

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

TAMIRES SACARDO LICO

**Condições de trabalho e formalização: Os operários da
Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1872-1939)**

ASSIS-SP

2024

TAMIRES SACARDO LICO

**Condições de trabalho e formalização: Os operários da
Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1872-1939)**

Tese apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, como requisito para a obtenção do título de doutorado em História. (Área de conhecimento: História e Sociedade)
Orientador: Eduardo Romero de Oliveira
Bolsista: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, CNPq, processo n° 146534/2019-0.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ana Cláudia Inocente Garcia - CRB 8/6887

L711c Lico, Tamires Sacardo
Condições de trabalho e formalização : os operários da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1872-1939) / Tamires Sacardo Lico. — Assis, 2024
318 p. : il.

Tese de Doutorado - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis
Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

1. Ferroviários. 2. Ferrovias - Construções e estruturas. 3. Aprendizagem industrial. I. Título.

CDD 331.1

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: Condições de trabalho e formalização: Os operários da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1872 - 1939)

AUTORA: TAMIRES SACARDO LICO

ORIENTADOR: EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Doutora em História, área: História e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL - Assis/SP

Prof. Dr. PAULO CESAR GONÇALVES (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL - Assis/SP

Profa. Dra. CRISTINA DE CAMPOS (Participação Virtual)
UNICAMP - Campinas/SP

Profa. Dra. LIANE MARIA BERTUCCI (Participação Virtual)
DTFE / UFPR - Curitiba/PR

Prof. Dr. GUILHERME GRANDI (Participação Virtual)
FEA / USP - São Paulo/SP

Assis, 12 de janeiro de 2024

Agradecimentos

Este é aquele momento de repensar a trajetória de todo trabalho realizado até aqui, e nesta ocasião me faltam palavras para agradecer ao meu orientador, Eduardo Romero de Oliveira. Qualquer obrigada é pouco em relação a toda dedicação e profissionalismo que ele possui, e seu olhar atento e motivador. Desde o primeiro contato, o professor Eduardo se fez presente e interessado e em todos os momentos ele foi uma inspiração. Desse modo, agradeço ao professor Eduardo por ser este orientador e ser humano incrível, se existe tese é porque ele esteve realmente presente em todos esses anos de muita pesquisa, estudo e dedicação.

Agradeço a todos os colegas de disciplinas do primeiro semestre, principalmente a Maria do Carmo e nossas idas e vindas na rodoviária de Assis-SP, que geraram cafés maravilhosos e conversas importantes para aquele momento. A Thaynara Tanganeli, sempre muito gentil e que ofereceu uma amizade preciosa naquele período. É de se lembrar que o primeiro ano de doutorado foi palco do início da pandemia de Covid-19 e todas as incertezas que ela carregava. Agradeço, nesse momento, aos professores Lucia Helena Oliveira Silva e André Figueiredo Rodrigues, e a todos os colegas de disciplina que seguraram firme aquele rojão e tornaram aquele momento menos incerto.

Agradeço ao professor Paulo Gonçalves e novamente a professora Lúcia Helena por toda contribuição preciosa e importante no processo de qualificação do doutoramento. Vocês foram de extrema importância para a continuação do desenvolvimento da pesquisa. Ademais, desde já agradeço aos professores que aceitaram compor a banca de doutoramento, todos muito precisos e gentis com a resposta ao convite.

Agradeço a Unesp e tudo que o ensino público me proporcionou. Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por meio do qual fui bolsista - processo nº 146534/2019-0, e a possibilidade de um estudo de qualidade com possibilidade de financiamento. A participação na revista discente de pós-graduandos, Faces da História e todos os colegas integrantes dela, que se dedicaram a manter a qualidade e pesquisa no Brasil. Aos colegas e professores que encontrei em eventos ao longo do doutoramento. A troca de experiências sobre o desenvolvimento de nossos trabalhos foi essencial para as reflexões feitas ao longo da tese. Neste ponto, agradeço em especial Telma Gonçalves, amiga que por duas vezes me recebeu em Salvador – BA e todo acolhimento e conversas

especiais e incentivadoras sobre a tese. Além disso, agradeço a professora Dra. Liane Bertucci que, em evento em Foz do Iguaçu-PR, foi generosa em suas contribuições sobre aquele ponto da pesquisa.

A Dayana Façanha, amiga que o mestrado me proporcionou e que no doutorado foi e é de extrema importância na minha vida. Nossas conversas sempre foram um impulso para continuar, obrigada demais, Day. Ao Wellington Oliveira e nossas conversas sobre a pós-graduação, mesmo em áreas diferentes ele esteve ali compreendendo todas as dores do processo e foi um grande motivador, obrigada Well.

Agradeço, por fim, mas não menos importante a família, em especial a minha mãe, Aparecida que cuida tão bem do meu amor peludo, Bruce, enquanto a vida de pós-graduação me faz distante. A Ganesha e toda energia cósmica que nos rege. Tenho imensa gratidão aos meus mestres de Kung Fu, Fábio e Paulo Diniz e todo o trabalho de concentração e controle de ansiedade que a arte marcial me trouxe em todos esses anos. Terminar um doutorado vem junto com aprender a lidar com as adversidades da vida, e, portanto, compreender a frase de Bruce Lee, “be water, my friend”.

“Na ânsia de trilhos,
o trem passa sem qualquer sutileza.
O homem não se importa com
o choro nem com as mãos,
Viajar é preciso
e a saudade é permanência.
Eu também já fui a muitos lugares que não conheço e
ainda há espaço para mais.
Porque o homem é como um trem (porém, de uma sutileza
de fada).
E o trem, por entre montanhas e pedras e vidas,
chora seu apito.”
Bárbara Mançanares.

“Um trem de ferro é uma coisa mecânica,
mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,
atravessou minha vida, virou só sentimento”.
Adélia Prado.

Resumo:

A Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais foi uma importante empresa de acionistas majoritariamente brasileiros que operou de 1872 a 1971. Este tipo de empreendimento necessitou de variados tipos de trabalhadores que atuaram desde a implantação dos trilhos até operações de montagem de vagões. Desse modo, este estudo volta-se para questões como a regulamentação dos ofícios exercidos pelos operários e as condições de trabalho a que eram submetidos em seu cotidiano, o que envolve, naquele momento, a criação, a divisão e a hierarquização dos cargos ocupados e exercidos pelos funcionários da empresa. Esses critérios são fundamentais para entender a formalização do trabalho industrial brasileiro pelo viés ferroviário. A periodização desta pesquisa abarca desde a inauguração da linha Jundiaí – Campinas, em 1872, até o ano de 1929, escolha que se justifica tanto pela abundância de fontes existentes sobre o tema como pela conjuntura. Em outras palavras, os primeiros anos do século XX abrangem importantes questões que serão discutidas nesta pesquisa: o aparecimento de greves, como a de 1906, liderada pelos ferroviários da Companhia Paulista, a incorporação de oficinas à empresa e o surgimento das primeiras leis trabalhistas que, foram, sobretudo, fruto das lutas deste grupo de trabalhadores. Para a viabilização deste estudo, foram utilizados relatórios da Companhia Paulista, uso de periódicos locais do período, processos trabalhistas, um banco de dados de trabalhadores e a bibliografia adequada ao tema.

Palavras-chave: ferroviários; Ferrovias Construções e estruturas; Aprendizagem industrial

Abstract:

Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais was an important company with majority Brazilian shareholders that operated from 1872 to 1971. This type of enterprise required different types of workers who worked from laying the tracks to wagon assembly operations. Therefore, this study focuses on issues such as the regulation of the jobs carried out by workers and the working conditions to which they were subjected in their daily lives, which involved, at that time, the creation, division and hierarchization of positions held and carried out by company employees. These criteria are fundamental to understanding the formalization of Brazilian industrial work from a railway perspective. The periodization of this research ranges from the inauguration of the Jundiaí – Campinas line, in 1872, to the year 1939, a choice that is justified both by the abundance of existing sources on the topic and by the current situation. In other words, the first years of the 20th century encompass important issues that will be discussed in this research: the appearance of strikes, such as the one in 1906, led by Companhia Paulista railway workers, the incorporation of workshops into the company and the emergence of the first labor laws that, were, above all, the result of the struggles of this group of workers. To make this study viable, reports from Companhia Paulista were used, as well as local periodicals from the period, labor processes, a database of workers and bibliography appropriate to the topic.

Keywords: Railroad Workers; Railways Constructions and structures; Railroads History; Industrial education

Lista de Ilustrações

| | |
|---|-----|
| Imagem 1: Área de localização da Empresa Fabril..... | 101 |
| Imagem 2: Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí..... | 104 |
| Imagem 3: Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí..... | 105 |
| Imagem 4: Oficina da Companhia Paulista em Jundiaí..... | 106 |
| Imagem 5: Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí..... | 106 |
| Imagem 6: Oficinas em Rio Claro..... | 108 |
| Imagem 7: Vapor Conde D'EU..... | 113 |
| Imagem 8: Trabalhadores em operação de carga..... | 114 |
| Imagem 9. Oficinas de vapor de Porto Ferreira..... | 115 |
| Imagem 10: Fotografias dos primeiros chefes de serviço da Companhia Paulista..... | 130 |
| Imagem 11: trabalhadores da Companhia Paulista em Campinas..... | 145 |
| Imagem 12: trabalhadores da Companhia Paulista..... | 146 |
| Imagem 13: Oficinas da Companhia Jundiaí e outros..... | 147 |
| Imagem 14: Trabalhadores da Companhia Paulista..... | 148 |
| Imagem 15: Trabalhadores das oficinas da Companhia Paulista..... | 149 |
| Imagem 16: Trabalhadores das oficinas da Companhia Paulista..... | 149 |
| Imagem 17: Chefes e auxiliares em Porto Ferreira..... | 150 |
| Imagem 18: Manobreadores da Companhia Paulista..... | 151 |
| Imagem 19: Escritório central da Companhia Paulista..... | 152 |
| Imagem 20: Maquinistas da Companhia Paulista..... | 153 |
| Imagem 21: Foguistas da Companhia Paulista..... | 153 |
| Imagem 22: Quadro de portadores da Companhia Paulista..... | 154 |
| Imagem 23: Quadro de portadores, telegrafistas e praticantes da Companhia Paulista..... | 154 |
| Imagem 24: Horto Florestal da Companhia Paulista e engenheiro Edmundo Navarro de Andrade..... | 164 |
| Imagem 25: Horto Florestal da Companhia Paulista..... | 164 |
| Imagem 26: Horto Florestal da Companhia Paulista..... | 165 |
| Imagem 27: Sidney John Normanton..... | 266 |
| Imagem 28: Frederico Fuller..... | 267 |
| Imagem 29: Arthur Marciano..... | 270 |
| Imagens 30: Praça Jacob Mondin em Porto Ferreira..... | 272 |
| Imagens 31: Registro de estrangeiros de Jacob Mondin..... | 274 |

Lista de Tabelas

| | |
|--|-----|
| Tabela 1: Lista de fornecedores de dormentes à Companhia Paulista para a extensão da linha até Rio Claro..... | 45 |
| Tabela 2: Imigrantes no segundo semestre de 1884..... | 57 |
| Tabela 3: Passagens concedidas a imigrantes pela Companhia Paulista..... | 58 |
| Tabela 4: Lista de moléstias, acidentes e mortes havidos no período de abril a 15 de setembro de 1870 na estrada de ferro de Jundiaí a Campinas..... | 68 |
| Tabela 5: Cargos e vencimentos do primeiro corpo técnico da Companhia Paulista..... | 121 |
| Tabela 6: Primeiro quadro de “ferroviários” da Companhia Paulista de Estradas de Ferro..... | 123 |
| Tabela 7: Quadro dos funcionários da linha em 1872..... | 124 |
| Tabela 8: Quadro dos funcionários da linha em 1878..... | 127 |
| Tabela 9: Quadro quantitativo de operários da Companhia Paulista..... | 132 |
| Tabela 10: Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Sede na cidade de São Paulo..... | 132 |
| Tabela 11: Número de Trabalhadores por setores..... | 135 |
| Tabela 12: Número de trabalhadores da divisão da linha em 1902..... | 135 |
| Tabela 13: Pessoal da Locomoção em 30 de dezembro de 1902..... | 137 |
| Tabela 14: Ocupação e Nacionalidade..... | 140 |
| Tabela 15: Brasileiros Empregados por Estado de Origem..... | 140 |
| Tabela 16: Brasileiros/Cor..... | 140 |
| Tabela 17: Salário Mensal Inicial de Funcionários..... | 155 |
| Tabela 18: Trabalhadores do Horto Florestal..... | 162 |
| Tabela 19: Horto Florestal..... | 166 |
| Tabela 20: Número de empregados da Companhia Paulista..... | 222 |
| Tabela 21: Número de aprendizes nas oficinas de Jundiaí..... | 255 |
| Tabela 22: Aprendizes empregados nos trabalhos da Companhia Paulista em 1901..... | 255 |
| Tabela 23: Parte do Quadro do pessoal da Locomoção em 1904..... | 256 |
| Tabela 24. Lista de trabalhadores com sobrenome Godoy..... | 282 |
| Tabela 25. Lista de trabalhadores de sobrenome Bianchi..... | 283 |

Lista de Mapas

| | |
|---|-----|
| Mapa1: Linhas ferroviárias da província de São Paulo..... | 81 |
| Mapa 2: Estrada de Ferro da Companhia Paulista..... | 82 |
| Mapa 3: cidades da linha férrea da Companhia Paulista..... | 83 |
| Mapa 4: Área terrestre e fluvial da Companhia Paulista..... | 86 |
| Mapa 5: Hortos da Companhia Paulista..... | 166 |

Sumário

| | |
|---|-----|
| Introdução | 15 |
| Objeto em questão | 20 |
| A compulsoriedade no trabalho livre | 27 |
| Objetivos | 28 |
| Metodologia..... | 29 |
| Estrutura da redação..... | 32 |
| Capítulo 1 – Os trabalhadores e as relações de trabalho para com a Companhia Paulista | 39 |
| 1.1 A Companhia Paulista e os fornecedores de material | 41 |
| 1.2 O trabalhador ferroviário (sem vinculação à Companhia Paulista de Estradas de Ferro) | 46 |
| 1.3 A construção e extensão da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: o trabalho por empreitada e trâmites comerciais..... | 71 |
| 1.3.1 Os fatores nos trabalhos de empreitada | 88 |
| 1.4 Os operários de construção e conservação da linha férrea | 90 |
| 1.5 Trabalhadores da manutenção de material rodante e a Companhia Paulista: trabalhadores e a criação de vínculos com a Companhia..... | 99 |
| 1.6 Conclusões parciais | 116 |
| Capítulo 2 – As condições de trabalho ferroviário na Companhia Paulista | 120 |
| 2.1 O quadro funcional da Companhia Paulista (1869-1890) | 120 |
| 2.1.2 Horto | 160 |
| 2.2 Riscos de trabalho..... | 167 |
| 2.3 Condições de alojamento e moradia dos trabalhadores. | 186 |
| 2.4 Convivência..... | 190 |
| 2.5 Formas de aprimoramento de técnicas e tecnologias: Engenheiro Hammond e a busca dos conhecimentos estrangeiros..... | 192 |
| 2.6 Conclusões parciais | 196 |
| Capítulo 3 - Institucionalização do trabalho ferroviário (1892-1928) | 201 |
| 3.1 – A febre amarela e a Companhia Paulista: exposição de condições precárias | 204 |
| 3. 2 A greve de 1906 e os reflexos na sociedade | 222 |
| 3.3 Medidas de segurança | 234 |
| 3.4 Processos de trabalho..... | 237 |
| Conclusões Parciais..... | 243 |
| Capítulo 4 - Institucionalização do trabalho ferroviário | 247 |
| 4.1 Origem | 248 |
| 4.2 Planos de carreira em uma ferrovia..... | 262 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| 4.2.1 Aprendizes | 262 |
| 4.2.2 Cargos diretos | 269 |
| 4.3 As famílias e a ferrovia | 275 |
| 4.4 Conclusões Parciais | 285 |
| Conclusões gerais..... | 289 |
| Anexos | 297 |

Introdução

A ferrovia chegou ao Brasil em meados do século XIX e trouxe mudanças consideráveis no que tange à economia e território brasileiro. A bibliografia sobre o tema voltou-se grande parte das vezes para esses aspectos, em grande medida, os estudos sobre as ferrovias no Brasil estavam ligados ao café e as cidades (DEBES, 1968; MATOS, 1990; MILLIET, 1982), pois a chegada desse meio de transporte alterou a dinâmica das regiões por onde passou. Entretanto, a implantação dos trilhos férreos e o funcionamento das locomotivas causaram impacto em outro aspecto da sociedade que refletiram ao longo do tempo em transformações sociais, é o caso das relações de trabalho envolvendo praticamente todos os segmentos da ferrovia.

