

volume

19

Dezembro/2013

ISSN 1516-2095
ICH - UFPel

História em revista

revista do núcleo de documentação histórica



TRABALHADORES DE FERROVIAS E CONTRATOS DE TRABALHO: O CASO DOS TURMEIROS DA LINHA SUL DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE (1908-1910)

Márcia Janete Espig¹

Resumo: A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) teve sua construção iniciada no final do século XIX, sendo concluída em dezembro de 1910 com a inauguração da ponte sobre o Rio Uruguai, que representou a ligação ferroviária entre o Sul e o centro do país. Em meu artigo, pretendo analisar a maneira como se estruturava o trabalho braçal nas ferrovias no início da República, tomando como estudo de caso as relações de trabalho estabelecidas entre a Brazil Railway Company, empresa então proprietária da EFSPRG, e os operários responsáveis pela construção da Linha Sul. Os trabalhos de construção da Linha Sul desta ferrovia ocorreram entre 1907 e 1910 e contaram com um grande volume de trabalhadores braçais, entre os quais havia imigrantes e colonos aliciados em propriedades rurais sazonalmente. O contrato de trabalho inexistia formalmente, contando-se os salários por jornadas e separando-se os operários por empreitadas e por turmas, fazendo parte das relações de trabalho estabelecidas a repressão física e psicológica e o incentivo à aquisição de produtos alimentícios nos armazéns da Companhia.

Palavras-chave: ferrovias, relações de trabalho, Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande

A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) teve como ponto de origem a cidade de Itararé, em São Paulo, e como término na localidade de Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Projetada em 1889, ainda no Império, sua construção deu-se inicialmente de forma lenta. Em 1907 a Brazil Railway Company (BRC), empresa americana que explorava uma série de empreendimentos no Brasil, iniciou o processo de aquisição da concessão. Em 1908 a construção da Linha Sul desta ferrovia penetrou em território contestado entre os estados de Santa Catarina e Paraná. Neste ponto, a empresa viu-se na contingência de apressar os trabalhos, devido à pressão governamental; para tanto, alterou a direção geral, que passou às mãos do engenheiro italiano Aquiles Stenghel, e utilizou uma série de estratégias a fim de atrair um grande volume de mão de obra para a região. Já então se atingia o vale do Rio do Peixe, e o auge do número de trabalhadores braçais. Com o avanço dos trabalhos, a quantidade de turmeiros² foi declinando, e no final de 1910 permaneciam trabalhando na construção apenas operários especializados,

¹Universidade Federal de Pelotas, Doutora em História pela UFRGS, E-mail: marcia.espig@terra.com.br

²Trabalhadores de turma, responsáveis pelo trabalho mais pesado durante a construção de uma Estrada de Ferro.

que construíam algumas das chamadas “obras de arte” deste caminho de ferro³.

No Brasil, faltava à elite brasileira o capital a ser investido na construção dos caminhos de ferro, cujos valores eram altíssimos⁴. Não tardou para que o capital internacional dominasse os negócios referentes à construção e exploração de Estradas de Ferro em nosso país e aos poucos a preponderância absoluta passou a se dar através de capital estrangeiro, fosse inglês, francês, belga ou alemão. Apenas no centro-sul do Brasil as empresas contavam, no final do século XIX, quase duas dezenas; em princípios do XX, monopolizavam quase 100% da malha ferroviária por concessão ou arrendamento (THOMÉ, 1983, p. 24). Ao longo da primeira República, no entanto, a participação estrangeira decaiu bastante, devido à ação dos governos federal e estadual através de compras e desapropriações (TOPIK, 1987).

Desde os primórdios a União assumiu uma posição fundamental. Concedendo variados benefícios às empresas, assumindo ferrovias privadas à beira da falência ou arrendando-as por valores módicos, buscava assim atrair e preservar os investimentos estrangeiros em nossa malha ferroviária, a um custo muitas vezes bastante alto. Entende-se assim porque a questão política era tão importante na constituição de uma ferrovia. Os benefícios eram concedidos através de recursos como o privilégio de “construção, uso e gozo” de uma determinada Ferrovia, que garantia a não concessão de caminhos de ferro que pudessem fazer concorrência com a concessionária original. Havia ainda o privilégio de zona, que concedia à empresa construtora a posse de terras lindeiras à Estrada de Ferro. Outra forma de atração dos capitais estrangeiros foi a Lei de Garantia de Juros (decreto 641, de 26 de junho de 1852), através do qual se assegurava 5% de juros sobre o capital utilizado na construção de ferrovias, mais adiante incrementado para 6% ou mesmo 7%.

Após 1873, não satisfeito com os resultados da política ferroviária da época, o governo instituiu uma subvenção extra, correspondente a uma certa

³Ressalte-se que, no mesmo espaço geográfico, desenvolveu-se anos após o movimento social do Contestado (1912-1914). Movimento de características messiânico-milenaristas, foi duramente combatido pelo Estado, sobretudo através da Expedição Setembrino de Carvalho (a partir de setembro de 1914). Sobre este movimento social, consultar QUEIROZ, 1966; MACHADO, 2004; ESPIG, 2011; dentre outros.

