 2001. Ver também: ANDÚJAR, A. N.; PALERMO, S. A. “Entre conflitos e harmonias: o assistencialismo empresarial na América Latina”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1–6, 2021.

1890 e ratificado nos regulamentos da Estrada que se seguiram.³¹⁹ No final de 1896, o então ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Joaquim Murtinho, defendeu, durante a elaboração da lei orçamentária, que a abolição da aposentadoria dos empregados das empresas públicas era uma medida fundamental para reduzir o déficit público.³²⁰ Diante de tal proposição os legisladores determinaram, dentre os dispositivos da lei orçamentária, que “os empregados das empresas custeadas pelo Estado não são considerados empregados públicos”. Foi com base nesse dispositivo, os requerimentos de aposentadoria dos empregados nomeados, que antes eram aprovados, passaram a ser sistematicamente negados.³²¹ Ao insistirem em protocolar os requerimentos de aposentadoria, os empregados da Estrada demonstravam para as autoridades estatais que eles estavam dispostos a disputar a legitimidade da medida, que lhes havia subtraído um direito já pactuado.

O caso de Roberto João Antonio Rodrigues, que até aquele momento tinha aparecido nos jornais apenas em pequenas notas das colunas dedicadas a publicar os despachos ministeriais, foi tema de uma coluna publicada no jornal *Cidade do Rio*. “O direito vigente! E indefere-se o pedido de aposentadoria formulado por um homem que tem de idade mais de setenta anos e de serviço público mais de cinquenta”, denunciou o autor do texto, fazendo uma alusão ao despacho que indeferiu o pedido de aposentadoria do empregado. O artigo não estava assinado,

³¹⁹ BRASIL. Decreto nº 211, de 26 de fevereiro de 1890. Concede aos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil direito a aposentadoria. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, p. 230. Vol. 1 fasc. 2. BRASIL. Decreto nº 406 de 17 de maio de 1890. Dá novo regulamento à Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890. p. 968. Vol. 1, fasc. 5. BRASIL. Decreto n. 2.247, de 26 de março de 1896. Aprova o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1 e 2, p. 290-312, 1896a.

³²⁰ Trata-se do parágrafo 20 do artigo 111 que determinou que os empregados das empresas custeadas pelo Estado não poderiam ser considerados empregados públicos. BRASIL. Lei nº 429 de 10 de dezembro de 1896. “Fixa a despesa geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1897, e dá outras providências”. *Coleção de Leis do Brasil* - 1896, p. 74 Vol.1. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Introdução ao Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Joaquim Murtinho em maio de 1897 – 9º da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897. “Relatório”. *Gazeta de Notícias*, 13 de setembro de 1897, p.22.

³²¹ “Estrada de Ferro Central”. *Gazeta de Notícias*, 7 de fevereiro de 1900, p.2. “Requerimentos despachados”. *Jornal do Brasil*, 24 de janeiro de 1901, p.2. “Requerimentos”. *Jornal do Comércio*, 12 de março de 1900, p.1. “Câmara”. *Cidade do Rio*, 2 de dezembro de 1897, p.2. *Cidade do Rio*, 10 de julho de 1898, p.1. Processos de aposentadoria ver: *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4B223, OI 4B226, OI 4B227. Como secretário do ministro e a partir de 1903, como diretor geral da contabilidade desse ministério, parte desses processos foram analisados por Joaquim Maria Machado de Assis. *Arquivo Nacional* GIF1 OI 4B 292.

mas a folha tinha como proprietário e redator José do Patrocínio, um antigo aliado dos trabalhadores da Estrada. Seja qual for a autoria, no entanto, além de trazer à tona o drama de Roberto Rodrigues, a matéria questionava diretamente o dispositivo da lei orçamentária, afirmando que aquele era um uso “injusto e torto” daquela lei.³²² Fazendo uso da imprensa, os empregados da Estrada tratavam de dar publicidade aos termos pelos quais o direito à aposentadoria havia sido negado.

Naquele momento, José Murтинho, que havia proposto a manobra orçamentária, ocupava o cargo de Ministro da Fazenda. Logo no começo de sua gestão ele adotou medidas austeras para conter a dívida pública que, em grande parte, serviam de contrapartida às exigências de um grande empréstimo tomado pelo governo de transição para fazer frente à queda das receitas de exportação e ao aumento da dívida pública. Tal política incluía, dentre outras medidas, o congelamento de salários dos funcionários públicos e funcionários de empresas estatais.³²³ Para os empregados da Estrada estava claro o desafio junto ao Executivo para conseguirem qualquer alteração na condução dos pareceres dos processos de aposentadoria, já que tal medida implicaria o aumento das despesas, indo de encontro à política de austeridade implantada por aquela gestão.

Diante desse desafio, os empregados da Estrada buscaram se articular junto aos representantes legislativos. Em outubro de 1899, o deputado Irineu Machado apresentou em sessão da Câmara dos Deputados o caso do contínuo Roberto João Antonio Rodrigues, como forma de demonstrar o impacto que a interpretação do dispositivo orçamentário havia causado na vida daquele empregado ao retirar dele um direito já adquirido. Irineu Machado propôs, em seguida, uma emenda interpretativa ao projeto orçamentário do Ministério Indústria, Viação e Obras Públicas que determinava considerarem-se procedentes os requerimentos dos empregados da Estrada nomeados antes da lei orçamentária de 1897. Ele argumentou que, tanto o relator do orçamento de 1897, quanto um parecer ministerial de fevereiro 1898, consideraram que direitos adquiridos dos

³²² “Direito torto”, *Cidade do Rio*, 18 de julho de 1899, p.2. Fizemos alusão ao apoio de José do Patrocínio às causas dos trabalhadores da Estrada no capítulo 1 deste trabalho.

³²³ Sobre a política fiscal executada por Joaquim Murтинho ver: BEZERRA, Lohana Monaco; ARAÚJO, Victor Leonardo de; MATTOS, Fernando Augusto Mansor de. “Para além das reformas monetárias: contribuições ao debate sobre a crise do encilhamento”. *Geosul* (UFSC), v. 35, p. 69-97, 2020.

empregados das empresas públicas deveriam ser mantidos. Irineu Machado havia sido eleito pela primeira vez deputado federal pelo Distrito Federal no pleito de 1896. Ele, que havia sido empregado da Estrada e de outras repartições públicas, prometeu defender as demandas dos trabalhadores na Câmara e recebeu grande apoio dos trabalhadores do Estado.³²⁴ A apresentação do projeto se dava, assim, como forma de fazer valer essa aliança. Da parte dos empregados o objetivo era claro: tentar que o Legislativo estabelecesse um novo dispositivo legal que pudesse anular a manobra orçamentária emendada por José Murinho.

O projeto de Irineu Machado não foi aprovado naquele momento. No ano seguinte, o deputado Henrique Lagden, junto a Irineu Machado, apresentou proposta semelhante durante a discussão da lei orçamentária, mas a sua emenda também foi rejeitada pela comissão de orçamento. Ambos os deputados reapresentaram então um novo projeto com a mesma proposta, que acabou seguindo para tramitação.³²⁵ Henrique Lagden também tinha proximidade com os empregados da Estrada, constando na relação de advogados que prestavam serviços gratuitamente aos sócios da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil.³²⁶ O Distrito Federal, além de ser a cidade-capital, contava com representação no Congresso e, de forma direta, como vimos em outras ocasiões, os trabalhadores da Estrada lançavam mão dos laços tecidos com esses deputados para fomentar a sua participação política.

Em março de 1900, mesmo com esses projetos legislativos ainda em tramitação, o contínuo Roberto Rodrigues pediu reconsideração do seu pedido de aposentadoria. Naquele momento, Alfredo Maia havia deixado a direção da Estrada e, em seguida, foi nomeado Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. A mudança no controle do ministério poderia resultar em alteração no parecer pois, quando era diretor da Estrada, Alfredo Maia havia dirigido um ofício ao Ministério “insistindo pela aposentadoria do contínuo”. Nos processos de

³²⁴ “2º distrito eleitoral”. *O Paiz*, 29 de dezembro de 1899, p.3.

³²⁵ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, v.6, p.137-138; 197-203; 306-309. CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 31 de outubro de 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, v.6, p.330. CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Segunda Sessão da Quarta Legislatura — Receita Geral. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, Apêndice ao 4º volume, p.41; 251-289.

³²⁶ ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório do ano social de 1901 apresentado à assembléia geral dos associados pelo presidente Dr. João Neri Ferreira*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1902, Anexo J.

aposentadoria preservados pelo Arquivo Nacional é possível notar que todas as cartas e pareceres apresentados pelos requerentes ou despachados pelas repartições públicas ficavam anexos formando um só documento. Nesse caso, a estratégia do empregado era a de reapresentar o seu pedido para o mesmo sujeito que poucos meses antes havia se manifestado de forma favorável a ele. No entanto, a expectativa não se concretizou e, mais uma vez, o pedido foi indeferido. Roberto João Antonio Rodrigues acabou sendo afastado por sucessivas licenças, vindo a falecer em novembro de 1901.³²⁷ Tanto a sua insistência quanto sua articulação política junto à imprensa e aos deputados ajudaram a explicitar, no entanto, a arbitrariedade e a discricionariedade do processo, que havia cerceado o direito à aposentadoria dos empregados das empresas públicas como ele.

Como fruto dessa articulação e da visibilidade dessa disputa na Câmara dos Deputados, outro projeto apresentado pelo deputado Barbosa Lima, em junho de 1900, também tratava da questão dos direitos dos empregados das empresas estatais. A proposta, nesse caso, determinava que os empregados e operários das oficinas do Estado fossem equiparados à condição de empregados públicos. Se aprovada, a medida tornaria o dispositivo orçamentário inócuo.³²⁸ Como vimos no capítulo anterior, Barbosa Lima era um antigo aliado dos trabalhadores da Estrada, tendo atuado em prol dessa equiparação na Constituição e posteriormente como intermediário durante a greve de fevereiro de 1891. Enquanto Irineu Machado e Henrique Lagden eram representantes do Distrito Federal, Barbosa Lima, que havia feito sua carreira política em Pernambuco, havia se lançado e sido eleito pelo estado do Rio Grande do Sul por conta de cisões políticas.³²⁹ Da parte dos deputados, essa sobreposição de projetos, indicava um progressivo reconhecimento da necessidade de levar em conta as aspirações por direitos dos operários do Estado que, no caso da cidade do Rio de Janeiro, representavam um contingente numericamente expressivo e bem articulado em torno de associações

³²⁷ “Requerimentos”. *Jornal do Comércio*, 12 de março de 1900, p.1. “Na Central”. *O Paiz*, 23 de junho de 1899, p.2. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Gazeta da Tarde*, 13 de novembro de 1901, p.2. Processos de aposentadoria: *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4B223, GIF1 OI 4B226, GIF1 OI 4B227.

³²⁸ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de junho de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, Vol. 2, pp. 229-232.

³²⁹ Sobre os conflitos e cisões políticas no Recife ver: CAVALCANTE, Henrique Soares. *Quem é o dono da república em Pernambuco? Disputas de poder e o governo de Barbosa Lima (1889-1896)*. Dissertação (Mestrado em História) UFPE, Recife, 2014.

de classe. Se aprovado, seu projeto beneficiaria, somente na EFCB, 7.736 empregados jornaleiros e outros 1.751 empregados titulados no ano de 1900.³³⁰

Longe de expressar um sinal de alienação, conforme sugerido por militantes anarquistas, a estratégia dos trabalhadores que recorriam aos representantes do Legislativo buscava construir um caminho para a implantação de uma legislação não só para diminuir a relação de dependência junto aos empregadores, mas também para melhorar suas condições de trabalho e de vida. Por mais que tal postura divergisse da maneira pela qual militantes anarquistas entendiam que deveria ser dar o encaminhamento da melhoria de vida da classe trabalhadora, seus resultados eram palpáveis. Não era de se estranhar, por isso, que os empregados da Estrada se mostrassem tão atentos à possibilidade de disputar no Congresso a garantia dos seus direitos.

Essa estratégia não impedia, no entanto, que os operários da Estrada se envolvessem em articulações mais amplas com outras categorias de operários do Rio de Janeiro no que diz respeito à organização operária. Foi o que aconteceu meses depois, quando se vincularam ao Centro das Classes Operárias na promoção de uma campanha em defesa do estabelecimento de uma legislação “protecionista para a organização do trabalho”.³³¹ Fundado em agosto de 1901, o Centro elegeu sua primeira diretoria em 14 de setembro daquele ano, em uma chapa única. A diretoria foi ocupada pelo tipógrafo e deputado baiano João Neiva, tendo como vice-presidente Gustavo de Lacerda, tipógrafo e jornalista. Ao elegerem para a direção o deputado João Neiva, os trabalhadores lançavam mão de uma estratégia para estabelecer um interlocutor direto com voz na Câmara dos Deputados. Demonstravam não verem nenhuma contradição entre a formação de um centro de resistência e a articulação com representantes do Legislativo. Os demais cargos da direção e do conselho da entidade foram ocupados por operários de diversas categorias, dentre eles Fidelis José Marques, mestre de linha na Estrada, que também atuava como conselheiro da Associação Geral de Auxílios

³³⁰ EFCB. *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil do ano de 1900. Apresentado ao engenheiro Alfredo Eugenio de Almeida Maia, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional: 1901.

³³¹ “Centro das Classes Operárias”. *O Paiz*, 16 de agosto de 1901. p.3. “Pelas Associações”. *Correio da Manhã*, 22 de dezembro de 1901, p.4.

Mútuos.³³² Para orador oficial do Centro foi convidado o médico e professor Vicente de Souza que, tendo atuado ativamente nos movimentos abolicionista e republicano, possuía uma trajetória de destaque em defesa dos direitos dos trabalhadores.³³³ Por conta de sua atuação ele gozava de reconhecimento junto ao operariado, o que se refletia na sua intensa participação junto às associações da classe trabalhadora para as quais era sempre convidado a participar.³³⁴ Fazendo uso de alianças verticais e horizontais, os trabalhadores e as trabalhadoras envolvidos na conformação do Centro procuraram aumentar sua força política na empreitada para tentar, assim, garantir a aprovação de medidas legislativas que pleiteavam há, pelo menos, duas décadas.

Embora os trabalhadores tivessem sentido político claro ao buscarem múltiplas articulações, que poderiam se converter em apoio público e auxiliar na pressão ao governo, acabou por se firmar certa memória de passividade dessa parcela do movimento operário em relação ao Estado. A partir do reconhecimento de que a ordem republicana havia se estruturado sob os postulados do liberalismo ortodoxo, se furtando a estabelecer qualquer direito aos trabalhadores, autores como Carlos Addor sustentaram que essa parcela do movimento operário estaria “assumindo tacitamente uma posição de dependência em relação ao Estado e aceitando o princípio de colaboração de classes”. Sem um projeto de transformação social definido nas ações dos “trabalhistas”, como ele definiu esse grupo, que incluía os ferroviários e outros operários do Estado, tinham como objetivo conquistar apenas ganhos “imediatos no interior dos quadros delimitados pelo capitalismo”. A aliança com figuras da política institucional apresentava,

³³² “Centro das Classes Operárias”. *O Paiz*, 16 de agosto de 1901. p.3. “Centro das Classes Operárias”. *O Paiz*, 3 de novembro de 1901, p.3. “O Centro das Classes operárias e seus companheiros no Distrito Federal”. *Correio da Manhã*, 25 de dezembro de 1901, p.4. Sobre Fidelis José Marques ver: “Associações”. *Jornal do Brasil*, 16 de outubro de 1901, p.2. “Philanthropia”. *Almanak Laemmert para o ano de 1904*, p.814. “As Urnas”. *A Razão*, 26 de outubro de 1919, p.5.

³³³ *Jornal do Brasil*, 14 de setembro de 1901, p.3.

³³⁴ PINTO, Ana Flávia Magalhães. “Vicente de Souza: intersecções e confluências na trajetória de um abolicionista, republicano e socialista negro brasileiro. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 32, n. 66, p.267–286. BATALHA, Claudio Henrique de Moraes (coord). “SOUZA, Vicente Ferreira de.” *Dicionário do Movimento Operário*: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 100.

conforme avaliação de Addor, como uma postura corporativista em detrimento de uma ação pautada pela consciência de classe.³³⁵

Ao se articularem a outras categorias de trabalhadores, por meio do Centro das Classes Operárias, como meio de fortalecer uma agenda de direitos, os operários da Estrada confrontavam tais certezas. Expressavam, com essa atitude, que, frente à desregulamentação dos contratos de trabalho, eles não deixariam, de forma propositiva, de reivindicar mecanismos de legais de regulamentação e os termos que eles consideravam justos nesse tipo de contrato. Frente ao caráter excludente do novo regime, que cerceava e limitava a participação cidadã, lançariam mão de alianças amplas como meio de perseguir esse objetivo. Acompanhar as ações empreendidas pelos trabalhadores da Estrada junto ao Centro das Classes Operárias nos permite compreender como se davam essas estratégias de negociação com representantes da política institucional da perspectiva dos operários.

Como uma primeira iniciativa, os trabalhadores reunidos em torno do Centro das Classes Operárias iniciaram, em dezembro de 1901, uma série de conferências com o objetivo de preparar a primeira carta que seria enviada ao Congresso Nacional para reivindicar que fossem “introduzidas no Código Civil, em elaboração, alterações no sentido de melhor garantir os direitos do proletariado no Brasil”.³³⁶ A tentativa de sistematização e codificação do direito civil brasileiro se arrastava sem sucesso desde que o país havia se tornado independente. Em 1899, o presidente Campos Sales havia encomendado ao jurista e professor de legislação comparada na Faculdade de Direito do Recife, Clóvis Beviláqua, a elaboração de um Código Civil a ser apresentado ao Congresso Nacional. O texto entregue por Beviláqua contemplou, na parte relativa à locação de serviços, dispositivos que asseguravam direitos mínimos aos trabalhadores em consonância com o que já vinha sendo discutido e efetivado em outros países. Entre as normas por ele propostas figuravam o direito ao pagamento de parte do salário no caso de impedimento transitório de trabalhar por moléstia e o dever de assistência médica

³³⁵ ADDOR, Carlos. “Anarquismo e Movimento Operário nas três primeiras décadas da República”. In: ADDOR, Carlos Augusto ; DEMINICIS, Rafael. *História do anarquismo no Brasil*, vol.2, Rio de Janeiro, Achiamé, 2009, p.37-49.

³³⁶ “Centro das Classes Operárias”. *Correio da Manhã*, 22 de dezembro de 1901, p.4. *Jornal do Brasil*, 9 de janeiro de 1902, p.1. “Centro das Classes Operárias”. *Cidade do Rio*, 10 de março de 1902, p.1.

ao trabalho doméstico, a proibição do trabalho industrial ou das minas aos menores de 12 anos, a limitação a seis horas do tempo de trabalho de menores de 16 anos e, ainda, o dever do empregador de eliminar as condições de insalubridade sob pena de responder por suas consequências.³³⁷

Naquele momento, o projeto elaborado por Clóvis Beviláqua tinha passado por uma primeira discussão na Câmara dos Deputados e estava em discussão no Senado. Cientes desses debates, que eram publicados nos jornais da capital, os operários trataram de pressionar o Senado para que os dispositivos de proteção fossem mantidos e ampliados, além de demandarem outras garantias civis.³³⁸ Seis meses depois, o deputado João Neiva apresentou no Senado a representação elaborada pelo Centro com uma série de sugestões de artigos, dentre os quais constava a responsabilidade dos patrões no caso de acidentes de trabalho; o estabelecimento do “dia operário” em oito horas diárias e a proibição do trabalho noturno e horas extras para os menores aprendizes. A carta foi assinada por cerca de três mil operárias e operários de diversas oficinas e indústrias, entre as quais estavam representados os operários da Central do Brasil.³³⁹ Tal representação evidenciava o rápido crescimento da associação e a convergência desses sujeitos em torno da construção de leis de proteção ao trabalho.

Em outra frente de atuação, dessa vez junto à Câmara dos Deputados, em julho de 1902, o Centro das Classes Operárias enviou uma carta solicitando que os projetos que tratavam da equiparação dos empregados das oficinas do Estado fossem retomados e convertidos em lei. Argumentavam, na missiva, que o projeto já tinha sido aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça. A exposição da representação coube ao deputado João Neiva, que ressaltou na sua fala a assinatura da carta por “milhares de operários” da Capital. Durante o

³³⁷ Na versão final do Código Civil, promulgada em 1916, não foram contemplados os dispositivos de garantia aos trabalhadores sugeridos por Clóvis Beviláqua e tampouco os termos sugeridos na petição elaborada pelo Centro das Classes Operárias GRINBERG, Keila. *Código Civil e cidadania*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, pp.58-65. Sobre Clóvis Beviláqua ver também: SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas: abolicionismo, republicanismo e movimento operário no Recife*. Salvador: EDUFBA, 2021. Capítulo 6.

³³⁸ “Código Civil”. *Gazeta de Notícias*, 15 de dezembro de 1901, pp.2 e 3. “Código Civil”. *Gazeta de Notícias*, 16 de dezembro de 1901, p.2. “Código Civil”. *Gazeta de Notícias*, 22 de dezembro de 1901, p.3.

³³⁹ *Gazeta de Notícias*, 10 de junho de 1902, p.2. Cidade do Rio, 11 de junho de 1902, p.1. SENADO FEDERAL. *Projeto do Código Civil Brasileiro*. “Trabalhos da Comissão Especial do Senado - Pareceres e emendas enviados à comissão”. Vol 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904. P. 33-35.

pronunciamento, o deputado pernambucano Malaquias Gonçalves questionou se todo aquele contingente de operários era de “votantes”, numa insinuação sobre os interesses políticos que João Neiva poderia ter na Capital Federal.³⁴⁰ A breve intervenção expressava o entendimento de que havia, por parte de João Neiva, a intenção de arregimentar e instrumentalizar aqueles operários em seu benefício próprio. O descrédito de Malaquias Gonçalves tinha como base a ideia de que operários vinculados ao Centro das Classes Operárias comporiam a parcela de trabalhadores incapazes de ações autônomas.