O período das construções ferroviárias no Brasil é também o período de inicialização do processo de industrialização brasileira. A ferrovia é um elemento de suma relevância no que tange à sociedade industrial e, portanto, um símbolo de indústria para o país neste período. Por este motivo, tomamos as linhas férreas e toda dinâmica das relações de trabalho que ela carrega como interesse para nossa pesquisa com a finalidade de compreender como, desde as últimas décadas do século XIX, os trabalhadores, de certa forma, se organizaram por melhores condições de trabalho e, assim, a formalização do trabalho foi-se viabilizando antes da promulgação da legislação trabalhista na Era Vargas.

Numa sociedade escravocrata do século XIX como a brasileira, a legislação sobre ferrovias deixava claro que o emprego de trabalhadores tanto para construção quanto para operação das ferrovias deveria ser de homens livres. Dentre um dos argumentos estava a questão de não desviar o trabalho de escravizados das lavouras de café¹. Mesmo que tal lei não fosse cumprida à risca e trabalhadores escravizados compusessem os canteiros de obras ferroviárias, a ferrovia gerou novas relações de trabalho. Segundo Wilma Peres Costa (1976), a via férrea pode ser compreendida como embrião de um mercado de trabalho assalariado em São Paulo.

¹ Segundo Costa, “A ferrovia seria uma resposta defensiva da cafeicultura à crise potencial de mão de obra que se instala com a extinção do tráfico. De um lado, ela alivia o fazendeiro dos altos custos do transporte tradicional, tornando mais sustentável a elevação dos preços do escravo. De outro lado, e mais objetivamente, a estrada de ferro poupa mão de obra escrava anteriormente ocupada no transporte, permitindo uma concentração de escravos na lavoura” (COSTA, 1976, p. 127–128).

Esta afirmação da autora vai ao encontro com as estratégias adotadas no Brasil após o decreto da Lei Eusébio de Queiróz de 1850. Era preciso uma alternativa para solucionar a questão de como suprir a necessidade de mão de obra ocupada, grande parte das vezes, por escravizados no país. Desse modo, a imigração é percebida como a solução mais viável, uma vez que ela traz consigo fornecimento de mão de obra livre e pobre para a lavoura. Além disso, outra medida para provimento de trabalhadores estava no emprego de homens livres nacionais, antes envoltos no discurso de tratar-se de preguiçosos e vadios, esses homens passam a ser vistos como mais disponíveis naquele dado momento (LAMOUNIER, 2007, 2012a; LANNA, 2002, 2016).

A ferrovia nesse período demandará diariamente de um contingente alto de mão de obra na fase de construção e implantação de linhas férreas, esse número poderia chegar a mil trabalhadores diários (LICO, 2018). Portanto, a chegada da ferrovia exige que trabalhadores livres, segundo a legislação, fossem nacionais ou estrangeiros, estivessem disponíveis para as empreitadas que a ferrovia demandava. Dessa maneira, como observa Costa (1976, p. 161), “a ferrovia, locus de concentração do trabalho assalariado em São Paulo, liga-se à formação do proletariado paulista não apenas como mercado de trabalho livre, mas também como interlocutores de uma dinâmica de trabalho regular”.

Essa interação entre trabalhadores livres e escravizados, nacionais e imigrantes em divergentes posições na sociedade paternalista escravocrata modificou as relações nos mundos do trabalho no Brasil. Esses tipos de trabalhadores, além de disputarem espaços, sofriam com maior ou menor intensidade os efeitos das transformações culturais e ideológicas que ocorriam no período (JESUS, 2010, p. 10). Durante a segunda metade do século XIX o trabalho escravo e trabalho livre foram concomitantes e a bibliografia sobre o tema indaga qual era a linha tênue entre escravidão e liberdade. Além disso, essa massa tão distinta de trabalhadores, muitas vezes dividindo o mesmo espaço, se uniu ao longo do tempo em torno de causas comuns nas reivindicações de melhores condições de trabalho.²

Compreender a dinâmica dos trabalhadores neste período em que escravidão e liberdade andavam próximas, e, ademais, como se desenvolveu o

² Inúmeras são as reivindicações, citamos por exemplo reclamações contra o aumento de dedução nas folhas de pagamento, mudanças nas jornadas de trabalho, etc. Sobre esse assunto ver também: (SOUZA, 2015).

contexto trabalhista pós escravidão no Brasil torna-se então objeto de interesse para esta pesquisa. Para isso, temos como objeto de análise a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e os diversos tipos de trabalhadores que fizeram parte da empresa. A justificativa se dá por algumas razões: devido esta empresa ferroviária ser considerada uma das mais organizadas e importantes do país, chegando a ter um prolongamento de mais de duzentos e quarenta quilômetros, além de em 1881, passar a administrar a navegação do rio Mogi Guaçu; e pela organização dos trabalhadores da Companhia Paulista que refletiu, algumas vezes, em direitos para os que eram reconhecidos como parte integrante da empresa.

Cumpramos ressaltar que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em sua complexidade de funcionamento possuiu diversas funções e, conseqüentemente, diferentes tipos de trabalhadores. Após a inauguração da linha Jundiaí-Campinas, em 1872, a empresa contou com diversos setores de trabalho para a manutenção, administração e fornecimentos de materiais necessários à linha. Dito isso, a presente pesquisa visa analisar os tipos de trabalhadores que compuseram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro durante o período que vai de 1872 até 1930. Interessa examinar como se formou o mercado de trabalho destinado às ferrovias, assim como as condições de trabalho inerentes a ele. Além disso, as experiências desses trabalhadores e as formas de organização dos diferentes tipos de trabalhadores de ferrovia em busca de visibilidade e direitos fazem parte do nosso interesse de pesquisa. Por fim, a problemática em compreender como, ao longo do tempo, o ser trabalhador de ferrovia era um ponto valioso no Brasil e, por este motivo, a busca por reconhecimento enquanto trabalhador ferroviário cresceu juntamente com o desenvolvimento das ferrovias faz parte de nossa análise de pesquisa.

Para a realização desta pesquisa, identificamos na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, no mínimo, quatro setores com condições de trabalho divergentes do qual faremos uma breve explanação. O primeiro refere-se aos trabalhadores que realizavam a manutenção dos trilhos e, conseqüentemente, a troca dos dormentes. Esses empregados, não especializados, assim como no período de construção, experienciaram um cotidiano de trabalho árduo, perigoso e precário. Além disso, não eram considerados parte integrante da Companhia Paulista, pois tratava-se de homens contratados por empreiteiras que prestavam serviços à empresa férrea.

Um segundo tipo de trabalhador, importante para esta pesquisa, consiste nos operários responsáveis pela manutenção das áreas portuárias do rio Mogi Guaçu. Durante o processo de trabalho diário no leito dos rios, além dos perigos naturais das águas enfrentadas, como as corredeiras, os trabalhadores eram constantemente acometidos por febres intermitentes. O transporte fluvial, portanto, que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro passou a absorver aumentou os diferentes tipos de trabalhos existentes sob sua chancela.

O terceiro grupo de trabalhadores de interesse para a pesquisa são os ferroviários, grupo que ao contrário tem sido largamente estudado na historiografia. De fato, a categoria era forte na região por onde passava a linha férrea. Além disso, os ferroviários destacaram-se, como muitos historiadores demonstraram, pela forte combatividade sendo os primeiros a conquistar direitos trabalhistas importantes no início do século XX (CALVO, 1994; FRACCARO, 2008; LEME, 1984; SEGNINI, 1982; SOUZA, 2007, 2010, p. 76).

O quarto grupo essencial para o funcionamento das ferrovias e áreas de navegação são os trabalhadores das oficinas. Neste ponto, a questão de interesse se desdobra em alguns tópicos. O primeiro está na administração das oficinas, isto porque parte delas foram incorporadas à Companhia Paulista de Estradas de Ferro apenas na primeira década do século XX. Ou seja, no período anterior, a maior parte das oficinas que forneciam materiais à Companhia pertenciam a prestadores de serviços.

As oficinas foram parte essencial da construção, implantação e manutenção dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Elas representaram um incremento na industrialização por onde a ferrovia passou e maior autonomia da companhia em relação ao fornecimento de material rodante. Com as oficinas, um novo mercado de trabalho surgiu no Brasil e conseqüentemente novas relações foram criadas. Mais do que locais de fornecimento, as oficinas ofereciam materiais confeccionados exclusivamente para as necessidades da Companhia, e por isso, geraram um sistema não só comercial e econômico como também social. Desse modo, as oficinas que surgiram com a chegada dos trilhos a Campinas tornaram-se essenciais para entender o impacto do mercado de trabalho no Brasil e a organização que elas tiveram.

Os trabalhadores responsáveis pela manutenção, bem como os construtores de materiais necessários às vias férreas são pouco estudados

ainda na historiografia. Entretanto, eles são peças fundamentais para entender a organização e funcionamento das ferrovias. Compreender seu cotidiano de trabalho, as relações que estabeleciam com a empresa no que tange aos contratos, direitos e salários é essencial para entender como se estabeleceu o trabalho nas ferrovias para além do âmbito da categoria dos ferroviários, sobre os quais as pesquisas são, ao contrário, bastante numerosas.

Em relação aos operadores de ferrovias, buscamos não somente examinar o perfil de trabalhadores que compunham a Companhia Paulista de Estradas de Ferro como também analisar as relações e condições de trabalho inerentes a cada grupo, que não obstante as nuances, foram marcadas por intensa precariedade. Sobre o perfil desses empregados, procuramos compreender quem eram os funcionários contratados para os cargos de maquinistas, foguistas, carregadores e reparadores dos trilhos. Se eram imigrantes ou nacionais, se possuíam famílias, quanto recebiam e como era o cotidiano de trabalho desses grupos. Além disso, buscamos analisar as relações precárias de trabalho estabelecidas com a Companhia Paulista, como é o caso dos trabalhadores de prestadoras de serviço, que consistiam nas oficinas. E por fim, é importante levar em consideração as condições de trabalho, ponto central da análise, que consistem em demonstrar e analisar os riscos que alguns cargos ofereciam, bem como as conquistas de direitos adquiridos ao longo do tempo por meio da resistência ao trabalho precário.

Entretanto, esses trabalhadores encontraram formas de coerção e de exploração do seu trabalho que vão além da especialização e falta de qualificação para determinados cargos, evidenciando que no mapa diverso de trabalhadores dedicados a expandir os negócios da Companhia Paulista havia em contrapartida uma compulsoriedade inscrita no seu “dinamismo” de mão de obra.

Em suma, a implantação da estrada de ferro gerou um mercado de trabalho diversificado, atendendo a exigência e necessidade da ferrovia. Algumas cidades por onde a Companhia Paulista passou tornaram-se de grande relevância no que se refere a algumas atividades comerciais. É o exemplo da criação de armazéns, oficinas de reparo e construção de carros, pontos de cruzamento, baldeação e escritórios para administração (GARCIA, 1992, p. 24–25). Além disso, a expansão dos meios de transporte para as vias fluviais traz para essa pesquisa outros trabalhadores que foram responsáveis pela

manutenção dos leitos dos rios, bem como dos navios e materiais necessários à navegação.

Objeto em questão

O transporte ferroviário chegou ao Brasil na segunda metade do século XIX. Junto a dinâmica de transporte advinda com a ferrovia estavam também novas relações e organizações de trabalho. Para a então província de São Paulo, a implantação das ferrovias esteve ligado ao transporte, principalmente de café. Por conta disso, a primeira ferrovia da região foi a São Paulo Railway, ferrovia de capital inglês que tinha como principal finalidade o escoamento de café do interior para o litoral paulista. Desse modo, a linha férrea da empresa ligava as cidades de Santos a Jundiaí.

Cumprir lembrar que o funcionamento da São Paulo Railway não conseguia elucidar, de fato, o problema de escoamento que os cafeicultores do período enfrentavam, era preciso que os trilhos se prolongassem pelo interior de São Paulo. Por ser lucrativa em seu percurso, os acionistas da São Paulo Railway, possuidores do direito ao prolongamento dos trilhos, não demonstraram interesse em tal empreendimento, e, assim, fazendeiros do interior paulista demonstraram interesse em organizar uma empresa férrea que solucionasse a questão da chegada dos trilhos a Campinas, pólo cafeeiro do período. Como afirma Célio Débes³, “bastava assinalar que Jundiaí não produzia café, Campinas sim” (DEBES, 1968, p. 53).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi criada em 1968, composta por acionistas proprietários de café do interior de São Paulo, a ferrovia ligaria a cidade de Jundiaí a Campinas. Por conta do contexto da Guerra do Paraguai, a construção da linha teve início apenas em 1870, sendo inaugurada em agosto de 1872. Segundo Fernando, Azevedo,

A Paulista que foi a segunda estrada construída em São Paulo e a sétima no Brasil e é uma das estradas de ferro mais bem situadas e traçadas do país, no conceito de Pereira Passos, resultou da necessidade e dos propósitos de articular o vasto interior de produção do café com o poltro atlântico, já ligado, em 1868, pela São Paulo

³ Debes é um autor que traz grande contribuição na história ferroviária brasileira, em especial a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O autor aborda a empresa por um viés administrativo, com análise em todos os trâmites burocráticos e econômicos para que a Companhia Paulista fosse consolidada.

Railway à capital do Estado. Foram de notável providência os fazendeiros de Campinas quando, sob a inspiração de Saldanha Marinho, governador da Província e o principal fundador da Paulista, se decidiram a organizar essa Companhia destinada a transformar-se em pouco tempo na maior transportadora de café do mundo (AZEVEDO, 1968, p. 46).

Sobre a dinâmica de funcionamento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no que tange à questão dos trabalhadores, Segnini (1982) elabora em sua análise sobre a empresa 3 fases gerais durante todo o seu período de funcionamento que acreditamos ser relevante para compreendermos a dinâmica da Companhia Paulista. Na primeira, a autora faz um recorte temporal que vai de 1868 até 1885. Nesta fase ela identifica a relação entre trabalhadores e patrões como uma “dominação sem disfarces”. Apesar do emprego do trabalho livre, as relações de escravidão eram presentes e, por este motivo, o autoritarismo e a violência eram formas de exercer controle sobre os ferroviários.

A segunda fase abarca o período de 1885 – 1928 e foi caracterizada por Segnini de paternalista. Marcada pelas cooperativas de consumo, escolas de aprendizes e construções de vilas operárias, é considerado um momento de melhores condições de trabalho, entretanto, o controle da força de trabalho também foi grande.⁴ A terceira fase, iniciada em 1928 se estendeu até 1961, foi chamada de “ciência como instrumento de dominação”. Fase de intensa produção e implantação de escolas técnicas e profissionais em diversas ferrovias.

Percebe-se pela análise de Segnini que todo o período de funcionamento da ferrovia contou com dinâmicas envolvendo a empresa e seus trabalhadores. Em síntese, se por um lado os diferentes grupos mencionados, que são objetos desta proposta deste estudo, foram cruciais para o desenvolvimento e expansão da Companhia Paulista, por outro lado parecem revelar, em conjunto, experiências compartilhadas de condições precárias de trabalho.

No que tange à questão da violência associada ao período escravocrata é importante mencionar a observação de Cláudio Batalha. Para o autor, esta explicação não é de todo satisfatória. Segundo Batalha, outros países que não

⁴ A escola de aprendizes passou a formar mão de obra especializada com a única finalidade de servir aos trabalhos da própria Companhia. É importante observar que muitas vezes o trabalhador aprendiz vivenciava a condição de trabalho compulsório, pois não recebia remuneração durante o período de especialização, mas realizava o mesmo trabalho de um “não-aprendiz”.

experienciaram a escravidão ou que a tiveram em menor escala no período de industrialização, também proporcionaram aos trabalhadores condições coercitivas e similares ao trabalho escravo. Portanto, o fim da escravidão não assegurou o fim de formas de coerção no Brasil. Para o autor, “explorar os trabalhadores até seu esgotamento, (...) era, do ponto de vista dos empregadores, uma política bastante racional, por mais imoral que ela possa nos parecer” (BATALHA, 2006, p. 109).

A alternativa ao trabalho escravo, com o auge do liberalismo, com o que Robert Steinfield denominou de “ideologia do trabalho livre” (STEINFELD, 1991), significou na prática uma submissão dos trabalhadores por meio de formas coercitivas do trabalho, de repressão pela polícia com políticas contra a vadiagem e, sobretudo, por contratos de trabalho que evidenciam o caráter compulsório dessas funções.⁵

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi pioneira no Brasil no que diz respeito à contratação do serviço de engenharia nacional direcionado aos principais trabalhos da construção de ferrovias.⁶ O sistema escolhido para a construção deu-se por empreitada, ou seja, para a construção, a Companhia contratou empreiteiras, que por sua vez contrataram outras subempreiteiras⁷ a fim de otimizar os trabalhos. Alguns autores se debruçam sobre este tema, como é o caso de Ana Lanna (2002) que, em análise da construção da ferrovia Jundiaí – Campinas observou que as obras de implantação chegaram a contar com dezoito subempreiteiras. Sobre esse assunto, Lamounier (2007; 2012) observa que o sistema de empreitada causava muita dificuldade em acompanhar os empreiteiros e subempreiteiros desses trabalhadores.