⁴Pacheco (s/d, p. 3) explicou assim o processo em nosso país: “O vulto das cifras dos orçamentos das primeiras estradas de ferro [...] assustou os estadistas do império e retardou, por decênios, o surto ferroviário entre nós. [...] Para incentivar a construção de estradas o governo imperial inaugurou, então, o sistema de garantia de juros aos capitais empregados em tais serviços.[...] Veio depois o regime de arrendamento, das construções por conta do Estado (prolongamentos e ramais) e por subvenção quilométrica.”

quantia por quilômetro construído. O subsídio em questão contribuiu para ampliar o interesse europeu pelo investimento em nosso país. Como os contratos previam que os empreendimentos estrangeiros passariam, obrigatoriamente, para o governo após um prazo determinado (geralmente de 90 anos), a subvenção seria, pela lógica, um mero adiantamento de capital, já que este retornaria através de ferrovias equipadas e em funcionamento (THOMÉ, 1983, p. 23/24).

Como consequência, quanto maior a quilometragem, maior a subvenção, o que levou os construtores à decisão de ampliar indevidamente as linhas. Assim, tivemos ferrovias sinuosas, excessivamente extensas e que evitavam ao máximo as chamadas “obras de arte”⁵ que as poderiam encarecer. Isto gerou estradas cheias de curvas, nas quais os trens circulavam de forma lenta, e onde a possibilidade de acidentes era potencializada.

A política de subvenção gerou problemas gravíssimos. Azevedo os define como “abusos e extravagâncias” que prejudicavam a União e o passageiro comum:

Das janelas dos trens, em certas ferrovias, costumavam distrair-se os passageiros, por desfastio, nas longas viagens, com essas aberrações com que se alongavam os traçados para aumentarem os proventos de auxílios oficiais. [...] Trechos numerosos da antiga Rêde Sul-Mineira, da Mogiana e da São Paulo – Rio Grande constituíam outros tantos frutos destes “malsinados processos” que só interessavam financeiramente a companhias ou a empreiteiros sem escrúpulos, a cuja ganância, se não fechava os olhos, não opunha o Estado um sistema de freios, por um controle mais eficaz das obras de abertura das ferrovias. [...] Mais dia, menos dia, teria o Estado de refazer os trechos, por meio de traçado novo. Mas que importavam estes desvios das condições técnicas? O essencial – construir a linha rapidamente e receber maior auxílio, fôra realizado... (AZEVEDO, s/d, p. 136/137).

O trabalho na construção de uma ferrovia era um trabalho pesado e mesmo perigoso. Há relatos de que durante o Império, utilizou-se mão de obra escrava na construção de algumas ferrovias (BENÉVOLO, 1953). Posteriormente, a arregimentação de operários para as tarefas mais pesadas envolvia o oferecimento de condições de trabalho mais ou menos vantajosas. Havia agrupamentos de trabalhadores que se deslocavam de uma região para outra, em busca das ofertas de trabalho nos caminhos de ferro.

A ordem dos trabalhos de uma Estrada de Ferro era descrita da seguinte maneira por Albuquerque (1913, p. 16/17): 1) o reconhecimento,

⁵As obras de arte são aquelas obras mais detalhadas e complexas em uma construção de Estrada de Ferro e, conseqüentemente, mais caras: “As obras d’arte, nas estradas de ferro, constam de boeiros, pontilhões, pontes, viaductos, passagens superiores, passagens inferiores, tunneis, galerias de abrigo contra-neve, contra a areia, etc.” (PICANÇO, 1892, p. 158/159).

etapa na qual se faz um estudo rápido do terreno entre os dois pontos extremos da estrada a construir; 2) exploração, na qual se escolhe a faixa de terreno mais conveniente ao traçado da ferrovia, dentro da zona limitada pelo reconhecimento; 3) projeto, onde o engenheiro constrói a planta e o traçado do eixo definitivo da estrada sobre o papel, analisando ainda as possíveis obras de arte; 4) orçamento, ou seja, o cálculo do custo provável da estrada pronta para ser trafegada; 5) locação, que consiste no estaqueamento do eixo definitivo da estrada, na marcação das obras de arte e organização dos dados precisos para se fazer o movimento de terras; 6) construção, compreendendo a abertura dos cortes, elaboração dos aterros, construção de obras de arte, edifícios e via permanente, linhas telegráficas, etc. Uma sétima fase seria a fase do tráfego, em geral não abordada pelos autores. Portanto, uma Estrada de Ferro operacional era estabelecida em três períodos distintos: o dos estudos, abrangendo as cinco primeiras operações; o da construção e do tráfego.