João Neiva ainda insistiu, em setembro, para que os projetos referidos na carta seguissem para votação.³⁴¹ No entanto, apesar da reiteração do deputado, os projetos não avançaram naquele ano. O assunto voltou à baila novamente em agosto de 1903, quando o presidente da República encaminhou à Câmara dos Deputados uma nova representação do Centro das Classes Operárias na qual, dentre várias reivindicações, constava mais uma vez o pedido para que fosse votado o projeto de abolição das distinções entre os empregados nomeados e jornaleiros nas repartições e empresas públicas. A carta foi elaborada como um desdobramento da festa de 1º de maio daquele ano e contava, dentre as centenas de assinaturas publicadas nos jornais da capital, com uma grande adesão dos operários das Oficinas do Engenho de Dentro e de São Diogo.³⁴²

Diante dessa recidiva, ainda naquele mês de agosto de 1903, o deputado Sá Freire apresentou um novo projeto de lei em defesa do restabelecimento do direito à aposentaria para os empregados da Estrada. Ele apresentou como mote para o seu projeto o pedido de aposentadoria do mestre de 1ª classe das Oficinas do Engenho de Dentro. Na ocasião, ele contava 53 anos de serviços prestados à Estrada de Ferro Central do Brasil e estava incapacitado para o trabalho, conforme atestado pela junta médica da empresa que havia lhe concedido uma licença de 90 dias. Como vimos no capítulo anterior, Bento José Ribeiro havia sido eleito, em

³⁴⁰ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 28 de junho a 31 de julho de 1902. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, Vol. 5, p. 527-530.

³⁴¹ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de setembro de 1902. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902, vol. 7, p. 649-650.

³⁴² CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 31 de agosto de 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, vol. 4, p.116-118;470-471. “E.F.Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 27 de julho de 1903, p.3. “E.F.Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 27 de julho de 1903, p.3. “E.F.Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 24 de agosto de 1903, p.2. “O operariado”. *Jornal do Brasil*, 19 de maio de 1903, p.3.

1890, subchefe do Centro do Partido Operário, o que indicava que o seu envolvimento com lideranças políticas não era uma novidade. Da parte de Sá Freire, apesar de seu prestígio político relativamente consolidado junto ao eleitorado Distrito Federal, principalmente do 3º Distrito, a proposição indicava que ele buscava se destacar frente a essa pauta tendo, inclusive, sugerido que seu projeto substituísse o de Irineu Machado.³⁴³ Para além das articulações mais amplas, os empregados da Estrada não deixaram, assim, de apostar em iniciativas voltadas para as suas demandas específicas e na busca de mais apoios.

Em outubro daquele ano de 1903, o projeto do deputado Sá Freire foi aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça em um longo parecer que retomou o histórico dos projetos congêneres.³⁴⁴ Diante disso, tanto o projeto de Sá Freire referente ao restabelecimento da aposentadoria, bem como o projeto do deputado Barbosa Lima, que determinava a abolição das distinções entre empregados nomeados e jornaleiros nas repartições públicas e empresas estatais, avançaram na tramitação para que pudessem ser enviados ao Senado.³⁴⁵ Na sessão do dia 11 de novembro daquele ano, o projeto de Sá Freire foi rejeitado na segunda votação por um placar de 27 votos favoráveis contra 100 votos contrários. Em seguida, foi posto em votação, na terceira e última discussão, o projeto de Barbosa Lima, que, aprovado nas duas votações anteriores, foi reprovado naquela que era a última etapa da tramitação e permitiria que a proposta fosse encaminhada para o Senado. Diante da reviravolta, Barbosa Lima saiu em defesa do projeto afirmando que a proposta era pautada por princípios estritamente republicanos e que não poderiam ser aceitas distinções entre os cidadãos, numa clara referência às hierarquias entre os servidores do Estado, fruto da desigualdade de direitos entre empregados nomeados e jornaleiros nas

³⁴³ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 31 de agosto de 1903. *Op. cit.*, p. 470-471.

“E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 22 de julho de 1903, p.3. “E. F. Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 23 de julho de 1903, p.4. “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 29 de agosto de 1903, p.4.

³⁴⁴ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 31 de outubro de 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, Vol. VI, pp.329-336.

³⁴⁵ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904, Vol. VII, pp.229-308.

repartições públicas e empresas estatais. Como um gesto de protesto, Barbosa Lima terminou a sua fala renunciando ao seu mandato na Câmara.³⁴⁶

A rejeição ao projeto repercutiu nas principais folhas da capital. O *Jornal do Brasil* trouxe na edição da manhã do dia seguinte uma charge assinada pelo caricaturista C. Miragi, pseudônimo de Julião Machado, onde o deputado Barbosa Lima aparecia quicando sobre um pandeiro, numa clara referência à reviravolta expressa na recontagem dos votos.³⁴⁷

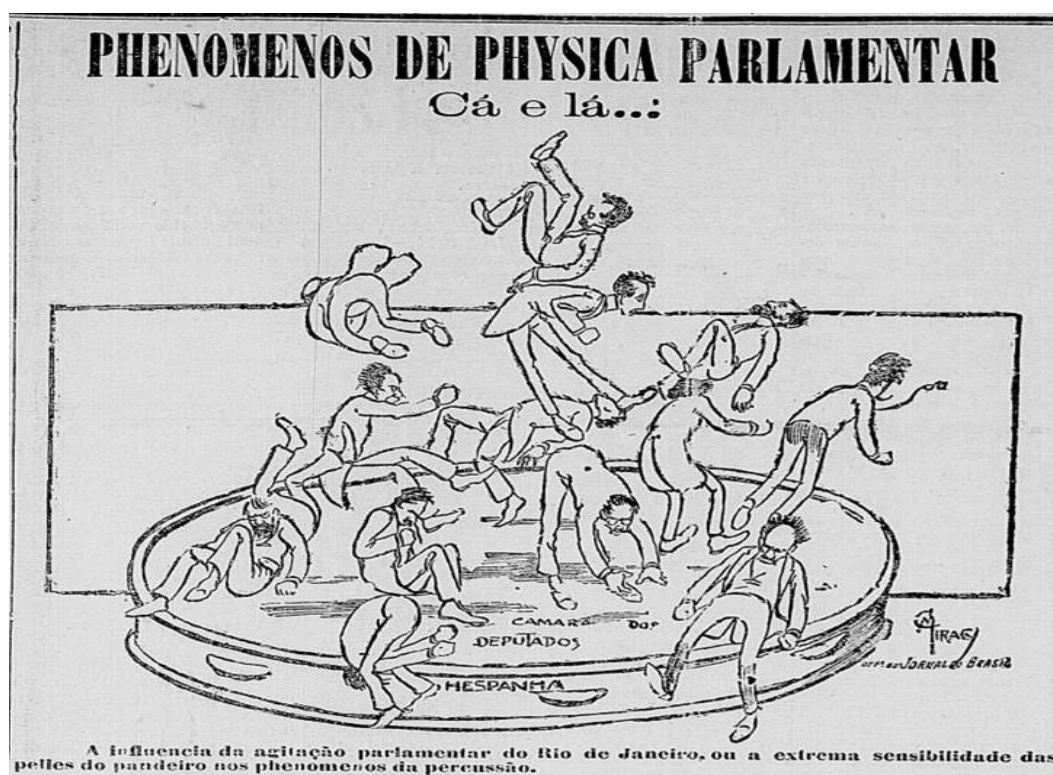


Figura 2 – Fenômenos de física parlamentar. *Jornal do Brasil*, 12 de novembro de 1903.

A matéria que acompanhava a charge informou que vários operários da Estrada haviam comparecido àquela sessão na certeza de que o projeto seria aprovado, tendo por isso sua “confiança ludibriada”.³⁴⁸ Para o articulista do *Correio da Manhã*, a manobra do pedido recontagem de votos por parte do deputado Cassiano do Nascimento, líder do governo, evidenciava que Rodrigues

³⁴⁶ CONGRESSO NACIONAL. *Anaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1903. *Op. cit.* p.380-507.

³⁴⁷ Fenômenos de física parlamentar. *Jornal do Brasil*, 12 de novembro de 1903, p.1.

³⁴⁸ “Inexplicável reviravolta”. *Jornal do Brasil*, 12 de novembro de 1903, p.1. “Na Câmara”. *Jornal do Brasil*, 12 de novembro de 1903, p.1.

Alves não tinha intenção de atender aos operários das oficinas do Estado e particulares quanto ao estabelecimento da jornada de oito horas, nem tampouco quanto à igualdade de direitos entre empregados nomeados e jornaleiros no âmbito da administração estatal. “Nunca se viu maior desfaçatez”, sentenciou o jornalista. Na sua visão, aquela votação era mais uma prova de que “os direitos das classes exploradas que deveriam ser o núcleo forte de um eleitorado consciente” se convertiam em “mero joguete nas mãos dos politiqueiros menos dignos”.³⁴⁹

Na avaliação das lideranças do Centro das Classes Operárias, no entanto, o fato das autoridades terem se ocupado da “questão social” era motivo de vitória da classe operária – como afirmou o operário Garcia Júnior em carta publicada no *Jornal do Brasil*. Ele defendeu ainda que os deputados que votaram a favor do projeto fossem lembrados, numa clara defesa da participação política da classe operária junto à política institucional.³⁵⁰ Uma mensagem no mesmo sentido foi passada em discurso no dia 19 de novembro, proferido por Vicente de Souza durante em uma manifestação pública em favor do deputado Barbosa Lima, que contou com a participação de 5 mil operários. Ao fazer uma avaliação da atuação do Centro das Classes Operárias desde a sua fundação, Vicente de Souza defendeu uma estratégia marcada pela organização de greves pacíficas e pelo encaminhamento de propostas legislativas por parte dos operários junto ao Congresso. Argumentou, nesse sentido, que a via revolucionária era ineficaz frente a força armada do governo, se colocando em posição contrária à proposição de luta de militantes socialistas anarquistas que ganhavam força naquele momento. Vicente de Souza ressaltou, em seguida, que o caminho para a instauração da “República social” deveria se pautar nos mesmos procedimentos da “campanha abolicionista” e da “república política”. Tratava-se, assim, de um projeto de uma república democrática em detrimento ao regime oligárquico que havia prevalecido até aquele momento. Finalizou afirmando que o líder da Câmara havia prometido pautar o projeto da jornada de oito horas, indicando, assim, uma vitória, ainda de parcial, daquela luta.³⁵¹

³⁴⁹ “Dois pesos e duas medidas”. *Correio da Manhã*, 11 de dezembro de 1903. p.1. “Crônica”. *O Malho*, 14 de novembro de 1903, p.4.

³⁵⁰ “O operariado”. *Jornal do Brasil*, 16 de novembro de 1903, p.3.

³⁵¹ “Manifestação Operária”. *Correio da Manhã*, 20 de novembro de 1903, p.2.

A União Operária do Engenho de Dentro, que contava com grande participação de operários da Estrada, não integrou essa manifestação junto ao Centro das Classes Operárias. A decisão, tomada em uma reunião na associação, foi comunicada a Vicente de Souza por uma comissão que foi até a sua residência na véspera do evento organizado pelo Centro. Eles alegaram que a rejeição do projeto havia sido prejudicial de modo especial para os operários da Estrada de Ferro e, por conta disso, entendiam que aquele não era um momento para festa. Declararam, nesse sentido, que fizeram a opção de enviar uma comissão de 20 associados à residência do deputado Barbosa Lima com uma mensagem de agradecimento.³⁵² A decisão também guardava relação com os rumos que o debate sobre o projeto de Barbosa Lima havia tomado na Câmara dos Deputados. Ainda naquele dia, Cassiano do Nascimento declarou em plenário que a Câmara poderia reconsiderar a maioria dos dispositivos do projeto, como era o caso do estabelecimento da jornada de oito horas. Ele fez objeção, no entanto, à equiparação dos operários jornalheiros à condição dos empregados nomeados nas repartições e empresas públicas.³⁵³ A saída encontrada pelo deputado significava, assim, a exclusão de uma maior reivindicação dos operários da Estrada que dizia respeito à seguridade. O direito à aposentadoria não foi restabelecido naquele momento. Em abril de 1904, o mestre das Oficinas do Engenho de Dentro, Bento José Ribeiro, acabou falecendo após sucessivas licenças, sem conseguir se aposentar. Ele recebeu homenagens póstumas dos operários das Oficinas do Engenho de Dentro, dos aprendizes limadores, do depósito de São Diogo e da União Operária do Engenho de Dentro, dando a ver o seu prestígio junto aos operários da Estrada.³⁵⁴

³⁵² “O Operariado - União Operária do Engenho de Dentro”. *Jornal do Brasil*, 16 de novembro de 1903, p.3. União Operária do Engenho de Dentro”. *Correio da Manhã*, 23 de novembro de 1903, p.2.

³⁵³ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1903. *Op. cit.* p.380-507.

³⁵⁴ *Jornal do Brasil*, 13 de janeiro de 1904, p.3. “Bento José Ribeiro”. *Jornal do Brasil*, 25 de março de 1904, p.8. “Bento José Ribeiro”. *Jornal do Brasil*, 20 de abril de 1904, p.6. O direito à aposentadoria foi restabelecido em agosto de 1904 pelo Executivo, mediante portaria, apenas para funcionários titulados sem, no entanto, permitir a incorporação do tempo de serviço como empregado jornalheiro. Tal dispositivo inviabilizava a aposentadoria de empregados que exerceram funções como empregados jornalheiros e cujo exercício em uma função titulada era inferior a dez anos – tempo mínimo de serviço para que um empregado pudesse requerer aposentadoria por incapacidade física. Empregados que exerceram função titulada durante períodos superiores a dez anos conseguiram se aposentar. Esse foi o caso da professora das Oficinas Maria Amélia Jacobina, do engenheiro de 1ª classe Henrique Simão Tamm ou do agente de 1ª classe Bento Luiz Feliz da

Barbosa Lima acabou declinando da decisão de renunciar ao mandato e reassumiu seu assento na Câmara em poucos dias. Como primeira medida ele reapresentou as propostas do seu projeto como emendas à Lei Orçamentária que estava sendo votada naquele momento, mas não foram aprovadas. Diante da rejeição, ele fez um discurso na Assembleia Constituinte no qual argumentou que seu projeto visava legislar apenas sobre as repartições públicas e trouxe à tona a representação assinada por 40 deputados constituintes que apoiaram a equiparação entre empregados nomeados e jornalheiros. Citava, entre outros republicanos que subscreveram a representação, o nome de Joaquim Murtinho – que, nas palavras Barbosa Lima, havia empreendido uma gestão austera à frente da Fazenda no governo anterior. “As economias eram com os pequenos; com os grandes eram as vantagens aumentadas”, protestou Barbosa Lima, numa clara referência à continuidade da política de congelamento de gastos que seguia inviabilizando os projetos que contemplassem qualquer tipo de melhoria na condição de vida dos operários do Estado sob alegação de que haveria aumento de despesas.³⁵⁵ A campanha empreendida pelos operários lançava luz sobre as desigualdades expressas na elaboração das diretrizes orçamentárias. Ainda que Barbosa Lima tenha argumentado que o seu projeto era voltado apenas para o operariado do Estado, o congelamento de salários e a inexistência de políticas de seguridade para essa categoria, que representava um grande contingente na cidade o Rio de Janeiro, tinham como uma das consequências diretas a perpetuação de um sistema de contrato sem qualquer garantia para toda a classe.

Compreender as estratégias e articulações que moveram as ações dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil na busca pelo restabelecimento do direito à aposentadoria nos deu a ver que, diante daquela

Silva. Ver: *Gazeta de Notícias*, 19 de julho de 1904, p.1. *Gazeta de Notícias*, 29 de julho de 1904, p.2. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 13 de julho de 1904, p.1. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 1 de agosto de 1904, p.2. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 7 de agosto de 1904, p.2. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 11 de agosto de 1904, p.2. “Aposentadoria”. *Jornal do Brasil*, 31 de março de 1906, p.5. *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4B 267. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. “Aposentações”. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no ano de 1909 – 21º da República*. Volume 3. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910, p. 279-280. BRASIL. Decreto nº 117 de 4 de novembro de 1892. “Regulariza a concessão de aposentadoria aos funcionários públicos.” *Coleção de Leis do Brasil - 1892*, p. 125, vol. 1, pt 1 (Publicação Original).

³⁵⁵ CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1903. *Op. cit.* p. 802-980. *Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados*, BR DFCD AC1891-DISC-2-54-899.

pauta – que, em um primeiro momento, era restrita a empregados titulados – convergiam interesses em prol da seguridade que eram comuns a outros trabalhadores e trabalhadoras. Frente a essa aspiração compartilhada, esses sujeitos forjaram por meio de Centro das Classes Operárias um caminho que contemplava múltiplas alianças, com o objetivo de ampliar os direitos e melhorar as condições de trabalho de toda a classe operária. Um olhar para as lógicas de engajamento desses trabalhadores junto a lideranças políticas evidencia, assim, que o dinamismo de suas ações ia muito além de certa memória afirmada pela historiografia que muitas vezes os definiu como trabalhadores fura-greves, mais afeitos a práticas paternalistas supostamente pouco combativas por serem fruto de um sindicalismo atrelado ao Estado. Se tais lógicas de ação tinham relação com a posição que ocupavam sendo funcionários submetidos ao regime estatal, as alianças forjadas para garantir seus direitos por dentro das redes do sistema oligárquico expressavam as continuidades e transformações de uma tradição de ação política que, ao longo das décadas anteriores, havia mobilizado os trabalhadores nacionais em sua luta contra a escravidão, na qual escravizados e libertos tiveram que conquistar e manter sua liberdade por dentro das malhas do poder senhorial³⁵⁶.

4.2

Mutualismo em profusão

Frente as dificuldades no andamento dos projetos de lei que estabeleciam regras de seguridade para os trabalhadores, a alternativa mutualista ganhou maior relevância entre os funcionários da Estrada de Ferro Central do Brasil. Sem conseguirem formar um pecúlio individual, eles viam nesse sistema de socorros mútuos a única possibilidade de verem garantida a sua seguridade. Nos relatórios da Estrada publicados anualmente, os acidentes ferroviários tinham apresentado notável crescimento desde a última década do século XIX, conforme podemos observando na tabela a seguir.³⁵⁷

³⁵⁶ CHALHOUB, Sidney. “Paternalismo e escravidão em *Helena*”. In: *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 17-57.

³⁵⁷ Os dados acima foram retirados dos relatórios anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil produzidos pela direção da ferrovia para serem apresentadas ao Ministro da Indústria, Viação e

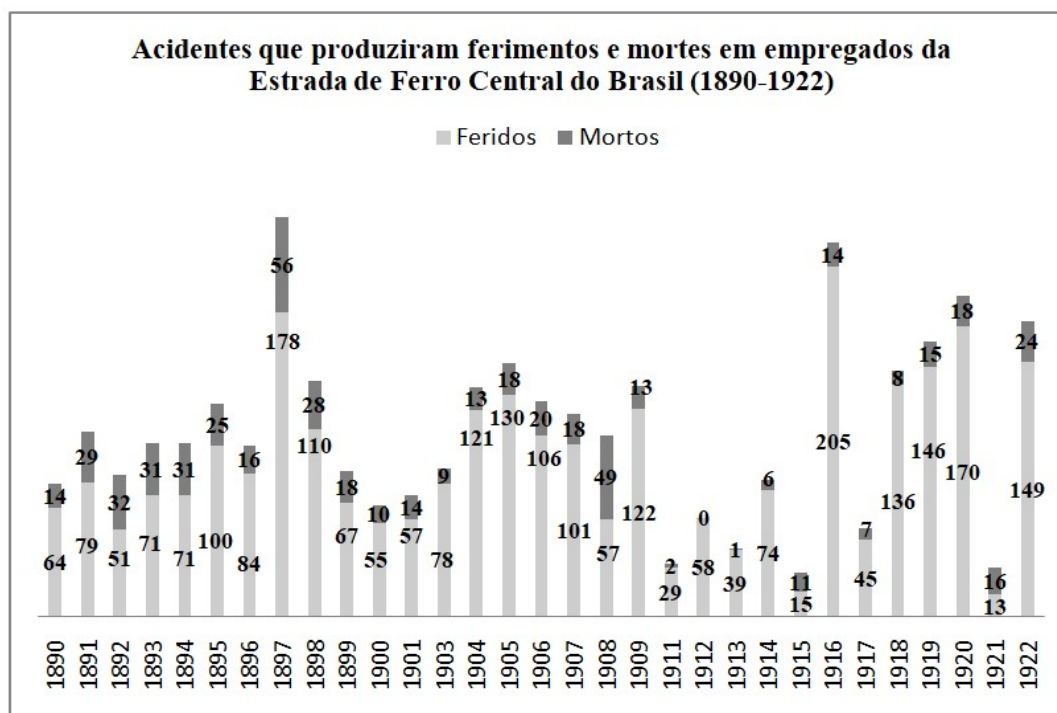


Gráfico 3. Elaborado com base Relatórios da Estrada de Ferro Central do Brasil dos anos 1890-1922.

Podemos observar que o número de mortos e feridos oscilou bastante durante todo o período, tendo o maior número de vítimas ocorrido no ano de 1897. Naquele momento, o maior número de vítimas registrado havia sido em 1885, com 16 mortos e 31 feridos. O ano de 1890 ultrapassou esse número, registrando 78 vítimas totais. Não foi por acaso, nesse sentido, que, a partir de 1892, muitos sujeitos passaram a adotar a alcunha “Empresa Funerária Cabeça de Burro” para se referir à Estrada de Ferro Central do Brasil. Tal referência se dava não somente em casos de acidentes ferroviários, mas também e com bastante frequência, de forma crítica e pejorativa em momentos de disputa com o governo ou a direção da empresa.³⁵⁸ No que diz respeito aos acidentes de trabalho, esses números são efetivamente maiores, porque estão excluídos os acidentes ocorridos

Obras Públicas. A listagem completa dos relatórios está na bibliografia. Não localizei os relatórios dos anos de 1902 e 1910, por isso os dados não constam na tabela.

³⁵⁸ *Revista Ilustrada*, março de 1892, p.4. “Explosão”. *Gazeta de Notícias*, 17 de março de 1892, p.1; “O desastre da Central do Brasil”. *Don Quixote*, 9 de novembro de 1895, p.1. “Pingos e Respingos”. “Mistérios da Central”. *O Corsário*, 4 de abril de 1896, p.1. *Correio da Manhã*, 18 de março de 1910, p.1. “O arrendamento da Central”. *O Malho*, 17 de agosto de 1912, p.20. “Com a Central”. *Correio da Manhã*, 9 de agosto de 1915, p.6. “EFCB”. *Última Hora*, 19 de abril de 1965, p.29. “Caiu um burro no IBGE”. *Diário de Notícias*, 11 de maio de 1956, p.3. Os dados da Junta Médica da EFCB sobre os exames laborais só começaram a ser apresentados nos relatórios do ano de 1921.

nas oficinas da Estrada e a incapacidade física por envelhecimento ou outras doenças laborais.