Desse modo, desde sua construção, a Companhia Paulista como a maioria das empresas ferroviárias destacou-se pelo emprego precário nas obras de construção. O trabalho oferecido era penoso e representava riscos ao trabalhador, as condições oferecidas pelos empreiteiros eram precárias e a liberdade tornava-se, um fardo, muitas vezes perdida nas condições de trabalho penosas enfrentadas pelos operários da construção no dia a dia. Mortes por

⁵ Um texto que marcou minhas leituras durante o período do Mestrado e evidencia bem essa fluidez entre trabalho livre e escravo é: (COOPER; HOLT; SCOTT, 2005).

⁶ A construção da linha Jundiaí – Campinas foi dividida em três seções, onde três engenheiros seriam responsáveis por dirigir os trabalhos de construção. Para o caso da Paulista, foram contratados engenheiros brasileiros.

⁷ As subempreitadas, diferentemente dos chefes das três principais seções, contaram com engenheiros estrangeiros.

experimentos, deslizamentos e doenças eram fatores que ameaçavam a vida de homens empregados nos canteiros de obras (LAMOUNIER, 2012a; MORATELLI, 2013; SOUZA, 2015). Além disso, apesar da proibição por lei imperial em 1852,⁸ as ferrovias construídas no Brasil do século XIX empregaram mão de obra escrava. Como apresentado em minha pesquisa de mestrado (LICO, 2018), mesmo diante da proibição, as companhias ferroviárias empregaram esse tipo de trabalho.

Neste ponto é relevante mencionarmos a análise de Robério Souza (2015). O autor, identificou o emprego de escravizados nas obras de construção na Bahia and São Francisco Railway. Para o caso, o próprio fiscal da obra realizou denúncias de empregabilidade de mão de obra escrava, gerando desentendimentos entre engenheiros ingleses e o fiscal. Assim como mencionado em Lamounier anteriormente, Souza observa que os responsáveis pela ferrovia em questão alegavam dificuldades em distinguir trabalhadores livres e escravizados. O autor analisa ainda as frágeis fronteiras entre escravidão e liberdade naquele período, assim como a debilidade da legislação. Segundo Souza, “[...] ainda que tivesse trabalhadores escravos, os empreiteiros britânicos fingiam certamente não os ver, ou, o que é mais plausível, aproveitavam-se simplesmente de uma situação de indistinção jurídica presente naquela sociedade escravista” (SOUZA, 2015, p. 58).

Dessa maneira, compreendemos que até o ano de 1888, trabalho livre e trabalho escravo foram concomitantes. O argumento de Wilma Peres elucida bem esta questão em relação às ferrovias, a autora percebe que a chegada dos trilhos, na maior parte das vezes, demandou uma alta de trabalhadores livres, sendo esta exigência um dos pilares para desestruturar o trabalho na forma de escravidão. Portanto, o proletariado do século XIX, ainda em fase embrionária, coexistiu com a ordem escravista (COSTA, 1976, p. 160).

A partir do início do funcionamento da ferrovia da Companhia Paulista é possível perceber que os trabalhos para operação e manutenção da via férrea foram expandidos. Isto ocorreu precisamente em 1872, quando a Companhia

⁸ Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. § 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e custeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Sobre esta questão ver também: (BAPTISTA, 1942, p. 439).

discutiu propostas sobre projetos para o prolongamento de áreas do interior paulista para além de Campinas. Por essa razão, era necessário o emprego de trabalhadores para a manutenção dos trilhos e das construções pertencentes à Paulista, havendo uma criação e expansão de diferentes grupos de empregados que realizavam diversas funções, com mão de obra tanto com quanto sem qualificação.

Por alterar a dinâmica de trabalho e necessitar, diariamente, de um alto número de trabalhadores, em especial, livres para a realização da função de construção e operação, muitos autores percebem a ferrovia como a primeira grande indústria de São Paulo uma vez que ela gerou novos hábitos de trabalho (GARCIA, 1992, p. 18). Lana em sua análise sobre a ferrovia, em especial a Companhia Paulista, traz a perspectiva de que a ferrovia criou novos personagens essenciais na organização do mundo do trabalho, materializou e incorporou o triunfo da técnica no cotidiano urbano. A autora considera: “o fato é que engenheiros e diretores das ferrovias transitavam pelo mundo e pelas empresas, expressando neste movimento, as características de internacionalização e mobilidade do capital e do trabalho” (LANNA, 2002, p. 96).

Não apenas o âmbito das construções das linhas, a ferrovia demandou novas funções que pudessem dar suporte às ferrovias. O incentivo à produção de materiais rodantes necessários à linha férrea deu origem às oficinas destinadas às ferrovias, provocando uma aceleração do processo de aperfeiçoamento da mecânica e metalurgia. Em relação às oficinas de ferrovia daremos atenção às análises de alguns autores. Segundo Garcia, as oficinas “aglutinaram uma série de atividades relacionadas à montagem, reparo, manutenção e até mesmo à produção de inúmeros componentes para as locomotivas, carros e os vagões, demandados pela ferrovia” (GARCIA, 1992, p. 18). Além disso, a autora afirma que as oficinas formaram uma mão de obra específica e especializada, que influenciou a valorização do mercado de trabalho ferroviário. As cidades por onde deitavam os trilhos sofreram transformações, oficinas foram criadas para fornecer material necessário à conservação dos trilhos. O novo cenário compunha armazéns, oficinas de reparos, construções de vagões e confecção de dormentes (GARCIA, 1992).

Para Cechin (1978, p. 77), as oficinas foram as maiores empresas industriais, pois a cada prolongamento da ferrovia foi instalada uma oficina, e, portanto, criou-se um mercado de mão de obra especializada. Segundo o autor,

“a estrada de ferro é acima de tudo um meio de transporte sendo sua razão de ser, quer para satisfazer uma demanda pré-existente, quer abrindo áreas novas das quais se espera surgir com a brevidade a mercadoria a ser transportada” (CECHIN, 1978, p. 92–93). Por esse motivo, a construção de uma linha férrea altera o cotidiano e as relações de trabalho.

Ana Lanna, possui uma análise interessante sobre este tema. A autora analisou pedidos de aposentadoria de trabalhadores da Companhia Paulista, em especial o de um caso de um trabalhador de oficina, que, de fato, tinha um histórico familiar de dedicação à Companhia Paulista neste ramo. Por meio da carta de aposentadoria do trabalhador Henrique Faber, Lanna observa a importância da Companhia Paulista para o surgimento de oficinas como as de fundição. Além disso, o trabalhador mencionado evidencia uma questão fundamental para esta proposta de pesquisa: como um prestador de serviços, Faber identificava-se como o trabalhador da Companhia e seus anos à serviço da Companhia Paulista deveria ser considerados como se ele tivesse sido contratado diretamente por ela. Em relato, o trabalhador da oficina em questão demonstrava uma vida inteira dedicada à Companhia.

Além das oficinas criadas e existentes nas cidades de Jundiaí e Campinas, outro local foi destaque para a confecção de materiais necessários à manutenção da Companhia Paulista, que foi a cidade de Rio Claro.⁹ O prolongamento da ferrovia pela companhia até a cidade foi finalizado em 1876. Este caminho férreo ficou sob poder da Companhia Paulista somente em 1882, quando em um trâmite comercial, a São Paulo Railway, então proprietária da ferrovia, a vendeu para a Companhia. Guilherme Grandi analisou a importância deste acontecimento a nível nacional, segundo o autor, “sua aquisição, em 1882, pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais¹⁰ pode ser considerada uma

⁹ Como já mencionado, a cidade de Porto Ferreira também foi sede de oficinas destinadas às vias fluviais, que também é de interesse para o presente projeto.

¹⁰ Cumpre lembrar que a Companhia Paulista sofreu alteração de nomes algumas vezes. O motivo para tais mudanças foi por conta da extensão que chegou à ferrovia e, também, pela adesão da companhia ao transporte fluvial. Os nomes utilizados pela Paulista no decorrer de seu funcionamento foram os seguintes: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste da Província e, por fim, Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais.

Em 1876 a Companhia Paulista fez o primeiro pedido de alteração de nome. A justificativa se deu pois, segundo a diretoria, a companhia não podia chamar mais Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiaí a Campinas pois não tinha mais por fim construir e custear a estrada de ferro entre as duas cidades. Foi requerido que o nome se alterasse para Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste, pois tinha como finalidade custear a estrada de ferro entre

das transações econômicas privadas mais relevantes dado à inexistência de uma estrutura financeira institucional consolidada no Brasil ao final do século XIX” (GRANDI, 2007, p. 19).

A alteração do nome da Companhia Paulista demonstra que um outro meio de transporte foi incorporado à empresa, e, junto a ele, outro tipo de trabalhador. A empresa, além dos trilhos, conquistou o direito de navegação do rio Mogi-Guaçu e, por conta disso, necessitou de trabalhos destinados à preparação dos leitos dos rios para a navegação de barcos. Ao que parece, esta função foi considerada a mais penosa quando comparada aos demais trabalhos envolvendo a Companhia Paulista. De acordo com Domingues Neto, “O transporte fluvial da Companhia Paulista, salvo diferenças operacionais, funcionava como uma extensão da ferrovia[...]” (DOMINGUES NETO, 2009, p. 22).

Conforme foram avançando os anos de funcionamento da Companhia Paulista, mudanças na qualificação dos trabalhadores foram realizadas. A empresa, na busca por mão de obra especializada, criou condições para formação de mestres e operadores.¹¹ Desse modo, o trabalho em setores como oficinas e deslocamento das locomotivas era mais atrativo do que os de outras áreas, como o de manutenção de trilhos e leitos de rios.

Entretanto, a realidade dos operadores das ferrovias¹² e até mesmo maquinistas e mestres de linha não era tão diferente da condição dos trabalhadores da construção¹³. Acidentes fatais ou que tiveram como consequência danos físicos aos trabalhadores eram recorrentes.

Por oferecer pagamentos relativamente melhores que em outros setores da economia, as ferrovias atraíam imigrantes e nacionais em busca de melhores condições de vida. Por este motivo, pode ser encontrado no perfil dos trabalhadores da companhia, indivíduos que chegavam ao Brasil, e assim como

Jundiaí e Rio Claro, além de construir e custear ramais para Mogi Guaçu e outras estradas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1877, p. 17).

¹¹ A Escola Prática de Aprendizizes das Oficinas foi fundada no Rio de Janeiro em 1906, entretanto, desde 1895, a Companhia Paulista já realizava incentivo para que os aprendizes trabalhassem nas oficinas e se misturavam aos alunos. Sobre o assunto ver: (BATISTA; CARVALHO, 2015, p. 14–167).

¹² Este tinha como função realizar reparos em todo o percurso da ferrovia. Em Minas Gerais, as pessoas que atuavam neste tipo de emprego passaram a ser conhecidas como piolhos de linha. (LAMOUNIER, 2012a).

¹³ Dentre os casos encontrados, pode-se citar o caso do Mestre de linha Francisco Fernandes, que teve uma perna amputada em decorrência de um acidente envolvendo uma locomotiva na linha de Belém do Descalvado.

trabalhadores nacionais, ingressavam na Companhia Paulista mesmo sem especialização.

No que tange à conservação das vias férreas, segundo Cechin, não havia, no início, trabalhadores brasileiros que fossem especializados no reparo e na manutenção da via. A Companhia Paulista se destacou no incentivo à criação de oficinas para que a construção e reparo fossem mais eficazes. Segundo o autor, “no Brasil também as oficinas evoluíram, produziram vagões e estruturas metálicas; e pretenderam mesmo produzir locomotivas” (CECHIN, 1978, p. 50). Portanto, a Companhia Paulista pode ser considerada um elemento importante no desenvolvimento industrial, uma vez que além dos trabalhos de ferrovia específicos, ela abriu portas para que outros empreendimentos pudessem existir, além da variedade de profissões que exigiam especialização.

Indo ao encontro com este raciocínio, Garcia observa que desde 1885, visando melhores condições ao trabalhador ferroviário, a Companhia Paulista investiu em “cooperativas de consumo, sociedades beneficentes, Escola de Aprendizes, da construção de vilas ferroviárias” (GARCIA, 1992, p. 64). Se a construção e de uma ferrovia demandava um alto número de trabalhadores sem qualificação, o tráfego e a manutenção dependiam de mão de obra especializada.

Desse modo, o trabalho ligado à ferrovia, seja pela construção ou manutenção, contava com um número alto de pessoas. No caso das construções, algumas empresas férreas contavam com milhares de trabalhadores diários nos canteiros de obras. Este cotidiano de trabalho gerou interação de diversos grupos e foi palco de conflitos e resistências. A dinâmica ferroviária não teve impacto apenas no que tange às cargas de mercadorias, mas também refletiu no mundo do trabalho.

A compulsoriedade no trabalho livre

Partindo das questões iniciais e pautadas no debate historiográfico, esta proposta de pesquisa tem como hipótese levantar o argumento de que os trabalhadores que circundavam a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foram agentes que contribuíram para a formalização do trabalho no Brasil. Compreendemos que as lutas desses trabalhadores engendraram o cenário de

legalização de direitos trabalhistas em âmbito nacional e não apenas no que tange ao trabalho ferroviário.

Foi a partir da luta por reconhecimento enquanto trabalhador e por direitos por melhores condições que esses trabalhadores passaram a construir a imagem do trabalhador ferroviário sob um viés positivo e valorativo. Diferente das condições que de fato permeavam o cotidiano dos trabalhadores de ferrovia, definidos pelo que a historiografia tem chamado de “caráter compulsório” dos contratos de trabalho que evidenciam, por exemplo, os constrangimentos legais e jurídicos reguladores do trabalho livre.¹⁴ Processo que exploramos nesta pesquisa.

Objetivos

O presente estudo teve como objetivo compreender a formação e estruturação de novas dinâmicas de trabalho no âmbito da ferrovia, tendo como problemática o movimento de ordenamento e formalização do trabalho industrial. Cumpre questionar como diferentes cargos foram sendo formados, criando, paulatinamente, uma nova divisão do trabalho. Para isso, foram privilegiados quatro grandes grupos de trabalhadores ligados à manutenção do material rodante, a operação da ferrovia e a navegação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1872 e 1920.

Dessa maneira, o objetivo esteve observar o quadro geral de funcionários da Companhia Paulista e de operários que prestavam serviços a ela, porém, não estavam, de fato, ligados à empresa. Dentro de uma lógica hierárquica nosso interesse esteve em compreender como foram definidas as relações de trabalho e como na prática essas medidas coercitivas e compulsórias foram vivenciadas por essa diversidade de trabalhadores da ferrovia.

Buscamos também identificar a formalização do trabalho industrial na ferrovia, envolvendo os seguintes pontos: levando em consideração novas formas de regimes e contratação, quais serão as diferentes tarefas que vão surgir; como a legalização do trabalho ferroviário atingiu as diversas funções para operação e manutenção da ferrovia. Além disso, nosso interesse esteve em identificar qual a influência que um grupo pode ter tido sobre o outro em termos das lutas por direitos na medida em que a categoria dos ferroviários obteve

¹⁴ Sobre a da compulsoriedade característica do trabalho livre ver: (HALL; STOLCKE, 1984).

algumas conquistas importantes no início do século XX, além no reflexo da luta dos trabalhadores ferroviário que redundaram em legislações no Brasil.

Compreendendo que a ferrovia foi um elemento de grande importância para o Brasil no século XIX e século XX, tanto para o desenvolvimento econômico quanto social, buscamos, portanto, compreender os impactos da ferrovia no que tange ao quadro de trabalhadores brasileiros.

Metodologia

No intuito de investigar os operadores da ferrovia e trabalhadores de oficina responsáveis pela produção de materiais rodantes, entre 1872 a 1930, este estudo se utilizou de jornais que podem ser encontrados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, no Arquivo do Estado Nacional e no Centro de Memória da Unicamp (CMU). Por meio dos jornais locais e provinciais é possível ter conhecimento sobre as necessidades de contratação da Companhia, questões cotidianas como acidentes, decisões da diretoria, negociações, boletins policiais, etc. Também podem ser encontradas notas emitidas pelos próprios trabalhadores sobre questões relacionadas a Paulista, seja por descontentamento ou questões do dia a dia.

Assim como foi trabalhado em minha dissertação de mestrado, continuarei a pesquisa em jornais locais de Campinas, como a “*Gazeta de Campinas*”, e em jornais de maior alcance como: “*Diário de São Paulo*” e “*Correio Paulistano*”. Ademais, outros jornais que forem considerados relevantes à pesquisa também serão alvos de estudo.