O forte do trabalho, e a atuação dos operários ou turmeiros, concentrava-se nas fases 5 e 6, ou seja, locação e construção da ferrovia.

Os engenheiros assumiam o cargo de chefe de divisão ou de chefe de residência, ficando estes sujeitos àquele. As tarefas de um chefe de divisão eram muitas. O chefe de divisão tinha a seu cargo a conservação da linha, obras, edifícios e linha telegráfica; execução de obras novas no limite de sua divisão; trabalhos referentes à organização de projetos de obras novas; exame fiscal da escrituração da divisão, exame dos materiais em depósito, linha telegráfica e obras de arte; guarda de materiais. Além disso, era responsável pelo cuidado com a linha e segurança da circulação de trens em sua divisão. Ficavam sob suas ordens, como vimos, os chefes de residência, e ainda os mestres de linha, o armazenista e todo o pessoal necessário ao serviço da divisão, devendo executar os trabalhos sob as instruções do chefe da linha (PICANÇO, 1891, p. 197/198).

No caso da Linha Sul da EFSPRG, Stenghel realizou um planejamento detalhado. No trecho entre São João e Marcelino Ramos, que possuía cerca de 315 km de extensão, o engenheiro-chefe organizou uma divisão minuciosa a fim de atacar concomitantemente diferentes partes da ferrovia. O percurso foi separado em cinco divisões, diretamente subordinadas ao Chefe da Construção, com os números de 3ª, 6ª, 7ª, 8ª e 9ª, dirigidas por engenheiros. Cada divisão, por sua vez, era dividida em quatro ou cinco residências, ocupadas por engenheiros residentes (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

A análise das informações trazidas pelo jornal mostra uma alta rotatividade dos engenheiros nos cargos assumidos. Muitos iniciavam o trabalho, mas não permaneciam, sendo substituídos logo em seguida. Talvez a dureza dos trabalhos, associada à pressão pela rapidez, tenha afastado muitos

deles. Outro fator certamente eram as desavenças entre os engenheiros com cargos superiores e com cargos inferiores, causadas por discordâncias técnicas ou mesmo por motivos pessoais. A não declarada, porém marcante, hierarquia entre engenheiros estrangeiros e brasileiros era fonte de tensão constante, e percebe-se uma grande quantidade de engenheiros com sobrenome de origem americana.

Hierarquicamente abaixo dos engenheiros residentes (que estavam encarregados de todas as tarefas relacionadas à conservação da via permanente)⁶encontravam-se os mestres de linha e os feitores. Estas categorias não possuíam formação específica para as funções que desempenhavam.

As funções em geral atribuídas ao mestre de linha eram variadas e sujeitas às ordens do chefe de divisão da subdivisão ao qual se encontrava ligado (PICANÇO, 1892, p. 140). Estava incumbido do ponto geral do pessoal que trabalhava na subdivisão. Deveria percorrer diária e alternadamente pelo menos metade da linha de sua subdivisão, examinando-a minuciosamente, bem como aos telégrafos, obras de arte, edifícios, etc. Deveria informar em parte diária ao chefe de divisão todas as ocorrências e fazer a fiscalização do serviço das rondas. Forçosamente deveria residir nos limites da subdivisão e não se retirar nunca sem permissão do chefe de divisão. Qualquer ocorrência deveria ser anotada em uma caderneta, e para o ponto deveria contar com três cadernetas, uma das quais sempre carregaria consigo, enviando as suas e dos feitores e mestres de obras para serem conferidas pelo chefe de divisão. Era responsável pela guarda e correto emprego do material em sua subdivisão. Deveria chefiar os feitores, colocando em suas cadernetas os detalhes do serviço (PICANÇO, 1891, p. 141).

Por sua vez, o feitor deveria zelar pelo estado das obras e das linhas já construídas, marcando locais que precisassem de reforma urgente, fazendo tal verificação ao início e ao fim dos trabalhos diários. Apertar parafusos, cuidar de esgotos e valetas, remover vegetação do leito da estrada e margens da linha, deveria arrecadar as ferramentas e utensílios de sua turma, pelos quais seria pecuniariamente responsável. Outra de suas tarefas seria a conservação da “[...] boa ordem e moralidade no seu pessoal, dando parte quando houver insubordinados para serem punidos” (PICANÇO, 1892, p. 2); deveria ter e controlar as cadernetas de ponto; mandar rondar a linha pela manhã, antes da passagem dos trens e zelar atentamente pela linha telegráfica (PICANÇO, 1892, p. 3). O controle das cadernetas de ponto era fundamental para o pagamento das horas de cada trabalhador, mas era um processo bastante

⁶Via permanente: “Repartição da Estrada de Ferro em trafego, que abrange a linha ferrea, os edificios e a linha telegraphica” (PICANÇO, 1892, p. 327). O chamando serviço da via permanente compreendia a conservação, reparação, reconstrução e melhoramentos da linha, edifícios e suas dependências (p. 328).

primário e sujeito a erros. Menciona um engenheiro civil que trabalhou em ferrovias alguns anos mais tarde:

Qual de nós não assistiu áquella scena classica de serviço do ponto do operariado, em a qual o feitor vae de turma em turma, com o livro á mão, annotando, um a um, o nome dos differentes operários que compareceram ao serviço? Esta scena se repete duas ou trez vezes ao dia, ao sol e á chuva, sem a mais ligeira alteração, do primeiro ao ultimo dia de serviço (OLIVEIRA FILHO, 1937, p. 238).