A lei de orçamentária de 1888 havia autorizado a formação de uma caixa de socorros para o pessoal de cada uma das estradas de ferro do Estado. O projeto, no entanto, não havia sido implantado. Frente a essa lacuna, a Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil acabou recebendo do governo parte dos recursos destinados a conformar o fundo de socorros da Caixa, como era o caso das multas aplicadas aos empregados Central do Brasil. Outra vantagem era a permissão para que as mensalidades dos associados fossem descontadas na folha de pagamento, diminuindo a inadimplência, que era um grande problema para a conformação de caixa em associações desse modelo. Com curtos períodos de interrupção, tais medidas garantiram a existência da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos maiores capitais dentre as congêneres na cidade do Rio de Janeiro.³⁵⁹

Capazes de se articular em torno de pautas mais amplas, os operários da Estrada também protagonizaram momentos em que as diferenças internas se expressaram de forma mais acirrada. Em 04 de março de 1902, uma coluna publicada no *Correio da Manhã* trazia uma carta do empregado da contabilidade, Francisco Muniz Freire, com uma acusação dirigida a João Neri Ferreira, diretor da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil, que teria causado prejuízo aos cofres da associação. Freire afirmava que Neri Ferreira, àquela altura há dez anos no cargo de diretor da entidade, agia de forma autoritária e não franqueava aos associados os dados contábeis da mutual para que pudessem conferir os balanços. A insatisfação de Francisco Muniz Freire parecia não ser uma exceção, tendo originado a organização de uma chapa dissidente para concorrer nas eleições para direção da associação, agendadas para ao dia 23 de março daquele ano.³⁶⁰

³⁵⁹ BRASIL. Lei nº 3.397, de 24 de novembro de 1888. Fixa a Despesa Geral do Império para o exercício de 1889 e dá outras providências. *Coleção de Leis do Império do Brasil* - 1888, p. 48, vol. 1, pt. 1. BRASIL. Lei nº 707 de 30 de agosto de 1890. Autoriza a entrega à Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil da importância das multas impostas ao pessoal da mesma Estrada. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, p. 2079, vol. fasc.8. PAIVA, Ataulpho Nápole de. *Assistência pública e privada no Rio de Janeiro: história e estatística*. Rio de Janeiro: Typografia do Anuario do Brasil. Rio de Janeiro: 1922. P.122-126 e anexos.

³⁶⁰ *Correio da Manhã*, 4 de março de 1902, p.2. “E. F. Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 28 de fevereiro de 1902, p.3.

Na data marcada, a eleição acabou suspensa por conta de “distúrbios” ocorridos entre as duas chapas. Na ocasião, o condutor de trem José da Silva Maximo chegou a fazer uma denúncia na delegacia da 7ª circunscrição, acusando o “grupo de sócios dissidentes”, dos quais faziam parte alguns “foguistas e guarda-freios” mais exaltados, de terem quebrado móveis, rasgado livros e espancado algumas pessoas presentes. Diante da denúncia, o delegado determinou que um praça da polícia guardasse o edifício sob a supervisão do inspetor de polícia, conforme reportou o *Jornal do Brasil* na edição do dia seguinte à eleição. As diligências da polícia não tiveram maiores desdobramentos naquele momento.³⁶¹ Uma nova eleição foi marcada para o dia 6 de abril. Ainda que as diligências da polícia não tivessem maiores desdobramentos naquele momento, na data do segundo pleito, o delegado de polícia permaneceu na sede da associação e nos arredores para garantir a normalidade do pleito. A chapa dissidente, que afirmava contar com a maioria dos votos dos empregados da cidade o Rio de Janeiro, protestou contra a votação por procuração dos empregados do interior. O protesto não surtiu efeito, os votos por procuração foram aceitos e os candidatos dissidentes se retiraram da sede antes do final do pleito. A chapa apoiada pela direção, sem a presença de João Neri Ferreira, ganhou a eleição³⁶². A disputa evidenciou, no entanto, a tensão entre os associados pelo controle da associação.

Se a Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil havia conseguido importantes vitórias junto à direção da Estrada, que contribuía para sua solidez financeira, o caráter geral que a associação se propôs a assumir, expresso em seu próprio nome, não foi capaz de conciliar a expectativa dos trabalhadores da Estrada em torno de um mesmo projeto de assistência. Tais disputas se expressaram, no caso que acompanhamos, na composição da chapa para concorrer às eleições para direção da entidade, em outras situações as

³⁶¹ “Eleição de pancadaria”. *Jornal do Brasil*, 24 de março de 1902, p.1. “Eleição de pancadaria”. *Jornal do Brasil*, 25 de março de 1902, p.1.

³⁶² “Na Central”. *O Paiz*, 7 de abril de 1902, p.2. “Associação Geral de Auxílios Mútuos”. *Correio da Manhã*, 15 de abril de 1902, p.2. Sobre associações mutuais ver: BATALHA, Claudio H. M. “Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 12–22, 2010. VISCARDI, Cláudia M. Ribeiro. “O estudo do mutualismo: algumas considerações historiográficas e metodológicas”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 23–39, 2010. CASTELLUCCI, Aldrin S. “A luta contra a adversidade: notas de pesquisa sobre o mutualismo na Bahia (1832-1930)”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 40–77, 2010.

controvérsias levaram à criação de associações congêneres. É o que podemos observar diante da diversidade de associações de caráter mutual organizadas pelos trabalhadores da Estrada naquele momento. Na tabela a seguir, elaborada com base em levantamento das associações assistência pública e privada no Rio de Janeiro, realizado por Ataulfo de Paiva, entre os anos 1913 e 1920, podemos vislumbrar a diversidade de associações formadas pelos trabalhadores da Estrada.

Associações mutuais dos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil

Associação	Data de fundação	Número de sócios em dezembro de 1912		
		Brasileiros	Estrangeiros	Total
Associação Geral de Auxílios Mútuos da E. F. Central do Brasil	19/03/1884	6.385	-	6.385
Caixa de Socorros Imediatos às Famílias dos Empregados da Contabilidade da EFCB	26/06/1892	104	-	104
Associação Auxiliadora dos Empregados da Estação Marítima	26/12/1892	269	-	269
Caixa Auxiliar da Classe Telegráfica da E. F. Central do Brasil	04/1896	378	-	378
Associação Funerária dos Empregados de São Diogo da E. F. Central do Brasil	17/03/1901	2.041	-	2.041
Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro da E. F. Central do Brasil	01/10/1901	3.783	1.420	5.203
Caixa Auxiliar de Socorros Imediatos do Pessoal do Movimento da E. F. Central do Brasil	09/10/1901	815	-	815
Caixa Auxiliadora dos Bagageiros da E. F. Central do Brasil	04/11/1901	1.497	-	1.497
Caixa Auxiliar dos Guarda-Freios da E. F. Central do Brasil	22/03/1903	1.298	194	1.492
Associação Beneficente dos Empregados Jornaleiros da Estação Marítima	24/05/1903	175	118	293
Associação Beneficente da Oficina de Carpinteiros da Locomoção E. F. Central do Brasil	07/02/1907	81	41	122

Tabela 6. PAIVA, Ataulfo Nápole de. *Assistência pública e privada no Rio de Janeiro: história e estatística*. Rio de Janeiro: Typografia do Anuario do Brasil. Rio de Janeiro: 1922.

Das onze associações que constavam no levantamento, quatro foram fundadas até década de 1890 e outras sete a partir de 1900, com a Associação Geral de Auxílios Mútuos atuando de forma quase hegemônica até o começo do século XX. Ao observarmos os nomes das associações, podemos ainda perceber que eles fazem referência à categoria de trabalhadores ou, ainda, ao local de trabalho, como é o caso das associações da estação Marítima. A Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro englobava todos os trabalhadores da Estrada que exerciam função sem nomeação. A título de referência, em dezembro de 1912, a Estrada de Ferro tinha 13.294 empregados, dos quais 2.238 eram titulados e 11.056 eram jornaleiros.³⁶³ Não era por acaso, nesse sentido, que a Caixa do Pessoal Jornaleiro reunia o segundo maior número de associados.

Logo após a posse da nova diretoria da Associação Geral de Auxílios Mútuos, em dezembro de 1903, o então diretor Aarão Reis, se pronunciou, em referência ao crescimento de associações congêneres, pedindo ajuda aos associados para convocar novos sócios e lamentando que o número de associados, naquela ocasião, estivesse muito aquém do número de empregados da Estrada. Ainda que muitas das associações fundadas naqueles anos não tivessem se estruturado financeiramente a ponto de fazer frente à Associação Geral, o alerta da direção indicava que havia uma disputa por associados. Na mesma reunião foi apresentado pelo conselheiro Fidelis José Marques, mestre de linha, um projeto para que a mutual se fizesse representar como fiadora dos associados que precisavam prestar fiança junto à Estrada. O critério de apresentação de fiança, depositada nos cofres da Estrada, como um requisito fundamental para todos os empregados que arrecadassem dinheiro, ou tivessem objetos ou valores sob sua guarda. Esse era o caso do tesoureiro e seus auxiliares; almoxarifes e seus ajudantes; bem como dos guardas de armazém. Segundo o regulamento do ano de 1896, o valor mais alto era a fiança do tesoureiro e do pagador estabelecidas em 60 contos de réis e 50 contos de réis; almoxarifes precisavam depositar uma fiança de 10 contos de réis; a fiança dos guardas era de 500 mil réis. Os guardas

³⁶³ ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório do ano de 1912. Sendo Sr. Diretor o Engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913, pp.131-132. Sobre o critério e os valores das fianças ver regulamento da Estrada: BRASIL. Decreto n. 2.247, de 26 de março de 1896. Aprova o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1 e 2, p. 290-312, 1896a.

eram considerados empregados jornalheiros, recebendo, segundo o mesmo regulamento, uma diária máxima de 8 mil réis. Mesmo que fosse pago esse valor máximo não seria fácil acumular o valor da fiança. O empréstimo para prestação de fianças aos associados se convertia, assim, em um atrativo. A direção da Associação Geral, que sempre foi exercida por empregados titulados e de cargos hierarquicamente superiores, se mostrou refratária ao projeto. Como resultado, a medida não foi aprovada naquela ocasião, sob o argumento, por parte dos associados, que tal projeto contrariava o regulamento.³⁶⁴

A proposta de atuar como fiadora, no entanto, era adotada por outras associações que buscavam oferecer outros tipos de assistência para além das pensões em caso de doença, invalidez ou morte do sócio. Esse era o caso da Caixa do Pessoal Jornaleiro, que oferecia fianças tanto para emprego como para aluguéis de casa. Em janeiro de 1898, o poeta João da Cruz e Souza, que trabalhava como arquivista no escritório das oficinas de São Diogo, relatou em uma carta escrita a seu amigo Nestor Vitor a dificuldade de encontrar uma casa para alugar. Além de reclamar do valor alto cobrado dos aluguéis, que não cabiam no seu orçamento, ele finalizava afirmando: “o furor maior nisso tudo é o da fiança, que é uma cousa terrível de se conseguir”. A mutual franqueava ainda aos seus associados empréstimos de pequenos valores; auxílio para compra de roupas, calçados e uniformes; aulas noturnas e acesso a uma biblioteca.³⁶⁵ Os benefícios indicavam uma preocupação maior com um tipo de acordo solidário, que pudesse fazer frente aos problemas da vida diária de parte do operariado, que não conseguia formar pecúlio para fazer frente a gastos imprevisíveis.

Por mais que se tratasse de uma postura que aos olhos da maioria do Conselho da Associação Geral de Auxílios Mútuos pudesse fugir do escopo da entidade, a adoção desse tipo de benefício acabou se configurando como uma prática recorrente nas associações congêneres. Esse era o caso da Caixa Auxiliar dos Guarda-freios, que também oferecia benefícios extras como crédito para confecção de roupas e aquisição de calçados em lojas contratadas pela Caixa, e

³⁶⁴ “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 7 de dezembro de 1903, p.3. “As Urnas”. *A Razão*, 26 de outubro de 1919, p.5. “Associação Geral de Auxílios Mútuos”. *Revista da Semana*, 5 de abril de 1908, p.4

³⁶⁵ *Fundação Casa de Rui Barbosa* – Arquivo Nestor Vitor – NV Cp 1, Série Correspondências. “Estradas de Ferro – Grupo 3º”. *Almanak Laemmert para o ano de 1898*, p.718. *Jornal do Brasil*, 17 de novembro de 1907, p.5. PAIVA, Ataulpho Nápole de. *Op. cit.* p. 190-191.

mantinha um curso primário na sua sede.³⁶⁶ Ao adotar esses benefícios os operários lançavam mão de uma postura que, por décadas, havia marcado a experiência de homens e mulheres escravizadas e seus descendentes, que buscavam apoio em irmandades religiosas e em associações civis para conquistar a liberdade, bem como para mitigar as dificuldades cotidianas.³⁶⁷ Analisando as associações mutuais do Rio de Janeiro entre os anos de 1903 e 1916, Vitor Fonseca demonstrou que, para além da seguridade, os trabalhadores que se associavam a entidades mutuais se preocupavam com questões bem práticas relacionadas ao mundo do trabalho ou à esfera pessoal, como era o caso da fiança proposto pelas associações mutuais da Estrada que analisamos. O acionamento dos benefícios, expressos no estatuto da associação, era visto como um direito, e não como caridade.

Destaca-se também, nessa direção, as ações de solidariedade que essas associações mobilizavam em momentos de solidariedade mais amplos. Foi o que aconteceu em junho de 1917, quando um incêndio destruiu “34 casinhas onde habitavam operários das Oficinas do Engenho de Dentro”. Após a tragédia, a Caixa do Pessoal Jornaleiro se reuniu e deliberou que a associação prestaria socorro imediato a todos os empregados residentes nas casas incendiadas, independentemente de serem ou não sócios. A associação se dispôs a fornecer roupas, gêneros alimentícios, assistência médica, assistência farmacêutica e fianças para aluguel de casas.³⁶⁸

Atento à centralidade que as associações mutuais tinham assumido, o escritor Lima Barreto se interessou em trazer a para os seus contos e romances a perspectiva dos sujeitos que tinha nas caixas de socorros mútuos uma importante alternativa frente às adversidades. Esse foi o caso de Dona Felismina, personagem do conto “O Moleque”, publicado no jornal *A.B.C.* em 1918. A história, que transcorria nos dias próximos ao carnaval, era ambientada nos subúrbios, como

³⁶⁶ PAIVA, Ataulpho Nápole de. *Op. cit.* p. 157-158.

³⁶⁷ REGINALDO, Lucilene. Os rosários dos angolas – irmandades de africanos e crioulos na Bahia setecentista. São Paulo: Alameda, 2011. MAC CORD, Marcelo. “Identidades Étnicas, Irmandade do Rosário e Rei do Congo: sociabilidades cotidianas recifenses século XIX.” *Campos - Revista de Antropologia*, [S.l.], v. 4, p. 51-66, dez. 2003. REIS, João José. “Identidade e diversidade étnica nas irmandades negras no tempo da escravidão”. *Tempo*, Rio de Janeiro, v.2, n.3, p.7-33. 1997.

³⁶⁸ “A Caixa do Pessoal Jornaleiro da Estrada socorre as vítimas do incêndio”. *Gazeta de Notícias*, 8 de julho de 1917, p.3. “Pavoroso incêndio”. *Gazeta de Notícias*, 8 de julho de 1917, p.3. “Pobres Operários”. *O Malho*, 14 de julho de 1917, p.23.

muitas das obras do autor. O moleque, expresso no título, fazia referência ao personagem central do conto, José, conhecido como Zeca, menino negro, pobre e sonhador. Ele vivia com sua, mãe, dona Felismina, uma mulher viúva que “além de lavar para fora, tinha uma pequena pensão que lhe deixara o marido, guarda-freios da Central, morto em um desastre” e era paga pela “Caixa dos Guarda-Freios”. No conto, a renda de Felismina, composta pelo seu trabalho de lavadeira e a pensão do marido, garantia a ela respeitabilidade da vizinhança. A situação vivida por dona Felismina era comum a muitos homens e mulheres daquele período, entre elas a família do próprio escritor. Em 1887, seu pai, João Henriques Lima Barreto, recorreu a um empréstimo junto a Associação de Auxílios Mútuos da Imprensa Nacional para ajudar a custear o tratamento de saúde de Amália Barreto, sua esposa e mãe de Lima. João Henriques havia sido presidente da associação em mais de uma ocasião na década de 1880.³⁶⁹ A opção pelo mutualismo se apresentava, assim, como uma estratégia fundamental de manutenção da honradez, um importante valor compartilhado pelos trabalhadores.³⁷⁰

O engajamento dos trabalhadores na conformação e na busca pelo fortalecimento dessas associações dizia respeito a uma elaborada estratégia para diminuir sua relação de dependência naquela sociedade. Não foi por acaso, nesse sentido, a proposta para afiançar os associados acabou sendo admitida pela Associação Geral de Auxílios Mútuos em 1905 – quando, vencida a resistência inicial, decidiu alterar seus estatutos. Na ocasião, uma nota do *Correio da Manhã* dava conta que havia sido aprovado pela assembleia daquela “poderosa e beneficente” associação o projeto que autorizava a entidade a ser fiadora perante a

³⁶⁹ “O Moleque”. *A.B.C.: Política, Atualidades, Questões Sociais, Letras e Artes*, 15 de junho de 1918, p. 12-14. Lima Barreto também vai abordar a questão em um dos esboços do romance *Clara dos Anjos* escrito em seu diário em 1904. Naquela versão o pai de Clara faleceu no começo do romance e a família recebeu um auxílio para enterro de uma associação mutual. “Precavido, ele se fizera inscrever em algumas sociedades de socorro mútuo, as quais, dando pequenas quantias para o enterramento, pouparam à família dificuldades com esse piedoso ato. A viúva economizou alguma coisa dos auxílios; e os cuidados com a vida futura atenuaram em alguma coisa a dor da perda que sofrera” – escreveu Lima Barreto sobre os desdobramentos imediatos ao falecimento do personagem. BARRETO, Lima. *Diário íntimo*. Portal Domínio Público. [bn] Fundação Biblioteca Nacional .pdf, p. 122. Sobre a atuação de João Henriques Lima Barreto junto a Associação de Auxílios Mútuos da Imprensa Nacional ver: ENGEL, M. “João Henriques de Lima Barreto: o engajamento político de um tipógrafo negro no contexto da abolição”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 15, p. 1–22, 2023.

³⁷⁰ FONSECA, Vitor Manoel Marques da. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008.

direção da Estrada. O autor da nota avaliou que essa era uma medida “de alto alcance”, que poderia repercutir no aumento de sócios e, consequentemente, no incremento do capital da associação, além de evitar que “seus filiados sofrem vexame de pedir a este ou aquele que lhes garanta o pão para a família servindo de fiador ao cargo que desempenha ou vão desempenhar”.³⁷¹ Ressaltando o valor da integridade e da honra dos trabalhadores, a medida também guardava relação direta com o sucesso que as associações congêneres alçaram, naquele momento, ao adotar esse tipo de benefício.

Ainda que disputassem o mesmo público, nem por isso essas associações deixariam de estimular o estabelecimento de parcerias entre elas e seus associados. Como fruto desse tipo de relação, em agosto de 1906, a Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro realizou uma sessão solene na sede da Associação Geral de Auxílios Mútuos.³⁷² Apesar de ter sido fundada em 1901, a associação ainda estava em período de consolidação, e sua sede, localizada na Rua Senador Euzébio, não contava com o mesmo espaço dos amplos salões da conhecida sede da Associação Geral de Auxílios Mútuos, na Rua Visconde de Itaúna.³⁷³ A comemoração, no entanto, marcava outra conquista importante: após ter tido esse pedido negado em 1902, a Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro tinha, finalmente, conseguido autorização para que as mensalidades e joias dos associados fossem descontadas na folha de pagamento dos empregados. Como forma de agradecimento, a direção da Caixa convidou o diretor da Estrada, Ozório de Almeida, para presidir aquela sessão solene.³⁷⁴ Atitudes como essa evidenciavam que a atuação desses trabalhadores como protagonistas na conformação da associação e na elaboração dos benefícios que eram importantes para a categoria

³⁷¹ “E. F. Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 5 de junho de 1905, p.2.

³⁷² *Gazeta de Notícias*, 4 de agosto de 1906, p.2. “Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro da Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Gazeta de Notícias*, 6 de agosto de 1906, p.2.

³⁷³ “Filantropia”. *Almanak Laemmert para o ano de 1906*, p.702. “A inauguração da coberta do novo edifício da Associação Geral de Auxílios Mútuos do Pessoal da E. F. Central do Brasil”. *Revista da Semana*, 28 de agosto de 1904, p.4. A conquista da sede própria representava um salto de prestígio para muitas sociedades, conforme ressaltado por Cláudio Batalha. BATALHA, Cláudio. “A geografia associativa: Associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”. AZEVEDO, Elciene *et. al. Trabalhadores na cidade: Cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2009, pp. 251-269.

³⁷⁴ *Jornal do Comércio*, 9 de outubro de 1902, p.3. ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório do ano de 1906. Sendo Sr. Diretor o Engenheiro Gabriel Ozorio de Almeida Apresentado ao Dr. Miguel Calmon da Pin de Almeida, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras públicas pelo Dr Aarão Reis, atual diretor*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, pp.4-5.

não era incompatível como articulações por dentro da lógica paternalista – que, nesse caso, dizia respeito à arrecadação e manutenção dos recursos financeiros da mutual.

Após a aprovação da medida pela direção da Estrada, não demoraria muito para que a Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro adquirisse a sua sede própria na Rua Senador Pompeu, na Cidade Nova, nas intermediações da estação Central da Estrada de Ferro. Em jornal publicado pela Caixa do Pessoal Jornaleiro, do ano de 1914, o prédio aparece estampado na capa da publicação como sinal de prestígio e vitalidade da associação³⁷⁵.



Figura 3. Capa do jornal “Concordia Proletária”. Sessão de Periódicos. Biblioteca Nacional.