Durante o recorte temporal em questão, jornais locais e da cidade de São Paulo noticiaram o desenrolar das decisões, implantações, concessões e mudanças realizadas pela Companhia. São fontes importantes para compreender diversos setores da operação como, organização e divisão dos funcionários, contratação de trabalhadores, compras de materiais, nomeações de engenheiros e supervisores. Portanto, os periódicos são uma rica fonte de informações sobre a construção e operação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Também foram analisados os perfis de mais de 1.000 trabalhadores que atuaram na Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Através de um banco de dados criado pela professora da USP Ana Lúcia Duarte Lanna, e estagiários, intitulado: *Ferrovia, cidade e trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920)*,

é possível perceber as profissões e trajetórias de funcionários da companhia. No que se refere a esta documentação o trabalho pôde ser realizado em dois níveis: por vida profissional ou então por ficha completa dos funcionários.

No banco de dados realizado por Lanna, que gentilmente cedeu para nós uma cópia em CD com toda catalogação dos trabalhadores ferroviários, é possível saber quando o funcionário foi admitido, os cargos pelos quais passou, a nacionalidade e se era casado ou não. Constam também algumas fotografias 3x4 com a ficha do funcionário. Para citar um exemplo, vejamos os dados de José Frederico Marins nessa documentação. De origem portuguesa e nascido em 1861, foi admitido em 1892 na função de maquinista, com o salário de 230\$000. Em 1896 José foi exonerado, e readmitido três anos depois, com o salário reduzido para 8\$000 réis. O trabalhador residiu em Jundiaí durante todo o período em exercício, quando foi aposentado em 1930. Com esta documentação, as trajetórias de trabalhadores que prestaram serviços a Paulista são possíveis de serem mensuradas.

Além dos jornais disponíveis para a pesquisa no Centro de Memória da Unicamp, o arquivo também conta com processos e testamentos de trabalhadores de oficina. Existe documentação correspondente à família Faber, que será analisada para compreender o cotidiano das oficinas. O CMU ainda possui um livro com fotografias do corpo de funcionários, das locomotivas, dos acionistas, estações, e construções das linhas férreas. Ademais, o Museu Ferroviário de Jundiaí consta com uma ampla documentação da administração da Companhia Paulista e seus funcionários sobre o período estudado, como por exemplo pedidos de aposentadoria e pensão.

Os relatórios semestrais da Companhia Paulista, que analisei durante o mestrado, continuaram a ser utilizados para o doutorado. Entretanto, como estudamos recortes temporais diferentes, uma quantidade maior de relatórios foi adicionada, para corresponder ao período proposto no seguinte projeto. Por meio da Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro, utilizamos a documentação da legislação ferroviária federal do Brasil, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921.

O Apesp (Arquivo Público do Estado de São Paulo), assim como o CMU também é palco de uma área riquíssima de registros de correspondências relativos à Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Foram realizadas por nós a digitalização de parte destes documentos que correspondem a registros de

pagamentos de trabalhadores e outros aspectos da administração da ferrovia. Outros manuscritos disponíveis no arquivo também foram pesquisados e fotografados.

Alguns livros por conta do contexto de escrita e datação são fontes primárias para nossa pesquisa. Portanto, eles foram inseridos nas fontes primárias que orientaram este trabalho. Os livros levantados e utilizados foram dos autores: Ademar Benévolo, engenheiro ferroviário, intitulado *Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*, publicado 1953 e que trata de questões sobre as construções das ferrovias em todo o Brasil, Adolpho Pinto, historiador que escreveu 1903 o livro *História da Viação Pública de São Paulo – Brasil*; o engenheiro José Luiz Baptista, com a obra *O surto ferroviário e seu desenvolvimento. Publicação do Instituto Histórico* publicada em 1942; e, por fim, Fernando de Azevedo com o livro *Um trem que corre para o oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*, com a segunda edição publicada em 1948. Por fim, utilizou-se ainda o Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estrada de Ferro organizado, em 1918 por Filemón Pérez, em comemoração ao cinquentenário da empresa. Este último trouxe uma valiosa fonte de fotografias da empresa contendo as máquinas, diretores, cargos administrativos, de operação, e conservação, que possibilita uma melhor compreensão sobre os trabalhadores da Companhia Paulista através da visualização daqueles que serviram à empresa.

Uma fonte primária que será considerada ainda são os Almanques de Campinas serão utilizados por trazer informações tanto das linhas férreas quanto dos acontecimentos considerados à época importantes.

Percebemos, portanto, que o cruzamento das fontes citadas torna rica a pesquisa uma vez que nos auxilia a compreender os trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, suas relações internas com a empresa e com os próprios funcionários, bem como externas, ou seja, com a sociedade brasileira no período tanto em posicionamentos e reivindicações (jornais), quanto com o reflexo das lutas que aparecem na forma de lei. Além disso, a documentação nos proporciona conhecer a Companhia Paulista enquanto estrutura administrativa e funcional.

Estrutura da redação

Para a presente tese, estruturamos a escrita por meio de capítulos temáticos, que foram organizados na seguinte ordem:

O capítulo 1 voltou-se para os tipos de trabalhos que fizeram parte da operação da Companhia Paulista como um todo. Ou seja, seguindo o raciocínio que para o pleno funcionamento da linha férrea eram necessárias atividades que iam desde a fundição de peças (oficinas de particulares), trabalhos diretos nas linhas e veículos férreos até o setor administrativo, nos debruçaremos em compreender a organização e dinâmica de trabalho que envolvia a ferrovia. Ademais, por tratar-se de um período da história do Brasil onde escravidão e trabalho livre eram concomitantes e separados por uma linha tênue, buscamos entender como a dinâmica de trabalho foi construída naquele dado momento.

Cumprir mencionar que a Companhia Paulista possuía, além dos funcionários diretos da empresa, prestadores de serviços; entretanto, estes não eram reconhecidos por ela como parte integrante da Companhia por conta da condição de contratados por empreiteiros ou prestadores de serviços (oficinas particulares). No que tange à construção, o sistema de empreitadas direcionou a responsabilidade de contratação de operários para os empreiteiros responsáveis pela construção da linha férrea, que foi dividida em sessões. Além disso, após a inauguração e funcionamento da linha, os trabalhadores de manutenção dos trilhos continuavam sob a condição de empregados de terceiros, porém, atuantes diretamente nos trabalhos da companhia férrea. Além disso, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro também alargou suas rotas para as áreas fluviais através da concessão do Rio Mogi Guaçu. Contudo, estes eram considerados pela empresa como “inferior”: os operários responsáveis pela manutenção das áreas portuárias do rio Mogi Guaçu.

Os trabalhadores responsáveis pela manutenção, bem como os construtores de materiais necessários às vias férreas são pouco estudados ainda na historiografia. Entretanto, eles são peças fundamentais para entender a organização e funcionamento das ferrovias. Compreender seu cotidiano de trabalho, as relações que estabeleciam com a empresa no que tange aos contratos, direitos e salários é essencial para entender como se estabeleceu o trabalho nas ferrovias para além do âmbito da categoria dos ferroviários, sobre os quais as pesquisas são, ao contrário, bastante numerosas.

A condição desses trabalhadores é uma questão que nos chamou a atenção, pois em alguns casos dos trabalhadores de oficinas que prestavam serviços à Companhia Paulista percebemos a importância de reconhecimento de pertencimento à empresa, pois, ser incorporado à companhia significava ter acesso às mesmas condições de trabalho propostas.

Nos debruçamos neste ponto à condição desses trabalhadores com alguns questionamentos: 1.1) Como era a organização geral do trabalho na ferrovia, quais os tipos de trabalho ligados à empresa e os de particular (no caso, oficinas e empreitadas)? 1.2) Qual a relação desse grupo de trabalhadores com a empresa principal? 1.3) Qual a importância em ser reconhecido como trabalhador ferroviário naquele momento (em especial, no caso dos trabalhadores de oficinas)? 1.4) Quais eram as dinâmicas de trabalho dos funcionários ligados diretamente à companhia? Como se organizou a hierarquia de trabalho na empresa e qual foi a dinâmica dela?

Na busca por tentar responder estas questões, fizemos uso dos relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872-1920), de jornais do período (Correio Paulistano, Diário de São Paulo, Gazeta de Campinas) que, periodicamente, abordaram o tema. Além da leitura da bibliografia adequada (CALVO, 2010; LAMOUNIER, 2012a; LANNA, 2002; SOUZA, 2015), utilizamos outras referências por meio dos livros considerados fontes primárias nesta pesquisa. A bibliografia indireta quando aborda a temática de trabalho também foi alvo de nosso interesse. Foram encontrados também processos e testamentos que foram utilizados nesse trabalho, pois foram percebidos como valiosas fontes de estudo, pois com eles possível abordar relações cotidianas de trabalhadores (processos) sejam elas de conflito ou de convivência. Além disso, a análise de depoimentos nos ajudou a entender o posicionamento (ou o não posicionamento) dos trabalhadores em relação à companhia e algumas vezes a postura da empresa em relação ao ocorrido que deu origem ao processo. Ademais, com esses documentos buscou-se compreender como a lei (autoridades) intervinha e atuava nos casos de processo. Por meio de testamentos foi possível compreender as posições dos atores sociais e suas relações com a companhia, no caso, as relações de trabalho.

Neste momento, obteve-se *um panorama dos tipos de trabalhos que eram executados pelos funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tanto na questão hierárquica quanto nas relações diretas de trabalho.*

Para o Capítulo 2 nosso interesse voltou-se para a organização e dinâmica da ferrovia (Companhia Paulista de Estradas de Ferro) no que tange ao mundo dos trabalhadores. Buscamos, nesse ponto, compreender aspectos cotidianos do quadro de funcionário ligados diretamente à empresa. Dessa maneira, buscamos compreender, por meio de uma “visão panorâmica” quais eram condições de trabalho e a noção de pertencimento do trabalhador em relação à Companhia Paulista que foi se formando com o decorrer do funcionamento da estrada de ferro.

Os empregados diretos da Companhia Paulista no que tange à ferrovia eram, muitas vezes, responsáveis por trabalhos na operação das linhas que os qualificava como foguistas, maquinistas, mestres de linha, além do quadro administrativo (almoxarifado). Esses operários, são muitas vezes reconhecidos pela bibliografia pela organização e conquista de direitos trabalhistas, como a pensão, redução da jornada de trabalho, etc. Entrementes, soma-se a esse conjunto, os trabalhadores das oficinas. Por fim, demos atenção ainda a um outro perfil de operário: visto que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro também alargou suas rotas para as áreas fluviais através da concessão do Rio Mogi Guaçu, o estudo se interessa por um terceiro tipo de trabalhador adjetivado pela empresa como “inferior”: os operários responsáveis pela manutenção das áreas portuárias do rio Mogi Guaçu. Durante o processo de trabalho diário no leito dos rios, além dos perigos naturais das águas enfrentadas, como as corredeiras, os trabalhadores eram constantemente acometidos por febres intermitentes, tais condições podem indicar que este último grupo foi, dentre todos os setores da empresa, o mais precário.

Com enfoque nos trabalhadores ligados diretamente à companhia ferroviária, levantamos os seguintes questionamentos: 2.1) Quais as formas e estruturas da organização do trabalho na Companhia Paulista? Quais eram as operações realizadas pelos operários e seus respectivos cargos? 2.2 Qual a condição de trabalho que eles enfrentavam no cotidiano? Quais *os riscos que esses trabalhadores vivenciavam no cotidiano* da operação ferroviária? Como eram as condições de trabalho para os operários vinculados e não vinculados à empresa? 2.3 Quais as condições de alojamento/moradia/estadia desses trabalhadores? Quais foram as influências de técnicas e tecnologias que a Companhia Paulista sofreu no que tange ao uso e aprimoramento da ferrovia?

Quem eram esses trabalhadores? Como eram as carreiras e o crescimento de um operário na ferrovia?

Como fontes utilizamos a bibliografia adequada ao tema, seja direta à questão ferroviária ou então indireta (GOMES, 2014; LAMOUNIER, 2012a; LANNA, 2002; LEME, 1984; PAULA, 2013; SANTOS, 2006; SEGNINI, 1982; VISCARDI, 2010), no que se refere à questão trabalhista no Brasil do final do século XIX e início do século XX. Os relatórios foram utilizados para entender como a empresa se organizava e se posicionava frente aos posicionamentos dos trabalhadores, além de nos trazer luz quanto ao quadro de trabalhadores da empresa nas primeiras décadas de operação da ferrovia. Neste sentido o Almanach de Campinas também é uma fonte importante uma vez que nele também se publicava questões importantes sobre funções e trabalhadores que as ocupavam. Além disso, os jornais do período (Correio Paulistano, Diário de São Paulo, Gazeta de Campinas) serão fontes de importância, uma vez que trazem uma questão panorâmica ou fora do campo de visão dos acionistas, portanto, será de nosso interesse diversos tipos de jornais, compreendendo que seus direcionamentos políticos são divergentes. Para uma melhor análise do perfil dos trabalhadores em variadas funções utilizamos ainda o Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Filemón Perez.

Desse modo, compreendeu-se a dinâmica de funcionamento da Companhia Paulista e a relação dos trabalhadores com a empresa. Além disso, tratou-se de explicar sobre as condições de trabalho no que tange às questões como segurança e periculosidade, precariedade e se existiam vantagens em algumas posições. Com a análise das funções de trabalhadores, procuramos compreender quais funções eram precárias e quais eram os riscos diários dos trabalhadores, juntamente com o discurso da empresa para angariar funcionários para determinadas funções.

O Capítulo 3 se destinou às reivindicações desses trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na busca por direitos de trabalho, portanto, nos interessou compreender os trabalhadores e os movimentos que tiveram como consequência (mesmo que a longo prazo) a normalização e formalização do trabalho. Buscamos compreender as alterações legislativas trabalhistas brasileiras a fim de analisar como a luta e posicionamento dos trabalhadores da ferrovia, sejam eles ligados diretamente às empresas ferroviárias ou não (contratados pelos empreiteiros), contribuíram na

formalização do trabalho no Brasil. 3.1) Quais foram os movimentos reivindicatórios dos trabalhadores da Companhia Paulista (paralisações, processos trabalhistas e greves¹⁵)? 3.2) Como foram as organizações desses trabalhadores ao longo do tempo? 3.3) Como situações críticas refletiram diretamente nas condições de trabalho e no cotidiano dos trabalhadores da Paulista? Nos debruçamos em uma análise de caso: a cidade de Campinas, no final do século XIX, passou por um surto de febre amarela que refletiu diretamente no funcionamento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e na segurança dos trabalhadores ligados a ela. 3.4) Juntamente com esse ponto, questionamos como as condições de saúde no cotidiano dos trabalhadores da empresa refletiram na principal luta operária dos trabalhadores da Companhia Paulista ocorrida em 1906.

Ao pensarmos na legislação social do Brasil como fruto da inter-relação de forças de atores como o Estado, os trabalhadores e a burguesia que compunha a indústria (e o comércio), 3.5) neste capítulo nos debruçamos nos relatórios da Companhia Paulista para compreendermos as posições da Companhia mediante situações de calamidade e o modo como o trabalhador foi considerado pela empresa, assim como as ações dela diante das reivindicações e complicações ocorridas no período. Além disso, de jornais da época supracitados anteriormente serão utilizados neste momento da pesquisa e processos envolvendo acidentes de trabalho da Companhia Paulista que se encontram no Centro de Memória da Unicamp. Ademais, contamos com o apoio de uma bibliografia sobre o tema, com a leitura direta e indireta sobre o assunto por meio de autores como (FAUSTO, 2016; GOMES, 2005, 2014; HARDMAN; LEONARDI, 1982; LUZ, 1975).

Uma vez que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro teve grande influência em vitórias e conquista dos direitos dos trabalhadores como a criação da Caixa de Pensão, *procuramos compreender a ação dos trabalhadores na luta por melhores condições de trabalho, e como estes movimentos reivindicatórios foram importantes para a formalização do trabalho no Brasil*. Além disso, buscou-se analisar como as legislações voltadas aos trabalhadores vieram de influência de trabalhadores e homens ligados à Companhia Paulista e passaram a ter alcance de outras camadas de trabalhadores. Por fim, foi nosso interesse

¹⁵ As disputas sindicais podem compor nossa análise, entretanto, não será nosso foco de pesquisa.

entender no que tange às questões legislativas, de um lado a participação dos trabalhadores e de outro, o posicionamento da empresa envolvida bem como as causas levadas a nível legislativo. Ademais, procurou-se compreender quais os posicionamentos reivindicatórios que os trabalhadores da Companhia Paulista ou ligados a ela atuaram e o seus posicionamentos na tentativa de melhoria da condição de trabalho na empresa

O capítulo 4 teve como foco compreender como foi se desenvolvendo no Brasil a institucionalização do conhecimento técnico para que trabalhadores pudessem ocupar cargos que exigiam especialização. Em busca de mão de obra especializada para os trabalhos ferroviários, no reparo e manutenção dos trilhos, a Companhia Paulista, além de criar oficinas de reparo e produção de vagões e materiais destinados à ferrovia, também investiu em Escolas de Aprendizes. Se a construção e de uma ferrovia demandava um alto número de trabalhadores sem qualificação, o tráfego e a manutenção dependiam de mão de obra especializada.