Durante a construção da EFSPRG utilizava-se o método das cadernetas manipuladas pelos feitores. Além destas figuras, contava-se ainda com outro importante personagem: o empreiteiro. A divisão de ferrovias em empreitadas era comum a várias construções e buscava trazer maior agilidade. Na construção da Linha Sul da EFSPRG Aquiles Stenghel dividiu cada residência entre vários pequenos empreiteiros, chamados de “taifeiros”, que recebiam da Companhia por empreitada. Estes homens recebiam os trabalhadores, já divididos em turmas numerosas, e se responsabilizavam pelo pagamento de seus salários (THOMÉ, 1983, p. 88/89). Os “taifeiros”, também conhecidos como “tarefeiros”, eram “Empreiteiros encarregados de comandar equipes de trabalho e que recebiam por tarefa concluída. Usando uma expressão mais atual, a companhia sublocava os serviços; terceirizava” (NODARI, 1999, p. 86). Sistema semelhante era utilizado, na mesma época, no outro grande empreendimento da BRC, a Estrada de Ferro Madeira – Mamoré (FERREIRA, 2005, p. 218).⁷

Uma particularidade da construção da Linha Sul da EFSPRG foi a divisão em empreitadas relativamente curtas. Esta estratégia certamente devia-se à grande pressa dos trabalhos. Arregimentando um número significativo de taifeiros, que assumiam ao mesmo tempo variados trechos, o processo de construção era agilizado. A documentação leva ao entendimento de que a direção da empresa era diretamente responsável pelos engenheiros e pagava-lhes o salário; o taifeiro, entretanto, responsabilizava-se pelos demais trabalhadores, incluindo aí mestres de obra, feitores e operários (“turmeiros”) (HELLING, 1931, p. 58).

Os materiais para a construção e todo o equipamento necessário eram de posse da Companhia, assim como a direção técnica dos trabalhos,

⁷Ferreira descreve da seguinte maneira o funcionamento do sistema na Madeira-Mamoré: “Um tarefeiro empreitava com a firma construtora, uma determinada tarefa. A firma construtora, que já era empreiteira, transferia a estes tarefeiros pequenas empreitadas. O tarefeiro organizava pequenas turmas de trabalhadores [...]. Esses trabalhadores dos tarefeiros não recebiam ordenado diário fixo, mas sim, pelo que produziam [...]” (FERREIRA, 2005, p. 218).

provida pelos engenheiros. A Companhia deveria fazer o pagamento correspondente ao desenvolvimento do trecho de ferrovia tomado pelo taifeiro; por sua vez, este deveria repassar o pagamento de mestres, feitores e turmeiros conforme o número de dias trabalhados.

Os taifeiros não possuíam necessariamente qualquer conhecimento ou formação em engenharia. Conforme Machado (2004, p. 147), no caso da Linha Sul da EFSPRG eram fazendeiros, comerciantes e políticos locais. Muitos coronéis assumiram o papel de taifeiros, em geral sublocando trechos representativos. Embora pareçam ter preponderado como taifeiros certos moradores da região, existem registros de taifeiros estrangeiros e que vieram à região especialmente para desempenhar tal tarefa (HELLING, 1931, p. 64). Luís Schena, o italiano assassinado em São João, havia sido empreiteiro da ferrovia e após a conclusão dos trabalhos optara por permanecer na região como negociante (O ESTADO, 15/05/83). Embora houvesse, notoriamente, uma preferência da direção da Companhia por empreiteiros estrangeiros, não parece ter sido possível fazer uma escolha muito rígida neste sentido, especialmente devido à pressa dos trabalhos.

Para desempenhar a função de taifeiro, era necessário o envolvimento de alguns recursos financeiros (HELLING, 1931, p. 55) e uma certa autoridade moral sobre os trabalhadores. Afinal o taifeiro lidava diretamente com os operários, também conhecidos como turmeiros, e era responsável pelo controle das horas trabalhadas e correspondente pagamento aos mesmos. Possivelmente referindo-se à construção de outra ferrovia na qual trabalhou, Helling considera que

A construção da Estrada de Ferro é uma coisa magnífica, quando se tem um bom contrato como empreiteiro, fiscais engenheiros simpáticos, sem muitas dívidas e um pouco de sorte. Mas aí de quem não tiver essas ótimas condições! Daí o empreiteiro briga, o mestre de obras xinga e os trabalhadores se revoltam, quando não recebem o seu pagamento (HELLING, 1931, p. 55).