³⁷⁵ *Concórdia Proletária*, 25 de abril de 1914, p.1

Casos de parceria como esse se repetiam também entre associações recreativas. Em 16 de janeiro de 1904, a Associação Beneficente do Pessoal Jornaleiro da Estação Marítima realizou uma festa para inauguração do seu pavilhão no salão cedido pelo Clube Estudantina Lírica – que tinha em seus quadros de direção associados em comum com Associação Beneficente, como era o caso de Antonio Furtado Morgado.³⁷⁶ Sob o título de “Uma boa festa” o *Jornal do Brasil* publicou uma matéria escrita pelo jornalista Francisco Guimarães, especialmente enviado para aquele evento. Antigo trabalhador da Central do Brasil, ele havia deixado a companhia para atuar como repórter colaborador nas notícias sobre a ferrovia. Àquela altura, no entanto, ele já se notabilizava como um dos poucos jornalistas negros nas redações cariocas, justamente, por conta de seus relatos sobre as festas e diversões da vida noturna carioca que assinava sob o pseudônimo de *Vagalume*. Recebido calorosamente, ele foi convidado para presidir aquela sessão solene. Acostumado a cobrir esse tipo de evento, o jornalista ressaltava, sob o título de “Boa Festa”, os detalhes do “simpático” e “modesto” evento, utilizando-se de adjetivos “característicos das festas dos homens de trabalho”. Segundo ele, o ponto alto da festa se deu com a entrada do “belo pavilhão” daquela nova sociedade, confeccionado nas “cores branco, encarnado e verde” – que representavam os sinais de manobras usados na Estrada de Ferro. O jornalista citou ainda, como era de costume em suas colunas, o nome de vários associados e convidados que prestigiaram o evento.³⁷⁷ Essa relação cultivada com representantes da imprensa ajudava a projetar as associações através da cobertura positiva dos eventos.

A atuação dos funcionários da Estrada de Ferro Central do Brasil na dinamização das associações de ajuda mútua evidencia, portanto, que eles foram capazes de forjar, por meio dessa tradição associativa, projetos de solidariedade importantes por meio dos quais faziam um espaço para diminuir a situação de

³⁷⁶ “Grupo dos Modestos”. *Jornal do Brasil*, 12 de setembro de 1904, p.1. “Comprimentos”. *Jornal do Brasil*, 8 de maio de 1907, p.4.

³⁷⁷ “Uma boa festa”. *Jornal do Brasil*, 18 de janeiro de 1904, p.1. Aquele talvez tenha sido uma das últimas colunas do jornalista Francisco Guimarães no *Jornal do Brasil* antes que ele aceitasse o convite do jornal *A Tribuna*, no qual começou a trabalhar no final daquele mês de janeiro de 1904. Sobre a trajetória de Francisco Guimarães ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. (2015). “No ritmo do Vagalume: culturas negras, associativismo dançante e nacionalidade na produção de Francisco Guimarães (1904-1933)”. *Revista Brasileira De História*, 35(69), 13–33.

dependência e precariedade. Ainda que distantes dos intuitos revolucionários que muitos militantes operários criticavam, elas tiveram um papel fundamental nos projetos em defesa de melhores condições de trabalho e vida pra os seus integrantes.

4.3

Uma campanha vitoriosa dos jornaleiros

O incremento das associações mutuais não afastou os trabalhadores da Estrada da luta pela regulamentação dos seus direitos. Para esses trabalhadores, a atuação entre as atividades voltadas para o lazer, a solidariedade e a luta política não eram excludentes.³⁷⁸ Como parte dessa dinâmica, os salões de algumas dessas associações também serviram de espaço para a realização de assembleias voltadas para o estabelecimento de pautas e estratégias de reivindicação de direitos. Foi o que aconteceu em dia 7 de dezembro de 1907 quando a Caixa do Pessoal Jornaleiro da Estrada de Ferro Central do Brasil disponibilizou a sua sede para que os empregados da Estrada realizassem uma reunião. O objetivo do encontro era estabelecer uma estratégia para conseguir a aprovação de um projeto de lei apresentado pelo senador do Distrito Federal, Augusto de Vasconcelos, que tratava do aumento dos vencimentos dos empregados da Estrada. Naquele momento, os salários estavam sem reajuste há onze anos, ainda que o processo inflacionário estivesse se intensificando. A reunião ocorreu poucos dias após a apresentação do projeto no Senado, no dia 12 de novembro. Tal celeridade indica que, assim como em outras ocasiões, o projeto havia contado com alguma articulação prévia dos operários junto ao senador Augusto de Vasconcelos, que estava no seu primeiro mandato, tendo antes exercido cargos de intendente e deputado. Ele gozava de grande influência política nas freguesias suburbanas da cidade, principalmente na freguesia Campo Grande, que era atravessada pelo ramal de Santa Cruz da EFCB. Da parte do político a apresentação do projeto no

³⁷⁸ Cf. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Editora da Unicamp; Rio de Janeiro: EdUERJ, 2020, p.227-280.

início de sua atuação no Senado, naquele que era o seu primeiro mandato nesse cargo.³⁷⁹

Segundo a notícia publicada no *Jornal do Brasil*, a assembleia reuniu um grande número de empregados de todas as categorias da Estrada, que deliberaram pela nomeação de três comissões com a função de atuar junto a todos os senadores, de enviar ofícios de agradecimento àqueles que subscreveram o projeto e solicitar o apoio do diretor Aarão Reis.³⁸⁰ O fato de a reunião ter ocorrido no salão da associação mutual indicava que progressivo fortalecimento dessas associações também contribuiu para tornar mais forte a atuação política dos empregados da Estrada. A referência ao empréstimo do espaço sugeria, no entanto, uma articulação cautelosa por parte desses sujeitos, no sentido de eliminar qualquer suspeita de que a associação pudesse se colocar em afronta à direção da Estrada. Essa cautela não era casual: em junho de 1905, durante uma reunião de posse da diretoria da Associação Beneficente dos Empregados Jornaleiros da Estação Marítima, o então diretor da Estrada, Gabriel Osório de Almeida, puniu alguns dos operários presentes na reunião por terem feito críticas ao governo de Rodrigues Alves.³⁸¹ A separação das atividades reivindicatórias serviria, assim, para proteção dos funcionários que estavam à frente da mutual e estavam sujeitos a sofrer algum tipo de represália por parte da direção da Estrada.

O projeto de Augusto de Vasconcelos não seguiu para tramitação naquele momento. O tema da reforma voltou à pauta legislativa em maio de 1908, dessa vez, na Câmara dos Deputados, por meio da apresentação de um projeto de reforma do regulamento da Estrada pelo deputado Irineu Machado, que era adversário político de Vasconcelos.³⁸² Na ocasião, a revista *O Malho* publicou

³⁷⁹ “A eleição senatorial”. *Correio da Manhã*, 24 de abril de 1906, p.1. Sobre Augusto de Vasconcelos ver: PINTO, Surama Conde Sá. *Só para Iniciados: O jogo político na antiga Capital Federal*. Rio de Janeiro: Mauad X/ FAPERJ, 2011. P. 60-62. Sobre o custo de vida ver: DAMAZIO, Sylvia. *Retrato Social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: UERJ, 1996. Pp. 43-66.

³⁸⁰ “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 7 de dezembro de 1907, p.7. CONGRESSO NACIONAL. *Annaes do Senado Federal*. Sessões de 1 de novembro a 30 de dezembro de 1906. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, Vol. 4 e apêndice, p.69-71.

³⁸¹ “E. F. Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 6 de junho de 1905, p.3.

³⁸² CONGRESSO NACIONAL. *Annaes da Câmara dos Deputados*. Sessões de 1 a 30 de novembro de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, Vol. 4VI, p.174-180.

uma charge assinada por Augusto Rocha, na qual o caricaturista procurou expressar o sentido oportunista do projeto apresentado por Irineu Machado.³⁸³



Figura 4 – Charge “As reformas na Câmara”. *O Malho*, 23 de maio de 1908.

Publicada em meio aos debates sobre a movimentação política das disputas eleitorais do próximo pleito, tanto a charge quanto a legenda sugeriam uma leitura específica sobre o sentido da apresentação dos projetos voltados para os direitos dos operários por parte do parlamentar. Aos contemporâneos estava clara a disputa na referência ao projeto anterior apresentado por Serzedelo Correia – que, naquele momento, era deputado pelo Mato Grosso, mas já havia sido representante do Distrito Federal em legislaturas anteriores. Sob tal perspectiva, o cartunista apresenta, através do olhar zombeteiro do Zé-Povo, a avaliação de que a sucessão de projetos nada mais era do que uma disputa de artifício entre os deputados com o objetivo de enganar o eleitor, que ironizava: “Bem te conheço,

³⁸³ “As reformas na Câmara”. *O Malho*, 23 de maio de 1908, p. 4.

pau de laranjeira!...”³⁸⁴ A sátira tinha a clara função pedagógica de alertar o diminuto eleitorado a respeito das intenções demagógicas daqueles políticos. Conformava-se, por meio de representações como essa, uma visão do distanciamento da população frente às disputas eleitorais daquele período por conta dos arranjos oligárquicos.

A atuação dos operários sugere, no entanto, que eles não se encaixavam naquela imagem de despreço e deboche. No dia 23 maio, um grupo de empregados da Estrada organizou uma reunião na sede da Caixa Auxiliar do Movimento para estabelecer uma estratégia para conseguir a aprovação do projeto. O projeto proposto pelo deputado estava de acordo com a pauta levantada pelos próprios operários, como o aumento dos vencimentos, o estabelecimento da jornada de oito horas de trabalho e dispositivos de segurança. Segundo reportou o *Jornal do Brasil*, a assembleia havia contado com a participação de quinhentos empregados, tendo sido deliberada a constituição de comissões de empregados de todas as categorias para pedir “apoio aos diversos poderes da República” e à imprensa para que o projeto tivesse um “rápido andamento e garantida aprovação”.³⁸⁵ A comissão de empregados nomeada contava com a participação de Alexandre Luiz Tinoco de Almeida, ajudante de mestre das oficinas de São Diogo, que trabalhava na Estrada desde 1871, quando havia entrado como aprendiz; Paulino José de Oliveira, que era vice-presidente da Associação Geral de Auxílios Mútuos; Henrique da Costa Jumbaba, ajudante de mestre nas Oficinas do Engenho de Dentro e, desde a década de 1880, membro atuante da Irmandade Nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos Homens Pretos, formada por uma maioria de trabalhadores negros como ele, a irmandade teve uma trajetória destaque na luta contra escravidão; e, ainda, Eurico Elesbão Teixeira de Campos, 3º escriturário da Contabilidade. No dia 6 julho, esses empregados foram ao Palácio do Catete pedir o apoio do presidente. Em outra frente, os operários pediram apoio da imprensa que, regularmente, publicava notícias sobre o andamento do projeto.³⁸⁶ No dia 31 de maio, uma comissão de empregados do

³⁸⁴ “As reformas na Câmara”. *O Malho*, 23 de maio de 1908.

³⁸⁵ “E. F. Central do Brasil”. *Correio da Manhã*, 24 de maio de 1908, p.6. “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 7 de dezembro de 1907, p.7. CONGRESSO NACIONAL. *Annaes do Senado Federal*. Sessões de 1 de novembro a 30 de dezembro de 1906. *Op. cit.* p.69-71.

³⁸⁶ *A Imprensa* 7 de julho de 1908, p.1. *Jornal do Brasil*, 22 de maio de 1908, p.6. *Correio da Manhã*, 25 de agosto de 1908, p.1. *O Paiz*, 26 de julho de 1908, p. 5. *O Paiz*, 26 de maio de 1908,

ramal de São Paulo também tinha vindo se reunir com o diretor da Estrada para pedir apoio para aprovação do projeto de reforma, no que tiveram, segundo reportado pelo jornal *O Paiz*, “franco acolhimento”.³⁸⁷ No mês de junho, procuraram apoio do Cardeal do Rio de Janeiro, Joaquim Arcoverde de Albuquerque Cavalcante, para que ele intercedesse junto ao presidente Afonso Pena para o recebimento de uma comissão de operários da Central do Brasil no Palácio do Catete, de modo a tratar da possibilidade de melhoria da condição de 12 mil operários dessa Estrada de Ferro. Conquistada a reunião, os operários solicitaram do presidente que o Executivo atuasse na aprovação do projeto de lei que contemplava o aumento dos vencimentos. Afonso Pena alegou que o orçamento não permitia o reajuste e prometeu atuar para aprovação do projeto.³⁸⁸ Sem se constituírem como beneficiários passivos dos projetos levados ao Congresso, os empregados da Estrada tratavam, por meio de atuações como essa, de lutar para que as medidas de seu interesse fossem aprovadas.

Era o que ficaria evidenciado na campanha eleitoral que se seguiu à apresentação daquele projeto. Em janeiro de 1909, os funcionários da Estrada subscreveram e publicaram no jornal *Gazeta de Notícias* uma carta de apoio ao candidato Irineu Machado, ressaltando as várias propostas que o deputado havia apresentado em favor da classe.³⁸⁹ A mobilização se mostrou ainda mais presente no apoio aos candidatos ao Executivo, naquela que foi uma das campanhas mais acirradas do período. O candidato apoiado pelo então presidente Nilo Peçanha era o Marechal Hermes da Fonseca, que era cunhado de Paulo de Frontin, então diretor da Estrada. O outro candidato era Ruy Barbosa, que tinha entre seus apoiadores Irineu Machado e Barbosa Lima, defensores da pauta dos empregados da Estrada.³⁹⁰

p.3. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 18 de junho de 1909, p5.– “4ª Divisão (Locomoção)”. *Almanak Laemmert para o ano de 1898*, p.717. Sobre Henrique Jumbega ver também: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. (2020), p. 43-49.

³⁸⁷ *O Paiz*, 31 de maio de 1908, p. 4

³⁸⁸ *Arquivo Nacional*. Fundo Afonso Pena –N.0.COR.19/58. *Jornal do Brasil*, 7 de julho de 1908 p5.

³⁸⁹ “Editais”. *Diário do Rio de Janeiro*, 14 de julho de 1876, p.4. “E. F. Central do Brasil”. *Gazeta de Notícias*, 27 de janeiro de 1909, p. 5.

³⁹⁰ “Conferências Públicas”. *Jornal do Brasil*, 24 de fevereiro de 1910, p.5. “O homem rubro”. *O Malho*, 2 de outubro de 1909, p.36. “Dr. Ruy Barbosa”. *O Paiz*, 24 de janeiro de 1910, p.3. *Correio da Manhã*, 20 de fevereiro de 1910, p.4. SOUZA, Felipe Azevedo e; CASTELLUCCI, Aldrin A. S. “À margem dos grandes esquemas: o associativismo político-eleitoral dos

Mobilizados de forma ativa, além de se alistarem para participar do pleito, os trabalhadores da Estrada se mobilizavam apoiando publicamente o candidato que mais representava seus anseios. De um lado havia empregados da Estrada que explicitavam apoio a Hermes da Fonseca, fazendo questão de participar de reuniões na junta central por Hermes e Venceslau; de outro lado havia os apoiadores da candidatura civilista, como era o caso dos operários da Estrada na cidade mineira de São João Del Rey— que logo após a eleição fizeram questão de declarar em nota que, mesmo diante de suborno, ameaças e fraudes, o candidato, Ruy Barbosa havia saído vencedor naquela cidade.³⁹¹ Diante do acirramento da disputa e das denúncias de que os operários estavam sendo coagidos por seus superiores a votar em Hermes da Fonseca, a direção da Estrada publicou uma circular dirigida a todos os empregados proibindo a propaganda política naquela repartição, assim como a pressão dos funcionários uns sobre os outros, principalmente por parte dos superiores hierárquicos.³⁹² Ainda que não seja possível saber qual o impacto da circular para inibir tais pressões, o fato de os operários procurarem a imprensa para denunciar as ameaças indicava o esforço desses sujeitos para fazer valer o seu voto.

O envolvimento dos trabalhadores não chegava, no entanto, a ser uma novidade naquele momento. Entre os eleitores que se alistaram para votar estava o ajudante de mestre de Oficinas Henrique Jumbaba, que fazia questão de se alistar desde a década de 1870.³⁹³ O alistamento eleitoral era parte do esforço desses sujeitos para participar do processo eleitoral. Em uma crônica do ano de 1904, o jornalista *Vagalume* afirmava em uma conversa com um morador do Engenho de Dentro: “Nem se discute... nesta terra, o indivíduo pode não ter um pedaço de pão, mas um título eleitoral... é certo”.³⁹⁴ Testemunhava, com isso, o envolvimento e interesse pela política manifestado pelos operários daquela localidade, em que

trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República.” *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 35, n. 75, p. 6-25, jan./abr. 2022.

³⁹¹ “Candidaturas presidenciais”. *O Paiz*, 31 de janeiro de 1910, p.4. “A eleição presidencial”. *Gazeta de Notícias*, 6 de março de 1910, p.6. “Circular”. *Gazeta de Notícias*, 16 de fevereiro de 1910, p.5.

³⁹² “Circular”. *Gazeta de Notícias*, 16 de fevereiro de 1910, p.5. “A Situação”. *Gazeta de Notícias*, 15 de fevereiro de 1910, p.2. “Conselho Municipal”. *Gazeta de Notícias*, 16 de fevereiro de 1910, p.5.

³⁹³ “Alistamento eleitoral”. *Correio da Manhã*, 8 de dezembro de 1910, p.4.

³⁹⁴ “Reportagem da Madrugada”. *A Tribuna*, 17 de março de 1914. In: GUIMARÃES, Francisco (Vagalume). *Ecoss Noturnos*. Organização, apresentação e notas de Leonardo Pereira e Mariana Costa. Rio de Janeiro: Conta Capa; Faperj, 2018. P. 97-104.

havia muitos empregados da Estrada. Ainda que a participação eleitoral já não se constituísse em novidade, ela representava uma importante estratégia de luta para os empregados da Estrada, que conseguiam com isso ampliar a possibilidade de terem suas reivindicações e projetos levados em conta pelo Executivo e Legislativo.

Se durante as eleições muitos operários fizeram questão de manter suas diferentes posições, passado o pleito, o apoio ao candidato Hermes da Fonseca parecia unânime.³⁹⁵ Em grande medida, isso se explica pelas negociações estabelecidas pela categoria com o novo governo. Quando Hermes tomou posse, os empregados da Estrada não demoraram em buscar o seu apoio para aprovação do projeto de Irineu Machado. No dia 26 de dezembro, “uma grande comissão” de empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil foi recebida no Palácio do Catete pelo presidente, que prometeu apoiar o projeto de reforma que contemplava o aumento dos vencimentos.³⁹⁶ Naquele momento, passado o período da eleição e iniciado o período da garantia dos acordos de governabilidade, os empregados da Estrada tiveram mais sucesso na reivindicação e, tanto o projeto de Irineu Machado, apresentado na Câmara dos Deputados, quanto o projeto de Augusto de Vasconcelos, apresentado no Senado, seguiram sua tramitação.³⁹⁷ No final de dezembro de 1910, Paulo de Frontin, mantido no cargo de diretor da Estrada, compareceu à sessão de Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados para defender o projeto. Na ocasião, Irineu Machado, que havia atuado na campanha adversária, asseverou que não havia hostilidade do governo em relação às emendas propostas por Frontin. Também naquele mês de dezembro o projeto de Vasconcelos – que, segundo um jornalista do *Correio da Manhã*, “dormia há alguns anos na pasta de Comissões e Finanças” – foi colocado em votação e aprovado no dia marcado para uma visita de Hermes da Fonseca ao Senado.³⁹⁸

³⁹⁵ “Alistamento eleitoral”. *Correio da Manhã*, 8 de dezembro de 1910, p.4. “O grande pretexto”. *O Paiz*, 16 de novembro de 1910, p.3. “Um telegrama”. *Correio da Manhã*, 15 de dezembro de 1910, p.2.

³⁹⁶ “Echos e Fatos”. *O Paiz*, 27 de dezembro de 1910, p.1. “A reorganização dos serviços da Estrada”. *Correio da Manhã*, 9 de dezembro de 1910, p. 2. “Echos e Fatos”. *O Paiz*, 27 de dezembro de 1910, p.1.

³⁹⁷ *Correio da Manhã*, 22 de dezembro de 1910, p.1.

³⁹⁸ “A reorganização dos serviços da Estrada”. *Correio da Manhã*, 9 de dezembro de 1910, p.2. “A reforma da E. F. Central”. *O Paiz*, 27 de dezembro de 1910, p.2. “Dedicação tardia”. *Correio da Manhã*, 21 de dezembro de 1910, p.2. “O dia de ontem no Senado”. *Correio da Manhã*, 18 de

Acabou prevalecendo o projeto de lei de Irineu Machado, que foi incorporado à lei orçamentária daquele ano, fixando no artigo 32 os parâmetros pelos quais o Executivo estava autorizado a implementar, por meio de decreto, um novo regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brasil.³⁹⁹ Dentre os 23 dispositivos ficaram autorizados: o pagamento integral dos vencimentos aos empregados titulados ou jornaleiros que se acidentassem em serviço; a aposentadoria em caso de invalidez por esse motivo; a pensão aos dependentes do funcionário falecido em serviço no valor de dois terços dos vencimentos; gratificações por tempo de serviço a todos os funcionários – sendo de 10% ao completar dez anos; 20% para 20 anos; 30% para 25 anos e 40% para 30 anos ou mais de serviço; período de férias de quinze dias, com vencimentos; estabelecimento da jornada de trabalho em oito horas diárias com consequente pagamento de hora extra para exceções; autorização para criação de uma Caixa de Pensões para os empregados jornaleiros; direitos a licença em caso de enfermidade para todos os funcionários sob as mesmas regras, passes livres na Estrada para os funcionários que residissem em áreas servidas pela ferrovia, bem como gratuidade para os dependentes para frequentar escolas e aprendizagem em oficinas e fábricas; submissão da demissão do empregado com mais de dez anos de serviço a um processo administrativo e, ainda, autorização para aumento de 20% nas diárias do pessoal jornaleiro e estabelecimento de uma nova tabela de vencimentos.⁴⁰⁰ A autorização contemplava, assim, a pauta de reivindicação pela qual os operários jornaleiros tinham lutado desde a década de 1880.

Antes mesmo da promulgação do novo regulamento os empregados da Estrada organizaram comissões para agradecer às autoridades do Executivo e do Legislativo.⁴⁰¹ No dia 7 de janeiro de 1911, os empregados da Estrada realizaram uma passeata para celebrar publicamente a medida. Na passeata, os funcionários em grande número, precedidos por uma banda de música. Como sinal de orgulho

dezembro de 1910, p.2. *O Paiz*, 23 de dezembro de 1910, p.1. *Correio da Manhã*, 22 de dezembro de 1910, p.1.