Neste ponto, nos interessou no capítulo 4 compreender como a dinâmica da própria ferrovia se organizou a fim de ter acesso a mão de obra especializada necessária na manutenção da ferrovia. Não somente trabalhadores mais aptos, as Escolas de Aprendizes introduzem a condição de aperfeiçoamento de mão de obra e, conseqüentemente melhores condições e qualificações ao trabalhador empregado nos trabalhos da ferrovia.

Percebemos que a Escola de Aprendizes Artífices, criada na primeira década do século XX na maioria das capitais do Brasil, tinha, muitas vezes, um caráter elitista, cuja maior finalidade era instruir meninos pobres, desvalidos. Desse modo, o discurso de moralização do trabalhador caminhava ao encontro ao da importância da especialização. Além disso, elas buscavam formar profissionais para trabalhos de sapataria, serraria, alfaiataria, entre outros. Sobre esse assunto, nos interessa algumas questões: 4.1) Como o desenvolvimento da ferrovia no Brasil foi um contribuidor das alterações do cotidiano e relações de trabalho? 4.2) Como as companhias ferroviárias, no caso, a Companhia Paulista, investe em Escolas de Aprendizes direcionadas ao trabalho ferroviário e qual a finalidade e interesse da empresa na formação de trabalhadores?

4.3) Ademais, procurou-se compreender os interesses da companhia ferroviária em questão em atuar e investir em ensinos voltados ao trabalho ferroviário em benefício maior do funcionamento da ferrovia e como as escolas

da Companhia Paulista se organizaram na formação de sujeitos. 4.4) Outro ponto de interesse para esta parte do estudo se debruçou sobre a construção do operário da Companhia Paulista, ou seja, as diversas fases pelas quais um funcionário experienciava ao ser contratado pela empresa e, assim, analisar como a vida de alguns funcionários esteve atrelada à ferrovia. Em linhas gerais, para analisar os planos de carreira dos trabalhadores da Companhia Paulista, bem como relações de crescimento na empresa por qualificação, buscamos perceber como o incentivo ao conhecimento por meio de escolas técnicas pode ter feito com que trabalhadores acendessem de cargo. 4.5) Por fim, indagamos como o discurso sobre o ser trabalhador ferroviário criou um espaço de orgulho para os que se dedicaram a anos de serviço à companhia e incentivou que filhos e parentes de funcionários seguissem a carreira de trabalho na ferrovia.

O uso da bibliografia sobre este tema foi importante para este capítulo juntamente com as fontes. Foram utilizados autores como (D'ANGELO, 2000; GARCIA; SANDANO, 2014). Relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro nos possibilitaram compreender as primeiras formas de ensino técnico oferecidas pela própria empresa a fim de criar, desde cedo, trabalhadores com conhecimentos específicos. Entrementes, nossa pesquisa contou com um banco de dados com o perfil de mais de 1.000 funcionários que passaram pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, indicando, nomes, contratações, demissões, recontrações e aposentadorias – material originalmente reunido pela professora Ana Lanna. Além disso, é possível identificar a nacionalidade e se era casado ou não. Constam também algumas fotografias 3x4 com a ficha do funcionário e os salários recebidos. Se aumentaram ou foram reduzidos em caso de recontração de trabalhadores.

Neste capítulo, buscamos *demonstrar como a ferrovia também gerou impacto na qualificação do trabalho ao oferecer cursos para que trabalhadores fossem mais especializados e qualificados ao exercerem suas funções e assim contribuiu com a formalização do trabalho no Brasil.*

Capítulo 1 – Os trabalhadores e as relações de trabalho para com a Companhia Paulista

O trabalho de uma companhia férrea como no caso da Companhia Paulista foi complexo e envolveu diferentes dinâmicas que variaram de acordo com a organização da empresa. Além das funções clássicas ligadas à ferrovia, nos últimos anos a bibliografia tem explorado os trabalhadores responsáveis não apenas pelo funcionamento da linha férrea, como também por sua construção. Neste momento, volta-se o olhar para os trabalhadores de construção das linhas férreas, cuja relação de trabalho é percebida como precária, separada da escravidão por uma linha tênue. Estes trabalhadores não eram ligados diretamente às companhias férreas, pois, na maioria das vezes, o trabalho de construção era realizado por empreiteiros. Desse modo, as companhias se isentavam da responsabilidade para com eles.

Portanto, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, assim como inúmeras empresas férreas do século XIX, utilizou-se do trabalho de empreitada durante a fase de construção e manutenção da linha férrea. Além disso, para suprir algumas demandas necessárias às atividades da ferrovia, a Companhia Paulista incentivou o surgimento de empresas que pudessem prestar serviços a ela. Portanto, neste período irá surgir junto à ferrovia um mercado de fornecedores, como o caso de oficinas de fundição, construtores de dormentes e outros materiais necessários e que tinham condições de serem produzidos no Brasil. Destarte, alguns desses fornecedores, no caso principal das oficinas de fundição, acabaram por dedicar suas vidas à Companhia Paulista e, mesmo sem vínculos diretos com ela, passaram a reivindicar reconhecimento enquanto tal. Ademais, essas oficinas foram incorporadas à empresa na primeira metade do século XX.

Por conseguinte, a chegada das ferrovias ao país trouxe também mudanças no mercado local, que em alguns momentos, se adaptou às necessidades das linhas ferroviárias. Desse modo, uma vez que inúmeros tipos de materiais eram inexistentes no Brasil pelo fato de não haver ferrovia, era necessário que pessoas interessadas comesçassem a desenvolver e fornecer certos tipos de materiais essenciais a este meio de transporte. Portanto, no entorno de uma ferrovia havia uma miríade de atividades particulares que deram condições à operação dela.

Ademais, a expansão da Companhia Paulista não esteve atrelada apenas em âmbito territorial, isto porque a empresa, no ano de 1883 teve seus serviços de transportes estendidos às áreas fluviais. Desse modo, outro tipo de ferramenta de transporte utilizada pela empresa foi o uso de navios através da concessão recebida para navegar pelos rios Mogi Guaçu, Pardo e Grande. Por este motivo, o nome da companhia foi alterado para Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais¹⁶.

Dessa maneira, é importante mencionar que na composição de operários da Companhia Paulista, num panorama mais geral, havia também o grupo de trabalhadores dos leitos de rios, que se tornaram elemento importante ao pensar a dinâmica de trabalho da empresa. Estes operários formavam provavelmente o grupo mais vulnerável e precário, em termos de condições de trabalho envolvendo a empresa. Durante o processo de trabalho diário no leito dos rios, além dos perigos naturais das águas enfrentadas, como as corredeiras, os trabalhadores eram constantemente acometidos por febres intermitentes.

Para pensar a organização e o desenvolvimento do trabalho na Companhia Paulista é importante demonstrar como se deu a relação da divisão do trabalho na empresa. Neste raciocínio, percebe-se que ela era composta por setores como *Tráfego, Locomoção ou Tração e Via Permanente, Administração*. Nesta ordem, Lanna (2016, p. 519) explicita que: “[...]o primeiro é responsável pela condução dos trens, administração das estações, telégrafo, oficinas, etc. A Tração ocupa-se dos serviços de material rodante e a Via Permanente dos trabalhos de substituição de dormentes, trilhos, taludes e obras de arte”. Cumpre lembrar que enquanto uma parte das atividades era realizada nos escritórios a outra era nas oficinas de reparação. A priori, a Companhia Paulista via como mais lucrativa a compra de materiais necessários à ferrovia do que construir em solo nacional, porém, conforme o funcionamento da linha férrea, as próprias oficinas passam não apenas a fazer os reparos como montar vagões.

Compreendendo que a ferrovia abarca uma miríade de trabalhadores para além dos que compõem o corpo de funcionários descritos em folha, nosso interesse se dá em compreender ao máximo quais são e quais tipos de trabalho

¹⁶ Neste ponto, é importante explicar que como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro sofreu alterações na nomenclatura ao longo de suas décadas de funcionamento, iremos nos ater a chamá-la, ao longo desta tese, em "Companhia Paulista". Assim, nos referimos a qualquer uma das nomenclaturas que a empresa veio a ter ao longo dos anos.

fazem com que uma estrada de ferro possa funcionar com fluidez. Para este estudo específico, utilizar-se-á a Companhia Paulista como referência para entender a dinâmica de trabalho que se desenvolveu a partir da existência da empresa.

1.1 A Companhia Paulista e os fornecedores de material

As ferrovias e fábricas chegaram ao Brasil, de fato, na segunda metade do século XIX, porém foi somente na década de 1870 que os números desses empreendimentos começaram a aumentar e tornaram-se relevantes no país. Muitos autores percebem esse período como o “primeiro surto industrial” no Brasil, entretanto, trata-se de uma industrialização com características divergentes das ocorridas em países europeus e nos EUA (HARDMAN e LEONARDI, 1982, p. 23).

Apesar das transformações advindas da introdução das ferrovias, telégrafos e as primeiras indústrias, cumpre lembrar que, durante a segunda metade do século XIX, a tecnologia importada se articulou à rudimentar utilizada no Brasil. “Num mesmo processo, combinam-se técnicas avançadas herdadas com o passado colonial” (HARDMAN e LEONARDI, 1982, p. 63). Segundo Hardman e Leonardi (1982, p. 39),

Para completar esse rápido panorama da atividade industrial e manufatureira no século XIX, é preciso lembrar ainda a existência de um número elevadíssimo de pequenas fábricas de quintal, oficinas nas quais patrão e empregado trabalhavam lado a lado, utilizando número reduzido de máquinas. (...) O saneamento das cidades, a abertura de novas ruas, a construção de pontes e estradas de ferro, a realização de obras nos portos, tudo isso desenvolvia esse ramo industrial. No século XIX e início do atual, entretanto, a construção civil ainda guardaria muitas das características da arquitetura do século XVIII.

Além disso, os jornais foram, de certa forma, muito importantes para a interlocução das necessidades das companhias férreas, uma vez que eram a via de comunicação entre empresa e população local. Por esse motivo, a cada necessidade de contratação de um tipo de trabalhador específico ou não, de materiais para a construção, tudo era noticiado por meio de jornais. Ademais, é possível perceber pelos periódicos a evolução de alguns casos de mercado ferroviário. A exemplo estão os fornecedores de dormentes. No caso da

Companhia Paulista de Estrada de Ferro, enquanto os jornais que datam o início da construção da linha férrea noticiavam a necessidade de compra de dormentes, em outros casos, no decorrer das obras, as publicações são alteradas com indivíduos oferecendo o material para venda e até mesmo noticiando a venda de fazendas que seriam boas produtoras de dormentes. Portanto, os periódicos tornaram-se fonte importante para analisar as variadas relações e transformações que as ferrovias causaram aonde chegaram. Percebe-se em seguida uma publicação da Companhia Paulista sobre a necessidade de dormentes para a construção da linha Jundiaí – Campinas:

A diretoria da Companhia Paulista necessita contratar o fornecimento de 47,000 dormentes de madeira de lei, cujas dimensões no mínimo devem ser as seguintes:

Comprimento 2", 60 (11 palmos e 6 ½ polegadas)

Largura 0", 22 (um palmo)

Espessura 0", 15 (5 polegadas e meia)

E 8,000 dormentes das mesmas madeiras com as dimensões seguintes:

Comprimento o mesmo supra indicado.

Espessura o mesmo supra indicado.

Largura 0", 30 (um palmo e 3 polegadas).

Este fornecimento deve ficar satisfeito até o último de Dezembro do corrente ano e depositados os dormentes nas localidades que posteriormente serão indicadas de acordo com os proponentes.

A diretoria aceita propostas no escritório em todos os dias úteis, até o dia 15 de Março próximo futuro, devendo os proponentes indicar os preços de cada dormente e a qualidade da madeira. 10-3

Escritório da Companhia Paulista em S. Paulo 15 de Fevereiro de 1870.

Francisco Martins de Almeida,

Servindo de secretário. (GAZETA DE CAMPINAS (SP), 1870, p. 4) 10 de março

A diretoria desta companhia precisa contratar já o fornecimento de 63.000 dormentes e 700 postes telegráficos para o prolongamento da linha de Campinas – Rio Claro.

Convido, portanto, concorrentes a esse fornecimento, os quais deverão dirigir suas propostas em cartas fechadas a este escritório, em todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 3 da tarde até a data de 12 de janeiro para futuro.

Neste escritório serão fornecidos todos os esclarecimentos, como dimensões e forma dos dormentes e postes, qualidade de madeiras, lugares de entrega, fiança ou depósito de garantia, pagamentos, etc.

Escritório da Companhia Paulista em São Paulo, 12 de dezembro de 1873. F. M de Almeida. Servindo de Secretário. (GAZETA DE CAMPINAS, 21 de dez. de 1873, p, 3)

No caso dos dormentes, como tratava-se de materiais até então pouco produzidos no Brasil, ou até não confeccionados antes, era preciso, de alguma forma, o incentivo por parte das companhias à produção. Desse modo, no caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, este foi um material que desde o início foram utilizadas produções nacionais. Entretanto, era preciso que existissem fornecedores interessados e que compreendessem a dinâmica da produção para atender a ferrovia em questão. Por conseguinte, é possível perceber que este mercado de produção e vendas de dormentes foi se desenvolvendo junto às construções ferroviárias.

Durante as primeiras décadas de operação, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, não chegou a possuir oficinas ou fazendas de fabricação de dormentes e sim comercializou com vendedores locais, por esse motivo é possível perceber algumas articulações de interessados neste comércio para suprir as demandas da empresa e outras que necessitasse, gerando um mercado de dormentes. Dessa maneira, é notável em periódicos anúncios para interessados neste tipo de negócio:

Jundiaí a Campinas

Existe contígua à estação do Rio Grande, na estrada de ferro Santos a Jundiaí, uma fazenda cuja extensão é superior a uma légua quadrada de superfície, contendo grande porção de matas virgens e muitas madeiras de lei; por isso declara-se aos srs. Interessados na construção de dormentes, que o proprietário da referida fazenda se dispõe a vender, não só as madeiras que precisarem, como também a entrar em negócio com a mesma fazenda. Para tratar dirijam-se à rua da Constituição, n. 31. (DIÁRIO DE SÃO PAULO, 4 de mar. De 1870, p. 4)

Dormentes para estradas de ferro

O abaixo assinado tem para vender, em sua fazenda, uma grande porção de dormentes, próprios para estrada de ferro, de madeira de peroba de boa qualidade, sendo todos serrados a serra. Dá-os em conta e manda-os levar ao lugar onde forem precisos. José Quirino dos Santos Simões. (GAZETA DE CAMPINAS, 20 de ago. de 1871, p. 3).

Além do mercado de compra e venda de dormentes era preciso, portanto, de trabalhadores que transformassem a madeira no produto. Nesse sentido, para a linha Jundiaí – Campinas, a Companhia Paulista negociou com Eleutério Prado e Rodrigo Monteiro todo esse material que seria utilizado na linha. Aos fornecedores, por sua vez, era preciso contratar operários para os trabalhos necessários. Desse modo, madeireiros e serralheiros eram os perfis mais

procurados pelos empreendedores. Portanto, o mercado empregatício proporcionado pela chegada de uma ferrovia ia além de trabalhadores atuantes diretamente na estrada de ferro, pois era necessário que outras funções relacionadas à ferrovia fossem realizadas no seu entorno. Os jornais, como importante meio de comunicação para o período tornam-se mais uma vez o meio para interlocução entre interessados:

Dormentes

Eleutério Prado e Rodrigo Monteiro precisam contratar madeireiros para lavar, serrar e conduzir dormentes para a estrada de ferro de Jundiaí a Campinas. A tratar na fazenda da Cachoeira com os anunciantes, ou nesta cidade com o capitão José da Silva Prato, à rua Direita n. 31. (DIÁRIO DE SÃO PAULO, 4 ag. 1870, p. 3)

Desse modo, podemos perceber que, de fato, a chegada da ferrovia gerou mudanças na sociedade brasileira e no mercado local, pois era preciso que tipos específicos de trabalhos fossem criados a fim de suprir a demanda de um meio de transporte até pouco tempo inédito no país. À vista disso, a dinâmica da Companhia Paulista e fornecedores de dormentes perdurou durante as primeiras décadas de execução da empresa. Dessa maneira, pode-se acompanhar as relações entre a Companhia Paulista e fornecedores em vários momentos, como por exemplo, o prolongamento dos trilhos de Campinas até a cidade de Rio Claro.