Era muito adequada ao empreiteiro a posse de algum capital de giro, visto que muitas vezes a empresa atrasava os pagamentos. Havendo tal capital, a possibilidade de revolta dos turmeiros seria menor, pois o numerário, mesmo que limitado, poderia suprir algumas necessidades mais urgentes. Além deste capital, os empreiteiros precisavam de um capital de investimento, pois a empresa exigia contratualmente a importância de 10% do valor correspondente ao trecho acordado, que ficava nos cofres como garantia da conclusão dos trabalhos e cumprimento do contrato. Mensalmente o engenheiro residente realizava uma medição provisória e indicava um pagamento ao empreiteiro, já descontado 10% do valor. Apenas ao término dos trabalhos se fazia uma medição definitiva, liquidando-se os saldos e a

caução das diferentes medições provisórias (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

A honestidade não era a marca de todos os empreiteiros. Um dos pequenos empreiteiros da construção da Estrada de Ferro, descrito como “[...] um italiano, napolitano, desaforado, ignorante, simpático e atrevido [...]” (HELLING, 1931, p. 64) executava serviços muito ruins, que nem sempre recebiam aprovação. Como paliativo, oferecia cafés e refeições aos fiscais. Em determinada ocasião, ofereceu um luto banquete ao Presidente da Companhia, a fim de obter uma mudança da localização da estação para um terreno que lhe pertencia e que poderia vender a preço exorbitante (HELLING, 1931, p. 65). Outro de seus feitos foi a venda de determinada quantidade de erva-mate para três diferentes compradores (HELLING, 1931, p. 66/67). Mas o que mais nos interessa aqui era sua relação com os turmeiros: além do fornecimento de mercadorias estragadas aos operários (pois o engenheiro lhe dera o monopólio para a venda de alimentos em certo trecho da construção) (HELLING, 1931, p. 65) havia ainda as discussões sobre os pagamentos. Helling relata o suposto diálogo entre este empreiteiro e um de seus turmeiros, um sueco, descrito como “um gigante” que exigiu suas contas.

O empreiteiro, dirigindo-se ao sueco,

“Agora, meu caro, vamos ver o que você me deve!”

“Eu devo ao senhor? Estás sonhando!”

“Calma, amigo! Você trabalhou um pouco, deve mais um pouco na cantina, foi meio atrevido e por isso eu descontei mais um pouco, portanto você fica me devendo ainda um pouco. Concorda?” (HELLING, 1931, p. 64).

Este diálogo é interessante para observarmos que tipo de descontos os empreiteiros julgavam legítimos. Além dos gastos na cantina, o sueco fora “meio atrevido” e por isso seria descontado. “Atrevimentos” como reclamações, greves ou ameaças poderiam ser, portanto, passíveis de redução salarial, um segundo recurso (além da violência) para promover a disciplina. Mas os turmeiros também conheciam certos “meios de negociação”. Vejamos como terminou o diálogo:

O sueco sorriu.

“Por favor, o senhor poderia verificar minhas contas mais uma vez?”, e nisso ele larga um pedaço de papel e uma faca sueca, conhecida como knölleknif, sobre a mesa.

“O que significa essa faca?”

“Veja bem, seu Thaty, talvez eu conheça o mundo um pouco mais que o senhor! Já estive na Índia, em Java e ainda fui policial em Nova Iorque. E eu sei bem como lidar com pessoas do seu tipo! Se eu não tiver meu dinheiro na minha mão até amanhã ao meio-dia, então o senhor terá esta faca em seu bucho!”

Thaty olhou-o e viu os olhos duros como vidro, então também riu.

“Quer saber, aqui está o seu dinheiro! Mas agora faça o favor de ir embora imediatamente; de pessoas como o senhor eu não preciso!”

“Eu bem sabia que nós íamos nos entender, meu caro Thaty”, e rindo amigavelmente o sueco desapareceu (HELLING, 1931, p. 64/65). [grifos meus]

Ao que tudo indica, os taifeiros costumavam contar com alguns “homens de confiança”, capangas que os ajudavam na difícil tarefa de controle dos trabalhadores. Esta prática poderia gerar abusos. Oficialmente, o Corpo de Segurança da construção da EFSPRG tinha, como uma de suas tarefas, proteger os trabalhadores de eventuais atrasos no pagamento ou excessos dos taifeiros. Parece muito mais provável que o Corpo de Segurança tratasse da defesa da direção frente aos próprios taifeiros e turmeiros. Muitas vezes a Companhia atrasava os pagamentos aos taifeiros, que conseqüentemente não os repassavam aos turmeiros. Neste caso a confusão era grande, podendo gerar conflitos como protestos, greves ou mesmo violência aberta. Esta era a deixa para a ação do Corpo de Segurança, 80 homens fortemente armados e bem preparados.