³⁹⁹ BRASIL. Lei nº 2.356, de 31 de dezembro de 1910. Fixa a despesa geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1911 e dá outras providências. *Coleção de Leis do Brasil* - 1910, p. 125. Vol. 1.

⁴⁰⁰ *Idem*.

⁴⁰¹ *Correio da Manhã*, 4 de janeiro de 1911, p.1. “A manifestação do funcionalismo da E. F. Central do Brasil aos srs. Marechal Hermes da Fonseca e dr. J. J. Seabra”. *Correio da Manhã*, 8 de janeiro de 1911, p.3. “Avulsos”. *O Paiz*, 2 de janeiro de 1911, p.4.

das suas associações eles levavam adiante o “estandarte do pessoal da Estrada” e “os estandartes da Associação Geral de Auxílios Mútuos carregados pela respectiva diretoria e várias comissões de pessoal da Estrada”, quase todos os empregados levavam fogos de bengala de várias cores, causando um efeito belíssimo”. Os trabalhadores saíram da estação Central em direção à região do Catete, onde ficava o palácio do governo, e depois se dirigiram até a casa de J. J Seabra, Ministro da Viação. Na imagem, publicada na revista *O Malho*, podemos vislumbrar a grande quantidade de trabalhadores da Estrada que participaram do ato.



Figura 5–“Gratidão dos homens de trabalho”. *O Malho*, 14 janeiro de 1911.

Segundo o noticiário dos grandes jornais, cerca de 2 mil pessoas e 200 carros haviam participado da manifestação. A imagem mostra que os trabalhadores estavam bem vestidos, a maioria com roupa social completa, usando paletó, gravata e chapéu, enquanto outros, talvez saídos recentemente do trabalho, usavam uniforme de maquinista. A imagem deixa visível pelo menos dois estandartes carregados pelos trabalhadores, dando a ver a importância das associativas por esses sujeitos. Os empregados da Estrada afirmavam com isso, de maneira pública, o apoio que davam àqueles que defendiam seus interesses. Mesmo com a presença das muitas autoridades que comparecerem tanto à

residência oficial do governo, quanto à casa de Seabra, coube aos próprios trabalhadores conduzir os discursos. Na residência do ministro, Francisco Muniz Freire, empregado da sessão da Contabilidade da Estrada de Ferro, citou a vitalidade financeira da empresa, ressaltando que para ela concorria a própria força de trabalho. Mais do que uma benesse, esses empregados celebravam assim direitos conquistados a partir de longa negociação, o que apontava para o sucesso de suas estratégias de luta e reivindicação.⁴⁰²

Como resultado, o regulamento foi promulgado no dia 15 de março daquele ano de 1911, dando início a uma grande comemoração por parte dos funcionários da Estrada.⁴⁰³ Mal anunciada, no entanto, a vitória já começava a ter sua memória disputada por diferentes grupos sociais. É o que mostrava novamente a revista *O Malho* na capa de sua edição de 25 de março, em imagem que explicitava as disputas de memória em torno das conquistas operárias do período.

⁴⁰²“A manifestação do funcionalismo da E. F. Central do Brasil aos srs. Marechal Hermes da Fonseca e dr. J. J. Seabra”. *Correio da Manhã*, 8 de janeiro de 1911, p.3. “Gratidão dos homens de trabalho”. *O Malho*, 14 janeiro de 1911.

⁴⁰³BRASIL. Decreto nº 8.610, de 15 de março de 1911. Aprova o regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção de Leis do Brasil* 1911, Página 303 Vol. 1. “Regulamento”. A Imprensa, 18 de março de 1911, p.5. *Arquivo Nacional*. GIF1 OI 4B315.

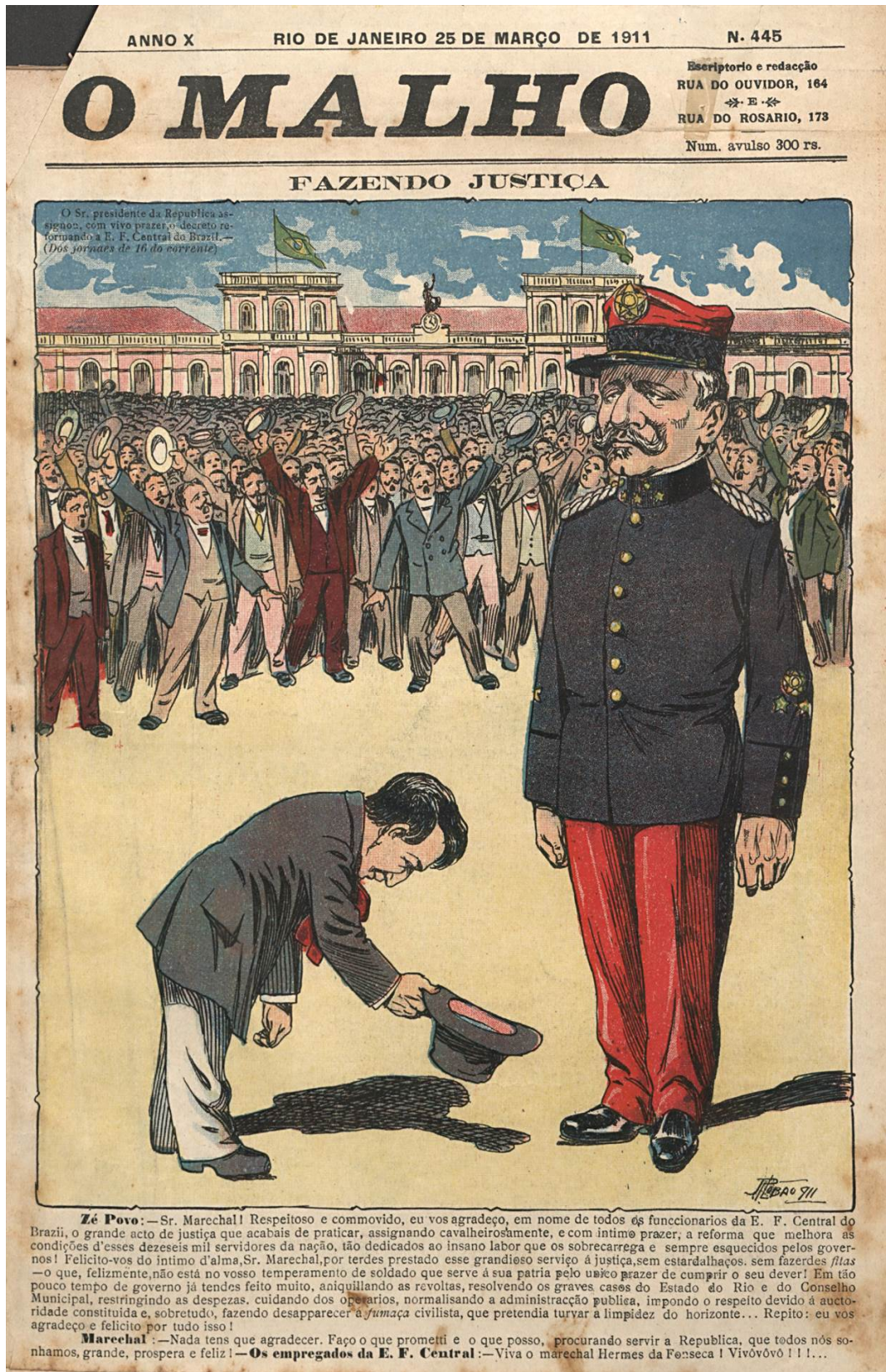


Figura 6 - "Fazendo Justiça". *O Malho*, 5 de março de 1911.

Zé Povo: - Sr. Marechal! Respeitoso e comovido, eu vos agradeço, em nome de todos os funcionários da E. F. Central do Brasil, o grande ato de justiça que acabais de praticar, assinando cavalheiramente, e com íntimo prazer, a reforma que melhora as condições d'esses dezesseis mil servidores da nação, tão dedicados ao insano labor que sobrecarrega e sempre esquecidos pelos governos! Felicito-vos do íntimo d'alma, Sr. Marechal, por terdes prestado esse grandioso serviço à justiça, sem estardalhaços, sem fazerdes *fitas* – o que, felizmente, não está no nosso temperamento de soldado que serve a sua pátria pelo único prazer de cumprir o seu dever! Em tão pouco tempo de governo já tendes feito muito, aniquilando as revoltas, resolvendo os graves casos do Estado do Rio de Janeiro e do Conselho Municipal, restringindo as despesas, cuidando dos operários, normalizando a administração pública, impondo o respeito devido à autoridade constituída e, sobretudo, fazendo desaparecer a fumaça civilista, que pretendia turvar a limpidez do horizonte... Repito: eu vos agradeço e felicito por tudo isso!

Marechal: - Nada tem que agradecer. Faço o que prometi e o que posso, procurando servir a República que todos nós sonhamos, grande, prospera e feliz!

Os empregados da E. F. Central do Brasil: - Viva o Marechal Hermes da Fonseca! Vivôvôvô!!!... (*grifos no original*)

Ao publicar a imagem com tanto destaque, a direção da revista, que havia apoiado a candidatura de Hermes da Fonseca no processo eleitoral do ano anterior, tratava de enaltecer a figura do presidente – que era apresentado, tanto na imagem quanto em sua legenda, com o protagonismo da ação. Vitoriosos em suas aspirações, os próprios trabalhadores eram representados por uma pequena multidão colocada passivamente ao fundo da imagem, na qual eles eram apresentados como sujeitos brancos e bem vestidos, que se limitavam a celebrar aquela benesse. Em seu nome, a figura do “Zé Povo” se curvava, com chapéu na mão, em agradecimento ao presidente, que teria feito “justiça, sem fazer estardalhaço”. A imagem constrói a figura de Hermes da Fonseca como um grande benfeitor, cujo ato era ovacionado pela multidão de trabalhadores como resultado da lógica de conciliação e harmonia através do qual ele teria contemplado os interesses daqueles operários. Afirmava-se com isso uma memória que tentava apagar as lutas anteriores daqueles trabalhadores, fazendo de suas conquistas simples benesses do estado republicano.

Desse modo, o caminho trilhado pelos empregados da Estrada na conquista dos direitos expressos no regulamento de 1911 confrontava diretamente a ideia de que eles perseguiam apenas ganhos imediatos. Se as análises que identificaram a hegemonia liberal e a configuração excludente do regime captaram o esforço do governo para limitar a ação da classe operária, os pontos de

vista das lideranças das oligarquias estava longe de representar os projetos daqueles sujeitos. Mesmo frente a todos os mecanismos de exclusão impostos pelos que governavam o país, eles não deixaram de reivindicar seu espaço naquela ordem e lutar por uma relação de trabalho que julgassem mais justa.

4.4

Unidos pela manutenção dos direitos

Em julho de 1912, o então diretor da Estrada, Paulo de Frontin, oficiou ao Ministro da Viação e Obras Públicas, Gonçalves Barbosa, solicitando uma autorização para que os empregados jornaleiros fossem aposentados nos mesmos termos estabelecidos para os empregados titulados até que fosse constituída a Caixa de Pensões dos empregados jornaleiros. A criação da caixa de pensões estava prevista no regulamento de 1911 como a entidade responsável por custodiar o fundo direcionado ao pagamento dos benefícios de aposentadoria dos empregados jornaleiros. A solicitação de Paulo de Frontin era uma clara resposta aos pedidos de aposentadoria protocolados por trabalhadores jornaleiros que, tendo trabalhado por décadas na EFCB, tinham requerido sua aposentadoria.⁴⁰⁴ O ofício foi publicado no *Jornal do Brasil* na coluna dedicada a cobrir as notícias da EFCB, que eram editadas pelo jornalista Luiz da Gama, um antigo aliado dos operários da ferrovia.⁴⁰⁵ Os operários da Estrada se utilizaram dessa relação para colocar em evidência o atraso na implementação da Caixa de Pensões. Não foi por acaso, nesse sentido, que ao final da transcrição do documento, o editor da coluna tenha enaltecido a proposta feita por Frontin, sob o argumento de que a medida possibilitaria o cumprimento de “um direito conquistado” pelos jornaleiros. Sem se conformar com o atraso na implantação da Caixa de Pensões, os trabalhadores trataram, assim, de pressionar a direção da Estrada e o governo para fazer valer os seus direitos. Como resultado direto dessa dupla estratégia, de protocolar os

⁴⁰⁴. “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 11 de julho de 1912, p.6.

⁴⁰⁵ Em 1899 Luiz da Gama havia sido proibido pelo diretor Pereira Passos de entrar nas repartições e oficinas da EFCB. Naquele ano o engenheiro Paulo de Frontin, de quem Luiz da Gama era apoiador, havia sido demitido da direção da Estrada acusado de ter apoiado os empregados da Estrada numa manifestação festiva após a rejeição de um projeto legislativo para a desestatização da ferrovia. *Jornal do Comércio*, 2 de fevereiro de 1898, p. 7. “Ineditoriais”. *Jornal do Brasil*, 3 de abril de 1899, p.2. “A Central”. *Gazeta de Notícias*, 24 de março de 1897, p.2. “E.F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 17 de setembro de 1910, p.5. “E.F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 16 de julho de 1912, p.7.

pedidos de aposentadoria e projetar a questão através da imprensa, a solução proposta por Frontin foi aceita pelo governo por meio de um aviso publicado em agosto de 1913.

A partir daquele momento, os processos de aposentadoria passaram a ser provisoriamente analisados sob o mesmo dispositivo que estabelecia as regras para concessão de aposentadoria aos empregados públicos federais, conforme expresso no artigo 84, do regulamento de 1911, que dispunha sobre a aposentadoria dos empregados titulados da Estrada. No mês seguinte à publicação daquele aviso, aparecem listados dentre os títulos de aposentadoria expedidos pelo Ministro da Fazenda os processos expedidos em nome do operário Manoel José Pereira e do trabalhador Theophilo da Cruz Lage, ambos jornaleiros da EFCB que se beneficiaram da regra recém-estabelecida.⁴⁰⁶ Ao pressionarem a direção da Estrada e o Governo para que estabelecessem algum critério de análise para a tramitação dos processos de aposentadoria dos jornaleiros, os trabalhadores da Estrada demonstravam capacidade de interferir nos rumos das determinações estatais e confrontavam, mais uma vez, a crítica projetada sobre eles de que suas ações políticas, por dentro das regras institucionais, seriam estéreis.

A demora na implementação da Caixa de Pensões se arrastou até o final do governo Hermes da Fonseca. Quando Venceslau Brás assumiu a presidência, em 1914, uma de suas primeiras medidas foi convidar o engenheiro e geólogo Miguel Arrojado Lisboa para assumir a direção da Estrada de Ferro Central do Brasil. No dia 22 de novembro, na sede da Estrada, foi realizada uma cerimônia para Paulo Frontin, que estava no cargo havia quatro anos, transmitir a função ao sucessor. Em breve discurso de posse, Arrojado Lisboa declarou que seu maior objetivo na administração da EFCB era auxiliar o governo, trabalhando o “quanto fosse possível, fazendo as maiores economias”. Uma das suas primeiras medidas foi anunciar a elaboração de um novo regulamento. A lei orçamentária de 5 de janeiro de 1915 autorizou uma reforma administrativa, permitindo que os cargos considerados desnecessários fossem suprimidos – devendo, no entanto, se observar o direito adquirido dos empregados, nos termos do regulamento de 1911. Os funcionários com mais de dez anos de serviço, cujos cargos fossem extintos,

⁴⁰⁶ “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 7 de agosto de 1913, p.7. “Os aposentados”. *Correio da Manhã*, 27 de julho de 1913, p.7.

deveriam, por isso, ser colocados em outras repartições. A partir daquela data, no entanto, os empregados que fossem admitidos na EFCB não teriam direito à estabilidade.⁴⁰⁷

Acompanhando de perto as medidas tomadas por Arrojado e sua intenção de reformar o regulamento, os empregados da Estrada trataram-se articular para disputar a manutenção dos seus direitos. Para isso, fundaram em 25 janeiro de 1915, o Centro União dos Empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil, com programa voltado para a defesa dos “seus direitos junto às mais altas instituições do Estado”, conforme reportou uma matéria publicada no jornal *A Época*. A redação daquela folha foi uma das visitadas pelos empregados da Estrada logo após a primeira reunião para comunicar a fundação do Centro e declarar seu protesto contra a nova administração da Estrada – que, se recusava a pagar os ordenados atrasados dos meses de dezembro e janeiro, além dos pagamentos pelos dias de domingo e feriados.⁴⁰⁸

Uma segunda reunião ocorreu dois dias depois, na sede da União Operária do Engenho de Dentro, e contou com a presença de 5 mil trabalhadores jornalheiros e titulados de todas as categorias. A reunião foi aberta pelo empregado da Estrada Fidelis José Marques, então presidente da União Operária. A assembleia elegeu uma comissão de empregados para se reunir com a direção da Estrada e reivindicar o pagamento dos ordenados em atraso. O diretor do jornal *A Época*, Vicente Piragibe, também compareceu à reunião, tendo oferecido os seus serviços como advogado e o seu jornal como órgão oficial da entidade. Piragibe era um dos candidatos a deputado federal na eleição marcada para o dia 30 de janeiro. Dias antes ele havia realizado comícios nos bairros de Bangu e de Vila Isabel, colocando-se como um representante dos interesses dos trabalhadores. Gestos como esse representavam o reconhecimento, por parte de alguns políticos, da força eleitoral dos trabalhadores da Estrada de Ferro, da mesma forma, a aproximação de políticos como Piragibe com o Centro União dos Empregados da

⁴⁰⁷ *Correio da Manhã*, 22 de novembro de 1914, p.2. “A posse do novo diretor da Central do Brasil”. *O Paiz*, 24 de novembro de 1914, p.2. “Na Central”. *A Noite*, 1 de dezembro de 1914, p.2. BRASIL. Lei nº 2.924, de 5 de janeiro de 1915: Fixa a Despesa Geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1915. *Coleção de Leis do Brasil* - 1915, p. 2, Vol. 1.

⁴⁰⁸ “Fundou-se ontem o ‘Centro União dos Empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil’”. *A Época*, 26 de janeiro de 1915, p.2. “O Centro União dos Empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil” *A Época*, 27 de janeiro de 1915, p.2.

EFCB teve como resultado imediato uma ampla divulgação das atividades da entidade.

A matéria publicada no jornal *A Época* no dia seguinte àquela reunião mereceu grande destaque, sendo ilustrada por duas fotografias – em uma mostra da atenção dispensada pela folha aos trabalhadores. A primeira delas, reproduzida a seguir, mostra a parte interna do salão repleta de trabalhadores, como demonstração da adesão ao Centro. Ainda que no primeiro período republicano as menções à cor não fossem tão frequentes nas páginas da imprensa, com exceção do noticiário policial, as imagens nos dão a ver a diversidade racial da categoria, que procuramos demonstrar ao longo desse trabalho – o que aponta para o fato de que eram trabalhadores negros, familiarmente egressos da escravidão, que compunham grande parte da categoria.⁴⁰⁹



Figura 7. *A Época*, 28 de janeiro de 1915.

⁴⁰⁹ União dos Empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil”. *A Época*, 28 de janeiro de 1915, p.1. “O próximo pleito”. *A Época*, 26 de janeiro de 1915, p. 1 “A candidatura do diretor de A’ Época”. *A Época*, 27 de janeiro de 1915, p.1. A menção as

A segunda imagem mostra a parte externa do prédio, de onde muitos trabalhadores que participaram da reunião foram fotografados – dando mostra, mais uma vez, da vitalidade daquele Centro. Nela há também um destaque maior para a figura de Vicente Piragibe, que aparece no meio da sacada junto a alguns trabalhadores.



Figura 8. *A Época*, 28 de janeiro de 1915.

Por mais que tentassem afirmar o protagonismo do próprio Vicente Piragibe no movimento, as imagens atestavam a força da articulação dos trabalhadores da EFCB. Significativamente, Piragibe não foi por isso o único político que se mostrou atento à movimentação dos empregados da Estrada naquele momento. Irineu Machado, que concorria ao cargo de Senador, procurou o jornal *A Época* para comunicar que havia se reunido com o presidente e o diretor da Central do Brasil, que lhe asseguraram o pagamento dos ordenados atrasados nos primeiros dias de fevereiro e também que os feriados e domingos

seriam incluídos nas folhas de pagamento a partir daquele mês.⁴¹⁰ Mesmo diante dessa garantia, a comissão de empregados se reuniu com o Miguel Arrojado no dia 29 de janeiro, para transmitir suas reivindicações ao diretor – que garantiu o pagamento dos ordenados.⁴¹¹ A reunião dava a ver assim que, a despeito da aliança com lideranças políticas os operários, os empregados da Estrada de Ferro faziam questão de se realçar seu protagonismo.

Antes de submeter o texto do novo regulamento ao Ministro da Viação, Miguel Arrojado determinou a cobrança de multas como medida disciplinar aos empregados que descumprissem alguma regra. O sistema de multas tinha vigorado na Estrada desde o início de seu funcionamento até 1910, após protesto dos trabalhadores de que aquelas sanções “os prejudicavam na passagem se sua íntima e modesta vida”.⁴¹² Arrojado alegou que a extinção das multas durante a gestão de seu antecessor contribuiu para acentuar a indisciplina dos funcionários – concorrendo, do seu ponto de vista, para a desorganização dos serviços da Estrada. Nos primeiros meses da gestão de Arrojado, algumas folhas da capital publicavam histórias jocosas de visitas surpresas feitas pelo diretor a estações da Estrada nas quais ele buscou fiscalizar a conduta dos trabalhadores. Publicada na *Gazeta de Notícias*, uma dessas histórias dava conta de que Arrojado havia feito uma visita à estação do Engenho de Dentro em horário de menor movimento dos trens dos subúrbios. Ao bater no guichê, o conferente, empregado naquela estação, que estava distraído fumando um cigarro e olhando as moças e respondeu que naquela hora não se vendiam bilhetes. Como resultado, o diretor teria pedido o livro de reclamações, escrito seu protesto e assinado: “Dr. Arrojado Lisboa”. Segundo a narrativa, ao ver a assinatura, o conferente teve “uma congestão”.⁴¹³

Em um primeiro momento, histórias como essa indicavam que as ações de Arrojado tinham por base estabelecer boas regras de funcionamento e melhorar os serviços oferecidos pela Estrada, porém, sua insistência em ampliar as sanções sobre os empregados despertou em jornais simpáticos à causa dos operários uma resposta crítica, principalmente ao restabelecimento das multas, medida que

⁴¹⁰ “As eleições de amanhã”. *Jornal do Brasil*, 29 de janeiro de 1915, p.6.