Neste sentido, para a empreitada em questão, o fornecimento de dormentes e postes ficou a cargo de Antônio José de Freitas & Cia. No contrato, deveriam ser fornecidos 43 mil dormentes e 550 postes para telégrafo. Além disso, outro contratado nesta mesma ocasião foi Corrêa Franco & Godoy Loco para a confecção de dormentes e postes. A esses dois últimos cabia a missão de fornecer 20 mil dormentes e 250 postes para telégrafo. Aos materiais e equipamentos que ainda eram inviáveis de serem construídos no Brasil, coube ao engenheiro Walter Hammond a contratação de trilhos, locomotivas, breaks, carros e vagões e os desenhos da ponte do rio Piracicaba, através de uma viagem do encarregado à Europa.

A relação entre a Companhia Paulista e os fornecedores supracitados, entretanto, não foi de todo harmoniosa. Isso se deu por conta de atrasos na entrega do material contratado pela empresa que comprometeu o andamento das seções. Enquanto os fornecedores justificavam a demora da entrega devido

a uma epidemia de maleitas que acometeram seus operários, a Companhia Paulista compreendia que na verdade, havia pouco empenho e morosidade para que o material fosse entregue no prazo. Dessa maneira, para solucionar em partes a questão, a Companhia Paulista acabou por negociar a compra de dormentes com fornecedores de pequenos lotes e, assim, os dormentes passaram a comprados referentes a quilômetros específicos na seguinte ordem:

Tabela 1 – Lista de fornecedores de dormentes à Companhia Paulista para a extensão da linha até Rio Claro.

| Fornecedores | Seção | Nº de dormentes | Valor | Quilometragens da via férrea |
|--|--------------|------------------------|--------------|-------------------------------------|
| Joaquim Affonso Ferraz e Luiz Antônio Ferras | 2ª seção | 5.000 | 2\$500 | 19 a 22 |
| Manoel Marcolino da Silva Salinas | 2ª seção | 6.000 | 2\$500 | 16 a 20 |
| Francisco de Paula Affonso | 2ª seção | 5.000 | 2\$500 | 23 a 27 |
| Joaquim Bicudo de Almeida ¹⁷ | 2ª seção | 20.000 | 2\$500 | |
| Ignácio Caetano Leme | 2ª seção | 2.000 | | 28-29 |
| Francisco Borges de Almeida Faria | 2ª seção | 2.000 | | 27-28 |
| Joaquim Affonso Ferraz | 1ª seção | 2.000 | 2\$100 | 13 a 14 |
| Domingos José Pereira | | 3.000 | 2\$500 | Estação Capivari |
| Joaquim Benedicto de Queirós Telles Júnior | 1ª seção | 600 | 2\$500 | |
| J. W. Duun | | 6.000 | 2\$600 | Estações de Jundiaí |

Fonte: Dados retirados pela autora (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874a, p. 54)

¹⁷ Nesse caso o contrato foi realizado de forma verbal com o Diretor Barão de Três Rios.

Os dados fornecidos pela tabela acima demonstram que a Companhia Paulista, possivelmente, seguia um padrão de valores pagos aos dormentes, podendo sofrer pequenas alterações de um fornecedor ao outro. Em relação a estratégia da compra fracionada, é possível que tenha minimizado querelas que surgiam entre a empresa e seus fornecedores, isto porque em relação a listagem acima, ao que parece Francisco de Paula Affonso teria abandonado a empresa após a entrega do primeiro lote de dormentes. Além disso, a entrega da 1ª seção que estava sob responsabilidade de Joaquim Affonso Ferraz também teve como desfecho o não cumprimento do acordo. Ou seja, de uma lista de fornecedores e algumas desistências, os prejuízos acabavam por ser menores do que se a opção se mantivesse em contrato com poucos fornecedores.

Cumprе mencionar, no entanto, que este demonstrativo se refere ao ano de 1874, porém ele torna-se relevante uma vez que nos apresenta a organização e dinâmica da Companhia Paulista no que tange ao fornecimento desses materiais que seriam necessários durante todo período de existência da empresa. Neste ponto ainda ressaltamos que a empresa utilizou da estratégia de armazenamento de dormentes a fim de evitar infortúnios em casos de pequenos reparos na linha. Em suma, era preciso que a Companhia Paulista tivesse alternativas e acordos variados com diferentes fornecedores caso enfrentasse problemas como atrasos, desistências ou pouco material para uso no momento.

1.2 O trabalhador ferroviário (sem vinculação à Companhia Paulista de Estradas de Ferro)

O ano de 1835 marca o início do período ferroviário no Brasil. Em 31 de outubro deste mesmo ano foi promulgada por Diogo Feijó uma autorização para a construção da ferrovia que ligaria a capital do Brasil às províncias de Minas Gerais e São Paulo (AZEVEDO, 1968). Entretanto, é de fato no ano de 1852 que se inicia a era ferroviária brasileira.¹⁸ É neste momento que o país decreta a lei de construção de ferrovias que orientará os empreendimentos em território

¹⁸ A lei de 1835 concedia, gratuitamente, todos os terrenos necessários para as estradas de ferro e dependências, no caso de pertencerem ao governo; e o direito de desapropriação por utilidade pública no caso de pertencerem a particulares. Enquanto a legislação de 1852 concedia privilégio de 90 anos, com zona privilegiada de 30km em cada lado do eixo da linha. A cessão gratuita dos terrenos foi reproduzida com pequenas ampliações, garantia de juros de 5% e proibição do uso de escravos (BAPTISTA, 1942, p. 439–451).

brasileiro.¹⁹ Além da questão analisada por inúmeras bibliografias sobre o benefício da ferrovia no transporte brasileiro, em especial o de café, e a expansão de cidades, este empreendimento também foi responsável por importantes alterações na dinâmica de trabalho na segunda metade do século XIX. Segundo Costa (1976, p. 161), “a ferrovia, locus de concentração do trabalho assalariado em São Paulo, liga-se à formação do proletariado paulista não apenas como mercado de trabalho livre, mas também como introdutores de uma dinâmica de trabalho regular”.

Cumprir lembrar ainda, que em fins do século XIX, o Brasil era o único país da América Latina que tinha a monarquia como regime político. Além da pouca participação popular na política (eleições), predominava no poder uma elite rural, principalmente relacionada ao cultivo de café, que tinha a escravidão como base de produção de trabalho.²⁰ Alguns estudos apontam as ferrovias como a possibilidade de aproximação das populações isoladas, o que favoreceu a ampliação do mercado interno, além de facilitar o escoamento da produção cafeeira das fazendas até os portos (HARDMAN; LEONARDI, 1982), outros abordam a chegada de algumas ferrovias como responsáveis pela fundação de cidades por onde passaram os trilhos. Em alguns casos ainda, as ferrovias só chegaram após o estabelecimento do café em certas regiões (HOLLOWAY, 1984; LAMOUNIER, 2012a; MONBEIG, 1984; VUGMAN, 1976).

Lamounier, utilizando-se da análise das áreas de ferrovia na região de São Paulo, observa que:

[...] a construção de estradas de ferro nas zonas Central, Mogiana, Paulista só ocorreu depois de o café estar bem estabelecido nessas áreas. (...) Enquanto em algumas regiões, como a de Campinas, Ribeirão Preto e São Carlos, o café precedeu os trilhos, na região que abrange Jaú e São José do Rio Preto (...) as duas atividades foram simultâneas. Para a região Nordeste, cujo povoamento e desenvolvimento decorreram no início do século XX (...) “os trilhos claramente precederam o café” (LAMOUNIER, 2012a, p. 38–39)

¹⁹ Decreto nº 641, 26 de junho de 1852. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm Acessado em: 20/07/2021

²⁰ “O café reforçou essas características latifundiárias de nossa agricultura, por ser também um produto destinado ao mercado externo, cuja produção exigia grandes capitais e imensas extensões cultivadas” (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 42).

De todo modo, o crescimento industrial esteve associado, muitas vezes, à monocultura de café, e por conta disso, as relações de trabalho não se apartavam da dinâmica que orientou o Brasil por mais de trezentos anos. Ainda assim, é importante considerar, como bem lembra Paula (2002), que as ferrovias favoreceram, indiretamente, uma rede de comunicações, de comércio, serviços e indústrias. A autora ainda enfatiza que muitas regiões que no passado dedicaram-se ao café, passaram a comportar indústrias de cimento, derivados de petróleo, policultura e mineração (PAULA, 2002, p. 45). Neste raciocínio, Araújo tem a seguinte observação, “[...] mesmo reconhecendo ‘a distância’ do Brasil em relação às ‘nações cultivadas’, esta articulação no conceito de industrial como discurso liberal-escravagista permitia transpor o atraso da economia agrária numa marcha na direção do progresso” (ARAÚJO, 1998)²¹.

Segundo Hardman e Leonardi (1982, p. 47), “à medida que foi se tornando mais complexa a organização social brasileira, a partir de 1889, em consequência da expansão cafeeira e do início de um primeiro e ainda tímido ‘surto de industrialização’, mais foi se acentuando o nível da divisão social do trabalho”. Luz (1975, p. 61) observa que a lavoura nunca foi contrária ao desenvolvimento industrial do país, todavia, era favorável a um processo lento a fim de não agravar os problemas de mão de obra e capitais das atividades agrícolas.

Visto que o período da escravidão marcava as relações de trabalho no Brasil, a problemática em torno de quem seriam os trabalhadores de construção de ferrovias no país foi levada e discutida de tal modo que, refletiu em decreto. Em 1852, o governo brasileiro tornava pública as orientações a respeito dos trabalhadores que iriam compor os canteiros de obras:

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e custeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais (BRASIL, 1852).

²¹ Texto lido na versão online, sem paginação.

A legislação era clara, as companhias deveriam empregar trabalhadores livres, fossem eles nacionais ou estrangeiros, entretanto, não deveria possuir escravos.²² Muito já foi discutido sobre esta questão, inúmeros autores perceberam o não cumprimento desta lei por parte das empresas ferroviárias, e abordaram a questão do trabalho escravo nas construções das linhas férreas (ANDRADE, 2016; LAMOUNIER, 2012a; LANNA, 2002; LICO, 2018; SOUZA, 2015). Apesar do uso de escravos nos canteiros de obras, o número de trabalhadores livres empregados em construções de ferrovias foi percentualmente maior e, portanto, as relações de trabalho, para esse caso, foram orientadas através da condição da liberdade.

Ao período abolicionista soma-se a intensa imigração europeia para o Brasil, com o discurso de suprimento da mão de obra para as lavouras e o desenvolvimento urbano, as regiões Sul e Sudeste do país foram as que mais concentraram os imigrantes vindos da Europa²³. Entre final do século XIX e início do XX, foram pouco mais de um milhão de novos trabalhadores imigrantes que chegaram ao Brasil, sobretudo italianos, portugueses e espanhóis (LANNA, 2016, p. 514). Cumpre lembrar que além da imigração, o Brasil neste período viveu um movimento migracionista. Para Lewkowicz et. al (2008, p. 56), a partir de meados do século XIX acentuaram-se as migrações inter-regionais de escravos e libertos, tal fenômeno deu-se como uma das alternativas para suprir a mão de obra antes oriunda da África. Para esses autores, a disseminação nacional de novos setores como a indústria e serviços, e a expulsão de trabalhadores do campo no início do século XX foram fatores que levaram ao deslocamento de famílias inteiras (LEWKOWICZ et. al., 2008, p. 47). Entretanto, embora houvesse trabalhadores nacionais, de início, os imigrantes predominaram nos ramos industriais (preponderavam os italianos, seguidos de portugueses e espanhóis).

Segundo Warren Dean, a experiência de trabalhadores livres na região de São Paulo – em especial o autor ressalta as áreas de Campinas para a Noroeste, Rio Claro e Ribeirão Preto, teria enorme influência sobre a opinião

²² Uma das explicações aceitas pela bibliografia em relação a decisão de não empregar escravizados nas construções de ferrovia era de não os desviar na agricultura. É válido mencionar que desde a lei de 1835 este ponto fora evidenciado (SEGNINI, 1982, p. 22).

²³ “A imigração estrangeira entre o fim do século XIX e as primeiras décadas do século XX representou um movimento populacional tão gigantesco como o de escravos africanos pelo Atlântico dos três séculos anteriores, destacando-se o fato de envolver população livre, oriunda basicamente da Europa e Ásia” (LEWKOWICZ, 2008, p. 56).

nacional, pois “[...] seus fazendeiros, evidentemente, seriam os alicerces das finanças do governo e constituiriam os principais beneficiários do sistema social tradicional que sustentava o império” (DEAN, 1977a, p. 13). Ou seja, o êxito ou não do uso de trabalhadores livres, ou a manutenção da escravidão na região faria com que as demais áreas brasileiras seguissem os padrões de mão de obra.

Sobre este último ponto chega-se a uma problematização importante. Uma vez que o século XIX se pautou por relações de trabalho baseadas na dinâmica escravocrata, como seriam as relações entre empregadores e empregados em empreitadas de construções ferroviárias que demandavam um alto número de trabalhadores para a construção? Quais seriam os respingos de uma sociedade escravagista em relações de trabalho que deveriam lidar com operários que, por lei, eram livres? Sobre tais questões, a bibliografia sobre o assunto aborda tensões derivadas de comportamentos de uma sociedade escravocrata sobre trabalhadores que não estavam nesta condição.

É então que se percebe a linha tênue existente entre escravidão e liberdade na segunda metade do século XIX. Além disso, alguns autores observam que o processo de finalização da escravidão brasileira não foi linear, ou seja, não se deu, de fato, com a promulgação da Lei Áurea em 1888, mas estendeu-se profundamente pelo século XX (LIMA, 2005; COOPER e SCOTT, 2005; GONÇALVES, 2017). É importante ressaltar que “os arranjos econômicos e sociais que se seguiram ao escravismo ficaram muito longe dos ideais de solo livre, trabalho livre, e homens livres” (GONÇALVES, 2017, p. 313).

Nesta questão, Dale Tomich (2012) traz como grande contribuição o pensamento conhecido como *Segunda Escravidão*, uma vez que se inseriu num momento de radical transformação da economia, marcada pela industrialização europeia e norte americana. Desse modo, alterou-se a demanda tanto quantitativa quanto qualitativa do mercado internacional. Portanto, o autor compreende que neste novo cenário, alterou-se as condições do trabalho escravo em nível mundial. Como observa Gonçalves,

A extinção da escravidão dentro do Império Britânico encorajou a expansão e a intensificação do escravismo fora dele. A alta demanda por açúcar, algodão e café durante o século XIX revitalizou a escravidão em Cuba, Estados Unidos e Brasil, refletindo-se, inclusive, na escala e na natureza da própria produção escrava, apoiada na

revolução tecnológica os transportes e comunicações (estradas de ferro, navios a vapor e telégrafo (GONÇALVES, 2017, p. 317).

Ainda na discussão sobre as condições de liberdade, é interessante mencionar a contribuição de Marcel van der Linder (2013, p. 40-41). O autor aponta para a questão de o trabalho livre ser, na realidade, menos livre do que se supõe, podendo aproximar-se da servidão e do trabalho cativo. Além disso, o autor elabora a definição de “trabalhadores subalternos” onde abarca trabalhadores livres assalariados, trabalhadores autônomos, arrendatários, trabalho sob contrato e escravo nesta condição, o que torna comum determinadas condições é a mercantilização do trabalho. Ou seja, quando a força de trabalho é vendida ou alugada a outra pessoa em condições de compulsão econômica ou não pertencerá à classe os trabalhadores subalternos. Dessa maneira, Linder observa que a ideia de trabalho livre pode ser justificada numa data muito posterior àquela convencionalmente concebida.

Gonçalves observa ainda que os contratos de trabalho estabelecidos no período escravocrata da segunda metade do século XIX não implica na linearidade da escravidão ao trabalho livre, pois,

A existência de muitas variantes nos sistemas de trabalho sob contrato em diferentes tempos e locais podem significar dificuldades na distinção entre o trabalho sob contrato e outras formas de trabalho não livre, mas é inegável que a coerção consistiu no único fator em comum de todas as formas de trabalho sob contrato.

Nas sociedades escravistas atlânticas, as ambiguidades com relação ao contrato de trabalho e as formas de coerção exemplificam as dificuldades para se estabelecer delimitações entre trabalho livre e não livre, tanto antes como após a abolição (GONÇALVES, 2021-2022, p. 25).

Dessa maneira, o significado de liberdade é contestado ao pensar a dinâmica novecentista. Enquanto para alguns liberais do século XIX a ideia de liberdade estava no direito ao trabalho, a propriedade de si mesmo e de celebrar contratos, enquanto a escravidão e outros trabalhos forçados tinha o conceito de liberdade em significativa ausência de trabalho e fim de contratos onerosos (GONÇALVES, 2021-2022, p. 37).