Este Corpo de Segurança foi criado possivelmente no final de 1908 por Aquiles Stenghel, responsável pelos trabalhos de construção no Vale do Rio do Peixe. A partir da segunda metade de 1909 esta guarda paramilitar passou a ser chefiada por Ângelo de Mello Palhares, que fôra Alferes da Força Pública Paranaense. Ao que tudo indica, a partir deste momento houve um incremento bastante significativo da violência empregada contra os trabalhadores e empreiteiros, pois os relatos de maus tratos em jornais tornaram-se mais comuns. Posteriormente o Corpo de Segurança atuou como agente de retirada de posseiros das terras lindeiras à ferrovia, pertencentes à Brazil Railway Company (BRC).⁸

Os relatos sobre as violências cometidas contra os turmeiros apontam para um aspecto repressivo, que visava modelar comportamentos e disciplinar os milhares de trabalhadores envolvidos na construção. Havia acusações dirigidas diretamente contra a figura de Stenghel, o engenheiro chefe, tais como o suposto espancamento e cárcere privado do polonês Antonio Rovis, que participara de uma greve; ordens de assassinato contra turmeiros; a ameaça de morte contra o subtarefeiro João Gordo; pagamentos de valores menores do que os inicialmente acordados com os taifeiros, aos quais não se dava possibilidade de reclamação; e demissões sumárias sem lhes pagar o que era devido (O PROGRESSO, 13/11/1909).

⁸A BRC era uma empresa americana, mas que contava especialmente com capitais europeus. Atuava através da compra de ações de empresas e concessões já constituídas. No início do século XX adquiriu um grande volume de empresas brasileiras, principalmente no campo dos transportes, inclusive a EFSPRG (1907).

Graves e numerosos teriam sido os crimes cometidos no próprio canteiro da construção, e que não geraram processos legais. Estes permaneciam ocultos, exceto por raras denúncias vistas acima. O Corpo de Segurança resolvia as pendências, julgava e administrava a “justiça”.

Ao que indica documentação utilizada por Lanna (2002, p. 117/118), os trabalhadores em construção de linhas ferroviárias recebiam, em geral, entre 1\$500 e 2\$000 por dia. Mas isto poderia variar de acordo com a região, a carência de mão de obra e o maior ou menor grau de dificuldade dos trabalhos. No caso da Madeira-Mamoré as dificuldades oferecidas aos operários eram extremas e os salários teoricamente inflacionados. Manoel Rodrigues Ferreira nos informa que esta ferrovia absorvia dois tipos de trabalhadores: os contratados e os tarefeiros. Aos contratados era oferecido o atraente valor de 8\$000 diários por 10 horas de jornada; porém a maioria destes encontrava-se acometido de malária, razão pela qual eram incapazes de cumprir o dia todo de serviço, sendo-lhes descontadas as horas em que se encontravam doentes. Os trabalhadores avulsos, recrutados pelos tarefeiros, recebiam pelo que produziam, sem um ordenado diário fixo, e podiam receber valores maiores que os contratados (FERREIRA, 2005, p. 218).

Não encontrei fontes que mencionassem uma diferenciação entre as diárias pagas aos turmeiros da Linha Norte e os da Linha Sul, que deveria oferecer salários mais compensadores devido às dificuldades de recrutamento e acesso da região. Devo supor, portanto, que o valor de 4\$000 réis era comum a ambas. Apenas bem mais tarde observa-se um incremento deste valor: em um decreto de 1916, reproduzido em publicação da empresa, o vencimento previsto para “trabalhadores e serventes” era de “até” 4\$500, contudo não se esclarece se este aumento ocorreu naquela data ou anteriormente (ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1919, p. 114).

É possível concluir, portanto, que o valor oferecido (4\$000 réis) era atraente, se comparado a outros, apesar da dureza dos trabalhos.⁹O serviço não exigia qualificação prévia, mas muita força física e disposição. O engenheiro Fry nos dá uma ideia dos mesmos:

O movimento de terra era feito “a muque”. Não existiam na obra nem escavadeiras mecânicas nem tratores, o material escavado era transportado em carrinhos de 2 rodas puxado por burros ou em “galeota”¹⁰ empurrado por um

⁹Lembremos contudo que os preços abusivos praticados pelos armazéns de certa maneira compensavam os altos salários, pois os operários acabavam por lá deixar boa parte destes.

¹⁰Palavra de origem italiana: “Carrocin constituído de uma caixa inclinável para carga e descarga, duas rodas e um varal central, e que se usa, puxado a braço, em trabalhos de terraplenagem manual, para transportar o material escavado” (AURÉLIO SÉCULO

ou dois operários. A escavação em rocha era demorada, pois as fendas feitas para pôr os explosivos eram feitas a custa de brocas seguradas por um homem enquanto dois outros camaradas batiam na broca com marrões¹¹ (APUD ALBUQUERQUE, 1987, p. 19).