⁴¹¹ “A União dos Empregados da Estrada de Ferro”. *A Época*, 30 de janeiro de 1915, p.1

⁴¹² “E. F. Central do Brasil”. *A Imprensa*, 13 de abril de 1910, p.4. *A Notícia*, 12 e 13 de abril de 1910, p.2. “Em resumo”. *Gazeta de Notícias*, 20 de abril de 1910, p.1.

⁴¹³ “Como elas se armam”. *Gazeta de Notícias*, 7 de dezembro de 1914, p.2. “Estrada de Ferro Central do Brasil”. *O Paiz*, 14 de maio de 1910, p.5. “Belezas da Central”. *Jornal do Brasil*, 2 de agosto de 1915, p.1. “E.F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 2 de agosto de 1915, p.1.

causava prejuízos financeiros na vida desses trabalhadores. Uma das folhas que se colocou como representante dos operários nesse segundo momento foi o *Jornal do Brasil* que, em 2 de agosto de 1915, trouxe na primeira página uma charge na qual criticava a medida determinada pelo diretor.



Figura 9. “Belezas da Central”. *Jornal do Brasil*, 2 de agosto de 1915, p.1.

A charge trazia ao fundo um trem e um prédio, representando uma estação. No primeiro plano, o diretor, com sua característica barba, explicava para o empregado da Estrada sua decisão de fazer “vigorar as multas” e ameaçava retirar dos empregados jornaleiros os direitos conquistados por meio do regulamento de 1911, que lhes garantia vantagens antes aplicadas apenas aos empregados nomeados. A equiparação foi alterada na redação do regulamento de 1911, que considerava empregados tanto os funcionários jornaleiros como os titulados, bem como para fins de direitos, como abonos, férias, licenças, entre outros.⁴¹⁴ O trabalhador à sua frente, representado com o uniforme da Estrada, nada responde, em uma clara alusão a uma “carta-protesto” enviada ao jornal por um “antigo

⁴¹⁴ “Belezas da Central”. *Jornal do Brasil*, 2 de agosto de 1915, p.1. BRASIL. Decreto nº 8.610, de 15 de março de 1911. Aprova o regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção de Leis do Brasil* 1911, p. 303, vol. 1.

empregado jornaleiro” e publicada naquela mesmo número da folha. Sem revelar o seu nome, o empregado jornaleiro da Locomoção declarava que naquele setor da Estrada as medidas disciplinares imposta por Arrojado excediam as penas permitidas pelo regulamento de 1911. Acusava Arrojado Lisboa de ser um sujeito vaidoso e o comparava ao ex- diretor interino Cesar Souza –que, ao anunciar a diminuição dos ordenados dos empregados jornaleiros e se recusar a receber as petições dos empregados, havia desencadeado o descontentamento que culminou na greve de fevereiro de 1911. Finalizava afirmando que o melhor seria que Arrojado Lisboa se convencesse do quanto era incômodo aos operários e solicitasse a sua substituição.⁴¹⁵ Ao evocar aquela “grande greve”, o autor da missiva demonstrava que os empregados estavam cientes de sua força e não estavam dispostos a recuar diante da conduta irascível e das medidas injustas de Miguel Arrojado.

Como resposta ao restabelecimento das multas e à notícia que Miguel Arrojado iria encaminhar o novo regulamento para análise do Governo, o presidente do Centro União dos Empregados da EFCB pediu que o chefe do Executivo concedesse uma audiência a uma comissão daquela associação de classe para lhe “fazer a entrega de um memorial reclamado pelos direitos ameaçados com o novo regulamento”. Em reposta, o presidente Venceslau Brás enviou mensagem telegráfica ao diretor do Centro concedendo a audiência para o dia 5 de agosto, no Palácio do Catete. Ciente da reunião, o deputado Irineu Machado comunicou que também compareceria à audiência para apoiar a reivindicação dos empregados da Estrada.⁴¹⁶ Por conta de um imprevisto, a comissão foi recebida pelo secretário do presidente, Lafayette Carvalho, e a reunião com o presidente aconteceu no dia seguinte. Ambas as audiências tiveram ampla cobertura da imprensa. Tanto o *Jornal do Brasil* quanto *O Paiz*, duas das maiores folhas comerciais do período, publicaram integralmente o memorial elaborado pelos empregados – no qual eles reivindicavam a manutenção das gratificações, a aplicação de concursos com critérios de preferência para empregados da Estrada, a manutenção do valor das diárias, o cumprimento da jornada máxima de oito horas diárias, a manutenção da pensão de dois terços do ordenado para a família

⁴¹⁵ “E.F.Central do Brasil. *Jornal do Brasil*, 2 de agosto de 1915, p.7.

⁴¹⁶ “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 4 de agosto de 1915, p.9. “Estrada de Ferro Central”. *O Paiz*, 4 de agosto de 1915, p.9.

de empregados falecidos e a abolição das multas. O *Jornal do Brasil* publicou ainda a carta de um “zeloso jornalista” que celebrou o empenho dos representantes do Centro para conseguir uma reunião com o presidente. “Felizmente a comissão que está empenhada em nome de todos nós nessa campanha em que ameaçam o pão de nossos lares já vai cumprindo os seus deveres e, sejam quais forem os embaraços que lhe possam opor, continuará agindo desassombradamente pouco se incomodando com as ameaças dos imbecis que nos supõem escravos ou apenas máquinas de trabalho”, numa clara referência às perdas salariais dos empregados. Declarou ainda que aquela ação era mais uma demonstração de que “com os direitos nas mãos” eles não estavam dispostos a ceder “nem um passo”, afirmado o empenho da categoria de não permitir que lhes retirassem seus direitos.⁴¹⁷

Após meses desse intenso debate, em janeiro de 1916, a nova proposta de regulamento foi suspensa e os trabalhadores mantiveram seus direitos. Mais uma vez, o *Jornal do Brasil* colocou-se do lado dos trabalhadores, publicando matéria em que celebrava a notícia.⁴¹⁸ A disputa pela suspensão do regulamento proposto por Arrojado Lisboa dava a ver que, mesmo depois de pactuados, os direitos estavam sempre postos à prova, exigindo que esses sujeitos se articulassem também para mantê-los. No final daquele mês de janeiro, o Centro União dos Operários da EFCB elegeu uma nova diretoria. Em comunicado publicado no jornal *A Noite*, a nova diretoria declarou que buscaria manter relações cordiais com a direção da Estrada, mas que continuaria a lutar junto às autoridades pela readmissão dos colegas demitidos.⁴¹⁹

Na tentativa de evitar novo confronto com Arrojado Lisboa, os empregados da Estrada buscaram acionar outros meios para fazer valer os seus direitos. Ainda naquele mês de janeiro, os jornais trouxeram, na sessão dedicada às notícias dos tribunais, o resultado de um *habeas corpus* impetrado junto ao Supremo Tribunal por “diversos empregados jornalheiros da Estrada”. Segundo reportado pelo jornal *O Imparcial*, os empregados alegaram ser “coagidos a

⁴¹⁷ “E. F. Central do Brasil”. *Jornal do Brasil*, 6 de agosto de 1915, p.10. “As reivindicações do pessoal da Central do Brasil”. *O Paiz*, 6 de agosto de 1915, p.3 “O dia do presidente”. *Correio da Manhã*, 6 de agosto de 1915, p.2.

⁴¹⁸ “O pessoal da Central exulta de contentamento por ter sido repudiando o regulamento do Sr. Arrojado - A grande vitória pertence também ao Jornal do Brasil. *Jornal do Brasil*, 4 de janeiro de 1916, p9.

⁴¹⁹ *Correio da Manhã*, 9 de abril de 1916, p.2.

trabalhar 38 horas a fio dando-se os maiores acidentes provocados pela grande vigília e esgotamento das forças físicas, além de perturbações nervosas, moléstias graves e incuráveis”. O argumento levantado pelos operários se ligava à construção da própria luta pela fixação da carga horária máxima de trabalho em 8 horas diárias. Em 1902, durante a campanha em prol do estabelecimento do “dia operário” empreendida pelo Centro das Classes Operárias, uma das reivindicações dizia respeito à fixação do limite de horas extras e o direito facultado ao empregado de “permanecer ou se retirar do trabalho nas horas supervenientes as fixadas”.⁴²⁰

Ao recorrerem ao Supremo Tribunal Federal para a garantia do direito à jornada diária de 8 horas sem imposição de jornada extra de trabalho ou com compensação pelas horas extras, os operários da Estrada lançavam mão de uma estratégia que, naquele momento, havia se transformado em um importante instrumento dos trabalhadores contra abusos de autoridades. Ao se utilizarem desse instrumento para reclamar de abusos cometidos pela jornada de trabalho excessiva, eles agiam por dentro de uma trajetória de luta que se ligava às estratégias adotadas, algumas décadas antes, por trabalhadores escravizados, dos quais muitos deles eram descendentes.⁴²¹

O pedido foi indeferido sumariamente pelo ministro relator, João Mendes, sob alegação de que a petição não estava individualizada. O ministro afirmava ainda que ele entendeu não ser aquele um caso para determinação de *habeas corpus*, pois os empregados estavam sob condição de contrato e, portanto, não eram coagidos a seguir naquele trabalho. Ao impetrarem o *habeas corpus*, no entanto, os empregados jornaleiros confrontavam diretamente a suposição de sujeitos como o juiz João Mendes de que o estabelecimento de um contrato civil de locação de serviços era suficiente para dirimir o caráter coercitivo da relação de

⁴²⁰ “Pelos tribunais”. *O Imparcial*, 25 de janeiro de 1917, p.7. “É boa! Para trabalharem menos queriam ‘habeas-corpus’”. *Gazeta de Notícias*, 25 de janeiro de 1917, p.5. “Diminuição das horas de trabalho ‘Habeas-corpus’”. *Jornal do Brasil*, 25 de janeiro de 1917, p.5. “Centro das Classes Operárias”. *Gazeta de Notícias*, 30 de julho de 1902, p.1.

⁴²¹ SCHETTINI, Cristiana. *Que tenhas teu corpo: uma história social da prostituição no Rio de Janeiro das primeiras décadas republicanas*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2006. Capítulo 1. RIBEIRO, Gladys Sabina. “Cidadania e luta por direitos na Primeira República: analisando processos da Justiça Federal e do Supremo Tribunal Federal”. *Tempo*, v. 13, n. 26, p. 101-117, 2009. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “Os Anjos da Meia-Noite: trabalhadores, lazer e direitos no Rio de Janeiro da Primeira República”. *Tempo*, v. 19, n. 35, p. 97-116, jul. 2013. PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “As desventuras do Doutor Jacarandá: prática jurídica, racismo e luta por direitos na Primeira República”. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 64, p. 284-319.

trabalho. Demonstravam com o caso que, por não terem a opção de se retirar do trabalho e serem obrigados a realizar jornadas extras, mesmo que remuneradas, tais trabalhadores estariam submetidos a uma medida abusiva.⁴²² Apesar das ações judiciais envolverem o dispêndio de tempo e dinheiro e uma chance grande de resultado desfavorável, ao se apropriarem da legislação disponível, os trabalhadores puderam se fazer ouvir nos tribunais, utilizando-se do caminho oferecido pela ordem jurídica brasileira para tentar fazer valer o que consideravam ser de direito.

O processo de garantia de direitos dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil instituído por meio do regulamento de 1911 foi fruto de um complexo processo de negociação. Como vimos, tal processo se deu de forma irregular, acomodando interesses diversos em momentos de reconhecimento e de manutenção de direitos e, como resultado, eram também diversas as estratégias que esses sujeitos mobilizavam. Frente à ameaça de terem revogadas as suas garantias, se mostraram conscientes de sua força política e atuaram para barrar a tentativa do diretor da Estrada de reformar o regulamento, mesmo sendo confrontados com medidas punitivas como a retomada da cobrança de multas por faltas disciplinares. Com o regulamento mantido, se mantiveram ativos frente aos seus direitos procurando disputá-los na Justiça, demonstrando que não estavam dispostos a ceder nos direitos conquistados.

⁴²² “Pelos tribunais”. *O Imparcial*, 25 de janeiro de 1917, p.7. “É boa! Para trabalharem menos queriam ‘habeas-corpus’”. *Gazeta de Notícias*, 25 de janeiro de 1917, p.5.

5 Epílogo

“Depois de 15 anos de luta”! Esse foi o título da manchete publicada no dia 5 de novembro de 1925 pela *Gazeta de Notícias* para noticiar a cerimônia de entrega dos primeiros títulos da Caixa de Pensões dos Empregados Jornalheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil.⁴²³ Logo no começo da reportagem, a matéria fazia referência à história daquela “luta”:

“Depois de 15 anos de lutas, a administração da Central do Brasil realiza a velha aspiração dos jornaleiros daquela Estrada, consolidando a Caixa de Pensões dos Empregados jornaleiros da E. F. Central do Brasil.

Ela foi instituída em 1912 (*sic*), sob inspiração de um senador do Distrito Federal, sob o decreto 8.610, no governo marechal Hermes.

Somente em 7 de setembro de 1922, sob o decreto 15.674, foi ela regulamentada sob os esforços do engenheiro Assis Ribeiro, no governo Epitácio Pessoa, sendo ministro da Viação o Dr. Pires do Rio.

Foram fatores dessa regulamentação os Srs.: Dr. Aguiar Moreira, Dr. Deocleciano Vasconcelos, Dr. Joaquim Pereira Silva, Dr. José Luiz Baptista, Diomedes de Moraes e Arthur Pinna.”⁴²⁴

Sintetizando os acontecimentos que viabilizaram a consolidação da Caixa de Pensões, o autor da matéria destacou o protagonismo de lideranças políticas e empresariais, nas figuras dos presidentes, ministros e dos diretores da Estrada citados na consolidação daquele projeto. Os trabalhadores aparecem na história como simples colaboradores daquela “luta” e assim foram tratados os representantes da categoria que fizeram parte da primeira administração da Caixa de Pensões na ocasião da regulamentação em 1922. Afirmava-se assim, por meio de matérias como essa, a ideia de que o estabelecimento daquele direito havia se dado apenas por meio da “inspiração” e “esforço” dos diretores da Estrada com o apoio do governo, sem qualquer pressão social relevante por parte dos empregados.

Como vimos ao longo dessa tese, tal testemunho estava longe de expressar a história pela qual foi estabelecida a Caixa de Pensões. O regulamento de 1911, citado na matéria como sendo do ano seguinte, garantia aos trabalhadores da

⁴²³ “Depois de 15 anos de luta”. *Gazeta de Notícias*, 5 de novembro de 1925, p.1. O ano da publicação do decreto nº 8.610 é 1911.

⁴²⁴ *Idem*.

Estrada uma série de direitos por eles reivindicados por décadas. A conquista daqueles direitos mostrava que, mesmo frente a todos os mecanismos de exclusão impostos pelos que governavam o país, eles não deixaram de reivindicar seu espaço naquela ordem e de lutar por uma alternativa para o estabelecimento de direitos que eles consideravam justos nas relações de trabalho. Sem se constituírem como beneficiários passivos das políticas que instituíam as regras que regulavam seus acordos de trabalho com o Estado, os trabalhadores da Estrada foram sujeitos diretos do processo de configuração dessas diretrizes. Configurou-se, por meio dessas mobilizações, a proposta de construção de uma ordem social alternativa ao modelo de uma república dominada e planejada pelas elites oligárquicas, que colocava à margem as aspirações desses trabalhadores.

Ao final, a proposta dos trabalhadores prevaleceu e as Caixas de Pensão se consolidaram como um importante mecanismo de previdência social para os trabalhadores do Estado, sendo aplicada em várias das empresas estatais como forma de viabilizar o sistema de previdência que os operários reivindicavam.⁴²⁵ Em 1923 a lei nº 4.682, de 24 de janeiro de 1923, determinou que cada uma das empresas ferroviárias do país criasse uma caixa de aposentadorias e pensões para os seus empregados, fruto de um projeto de autoria do deputado pelo estado de São Paulo, Eloy Chaves.⁴²⁶ A viabilização dessa lei fazia parte desse processo de afirmação pela seguridade mais ampla que acompanhamos nessa tese por meio da atuação dos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil, compartilhado pelos trabalhadores e trabalhadoras daquele período.

De fato, a lei Eloy Chaves, como ficou conhecida aquela legislação logo após a sua promulgação, se tornou um símbolo da seguridade social no Brasil.⁴²⁷ A ideia de que Eloy Chaves foi o precursor da previdência social no Brasil está presente em pesquisas em diversos campos do conhecimento, assim como em

⁴²⁵As Caixas de Pensões das empresas estatais foram criadas em momentos diferentes. Na lei orçamentária que determinou a criação da Caixa de Pensões para os jornaleiros da EFCB fazia referência a outras caixas de pensão criada. “O Governo organizará uma caixa de pensão nos moldes das já existentes no Arsenal de Marinha, Imprensa Nacional e outros estabelecimentos do Estado, para a qual contribuirão todos os jornaleiros da Estrada.” BRASIL. Lei nº 2.924, de 5 de janeiro de 1915. Fixa a Despesa Geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1915. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 6/1/1915, p. 197.

⁴²⁶BRASIL. Decreto nº 4.682 de 24 de janeiro de 1923. Cria, em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma caixa de aposentadoria e pensões para os respectivos empregados. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 13/4/1923, p. 10859.

⁴²⁷“Abrem-se novos horizontes ao proletariado nacional”. *O Brasil*, 26 de janeiro de 1923, p.1. “E. F. Central do Brasil”. *O Jornal*, 25 de março de 1928, p.10.

documentos institucionais e de divulgação promovidos por órgãos estatais. O “Dia Nacional do Aposentado”, 24 de janeiro, inclusive, é uma referência direta à data da promulgação da lei de sua autoria.⁴²⁸ Imagens como essa acabaram por obscurecer uma série de experiências sociais ligadas à dinâmica de constituição social dos projetos de direitos e das lutas políticas dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Em sentido contrário, procuramos demonstrar que o movimento de conformação das Caixas de Pensão se fez em meio a um processo maior de disputas por direitos, que antecede em muito o período de consolidação desse modelo nos anos 1920. Por mais que a historiografia tenha demonstrado que, após o golpe de 1930, o estabelecimento da legislação trabalhista venha de um processo forjado pelas mobilizações operárias das décadas anteriores, buscamos demonstrar a potencialidade de aprofundar as análises sobre o processo de estabelecimento da legislação trabalhista ainda primeiro período republicano.⁴²⁹ Nesse movimento se mostrou promissor o diálogo com a historiografia sobre os estudos da escravidão que colocaram em evidência a agência dos escravizados e escravizadas nos usos da legislação e na conformação das leis emancipatórias – corroendo assim a legitimidade do poder senhorial.⁴³⁰

⁴²⁸ SLIVNIK, Andrej. *Previdência social no Brasil: uma abordagem histórica (1923 - 1945)*. 2018. 1 recurso online (236 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, p. 91. SEGURA, Fabiano Fernandes. *A Questão Previdenciária na Primeira República: a excepcionalidade da Lei Eloy Chaves*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Araraquara, 2017. HORVARTH JR., M. *Direito Previdenciário*. 10ª ed. São Paulo: QuartierLatin, 2014. BRASIL. Lei nº 6.926 de 30 de junho de 1981. Institui o “Dia Nacional do Aposentado” a ser comemorado anualmente a 24 de janeiro. *Diário Oficial da União*—03/07/1981. TRT8. *Lei Eloy Chaves completa 100 anos*. Disponível em: <https://www.trt8.jus.br/noticias/2023/lei-eloy-chaves-completa-100-anos>. INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL. *História Ilustrada da Previdência Social*. Disponível em: <https://www.gov.br/inss/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/cartilhas-e-folders/pep-historia-ilustrada-v6-pdf>. SENADO FEDERAL. “Primeira lei da Previdência, de 1923, permitia aposentadoria aos 50 anos”. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/primeira-lei-da-previdencia-de-1923-permitia-aposentadoria-aos-50-anos>.

⁴²⁹ ABREU, Martha; GOMES, Ângela de Castro. “Apresentação”. *Tempo*, n.26, p. 1-14, jan. 2009.

⁴³⁰ CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da escravidão na Corte*. São Paulo, Cia das Letras, 1990. MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis*. Campinas: UNICAMP/Cecult, 1999. AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas: Unicamp, 2010. LARA, Sílvia H. “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”. *Projeto História*. São Paulo. 16:25-38, fev.1998.

Por dentro do ordenamento institucional forjado para excluí-los da cena política do país, os trabalhadores da Estrada buscaram ampliar seus espaços de participação, fosse por meio da lógica paternalista, ou fosse através de redes de solidariedade associativas – numa sintaxe política já experimentada pelos trabalhadores nacionais escravizados e seus descendentes muitos dos quais eram operários da Estrada. Encaminhando petições, realizando greves, votando e participando das campanhas eleitorais, recorrendo à imprensa e à Justiça eles forçaram as lideranças do Executivo e do Legislativo a incluírem suas pautas nos debates parlamentares e a reconhecerem seus direitos. Ao recuarmos na periodização foi possível compreender que, mais que um processo linear, marcado pela instalação das Caixas de Pensão, os trabalhadores da Estrada atuaram de forma ativa para legitimar e conseguir inscrever na lei as regras que consideravam justas nas relações de trabalho – fossem aquelas propriamente ligadas à seguridade ou as que se voltavam para melhores condições de trabalho e vida – como o estabelecimento da jornada de trabalho de oito horas diárias, com consequente pagamento de hora extra para exceções; período de férias de quinze dias; entre outras.

Apesar das tentativas de apagamento da memória desta luta, seja por parte das autoridades republicanas ou de uma historiografia do movimento operário que insistiu em desconsiderar suas lógicas de ação, os próprios trabalhadores da Estrada de Ferro se mostravam os sujeitos principais da conquista de direitos, ainda que o fizessem através de uma lógica política que não era reconhecida como tal por outras lideranças operárias.