Cumprir lembrar que para o contexto brasileiro, o trabalho como fonte de valor não fazia parte da mentalidade aristocrática econômica e política da época, o trabalho ocupava uma natureza secundária na economia do latifúndio, pois ao invés da relação entre empregado e empregador ser pautada por um valor de

força de trabalho, ela dava-se pela compra do próprio trabalhador. Pensando neste ponto, levantamos a problemática que será discutida ao longo deste capítulo sobre as relações de trabalho nas últimas décadas do século XIX, e o porquê, neste momento, conflitos de interesse se intensificaram neste campo.

Para compreendermos a dinâmica de trabalho neste período, é importante nos atentarmos às questões de como eram vistos os trabalhadores livres num período em que a escravidão era a base de sustentação brasileira. Cumpre lembrar que no ano de 1850 a lei Eusébio de Queirós proibiu o tráfico atlântico internacional de escravizados no Brasil e, por conta disso, o país precisou de alternativas uma vez que a escravidão, ainda que permanente no momento, sofreria uma dura mudança até seu fim oficializado em lei.

Nesse contexto em que o fim da escravidão no Brasil era certo e temporário a pauta sobre o perfil do trabalhador brasileiro que estava na condição de livre foi latente. Sobre esta questão, Lamounier observa que a partir de 1850 o trabalhador nacional passa a ser visto como uma fonte de mão de obra viável. Se antes o discurso desse tipo de trabalhador voltava-se as adjetivações de indolente e preguiçoso, por volta de 1860-1870 esses trabalhadores tornam-se alternativa viável à escravidão, uma vez que, era a solução mais barata para o problema de mão de obra no Brasil (LAMOUNIER, 2007, p. 359–360). Segundo Lamounier,

Os trabalhadores livres e pobres, brancos ou negros, desempenhavam as mais diversas atividades e ocupavam-se dos mais diversos ofícios urbanos e rurais. Eram agregados, camaradas, empreiteiros, pedreiros, carpinteiros, pequenos sitiantes, vendedores ambulantes, vendeiros, empregados das tropas e da construção de estradas de ferro, entre outros (LAMOUNIER, 2007, p. 356).

Portanto, a segunda metade do século XIX tem um aumento significativo de trabalhadores livres no mercado de trabalho brasileiro. Segundo LEWKOWICZ et al (2008, p. 41), em 1872, pardos e mulatos livres já eram largamente majoritários, alcançando 4,2 milhões de pessoas, contra 1,5 milhão de escravizados. Perfaziam 42% da população brasileira de dez milhões de habitantes. Lamounier ainda afirma que na província de São Paulo, na década

de 1880 a população escravizada não chegava a 30%²⁴. Este dado torna-se importante quando nos questionamos o porquê de a legislação de construção ferroviária especificar quem poderia ser empregado nas construções de ferrovia. Ou seja, numa sociedade agrária como a brasileira era preciso que a mão de obra destinada às lavouras estivesse, de alguma forma, assegurada.

Além disso, o discurso sobre a escassez de mão de obra foi largamente utilizado para o período. Como pode-se observar, criava-se uma problemática em torno do assunto:

A escassez dos braços, o seu alto preço, a dificuldade de obter capitais, a falta de colonos estrangeiros e outras muitas causas que concorreram simultaneamente, aconselharam como medida urgente o emprego de meios substitutivos, que de alguma sorte pudessem compensar a falta de trabalhadores, que aliás tendia a tornar-se mais sensível, porque já então a propaganda emancipadora ganhava terreno na opinião (ALMANAK CAMPINAS, 1873, p. 77).

Segundo observa Hall e Stolcke (1984, p. 108), até a década de 1880, os fazendeiros continuaram queixando-se da escassez de mão de obra. Diferente do uso de trabalhadores nacionais em construções de ferrovia, a lavoura não percebia o uso de libertos e nacionais como opção alternativa para a questão de mão de obra. Segundo os autores, ainda no início do século XX, as queixas a respeito da falta de braços foram veementes, porém, a escassez de trabalhadores não parece ter ocorrido de forma absoluta como questionavam os senhores de café. Ao encontro a esta análise, Lamounier observa que o problema da falta de braços era, de fato, político, e não demográfico (LAMOUNIER, 2007, p. 361). Era preciso que o governo mobilizasse forças de trabalho constituídas pela população nacional. O fim da escravidão, portanto, fez com que o governo brasileiro se comprometesse com medidas de intervenção direta na relação entre senhores e trabalhadores com o intuito de substituir de modo “prudente e cauteloso” o trabalho escravo pelo livre²⁵. Cumpre ressaltar que apesar de alguns autores entenderem o processo do fim da escravidão como uma transição para o trabalho livre, nossa percepção se sustenta na

²⁴ LEWKOWICZ et. al (2008) afirma ainda que em 1870, apenas 12,9% da população brasileira era escrava.

²⁵ Lamounier analisa as leis que foram criadas com a finalidade de incentivar a imigração. No caso, a Lei Sinimbu de 1879 foi considerada a primeira tentativa do governo brasileiro de organizar as relações de trabalho livre na agricultura. Segundo a autora, “quase um código rural”. Por ter sido, desde o início, considerada como um obstáculo à imigração, a lei teve duração de um ano, sendo revogada em 1880 (LAMOUNIER, 1988, p. 109–110).

concomitância entre trabalho livre e escravo no Brasil, cujas relações apresentavam-se, na grande maioria das vezes, separadas por uma linha tênue.

Para o caso das ferrovias, a bibliografia percebe que as companhias, apesar de alegar escassez de mão de obra, estavam, na maioria das vezes, bem supridas de trabalhadores, uma vez que, como argumentamos anteriormente, a mão de obra nacional foi utilizada largamente nas construções das linhas férreas. (LAMOUNIER, 2012a; LICO, 2018; SOUZA, 2015). É importante mencionar que a própria Companhia Paulista no período de construção da linha Jundiaí-Campinas apresentava contentamento com o número de trabalhadores que compunham os canteiros de obras. Mesmo alegando que o número de operários não era satisfatório, a empresa noticiava que a quantidade de trabalhadores era eficiente para o período inicial da construção.

Durante todo o processo de construção da ferrovia é perceptível o alto número de trabalhadores que serviam à companhia por meio das empreitadas. O primeiro semestre de 1870 (foi contabilizado entre março e setembro) teve uma média de 515 trabalhadores diários, número que para os restantes dos meses do mesmo ano teve um aumento para 874 trabalhadores. No ano seguinte, a média continuou em ascensão, chegando a 1077 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1870a, p. 14–15). Desse modo, a média de trabalhadores durante a construção da linha Jundiaí – Campinas manteve-se acima de mil nos períodos seguintes, podendo variar de algumas centenas para mais ou menos dependendo das estações do ano. Em períodos de muita chuva a tendência era a queda diária de operários por conta das questões naturais. Além disso, em dias santos era comum a ausência dos trabalhadores nos canteiros de construção, como alegava a Companhia Paulista, “nos quais muitos abandonaram o trabalho para entregarem-se a toda sorte de divertimento” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1871a).

O progresso das obras por conta do número de operários era visto com bons olhos pela Companhia Paulista, não apenas na construção da linha férrea, como também no trabalho do movimento de terras. Neste último ponto, a empresa atribui os avanços à condição da estação excessivamente seca que aquele ano experienciou. Contudo, quando se tratava de mão de obra especializada, como no caso de pedreiros para a execução de obras de arte, ou seja, destinados à construção de pontes e bueiros, a Companhia Paulista

relatava dificuldades de contratação de mão de obra (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1871b, p. 12).

Ademais, a questão da sazonalidade foi um fator recorrente nesta época. A disponibilidade de trabalho não qualificado aparece relacionada à sazonalidade do ciclo agrícola. Ou seja, os trabalhadores intercalavam meses de trabalho agrícola com meses de vacante. Os meses de outubro e maio eram respectivamente de plantio e colheita, já agosto e julho ocorria a preparação da terra e por último a colheita (MOURA, 1998, p. 48). Os meses em que os trabalhadores não se dedicavam às roçadas eram, desse modo, dedicados a outros trabalhos como os de construções de ferrovias. Segundo Moura (1998, p. 92), “de fato, nos dias de não trabalho na roça, esses lavradores se dirigiam, por exemplo, aos consertos das estradas, mostrando uma maneira de estar vivenciando o momento, ou seja, articulando o tempo da roça com o tempo de outras atividades”. Portanto, em alguns casos, a rotatividade de mão de obra nos canteiros de obras ferroviárias era justificada pelas buscas de melhores condições para amenizar a pobreza que acometia a camada trabalhadora da população.

Além da questão da sazonalidade, Calvo percebe ainda que era comum o abandono do emprego dos trabalhadores por outros motivos, como por exemplo, surtos epidêmicos, condições precárias de trabalho e moradia (CALVO, 2010). Assunto que será dissertado mais adiante.

Além do deslocamento interno de trabalhadores livres em busca de emprego e melhores condições de vida, a imigração foi um fenômeno que ganhou força nas últimas décadas do século XIX no Brasil. Visto a questão do fim da escravidão no país e toda a problemática exposta por fazendeiros sobre a escassez de mão de obra, a imigração, em especial de povos europeus foi percebida como uma alternativa para solucionar o discurso que envolvia a carência de mão de obra no Brasil, inclusive para as construções de ferrovia. É válido mencionar que foi somente na década de 1880 que o fluxo de imigrantes foi suficiente para formar uma força de trabalho que permitisse, principalmente aos fazendeiros, dispensarem os trabalhos de escravizados.²⁶ Entretanto é

²⁶ Segundo Dean, nas últimas décadas do século XIX o emprego de trabalhadores livres era mais rentável que o de escravizados, mesmo quando comparado aos regimes de parceria. Um escravizado chegava a custar 5 vezes mais caro que a passagem de uma família imigrante inteira (DEAN, 1977a, p. 112). Entretanto, a análise de Hall e Stolcke (1984) indica que os fazendeiros

importante ressaltar que o assunto da resolução da mão de obra alternativa à escrava já era pauta desde a década de 1840, quando Vergueiro em 1845 empreendeu a primeira tentativa de imigração europeia na província de São Paulo trazendo 64 famílias alemãs para a fazenda de Ibicaba em Limeira (DEAN, 1977, p. 1977). Dessa maneira, com a questão cada vez mais latente era necessário o incentivo à imigração com a finalidade de manter a mão de obra acessível aos interessados, e neste caso, tratava-se de fazendeiros de café e agora senhores ferroviários.

Além de Vergueiro na região de Limeira, em 1852 Joaquim Bonifácio do Amaral, campineiro, mais conhecido como visconde de Indaiatuba teve como dos trabalhos de vida a tentativa de trazer imigrantes aos quais considerava-se “trabalhadores livres, fortes, filhos de países livres e fortes” (ALMANACH²⁷ CAMPINAS, 1899, p. 67-68), ou seja, os bons olhos aos europeus. Desse modo, o visconde fundou em Sete Quedas uma colônia alemã mantendo-a até o período de sua morte, os colonos eram oriundos de áreas de guerra, e em 1873 com dificuldades de angariar imigrantes dessa região, acabou por trazer imigrantes descritos como “gente que amofinou com greves”. Percebe-se então, que as primeiras tentativas tinham em comum a busca de alemães e de evitar trabalhadores com históricos grevistas. Nesse sentido, é válido mencionar que a imigração para o Brasil, principalmente europeia, esteve atrelada à ferrovia. Isto ocorria porque eram através das linhas férreas que os imigrantes chegavam aos portos brasileiros e se deslocavam para as áreas escolhidas. Além disso, em 1884, a Assembleia Provincial aprovou o pagamento da passagem completa dos imigrantes como forma de incentivar a opção pelo Brasil. Segundo Dean, “Até 1904, o governo federal e o Estado de São Paulo tinham pagado 42 milhões de mil-réis pelos imigrantes”. (DEAN, 1977b, p. 152).

Neste contexto a Companhia Paulista, com interesses lucrativos próprios e do desenvolvimento da província – assim se posicionava a diretoria, em 18 de novembro de 1882 aderiu a resolução de conceder passagens gratuitas, com as respectivas bagagens aos colonos e imigrantes interessados em ocupar

tinham dificuldade em perceberem a rentabilidade dos trabalhadores imigrantes como menor em comparação com os escravizados.

²⁷ A palavra Almanaque sofreu alterações gramaticais ao longo dos documentos analisados. Portanto, por decidir manter as nomenclaturas originais do nome do documento ela poderá aparecer com alterações como Almanak e Almanach.

trabalhos no interior da província paulista.²⁸ No final do mesmo mês, no dia 27, o presidente da Província manifestou agradecimento aos serviços prestados pela empresa (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1883, p. XI). Cumpre lembrar que a hospedaria de imigrantes foi instalada, inclusive, próxima à estação da Companhia Paulista e perto das oficinas da Companhia Mogiana (ALMANACH CAMPINAS, 1899, p. 59).

Desse modo, durante os anos de transportes de imigrantes para o interior da província, a Companhia Paulista notificava o número de imigrantes transportados e as estações por qual passaram, como podemos perceber na tabela abaixo:

Tabela 2.

| Imigrantes no segundo semestre de 1884 | |
|---|-------------------|
| Estações | Quantidade |
| Rocinha | 6 |
| Campinas | 504 |
| Rebouças | 2 |
| Santa Bárbara | 5 |
| Limeira | 7 |
| Cordeiro | 3 |
| Rio Claro | 185 |
| Araras | 3 |
| Goabiroba | 56 |
| Leme | 14 |
| Pirassununga | 13 |
| Porto Ferreira | 33 |
| Descalvado | 29 |
| Total de passageiros | 860 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884, p. 14).

²⁸ Neste ponto é importante mencionar que a lei de 1835, no artigo 3º mencionava “A companhia se obriga a conduzir às suas custas, nos primeiros dez anos, depois da concessão do privilégio, ao menos três mil, colonos, trabalhadores morigerados” (SEGNINI, 1982, p. 22). Portanto, percebe-se que o discurso sobre o transporte dos imigrantes era antigo e uma questão relevante no incentivo a imigração para o Brasil.

Tabela 3: Passagens concedidas a imigrantes pela Companhia Paulista.

| Anos | Número de Imigrantes transportados | Receita que deixou de ser cobrada |
|---|---|--|
| 1883 | 2.836 | 9:822\$390 |
| 1884 | 2.699 | 8:987\$500 |
| 1885 | 4.633 | 13:960\$520 |
| 1886 | 2.177 | 8:174\$440 |
| 1887 | 16.231 | 46:430\$720 |
| 1888 | 64.836 | 185:170\$270 |
| 1889 | 18.981 | 59:976\$840 |
| 1890 | 18.767 | 61:705\$790 |
| 1891 | 59.747 | 171:811\$700 |
| 1892 | 23.671 | 94:220\$230 |
| 1892 | 23.671 | 94:220\$230 |
| 1893 | 21.404 | 105:782\$420 |
| 1894 | 17.019 | 76:339\$080 |
| 1895 | 71.095 | 369:156\$900 |
| 1896 | 33.286 | 167:937\$060 |
| 1897 | 43.082 | 234:239\$500 |
| 1898 | 20.439 | 103:792\$300 |
| 1899 | 12.087 | 72:427\$500 |
| 1900 | 9.812 | 49:554\$700 |
| 1901 | 32.617 | 183:258\$700 |
| 1902 | 17.232 | 99:378\$900 |
| 1903 | 4.291 | 21:130\$580 |
| 1904 | 10.061 | 53:503\$020 |
| Total | 507.003 | 2.196:561\$060 |
| Compreende também os meses de novembro e dezembro de 1882. | | |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1902)

Ao adquirir as linhas da Rio Claro Railway Company em 1892, a Companhia Paulista passou a realizar o transporte gratuito por aquele trecho também, que segundo a empresa, era até então pago pelo governo. A partir do

ano de início do transporte gratuito de imigrantes que chegavam ao litoral e partiam em direção a província, nota-se que a tendência se manteve para o aumento de europeus no Brasil. Além disso, observa-se que a própria Companhia Paulista, interessada pela mão de obra estrangeira, realizou investimentos para tornar real a imigração para o Brasil. O período de maior chegada de europeus foi concomitante, inclusive, com a Lei Áurea em 1888.