O trabalho não era apenas pesado, mas também perigoso. A movimentação de terras, muitas vezes, era feita com dinamite. O problema da escassez de mão de obra nos trabalhos de construção da Linha Sul era crônico desde seus primórdios. O simples oferecimento de salários compensadores não parecia suficientemente atraente para que se atingisse o número necessário de turmeiros. Parte das dificuldades de obtenção de mão de obra deveu-se à região em que a construção se desenvolvia, ao preconceito contra os habitantes locais e também à ampla oferta de ferrovias que se encontravam em construção. No final do ano de 1906 havia 3.042 km em obras no território nacional, além de 6.683 km com estudos aprovados, ou seja, prestes a iniciar os trabalhos (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 137). Uma das maiores concorrentes na busca de trabalhadores era justamente a outra grande obra da BRC, a Madeira-Mamoré. Lá as mortes e doenças se faziam tão freqüentes que tornavam necessário um constante recrutamento de homens saudáveis, e a Companhia acrescentou à contratação de brasileiros um grande volume de estrangeiros, sobretudo da América Central.¹²Diferentemente da ferrovia ao Sul, contudo, não havia a intenção de utilizar esta imigração para a colonização ao longo da linha.

Em dezembro de 1906 o Ministério da Viação aprovou o novo quadro e tabela de vencimentos do pessoal da EFSPRG. Neste, constava a contratação de inúmeros profissionais ligados aos trabalhos ferroviários, incluindo mestres de linha, feitores, etc., além de 1.200 trabalhadores recebendo “até” 4\$000 diários (MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1907, p. 560). O Engenheiro Howell Lewis Fry confirma o valor: “A vida era barata naqueles bons tempos, pois um bom operário ganhava 4 mil réis por dia [...]” (APUD ALBUQUERQUE, 1987, p. 19). Claro está que este valor era pago aos turmeiros que completassem a jornada diária, pois, como vimos, os mestres de linha ou os feitores conferiam o ponto dos trabalhadores duas ou três vezes ao dia.

XXI).

¹¹“Grande martelo de ferro com que se quebram pedras; marra” (AURÉLIO SÉCULO XXI).

¹²“O contingente maior era procedente das Antilhas e Barbados. Vinham, em segundo lugar, os espanhóis. Depois, os brasileiros e portugueses, e, em menor número, gregos, italianos, franceses, hindus, húngaros, portugueses, dinamarqueses, enfim, de cada nacionalidade havia representantes na construção da estrada, uns em maior, outros em menor número” (FERREIRA, 2005, p. 211).

Mas o que representavam 4\$000 naquele período? Na construção da Estrada de Ferro de Baturité, muitos anos antes, em 1878, estipulava-se que cada trabalhador receberia uma gratificação diária entre 200 e 800 réis apenas, além da alimentação (que ficava a cargo do Presidente da Província). Tratava-se, contudo, de uma população atingida pela seca a que o Governo Imperial tentava atender oferecendo trabalho nas lides da ferrovia (FERREIRA, 1989, p. 53).

No início do século XX a crise gerada pelo Encilhamento levou a uma tendência de queda dos salários urbanos e rurais, tendo caído os valores pagos na colheita do principal produto de exportação, o café. Isso levava a uma tendência de baixa das demais remunerações:

[...] em 1900 uma lavadeira recebia por volta de mil-réis diários e os subalternos da Diretoria Geral de Saúde Pública, aproximadamente 75 mil-réis mensais. A situação dos marinheiros era extremamente crítica: em 1910 uma primeira classe (a mais alta hierarquia da categoria), com todas as gratificações, recebia aproximadamente 15 mil-réis mensais (ARIAS NETO IN FERREIRA e DELGADO, 2003, p. 215).

Em um primeiro momento da construção, tudo indica que a intermediação do fornecimento de produtos aos turmeiros era feita através da Companhia, porém de maneira bem menos organizada do foi realizada mais adiante. Uma referência no relato de Helling mostra que alguns empreiteiros recebiam licença do chefe da construção para comercializar alimentos, via de regracaros e de má qualidade. Mencionando um taifeiro chamado Thaty, o alemão relata que

Como ele era benquisto por aqui, o engenheiro-chefe deu-lhe o monopólio do fornecimento dos alimentos, especialmente carnes, toicinhos e biscoitos, e tudo a preços exorbitantes. Eu ficava muito irritado, porque os pobres trabalhadores tinham que suportar isso. Tudo bem se pelo menos ele fornecesse boa mercadoria; mas nem isso: a qualidade dos produtos era tão ruim que havia reclamações a todo instante (HELLING, 1931, p. 65).