Evidencia-se, com isso, os limites de uma memória operária constituída sob lógica única, que tentava impor suas formas de luta a trabalhadores que tinham suas próprias experiências e costumes. O entendimento do sentido da luta por direitos mobilizada pelos trabalhadores da Estrada passa, assim, pela tentativa de compreensão do modo próprio pelo qual esses sujeitos disputaram projetos para ampliar seus direitos e melhorar as suas condições de trabalho – que resultaram em conquistas das quais acabaria por se beneficiar toda a classe operária brasileira.

6

Fontes

I – Fontes manuscritas

A - Arquivo Nacional

- Folhas de Pagamento dos EFDPII

GIFI OI 4I 3
GIFI OI 4I 4
GIFI OI 4I 5
GIFI OI 4I 6
GIFI OI 4I 8
GIFI OI 4I 11
GIFI OI 4I 12
GIFI OI 4I 24
GIFI OI 4I 34
GIFI OI 4I 37
GIFI 4I 41
GIFI 4I 45
GIFI 4I 46
GIFI 4I 50
GIFI 4I 51
GIFI OI 4I 56
GIFI OI 4I 57

- Processos de aposentadoria EFCB

GIFI OI 4B 223
GIFI OI 4B 226
GIFI OI 4B 227
GIFI OI 4B 242
GIFI OI 4B 267
GIFI OI 4B 290
GIFI OI 4B 292
GIFI OI 4B 299
GIFI OI 4B 307
GIFI OI 4B 349
GIFI OI 4B 351
GIFI OI 4B 361
GIFI OI 4B 376
GIFI OI 4B 393
GIFI OI 4B 415
GIFI OI 4B 416
GIFI OI 4B 432
GIFI OI 4B 433

- Montepio

GIFI OI 4B 177

GIFI OI 4B 206

GIFI OI 4B 229

GIFI OI 4B 232

GIFI OI 4B 233

GIFI OI 4B 243

GIFI OI 4B 458

GIFI OI 4B 477

- Fundo Afonso Pena

N.0.COR.19/58

N.0.COR.20/37

N.0.COR.20/39

N.0.COR.20/40

N.0.COR.21/113

N.0.COR.22/67

N.0.COR.25/08

- Diversos

GIFI OI 4B 214

GIFI OI 4B 215

GIFI OI 4B 418

GIFI OI 4B 223

GIFI OI 5D 246

GIFI OI 4B 305

GIFI OI 4B 311

GIFI OI 4B 316

GIFI OI 4B 351

GIFI OI 4I 25

GIFI OI 4B 406

GIFI OI 4B 438

B - Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados

BR DFCD AC1891-DISC-3-56-917.

BR DFCD AC1891-RGPB-ANS-63-1005

BR DFCD AC1891-633.

BR DFCD AC1891-DISC-2-42-785.

BR DFCD AC1891-RGPB-ANS-65-1056

BR DFCD AC1891-RGPB-COD-67-1130

BR DFCD AC1891-DISC-2-54-899

BR DFCD AC1891-899.

BRDFCD AC1891-RGPB-ANS-65-1061.

BR DFCD AC1891-917.

C- Fundação Casa de Rui Barbosa

CFBO SFJ DMAJ 9 - Cartas de Maria Amélia Jacobina.

CFBO SFJ DMAJ 5 - Cartas de Maria Amélia Jacobina.

NV Cp 1 – Arquivo Nestor Vitor, Série Correspondências.

D - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

Décima Urbana

IMP/FMC0102 – 1883/1884 – 10º Distrito.

IMP/FMC0097 -1880-1881 – 10º distrito.

E – Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

- Fundo da Casa de Detenção do Distrito Federal
- APERJ CDDF 0.0 MD – HN - 010

II– Fontes impressas

A - Biblioteca Nacional

- A.B.C: Política, Atualidades, Questões Sociais, Letras e Artes – 1918
- A Época – 1912 -1919
- A Notícia – 1894 -1916
- A Imprensa – 1898 - 1914
- A Reforma – 1871-1874
- A Voz do Trabalhador – 1908 -1915
- Almanak do Jornal do Agricultor – 1886 -1889
- Almamak Laemmert – 1891-1922
- Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro –1865 - 1885
- A Nação – 1872 -1876
- Anais da Câmara dos Deputados – 1889 - 1918
- Anais do Parlamento – 1870 - 1888
- Anais do Congresso – 1891
- Carbonário – 1881 -1890
- Cidade do Rio – 1887 -1902
- Concórdia Proletária – 1914
- Correio da Manhã – 1891 – 1922
- Correio Mercantil – 1860 -1868
- Correio Oficial – 1839
- Diário do Comércio – 1888 -1892

- Diário Fluminense – 1884
- Diário de Notícias – 1885 -1895
- Diário do Rio de Janeiro – 1860 - 1878
- Gazeta de Notícias – 1875-1922
- Gazeta da Tarde – 1880 -1901
- Gazeta Suburbana – 1883-1884
- Jornal do Brasil - 1891-1922
- Jornal do Comércio - 1850-1922
- Monitor Campista – 1881 – 1891
- O Globo: Órgão da Agencia Americana Telegráfica – 1883
- O Imparcial – 1912 -1919
- O Malho - 1902-1922
- O Paiz – 1884 – 1922
- O Tempo – 1891 -1894
- Revista Illustrada - 1876-1898
- Revista de Engenharia – 1879 -1891

AMARAL, Eurico Gurgel do. Consultor prático para os empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: Of. Tip. Instituto Muniz Barreto, 1922.

AVELLAR, Octavio Fernandes da Cunha. As arbitrariedades na estrada de ferro central do Brasil. Rio de Janeiro: Typ. Martins de Araujo, 1920. 40 p.

ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA EFDPII. *Discurso...* Rio de Janeiro: Tipografia e Litografia Lourenço Winter, 1884.

ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Estatutos da Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de ferro D. Pedro II.* Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1888.

ASSOCIAÇÃO GERAL DE AUXÍLIOS MÚTUOS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório do ano social de 1901 apresentado à assembléia geral dos associados pelo presidente Dr. João Neri Ferreira.* Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1902.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Regulamento dos guarda-freios.* Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1877.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. Regulamento para machinistas e foguistas. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Regulamento para machinistas e foguistas.* Rio de Janeiro: s. n., 18--. As regras são semelhantes em outros regulamentos.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Instruções regulamentares para o serviço da Via Permanente da Estrada de Ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: G. Leuzinger & Filhos, 1883.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. Coleção da ordens de serviço do Tráfego. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1883.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Almanack do Pessoal Titulado - 1924*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II*, 1856-1855. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello e Cia, 1928. Volumes 1 e 2.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Balanço da Receita e despesa do Império no exercício de 1873-1874*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Balanço da Receita e despesa do Império no exercício de 1877-1878*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1880.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo desembargador Antonio Luiz Affonso de Carvalho, Ministro de Estado dos Negócios da Justiça em junho de 1891*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

MINISTÉRIO DO IMPÉRIO. Ministro Candido José de Araujo Vianna. Relatório apresentado a Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1841. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1841.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Introdução ao Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Joaquim Murtinho em maio de 1897 – 9º da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

B – Biblioteca da Câmara dos Deputados.

BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. “Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem”. *Coleção de Leis do Império do Brasil – 1855*

BRASIL. Decreto nº 2.711, de 19 de Dezembro de 1860. “Contém diversas disposições sobre a criação e organização dos Bancos, Companhias, Sociedades anônimas e outras, e prorroga por mais quatro meses o prazo marcado pelo artigo 1º do Decreto nº 2.686 de 10 de novembro do corrente ano”. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1860*, página 1125 Vol. 1 pt II.

BRASIL. “Decreto nº 3.503, de 10 de julho de 1865 - Transfere ao Estado o resto das ações da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.” *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1865*, página 325, Vol. 3503.

BRASIL. Decreto nº 4372 - de 20 de maio de 1869. “Aprova o regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II”. *Coleção de Leis do Império do Brasil* de 31/12/1869 - vol. 001, p. 263, col. 1.

BRASIL. Decreto nº 4.484, de 7 de março de 1870. “Regula a concessão de licenças aos empregados do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas”. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1870*, Página 129 Vol. 1 pt II.

BRASIL. Decreto nº 6.238-A, de 28 de junho de 1876. “Aprova o Regulamento para a direção e administração da Estrada de ferro D. Pedro II”. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1876*, p. 631 Vol. 1 pt. II.

BRASIL. “Decreto nº 8.386, de 14 de janeiro de 1882 – “Dá novo Regulamento para a Casa de Correção da Corte.” *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1882*, Página 50 Vol. 1 pt II.

BRASIL. Decreto nº 9882, de 29 de fevereiro de 1888. “Aprova o regulamento da Estrada de Ferro D. Pedro II”. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1888*, p. 239 Vol. 1.pt II.

BRASIL. Lei nº 3.397, de 24 de novembro de 1888. “Fixa a Despesa Geral do Império para o exercício de 1889 e dá outras providencias”. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1888*, página 48 Vol. 1 pt. I.

BRASIL. Decreto nº 29 de 3 de dezembro de 1889. “Nomeia uma comissão para elaborar um projeto de Constituição dos Estados Unidos do Brasil”. *Coleção de Leis do Império do Brasil– 1889*. Página 107 Vol. 1.

BRASIL. Decreto nº 211, de 26 de fevereiro de 1890. “Concede aos empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil direito a aposentadoria”. *Coleção de Leis do Brasil - 1890*, página 230. Vol. 1 fasc. II.

BRASIL. Decreto nº 406 de 17 de maio de 1890. Dá novo regulamento á Estrada de Ferro Central do Brasil. *Coleção de Leis do Brasil –1890*. P. 968. Vol. 1, fasc. V.

BRASIL. Lei nº 707 de 30 de agosto de 1890. “Autoriza a entrega à Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil da importância das multas impostas ao pessoal da mesma Estrada”. *Coleção de Leis do Brasil - 1890*, página 2079 Vol. Fasc.VIII.

BRASIL. Decreto nº 847 de 11 de outubro de 1890. “Promulga o Código Penal.” *Coleção de Leis do Brasil - 1890*, p. 2664. Vol. Fasc.X.

BRASIL. Decreto nº 914-A, de 23 de outubro de 1890. Publica a Constituição dos Estados Unidos do Brasil, submetida pelo Governo Provisório ao Congresso Constituinte. *Coleção de Leis do Brasil* - 1890, página 3010 Vol. fasc. X.

BRASIL. Decreto nº 117 de 4 de novembro de 1892. “Regulariza a concessão de aposentadoria aos funcionários públicos”. *Coleção de Leis do Brasil* - 1892, p. 125 Vol. 1 pt I.

BRASIL. Decreto nº 2.247, de 26 de Março de 1896. “Aprova o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Coleção de Leis do Brasil* - 1896 Vol. 2

BRASIL. Lei nº 429 de 10 de dezembro de 1896. “Fixa a despesa geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1897, e dá outras providências”. *Coleção de Leis do Brasil* - 1896, Página 74 Vol. 1.

BRASIL. Lei nº 2.356, de 31 de dezembro de 1910. “Fixa a despesa geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1911 e dá outras providências”. *Coleção de Leis do Brasil* - 1910, página 125. Vol. 1.

BRASIL. Decreto nº 8.610, de 15 de março de 1911. “Aprova o regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brasil”. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 29/12/1919, Página 19219.

BRASIL. “Lei nº 2.924, de 5 de janeiro de 1915. Fixa a Despesa Geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1915”. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 6/1/1915, Página 197.

BRASIL. “Decreto nº 13.940, de 25 de dezembro de 1919. Reorganiza os serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil expedindo novo regulamento.” *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 3, p. 520-569, 1919.

BRASIL. “Decreto nº 15.674, de 7 de Setembro de 1922. “Cria a Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada de Ferro Central do Brasil e aprova o respectivo regulamento”. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 21/9/1922, Página 17999.

BRASIL. Lei nº 6.926 de 30 de junho de 1981. Institui o “Dia Nacional do Aposentado” a ser comemorado anualmente a 24 de janeiro. *Diário Oficial da União*—03/07/1981.

BRASIL. Decreto nº 4.682 de 24 de janeiro de 1923. Cria, em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma caixa de aposentadoria e pensões para os respectivos empregados. *Diário Oficial da União* - Seção 1 - 13/4/1923, Página 10859.

CAMARA DOS DEPUTADOS. *Legislação Social*. 1º vol. Coleção Documentos Parlamentares. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1919.

CAMARA DOS DEPUTADOS. *Legislação Social*. 2º vol. Coleção Documentos Parlamentares. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1920.

CAMARA DOS DEPUTADOS. *Legislação Social: trabalhos da Comissão Especial de Legislação Social* (1919-1921). 3º vol. Coleção Documentos Parlamentares. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1922.

C- Center for Research Libraries

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II*. (1865-1888)

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. *Relatórios da Estrada de Ferro Central do Brasil*. (1889 – 1922)

D- Arquivo Histórico do Senado Federal

SENADO FEDERAL. *Projeto do Código Civil Brasileiro*. “Trabalhos da Comissão Especial do Senado - Pareceres e emendas enviados à comissão”. Vol III. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

E - Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

PAIVA, Ataulpho Nápole de. *Assistência pública e privada no Rio de Janeiro: história e estatística*. Rio de Janeiro: Typografia do Annuario do Brasil. Rio de Janeiro: 1922.

F- Arquivo Inventariança da RFFSA (DNIT)

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II. *Almanack do Pessoal Titulado - 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 19--.

III– Mapas

A – Arquivo Nacional

“Planta Geral da E. F. Central do Brasil”.F4.0.MAP.280

“EFCB – Schema Geral das Linhas”. F4.0.MAP.359

“Estrada de Ferro Central do Brasil: Linha do Centro e dos Subúrbios”
AQ.0.MAP.7

B - Biblioteca Nacional

“Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II. Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880.” ARC.014,03,038 – Cartografia.

IV - Obras literárias e memorialísticas

BARRETO, Lima. *Diário íntimo*. Portal Domínio Público. [bn] Fundação Biblioteca Nacional .pdf, p. 122. Sobre a atuação de João Henriques Lima Barreto junto a Associação de Auxílios Mútuos da Imprensa Nacional.

BLAKE, Augusto Vitório Alves Sacramento. *Dicionário Bibliográfica Brasileiro*. Volume 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1902.

BLAKE, Augusto Vitório Alves Sacramento. *Dicionário Bibliográfica Brasileiro*. Volume 6. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1902.

EFEGÊ, Jota. *Figuras e Coisas da Música Popular*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Funarte, 1978.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

GUIMARÃES, Francisco (Vagalume). *Ecos Noturnos*. Organização, apresentação e notas de Leonardo Pereira e Mariana Costa. Rio de Janeiro: Conta Capa; Faperj, 2018.

OTTONI, Christiano Benedito. *Autobiografia*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1983.

V - Sites

TRT8. *Lei Eloy Chaves completa 100 anos*. Disponível em: <https://www.trt8.jus.br/noticias/2023/lei-eloy-chaves-completa-100-anos>.

INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL. *História Ilustrada da Previdência Social*. Disponível em: <https://www.gov.br/inss/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/cartilhas-e-folders/pep-historia-ilustrada-v6-pdf>.

SENADO FEDERAL. “Primeira lei da Previdência, de 1923, permitia aposentadoria aos 50 anos”. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/primeira-lei-da-previdencia-de-1923-permitia-aposentadoria-aos-50-anos>.

ARQUIVO NACIONAL. Dicionário on-line da administração pública brasileira.

BANCO CENTRAL. Museu de valores e galeria on-line.

Referências bibliográficas

ABREU, Alzira Alves de (coord.). *Dicionário histórico-biográfico da Primeira república 1889-1930*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2015.

ABREU, Martha. (2010). “O "crioulo Dudu": participação política e identidade negra nas histórias de um músico cantor (1890-1920)”. *Topoi (Rio de Janeiro)*, 11(20), 92-113.

ABREU, Martha; GOMES, Ângela de Castro. “Apresentação”. *Tempo*, n.26,p. 1-14, jan. 2009.

ADDOR, Carlos. “Anarquismo e Movimento Operário nas três primeiras décadas da República”. In: ADDOR, Carlos Augusto e DEMINICIS, Rafael. *História do anarquismo no Brasil*, Vol.2, Rio de Janeiro, Achiamé, 2009, pp.37-49.

ALBUQUERQUE, Wlamyra R. de. *O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ANDÚJAR, A. N.; PALERMO, S. A. “Entre conflitos e harmonias: o assistencialismo empresarial na América Latina”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1–6, 2021

AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas, Editora da Unicamp, 2010.

ARANTES, Erika. “A Vida na Estiva: O cotidiano dos trabalhadores do porto do Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX”. *Revista Eletrônica Trilhas da História*, v. 3, p. 21, 2013.

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira... [et al]. *Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2006.

ARTEAGA, Francisco de Los Cobos y VARA, Tomás Martínez. “Gran clase, tercera y trabajadores. Seguridad y clases en el ferrocarril español de siglo XIX”. In: *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, 2006, Malaga. Anais eletrônicos.

BATALHA, Cláudio. “Revolutionary Syndicalism and Reformism in Rio de Janeiro’s Labour Movement (1906-1920)”. *International Review of Social History*, v. 62, p. 75-103, 2017.

_____. “Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, 2010.

_____. “A geografia associativa: Associações operárias, protesto e espaço urbano no Rio de Janeiro da Primeira República”. AZEVEDO, Elciene *et. al.* *Trabalhadores na cidade: Cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2009, pp. 251-269.

_____. “A difusão do marxismo e os socialistas brasileiros na virada do século XIX”. In: MORAES, João Quartim de (org.). *História do marxismo no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

_____. “Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República”. In: BATALHA (ET alii). (Org.). *Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado*. 1ed. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004, v. 1, p. 95-119.

_____. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. Neves (org.). *O tempo do liberalismo oligárquico*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 153-182. (O Brasil Republicano, v. 1).

_____. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

_____. “Sociedades de Trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária”. *Cadernos AEL*, v.6, n.10/11. 1999, pp.42-68.

_____. (1986), *Le syndicalisme “amarelo” à Rio de Janeiro, 1906-1930*. Tese (Doutorado). Paris: Universidade de Paris I, 1986.

BATALHA, Claudio Henrique de Moraes (coord). *Dicionário do Movimento Operário: Rio de Janeiro do século XIX aos anos 1920, militantes e organizações*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2009.

BEAKLINI, Adriana Valentim. Da escola nas oficinas à oficina como escola: sujeitos, circulação e apropriação de modelos de educação profissional na Estrada de Ferro D. Pedro II (1882-1906). 2018. 256 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

BEZERRA, Lohana Monaco; ARAÚJO, Victor Leonardo de; MATTOS, Fernando Augusto Mansor de. “Para além das reformas monetárias: contribuições ao debate sobre a crise do encilhamento”. *Geosul* (UFSC), v. 35, p. 69-97, 2020.

BRAGA, Flávia Bruna Ribeiro da Silva. *Martins Júnior (1860-1904): ciência como fé, república como razão – a trajetória de um radical*. 2022 . Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2022.

BRETAS, Marcos Luiz. As empadas do confeitiro imaginário: a pesquisa nos arquivos da justiça criminal e a história da violência no rio de janeiro. *Acervo - Revista do Arquivo Nacional*, v. 15, n. 1, p. 7-22, 2002

_____. *A guerra das ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gramma, 2018.

BRONSTEIN, Jamie L. Caught in the Machinery: Workplace Accidents and Injured Workers in Nineteenth-Century Britain and the United States. *Maryland Historical Magazine* vol. 96 no. 2 (Summer 2001): 163-184.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

_____. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

_____. (2003). Os três povos da República. *Revista USP*, (59), 96-115.

CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Trabalhadores e política no Brasil: do aprendizado do Império aos sucessos da Primeira República*. Salvador: Editora da Universidade do Estado da Bahia (EDUNEB), 2015.

_____. "A luta contra a adversidade: notas de pesquisa sobre o mutualismo na Bahia (1832-1930)". *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 40-77, 2010.

CAVALCANTE, Henrique Soares. *Quem é o dono da república em Pernambuco? Disputas de poder e o governo de Barbosa Lima (1889-1896)*. Dissertação de Mestrado em História, UFPE, 2014.

CHALHOUB, Sidney. *A Força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. *Machado de Assis, historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

_____. *Visões da Liberdade: uma história dos últimos anos da escravidão na Corte*. São Paulo, Cia das Letras, 1990.

_____. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

CHALHOUB, Sidney e SILVA, Fernando Teixeira da. "Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980". *Cadernos AEL*, Campinas, v. 14, n. 26, 2009.

CHALHOUB, Sidney e Pereira, Leonardo Affonso de Miranda (org.). "Apresentação". In: *A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, pp. 7- 15.

CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Claudio. (org.). "Introdução: experiências associativas e mutualistas no Brasil". In: *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil - séculos XIX e XX*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2014.

CORD, Marcelo Mac.; MACIEL, Oswaldo. Batista Acioly. “Apresentação”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 1-11, 2011.

CORD, Marcelo Mac (2012). Trabalho, Política e Distinção Social em Três Organizações com Gente Preta e Parda: Recife, década de 1840. *Revista Crítica Histórica*, v 3(6).pp. 1-16, 2012.

_____. “Direitos trabalhistas em construção: as lutas pela jornada de oito horas em Pernambuco, 1890-1891”. *Tempo*. 2016. Jan;22(39):175–95.

_____. “Identidades Étnicas, Irmandade do Rosário e Rei do Congo: sociabilidades cotidianas recifenses século XIX.” *Campos - Revista de Antropologia*, [S.l.], v. 4, p. 51-66, dez. 2003.

COSTA, Mariana B. Carvalho. Nas malhas do paternalismo: o associativismo recreativo entre os operários têxteis do bairro do Jardim Botânico na Primeira República. *Tempo*, v. 29, n. 1, p. 1–20, abr. 2023.

_____. *Entre o lazer e a luta: o associativismo recreativo entre os trabalhadores fabris do Jardim Botânico (1895-1917)*. Dissertação (mestrado)– Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2014.

_____. Quando canto é reza: lazer, morte e greve na formação da classe trabalhadora na Freguesia da Gávea (1896- 1917). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 4, p. 182-205, 2012.

COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. 1976. 170 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas.

CRIBELLI, Teresa, “Apedidos and Public Discourse: Paid Letters and Articles in the *Jornal do Commercio*, 1870”. In: Hendrik Kraay; Celso Thomas Castilho; Teresa Cribelli. (Org.). *Press, Power, and Culture in Imperial Brazil*. 1ed.Albuquerque, NM: University of New Mexico Press, 2021, v. 1, pp. 196-219.

CRIBELLI, Teresa. *Industrial Forests and Mechanical Marvels: Modernization in Nineteenth- Century Brazil*. New York: Cambridge University Press, 2016.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. (2010). “Da tutela ao contrato: "homens de cor" brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição”. *Topoi (Rio de Janeiro)*, 11(20), 114-135.

_____. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. In: *Revista Tempo - Revista do Departamento de Historia / UFF*. Niterói, Rio de Janeiro. N.8. Agosto, 1999. pp. 1-18.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. São Paulo, USP, 1998 (tese de doutorado).

_____. *Amarelo e negro: matizes do comportamento operário na República Velha*. Tese (Mestrado). Rio de Janeiro: IUPERJ, 1981.

CUNHA, Maria Fernanda Ribeiro. *Coluna de jornal, grade de cadeia: a invenção oitocentista das classes perigosas nos termos de bem viver (1870 – 1890)*. Dissertação (Mestrado). Departamento de História PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2022.

DAMAZIO, Sylvia. *Retrato Social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1996.

DAVIS, Natalie Zemon. *Nas Margens: três mulheres do século XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. “A life of learning”. *ACLS Occasional Paper*. New York, n39, p.1-26, 1997.

DE SOUZA NEVES, Margarida. “História, memória e memorialística”. *Esboços: histórias em contextos globais*, Florianópolis, v. 11, n. 11, p. p. 11-24, jan. 2004. ISSN 2175-7976.

D’UVA, Florência. “Los trabajadores ferroviarios ante los accidentes de trabajo. Denuncias, reclamos y demandas en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Revista Latino americana De Trabajo Y trabajadores*, (3), 115–143, 2021.

D’UVA, Florencia. (2014). “En reclamo de un resarcimiento: trabajadores y accidentes de trabajo en Buenos Aires (1900-1915)”. *Revista Paginas*, 6(12), 7–26.

D’UVA, Florência. “Los accidentes de trabajo en los ferrocarriles argentinos: denuncias, reclamos y nociones sobre el riesgo profesional. Un análisis a partir de las fotografías publicadas en La Fraternidad (entre 1907 y 1915)”. *A Contracorriente: Una Revista de Estudios Latinoamericanos*, 14 (2), 62-94, 2017. 2021.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*, Petrópolis, Vozes, 1982.

ENGEL, M. “João Henriques de Lima Barreto: o engajamento político de um tipógrafo negro no contexto da abolição”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 15, p. 1–22, 2023.

FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. São Paulo: Difel, 1983.

FERNANDES, Florestan. “O negro na emergência da sociedade de classes”. IN: *A integração do negro na sociedade de classes*. V.1.. 5ª Ed. São Paulo: Globo, 2008.

FONSECA, Vitor Manoel Marques da. *No gozo dos direitos civis: associativismo no Rio de Janeiro, 1903-1916*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Niterói: Muiraquitã, 2008.

FRACCARO, Glaucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados. Trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. Dissertação de Mestrado em História (Unicamp): Campinas: SP, 2008.

GOLDMACHER, Marcela. *A “Greve Geral” de 1903: O Rio de Janeiro nas décadas de 1890 e 1910*. Niterói, tese de doutorado (História – UFF), 2009.

GRINBERG, Keila. *Código Civil e cidadania*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

HALL, M. Michael; PINHEIRO, Paulo Sergio. “Alargando a história da classe operária: Organização, lutas e controle”. *Remate de Males*, Campinas, SP, v. 5, p.95–119, 1985.

HORVARTH JR., M. *Direito Previdenciário*. 10ª Ed. São Paulo: Quartier Latin, 2014.

JESUS, Ronaldo Pereira de; LACERDA, David P. “Dinâmica associativa no século XIX: socorro mútuo e solidariedade entre livres e libertos no Rio de Janeiro Imperial”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 126–142, 2010.

KARASH, Mary. *A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LACERDA, David P. “Por ‘um justo e forte motivo’: classes subalternas, petições e cidadania na Corte das últimas décadas do século XIX”. In: ARAUJO, Carlos Eduardo Moreira de (Org.) *et al. Proletários escravos: universos e paisagens no Rio de Janeiro Oitocentista*. Rio de Janeiro: 7 Letras: FAPERJ, 2022.

_____. *Trabalho, política e solidariedade operária: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c.1860-c.1890)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2016.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX.” *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

_____. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil no Século XIX*. 1. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 2012.

LARA, Silvia. “Os escravos e seus direitos”. In: NEDER, Gizlene (org). *História e Direito: Jogos de Encontros e Transdisciplinaridade*. Rio de Janeiro: Revan, 2007, pp. 129-140.

_____. “Escravidão, Cidadania e História do Trabalho no Brasil”. *Projeto História*. São Paulo. 16, p.25-38, fev.1998.

_____. “Blowin' in The Wind”: Thompson e a experiência negra no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, v. 12, p. 43-56, 1995.

LEONIDIO, Adalmir. Carbonários, maçons, positivistas e a questão social no Brasil na virada do século XIX. *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais*, v.5, n.3, p.1-16, 30 set. 2008.

LIMA, Rachel. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca oitocentista (1830-1870)*. 2016. 298 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer et al. “Evolução dos preços e do padrão de vida no Rio de Janeiro, 1820-1930 – resultados preliminares”. Rio de Janeiro, *Revista Brasileira de Economia*, 25 (4), out./dez. 1971, p. 235-265.

MAROTTA, Marconni Cordeiro. *Previdência e Assistência no Brasil Imperial: As demandas por aposentadorias e pensões junto ao governo monárquico*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: Os engenheiros e a organização da cultura do Brasil Oitocentista 1874-1888*. Niterói. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

_____. (2015). “Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista”. *Topoi (Rio de Janeiro)*, 16(30), 203-233.

MARK, Aldrich. *Death Rode the Rails: American Railroad Accidents and Safety, 1828–1965*. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, edição Kindle. 2006.

MELLO, Maria Tereza Chaves de. “A modernidade republicana”. *Tempo*, Niterói, v. 13, n. 26, p. 15-31, 2009.

MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis*. Campinas: UNICAMP/Cecult, 1999.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MIYASAKA, Cristiane Regina. “Associativismo suburbano: o caso da Sociedade Progresso do Engenho de Dentro”. In: *Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.

MORATELLI, Thiago. *Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira. “Trabalhadores negros e o ‘paradigma da ausência’”. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro. vol. 29, no 59, p. 607-626, setembro-dezembro 2016.

NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio. “Além de senzalas e fábricas, uma história social do trabalho”. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, v. 18, n. 1, jun. 2006, pp. 217-240.

PADUA, J. A. Valladares. “A Capital, a República e o Sonho: a experiência dos partidos operários de 1890”. *Dados – Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: IUPERJ, v.28, nº2, p. 163-192, 1985.

PALERMO, Silvana Alejandra. “La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo XX”. *Iberoamericana*, Madrid, Año: 2023 vol. 23 p. 165 – 191.

PALERMO, Silvana A. “Singularidades e desafios do assistencialismo empresário nas ferrovias da Argentina moderna, 1890-1920”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1–21, 2021.

PALERMO, Silvana Alejandra. “Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 94–123, 2009.

PALERMO, Silvana Alejandra. *The nation building mission: the state-owned railways in modern Argentina (1870-1930)*. Dissertation (PhD) – State University of New York at Stony Brook, Stony Brook, 2001.

PANSARDI, Marcos Vinícius. “O movimento operário e a república”. *Estudos de Sociologia*, Araraquara, v. 3, n. 5, 2008. Pp. 87-99.

PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “As desventuras do Doutor Jacarandá: prática jurídica, racismo e luta por direitos na Primeira República”. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 64, p. 284–319. 2021.

_____. *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Editora da Unicamp. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2020.

_____. “A dança da política: trabalhadores, associativismo recreativo e eleições no Rio de Janeiro da Primeira República”. *Revista Brasileira de História*. 2017, v. 37, n. 74.

_____. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História*, Franca, v. 35, 2016.

_____. (2015). “No ritmo do Vagalume: culturas negras, associativismo dançante e nacionalidade na produção de Francisco Guimarães (1904-1933)”. *Revista Brasileira De História*, 35(69), 13–33.

_____. “Os Anjos da Meia-Noite: trabalhadores, lazer e direitos no Rio de Janeiro da Primeira República”. *Tempo*, v. 19, n. 35, p. 97–116, jul. 2013.

PINHEIRO, Paulo Sergio. “Trabalho Industrial no Brasil: uma revisão”. In: *Estudos CEBRAP*, n.14, p.119-131, 1975.

PINTO, Ana Flávia Magalhães. (2019). “Vicente de Souza: intersecções e confluências na trajetória de um abolicionista, republicano e socialista negro brasileiro.” *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, 32(66), pp.267–286.

_____. *Escritos de liberdade: literatos negros, racismo e cidadania no Brasil oitocentista*. Campinas: Editora da UNICAMP, 2018.

PINTO, Surama Conde Sá. *Só para Iniciados: O jogo político na antiga Capital Federal*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Mauad X/ FAPERJ, 2011.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar- Brasil 1890-1930*. Paz e terra, 1985.

RAMACCIOTTI, Karina, “De la culpa al seguro. La Ley de Accidentes de Trabajo, Argentina (1915-1955)”, *Mundos do Trabalho*, 3 (5), 2011.

REGINALDO, Lucilene. *Os rosários dos angolas – irmandades de africanos e crioulos na Bahia setecentista*. São Paulo: Alameda, 2011.

REIS, Fernanda Barbosa dos. *Os engenheiros tomam partido: trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874-1910)*. 2017. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

REIS, João José (1997). “Identidade e diversidade étnicas nas irmandades negras do tempo da escravidão.” *Tempo*, Vol. 2, n. 3. pp.7-33.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.

RIBEIRO, Gladys Sabina. “Cidadania e luta por direitos na Primeira República: analisando processos da Justiça Federal e do Supremo Tribunal Federal”. *Tempo*, v. 13, n. 26, p. 101-117, 2009.

RICCI, Paolo; ZULINI, Jaqueline Porto. “Partidos, competição política e fraude eleitoral: a tônica das eleições na Primeira República”. *Dados*, v. 57, n. 2, p. 443–479, abr.2014

RODRIGUES, José Albertino. Desenvolvimento do sindicalismo no Brasil. In: *Sindicato e desenvolvimento no Brasil*. Difusão Européia do Livro, 1968.

RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. *Os engenheiros tomam partidos: trajetórias e transformações no Clube de Engenharia (1874 – 1910)*. Niterói. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. “Estradas de Ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do A. (Org.) *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: FAPESP/Hucitec, 1996. p. 177-196.

SANTOS, Ana Maria dos. “A Economia Agrícola Fluminense: 1910/1920”. In: *Cadernos do ICHF*, Niterói, ICHF/UFF, n.º 47, nov. 1992.

SCHETTINI, Cristiana. *Que tenhas teu corpo: uma história social da prostituição no Rio de Janeiro das primeiras décadas republicanas*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2006.

SCHMIDT, Benito Bisso, “Os partidos socialistas na nascente República”. In: FERREIRA, Jorge e REIS, Daniel Aarão (org). *A formação das tradições, 1889-1945*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, (As esquerdas no Brasil, vol. 1), 2007.

SEGNINI, Liliana. *Ferrovia e ferroviários: Uma Contribuição Para A Análise do Poder Disciplinar na Empresa*. São Paulo: Cortez, 1982.

SEGURA, Fabiano Fernandes. *A Questão Previdenciária na Primeira República: a excepcionalidade da Lei Eloy Chaves*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Araraquara, 2017

SERFATY, Elaina R. Cirilo. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades no Engenho de Dentro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade, 2019.

SLIVNIK, Andrej. *Previdência social no Brasil: uma abordagem histórica (1923 - 1945)*. 2018. (236 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.

SLENES, Robert. *Na Senzala uma Flor: esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

SILVA, Fernanda Oliveira da. *Os negros, a constituição de espaços para os seus e o entrelaçamento desses espaços: associações e identidades negras em Pelotas (1820-1943)*. Dissertação (Mestrado em História) – PUC-RS, Porto Alegre, 2011.

SOUZA, Felipe Azevedo e. *Nas ruas: abolicionismo, republicanismo e movimento operário no Recife*. Salvador: EDUFBA, 2021.

_____. “A blusa e a urna: metamorfoses do associativismo de trabalhadores em Pernambuco entre o Império e a República”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 12, p. 1–18, 2020.

SOUZA, Felipe Azevedo e; CASTELLUCCI, Aldrin A. S. “À margem dos grandes esquemas: o associativismo político-eleitoral dos trabalhadores de Pernambuco e da Bahia na Primeira República.” *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 35, n. 75, p. 6-25, jan./abr. 2022.

SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909)*. Salvador, São Paulo: Ed. UFBA; FAPESP, 2011.

_____. *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

STOLCKE, Verena; HALL, Michael. “A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 3, n. 6, p. 80-120, 1983.

TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro. Arquivo Geral da Cidade, 2013.

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

THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VARGAS, João Tristan. *O trabalho na ordem liberal: o movimento operário e a construção do Estado na Primeira República*. Campinas: UNICAMP/CMU.

VISCARDI, Claudia Maria Ribeiro. “Experiências da prática associativa no Brasil (1860-1880)”. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 9, n. 16, p. 117-136, jan./jun., 2008.

_____. “O estudo do mutualismo: algumas considerações historiográficas e metodológicas”. *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 4, p. 23–39, 2010.

Anexos

Anexo 1. Na linha cronológica das três páginas seguintes ressaltamos os acontecimentos institucionais, decretos e leis mais significativos referentes à Estrada de Ferro Central do Brasil desde a sua fundação até a década de 1920.

Ano	
1852	Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 - Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo que mais convenientes forem.
1855	- Decreto nº 1598, de 9 de maio de 1855 - Ordena que a execução do contrato celebrado para construção de um caminho de ferro autorizada pelo Decreto n.º 641 de 26 de Junho de 1852 seja concedido a uma Companhia da Côrte. - Decreto nº 1.599, de 9 de Maio de 1855. Aprova os Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II a quem é concedida a administração dos caminhos de ferro.
1858	6 de março – Publicação do regulamento provisório do Tráfego e Custeio da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. - Instruções provisórias para a direção e gerência da Estrada de Ferro de D. Pedro II. 29 de março - Inauguração o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II que começava no Campo da Aclamação e alcançava a localidade de Maxabomba, atual município de Nova Iguaçu.
1860	Decreto nº 1.067, de 28 de julho de 1860 - Criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas responsáveis por assuntos relativos à agricultura, comércio, fomento da atividade industrial, mineração, obras públicas, estradas de ferro, concessão de patentes de invenção, terras públicas e colonização, ensino profissional, navegação fluvial, correios, telégrafos, jardins botânicos e outras matérias vinculadas ao processo de modernização do Império brasileiro.
1865	Estatização da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Decreto nº 3.503, de 10 de julho de 1865 - Transfere ao Estado o resto das ações da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.
1867	13 de outubro - Inauguração da estação de Entre Rios (atual Três Rios), nos limites entre Rio de Janeiro e Minas Gerais.
1869	Decreto nº 4.372, de 20 de maio de 1869. Aprova o regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro D. Pedro II.
1871	1º de dezembro - Inauguração do complexo de oficinas no Engenho de Dentro.
1876	Decreto nº 6.238A, de 28 de junho de 1876. Aprova um novo regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro D. Pedro II.

1877	• Interligação da Estrada de Ferro D. Pedro II com a ferrovia São Paulo Railway.
1878	• 2 de dezembro - Inauguração do ramal de Santa Cruz.
1879	• 1º de junho – Inauguração da estação Marítima da Gamboa conforme autorizado pelo decreto nº 6728, de 3 de novembro de 1877.
1881	• Implantação do sistema de empreitadas nas oficinas do Engenho de Dentro para cálculo do pagamento dos serviços dos operários em substituição ao pagamento de diárias.
1880	• Decreto nº 7.932, de 11 de dezembro de 1880. Cria uma sessão de Contabilidade na administração da Estrada de Ferro D. Pedro II.
1882	• Começa a funcionar uma escola primária anexa às oficinas do Engenho de Dentro para atender os filhos dos operários.
1884	• Criação da Associação Geral de Auxílios Mútuos da E. F. Central do Brasil.
1888	• Decreto nº 9.882, de 29 de fevereiro de 1888. Aprova um novo regulamento para a direção e administração da Estrada de Ferro D. Pedro II. • Lei nº 3.397, de 24 de novembro de 1888. Lei de orçamento que fixava a despesa geral do Império para o ano de 1889 autorizou ao Governo a “criar uma caixa de socorros para o pessoal de cada uma das estradas de ferro do Estado”.
1889	• Estrada de Ferro D. Pedro II passa a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil após o golpe militar de 15 de novembro de 1889 que proclamou a República.
1890	• Decreto nº 221 de 26 de fevereiro de 1890 – Concede aos empregados titulados da Estrada de Ferro Central do Brasil o direito à aposentadoria. • Decreto n. 406, de 17 de maio de 1890 – Dá novo regulamento à Estrada de Ferro Central do Brasil. • Decreto nº 707 de 30 de agosto de 1890 – Autoriza a entrega à Associação Geral de Auxílios Mútuos da Estrada de Ferro Central do Brasil da importância das multas impostas ao pessoal da mesma estrada.
1891	• A lei nº 23 de 30 de outubro de 1891 – Estabeleceu o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas que ficou responsável, dentre outras atribuições, pela administração ao custeio das vias férreas da União. O regulamento da Secretaria de Estado foi aprovado por meio decreto nº. 1.142 de 22 de novembro de 1892.
1892	• O diretor da Estrada revoga o sistema de por empreitadas para o cálculo do valor do pagamento dos serviços dos operários nas oficinas do Engenho de Dentro voltando a vigorar os sistemas de pagamento por diária • Fundação da Caixa de Socorros Imediatos às Famílias dos Empregados da Contabilidade da EFCB. • Fundação da Associação Auxiliadora dos Empregados da Estação Marítima.
1896	• Decreto n. 2.247, de 26 de março de 1896 - Aprova um novo regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil. • Fundação da Caixa Auxiliar da Classe Telegráfica da EFCB.

1896	• Lei nº 429 de 10 de dezembro de 1896 – lei orçamentária para o ano de 1897 no parágrafo 20 do artigo 111 determinou que os empregados das empresas custeadas pelo Estado não poderiam ser considerados empregados públicos. A partir de tal dispositivo o direito à aposentadoria dos empregados nomeados da E. F. Central do Brasil foi suspenso.
1901	• Fundação da Associação Funerária dos Empregados de São Diogo da E. F. Central do Brasil. • Fundação da Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro da E. F. Central do Brasil. • Fundação da Caixa Auxiliar de Socorros Imediatos do Pessoal do Movimento da E. F. Central do Brasil. • Fundação da Caixa Auxiliadora dos Bagageiros da E. F. Central do Brasil.
1903	• 2 de julho – Foi incorporada à E. F. Central do Brasil a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil foi nomeada de Linha Auxiliar. • Fundação da Caixa Auxiliar dos Guarda-Freios da E. F. Central do Brasil. • Fundação da Associação Beneficente dos Empregados Jornaleiros da Estação Marítima.
1904	• O direito a aposentadoria para funcionários titulados da E. F. Central do Brasil foi restabelecido pelo Executivo mediante portaria, sem, no entanto, permitir a incorporação do tempo de serviço como empregado jornaleiro para fins desse direito.
1907	Fundação da Associação Beneficente da Oficina de Carpinteiros da Locomoção E. F. Central do Brasil
1910	Decreto nº 707 de 30 de agosto de 1910 – Constitui a Rede de Viação Fluminense.
1911	Decreto nº 8.610 de 15 de março de 1911 – Aprova o regulamento para a Estrada de Ferro Central do Brasil. Vai garantir uma série de direitos pleiteados pelos trabalhadores nas décadas anteriores.
1912	Decreto nº 2.681 de 7 de dezembro de 1912 – Regula a responsabilidade civil das estrada de ferro.
1919	Decreto nº 13.940 de 25 de dezembro de 1919 – Reorganiza os serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil expedindo novo regulamento.
1922	Decreto nº 15.674 de 7 de setembro de 1922 - Criação da Caixa de Pensões dos Empregados Jornaleiros da Estrada de Ferro Central do Brasil e aprova o respectivo regulamento.

Tabela 7. Linha Cronológica (1552-1922).

Anexo 2. Na tabela a seguir apresentamos uma síntese do padrão monetário brasileiro vigente no período da pesquisa.

Síntese do Padrão Monetário Brasileiro até 1942	
Padrão monetário	Réis (Rs) e (\$)
Moeda divisionária (base centesimal)	Mil réis designavam a unidade monetária e réis designavam os valores divisionários (sistema de base milesimal).
Período de vigência	Do início da colonização, começo do século XVI, até 30/10/1942.
Base legal	1858 – Determinação real autorizando a circulação de moedas portuguesas na terra colonizada (Brasil). 1645 – Ordem de 24 de março oficializando o nome réis como moeda. 1833 – Lei nº 59 de 8 de outubro que reorganizou o sistema monetário do Brasil independente.
Exemplos de valores	Rs0\$500 = \$500 = quinhentos réis Rs12\$100 = 12\$100 = doze mil e cem réis Rs1:000\$000 = 1:000\$000 = 1:000\$ = um conto de réis = um milhão de réis

Tabela 8. Síntese dos Padrões Monetários Brasileiros. *Museu de Valores do Banco Central do Brasil.*

Anexo 3. No organograma a seguir reproduzimos a estrutura organizacional da Estrada de Ferro Central do Brasil prevista nos regulamentos e as principais atribuições de cada uma das divisões.

Divisões da Estrada de Ferro Central do Brasil segundo os regulamentos de 1869 até 1919



Gráfico 5. Organograma das divisões da Estrada de Ferro Central do Brasil (1869-1919)

Nos regulamentos dos anos de 1869 e 1876 estavam estabelecidas 3 divisões: 1ª Administração Central; 2ª Movimento e Tráfego; 3ª Obras novas de prolongamento. Em 1880 foi criada a sessão de Contabilidade. A partir do regulamento de 1888 o serviços passam a ser distribuídos nas 5 divisões representadas acima. No Regulamento de 1911 foi criada uma sessão de Movimento, Telégrafo e Iluminação que foi suprimida no regulamento de 1919.