Outra documentação aponta, já nesta fase, para o uso de cadernetas nas quais se anotava o consumo dos turmeiros, sendo o valor descontado no momento do tão esperado pagamento. Verificava-se também que os preços eram muito altos (DIÁRIO DA TARDE, 06/07/1908), embora um jornal do interior considere que a concorrência crescente tenha baixado os valores dos gêneros de necessidade (VANGUARDA, 01/06/1908). Outro periódico interiorano festeja o estabelecimento na região de casas comerciais e a chegada, do centro do país, de sortimentos, “cada qual mais rico e mais abundante”. Comemora-se a fortuna para os modestos lavradores: “O suíno vivo vale dez

mil reis a arroba, o milho cem reis o litro, o feijão e a farinha o duplo” (O TRABALHO, 18/08/1908).

Considerações finais

O sistema de trabalho na Linha Sul seguia modelo semelhante ao de outras ferrovias da época: trabalho por empreitadas, diárias anotadas em cadernetas e das quais se descontavam gastos com alimentação e outros. Sem maiores proteções legais, os turmeiros estavam sujeitos a falta de fiscalização, violência, desmandos e atrasos no pagamento, problemas constantes aos operários que atuavam na construção de Estradas de Ferro nesse período. Como particularidades locais, destaca-se a organização de um Corpo de Segurança e a forte atuação de Aquiles Stenghel como engenheiro-chefe da construção.

Fontes

ALBUQUERQUE, Adolpho Gomes de. **Guia prático do engenheiro de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Typ. Hospicio, [1913]? Vol. 1.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE. **Contracto de consolidação**: actos posteriores até 10 de julho de 1918. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1919.

HELLING, Robert. **40 Jahre im Innern von Brasilien**; Erlebnisse eines Eisenbahningenieurs, von Robert Helling. Berlin, Pyramidenverlag, Dr. Schwarz & Co., [1931] Tradução em português de Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez. Supervisão: Erica Foerthmann Schultz.

Jornal Diário da Tarde, de Curitiba, de 16 de março de 1908 a 31 de dezembro de 1908; 02 de janeiro de 1909 a 31 de dezembro de 1909; 01 de janeiro de 1910 a 31 de dezembro de 1910.

Jornal O Estado, de Florianópolis, 15/05/83.

Jornal O Libertador, de Campos Novos, de 9 de janeiro de 1910 a 9 de novembro de 1911.

Jornal O Progresso, de Ponta Grossa, segundo semestre de 1909 e primeiro semestre de 1910.

Jornal Vanguarda, de Campos Novos, de 22 de dezembro de 1907 a 15 de abril de 1910.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS.

Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, Miguel Calmon Du Pin e Almeida no anno de 1907. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

PACHECO, J. Junot. **Estradas de Ferro.** São Paulo: Melhoramentos, s/d.

PICANÇO, Francisco. **Viação Ferrea do Brasil.** Descrição technica e estatistica de todas as nossas estradas de ferro. Rio de Janeiro: Typ. e Lith. de Machado & C., 1884.

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro, Sciencias e Artes Accessorias.** Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Com., 1891. vol I.

_____. **Diccionario de Estradas de Ferro, Sciencias e Artes Accessorias.** Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Com., 1892. vol II.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, Mário Marcondes. **Contestado: distorções e controvérsias.** Curitiba: Lítero-Técnica, 1987.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional.** 2a ed. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil.** Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Tarde, 1953.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915).** Pelotas: Editora Universitária/UFPel, 2011.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio Século XXI.** Versão 3.0. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A estrada de ferro de Baturité: 1870-1930.** Fortaleza: Ed. UFC/Stylus Comunicações, 1989.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.) **O Brasil Republicano: o tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia.** São Paulo: Melhoramentos, 2005.

OLIVEIRA FILHO, Agostinho. A organização do trabalho nas ferrovias. In: ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DE CAMPINAS. **Resenha dos**

trabalhos do Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviárias. São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1937. 4o vol. p. 234-246.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social (a guerra sertaneja do Contestado - 1912-1916).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920).** São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916).** Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

NODARI, Renato. **Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande: Causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900/1940.** Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado.** 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

TOPIK, Steven. **A presença do Estado na Economia Política do Brasil – de 1889 a 1930.** Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987.

Abstract: The Railway Sao Paulo – Rio Grande (EFSPRG) had its construction started at the end of the 19th century and it was concluded in December 1910 with the inauguration of a bridge over the Uruguay River, which represented the railway connection between the south and the center of Brazil. In this article, I aim to analyze how manual labor was structured in the railways at the beginning of the first Brazilian Republic by taking into account a case study of labor relations established between the “Brazil Railway Company”, a company owned by the EFSPRG, and the workers responsible for the construction of the southern railway line. This construction happened between 1907 and 1910 and relied on a large amount of manual laborers, among them, immigrants and lured settlers located in seasonal farms. At that time, employment contracts did not exist formally, therefore, it was only considered the wages received by the working days carried out and the separation of the workers by job contracts and teams. This was part of the labor relations that was established by physical and psychological repression and encouraged by the purchase of food products at the Company’s warehouses.

Keywords: railways, labor relations, São Paulo – Rio Grande Railway