Dessa maneira, a Companhia Paulista sempre enfatizava a iniciativa no transporte de imigrantes e as despesas gastas com tal ação:

Foi a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais que iniciou, em 1882, o transporte gratuito para o interior, dos imigrantes e suas bagagens. Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Cy. Começou imediatamente nessas linhas, a fazer grátis aquele transporte que até então era pago pelo governo. Inaugurado o transporte gratuito de imigrantes, em novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de dezembro de 1903, transportado em suas linhas férreas e fluviais 496.924 imigrantes que se tivessem pago as respectivas passagens de 2ª classe produziram a receita total de 2.143:258\$040. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Numa visão mais geral em relação ao transporte de imigrantes concedido pela Companhia Paulista, o cinquentenário da empresa ressaltou este ponto, expondo, além disso, a quantidade de pessoas transportadas até aquele dado momento. Dessa, maneira, é possível observar:

A Companhia Paulista cabe a iniciativa de transportar nas linhas férreas do Estado gratuitamente, os imigrantes e suas bagagens. Nos trinta e cinco anos decorridos desde 1882 até 1917, tinha a Companhia Paulista dado passagem seus trens a 700.765 imigrantes, cujo transporte teria custado 3.445:332\$170 réis (PÉREZ, 1918, p. 13).

Cumprе mencionar que esta iniciativa da Companhia Paulista surtiu reflexos a outras empresas ferroviárias, que passaram a conceder passagens gratuitas aos imigrantes europeus, com exceção da Companhia São Paulo e Rio de Janeiro.²⁹ Além do transporte ferroviário, a Companhia Paulista concedeu o de navegação aos estrangeiros recém-chegados. Dessa forma, os imigrantes poderiam ser transportados para municípios como Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos do Pinhal, São Simão, Ribeirão Preto, Araraquara e Jaboticabal,

²⁹ Trata-se em questão da Companhia do Norte.

tendo acesso às propriedades ribeirinhas, áreas, naquele momento, de grande desenvolvimento agrícola (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1887, p. 15) set.

Ademais, com a finalidade de incentivar e impulsionar a imigração para o Brasil, em 1871, ano concomitante à Lei do Ventre Livre, foi fundada em São Paulo a Associação Auxiliadora da Colonização e Imigração, com previsão para durar cinco anos. Além disso, a iniciativa contava ainda com importantes fazendeiros como Francisco Antônio de Souza Queiroz (presidente) e Antônio Silva Prado (vice-presidente) (GONÇALVES, 2017, p 338-339). Além disso, é válido mencionar que estes mesmos responsáveis pela associação também estavam diretamente ligados à direção da Companhia Paulista e, portanto, atrelava-se os interesses da ferrovia à chegada de trabalhadores para as mais variadas funções, em especial à lavoura.

Em 1886 foi criada a Sociedade Promotora de Imigração, que estava intimamente ligada aos interesses dos fazendeiros e das agências de imigração. Ademais, a Companhia Paulista, para além das passagens, atuou diretamente na formação da Sociedade Promotora de Imigração, isto porque na mesma dinâmica da Associação anteriormente citada, entre seus fundadores destacavam-se Martilho da Silva Prado Júnior, Rafael Aguiar Paes de Barro e Nicolau de Souza Queiros (GONÇALVES, 2017, p. 341). A agência funcionou até 1895 e introduziu mais de 220 mil europeus no país, a maioria italianos. Há íntima relação entre o governo de São Paulo e os interesses dos grandes fazendeiros, “que as estradas de ferro, os lucros das ferrovias a influência dos acionistas eram utilizados para atrair, direcionar e estabelecer imigrantes no interior da província” (LAMOUNIER, 2012b, p. 23).

Segundo Gonçalves (2017, p. 348),

como resultado, o total de imigrantes que chegaram a São Paulo entre 1900 – 1915 ultrapassou os 746 mil. Neste período, também ocorreu a maior diversificação das nacionalidades, quando os italianos, até então maioria absoluta, começaram a ser suplantados por espanhóis e portugueses.

Visto a importância da ferrovia ao incentivo à imigração para que o país obtivesse a mão de obra livre esperada, é de relevância, neste momento, pensar em como esses imigrantes atuaram no Brasil, em especial, nos trabalhos ferroviários. Sobre esse assunto, é importante compreender a análise de Ana

Lanna (2002; 2016). A autora se atenta para a questão discutida pela historiografia de que os estrangeiros ocuparam cargos no Brasil que exigiam especialização, enquanto os trabalhadores nacionais eram direcionados a funções sem especialização.³⁰ Lanna observa, entretanto, que a grande massa de trabalhadores de construção de ferrovia, por exemplo, que não exigiam especialização, eram compostas tanto por trabalhadores imigrantes quanto por nacionais. De fato, as multidões dos canteiros de obras tinham em sua composição inúmeros trabalhadores de origem europeia. Segundo Lana, “[...] sabe-se que a imensa maioria dos imigrantes que vieram para o Brasil eram mão de obra expropriada nos seus locais de origem e sem grandes qualificações e/ou tradições artesanais prévias” (LANNA, 2016, p. 515). Ao encontro a argumentação de Lanna, Benévolo (1953, p. 314) afirma que os estrangeiros que ocupavam trabalhos de construção eram, em forte proporção, aventureiros, náufragos, “homens que não tinham nada a perder, elemento humano de psicologia contrária a profissão ferroviária, sujeita a regras que exigissem caracteres equilibrados e constantes”.

Lamounier reitera a observação de Lanna ao argumentar que nas construções de ferrovia atuavam, principalmente, brasileiros pobres e livres (LAMOUNIER, 2012a, p. 267). Portanto, ao pensarmos a massa de operários dos canteiros de obras, é importante compreender a miríade de trabalhadores, composta por imigrantes, nacionais e trabalhadores escravizados na condição de alugados para os trabalhos de empreitada. Desse modo, a formação do mercado de trabalho numa das primeiras manifestações industriais no Brasil, a ferrovia, contou com o uso de mão de obra, em sua maioria livre, porém, ainda assim a escravidão fez parte desse cotidiano. Não apenas os estrangeiros foram essenciais na formação do mercado livre, mas também os nacionais.

Em concomitância com os argumentos acima, a própria Companhia Paulista observava que imigrantes que chegavam ao Brasil sem destino ocupavam trabalhos em obras ferroviárias o que, por sinal, era percebido pela empresa como algo positivo uma vez que adiantava algumas tarefas importantes para o funcionamento da linha férrea. Foi o caso, por exemplo, de imigrantes que chegaram ao Brasil no primeiro semestre de 1875 e ocuparam funções na construção de valos do trecho Campinas – Rio Claro. Em relatório a Companhia

³⁰ Para esta discussão ver: (COSTA, 1976; SEGNINI, 1982).

Paulista descrevia que “tendo chegado grande número de imigrantes sem destino, muitos tomaram a si a abertura de valos, de sorte que este serviço dantes pouco procurado ficou muito adiantado na primeira seção e em bom andamento das seguintes” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875a, p. 60).

Neste ponto, cumpre mencionar que essa leva de imigrantes que chegaram no ano de 1875 foi alvo de observações escritas na *Gazeta de Campinas*. Dessa maneira, o periódico descrevia:

Estes pobres expatriados têm chegado a vagar dias pelas ruas a implorarem a proteção particular para viverem. Ainda anteontem o sr. José de Souza Teixeira forneceu comida de seu hotel a uma boa porção deles; assim o sr. Prospero Bellmfanti, os srs Bierrimbach e outros (GAZETA DE CAMPINAS, 18 de abr. 1875, p. 2).

O periódico criticava ainda a falta de importância dos interesses gerais e o abandono do governo desses imigrantes em terra desconhecida. Esses homens chegavam de trem e acabavam por não ter onde ficar, apeavam-se nos vagões. Essas condições reforçam, portanto, que muitos dos imigrantes pobres e sem especialização, apesar de terem atenção de homens distintos pela falta de cuidado que recebiam do governo, não se tratavam, contudo, de homens que, naquele momento, teriam condições de trabalho tão diferentes dos nacionais.

Para o caso das companhias férreas, uma das estratégias para angariar trabalhadores com destino às obras de construção foi através dos anúncios de bons salários. O relatório de 1888 escrito por J. J. Aubertin, superintendente à época da estrada Santos – Jundiaí expõe a questão do trabalho e pagamentos de salários em construções ferroviárias:

Agora, na nossa estrada de ferro não podemos realmente dizer que jamais sentimos falta de braços: contudo quando a princípio começamos havia certamente uma indisposição faltando geralmente, para o trabalho. Mas, pouco a pouco, quando um ou outro descobriu que uma semana de trabalho realmente significava o pagamento de uma semana e que o trabalho ali estava e os patrões também, permanentemente, para pagar o dinheiro pelo trabalho, o trabalhador começou a compreender melhor a sua verdadeira posição. Um contou ao outro como era o negócio, como a remuneração pelo seu trabalho brilhou na sua mão no dia do pagamento e como ele realmente ganhou o seu pão e independência: e falta de inclinação cedeu lugar à disposição e todos quiseram vir a aprender a trabalhar e ganhar dinheiro como seus amigos estavam fazendo.” (BURTON, op. cit., p. 425 1º volume. Apud. BENÉVOLO, 1953, p. 310).

Percebe-se, portanto, que o uso de oferta de bons pagamentos foi uma estratégia das ferrovias para angariar trabalhadores. Além disso, Benévolo (1958, p. 309) observa que “até então os homens livres sem profissão especializada viviam de expedientes, de lavouras inconstantes, de pequenos engajamentos, com salários arbitrários e incertos”. Quanto mais ao interior da província, mais a nebulosidade em relação aos pagamentos e, vide o poder dos donos de áreas rurais locais seria perigoso para qualquer homem livre alguma ação séria contra as condições que enfrentavam. Portanto, a ferrovia surge como uma alternativa àqueles que buscavam um trabalho com melhor garantia quanto aos pagamentos. Dessa maneira, a Companhia Mogiana, necessitando de tipos específicos de trabalhadores chegou até mesmo a colocar o valor da diária de pagamentos para incentivar trabalhadores a buscar aquelas ocupações:

Trabalhadores: Ganham 2\$500 na ponte do Jaguari da estrada Mogiana.
 Serventes: 2\$500 por dia na ponte do Jaguari da estrada Mogiana.
 Cavouqueiros 3\$000 por dia, na ponte do Jaguari, da estrada Mogiana, paga-se 4\$ a 5\$ por dia.
 Pedreiros e Canteiros: Na ponte do Jaguari, da estrada Mogiana, (GAZETA DE CAMPINAS, 30 de out. 1873, P. 4)³¹

Neste ínterim de contratação apenas de homens livres para os trabalhos de construção da estrada de ferro soma-se a responsabilidade em cumprir a lei aos empreiteiros responsáveis pelas obras e não necessariamente a Companhia, que, por vezes isentava-se desta responsabilidade alegando que distinguir trabalhadores livres de não livres era uma tarefa quase que impossível (SOUZA, 2015, p. 57–58). Lamounier observa ainda que a regra sobre a proibição de trabalho escravo nas ferrovias aplicava-se apenas à companhia e empreiteiros principais, e não aos empreiteiros menores e subempreiteiros prestadores de serviço (LAMOUNIER, 2012a, p. 161). Entretanto, observamos desde minha dissertação de mestrado que as empresas férreas, no nosso caso, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro esteve de alguma forma ciente do uso de escravizados nos canteiros de obras.

Podemos perceber a aquiescência Companhia Paulista em alguns momentos nas obras iniciais da linha férrea Jundiaí – Campinas. Num primeiro

³¹ Este tipo de anúncio, assim como outros de empregabilidade, também se repetiu em outras edições.

momento nos voltamos para a questão de como eram realizadas as contratações dos trabalhadores. Abordado por Denise Moura (1998) e outros autores (ANDRADE, 2016; EL-KAREH, 1982; SOUZA, 2015), a Companhia Paulista, assim como outras empresas, utilizou-se de jornais para anunciar a contratação de trabalhadores para os canteiros de obras ferroviárias.³²

Além da propaganda “boca a boca” entre os próprios operários sobre as condições salariais, as empresas férreas utilizaram de publicações em jornais como *Correio Paulistano* e *Gazeta de Campinas* a fim de divulgar a necessidade de trabalhadores. Além disso, na grande maioria das vezes os anúncios enalteciam o pagamento de bons jornais aos operários interessados. Desse modo, as construções ferroviárias, mesmo que oferecessem uma experiência perigosa e penosa aos trabalhadores era também, percebida como um atrativo para aqueles que buscavam por bons pagamentos. Entrementes, era comum em periódicos locais a realização de publicações de necessidade de trabalhadores onde obras ferroviárias estavam em desenvolvimento: “Precisa-se de uns 100 livres ou escravos para os trabalhos da estrada de ferro da C. P.; garante-se muito bons jornais e comodidades. Trata-se na fazenda Samambaia, a uma légua de Campinas com o empreiteiro” (GAZETA DE CAMPINAS, 2 de fev. 1871, p. 4).

Tais anúncios tornam a inconsistente explicativa de que era impossível por meio de autoridades e a própria empresa férrea saber quem era livre ou escravizado nas obras ferroviárias, uma vez que era pública a contratação de ambas as mãos de obras no período. Como observa Souza (2015, p. 62), “há que se considerar que, se o engajamento desses escravos nas obras da estrada de ferro era abertamente anunciado na imprensa, é porque havia certa cumplicidade e aquiescência por parte das autoridades políticas locais”.

Além disso, em trabalho anterior abordamos sobre esta problemática por meio da análise de um homicídio de um trabalhador que se encontrava na condição de escravizado (LICO, 2018). Tratava-se de Manoel, escravizado de dona Henriqueta que por sua vez, era sogra do Barão de Itapetininga. Ou seja, as autoridades das empresas que afirmavam não ter controle da mão de obra

³² É interessante mencionar que o uso de jornais para contratação de trabalhadores foi utilizado por outras empresas férreas, que também discriminavam a condição de livre ou escravo. Um exemplo semelhante ao da Companhia Paulista foi o da São Paulo Railway Company, assunto abordado por Andrade (2016).

eram, muitas vezes, as mesmas que empregavam seus próprios escravizados na condição de alugados para os empreiteiros. Percebe-se este ponto pois, o Barão de Itapetininga era também um dos maiores acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e provavelmente conhecedor da lei. Além disso, os jornais, mencionados anteriormente, tornavam pública a questão escrava e em nossa pesquisa ou de outros autores sobre a temática, não encontramos evidências que estes anúncios de contratação foram alvos de investigação por descumprirem o decreto ferroviário de 1852.

Além disso, o caso do escravizado Manoel nos trouxe outro dado que comprova a aquiescência das autoridades em relação ao uso de trabalhadores escravizados na ferrovia. Isto porque o escravizado Manoel foi assassinado enquanto transitava por uma estrada que o levava de Campinas para Itu por um feitor de uma fazenda local (LICO, 2018, p. 85). Durante as averiguações do crime, dona Henriqueta chegou a ser interrogada para reconhecimento do corpo, e foi afirmado que o escravizado, de fato, estava alugado para o empreiteiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que também realizou reconhecimento da vítima. Portanto, em diferentes situações em que a lei poderia intervir caso, de fato, o emprego de escravizados fosse uma questão para o período, nada foi feito, desse modo, em nenhuma das três situações abordadas aqui autoridades brasileiras intervieram no uso de mão de obra em ferrovias.

Sobre este assunto, cumpre mencionar ainda o caso de denúncia de uso de mão de obra utilizada nas obras da *Bahia and São Francisco Railway*. Sousa (2015) observou que o fiscal das obras desta ferrovia teria chegado a denunciar os empreiteiros pela contratação de mão de obra ilegal de escravizados para a construção, que não se intimidaram pelas denúncias. Segundo o autor, “[...] naquela sociedade escravista, o recurso ao trabalho escravo parecia ser natural aos olhos dos empreiteiros ingleses” (SOUZA, 2015, p. 63). Reiteramos ainda a visão do autor, o qual destaca que esta conduta era aceita não apenas no caso dos ingleses, estava generalizada para construção de ferrovia no Brasil como um todo. Esta dinâmica de emprego de trabalhadores de ferrovias demonstra, mais uma vez, as íntimas relações entre a sociedade escravocrata brasileira com as estradas de ferro.

O assunto da contratação de mão de obra para as construções das ferrovias nos leva a mais um ponto importante a ser abordado, trata-se de quem eram de fato os responsáveis pela contratação desses trabalhadores. Já

mencionado anteriormente, os empreiteiros tinham papel essencial nas obras férreas e ficava a cargo deles a responsabilidade em contratar e direcionar homens para os canteiros de obras. Ainda sobre as contratações, cumpre ainda mencionar um ponto relevante. Quando se trata do trabalhador sem nenhuma especialização de fato, os anúncios deixavam em evidência que necessitavam de trabalhadores, quando o caso era para aqueles com conhecimento prévio os anúncios também especificavam. A exemplo estão as contratações de pedreiros para obras como a construção de Estações. Desse modo, inúmeras vezes, foi anunciado por meio dos jornais esse tipo de operário específico com o chamativo de bons pagamentos (GAZETA DE CAMPINAS, 3 de março de 1872, p, 4)

Um outro assunto, neste ponto, de extrema relevância eram as condições de trabalho nas obras de construção de linhas férreas, descritas por grande parte da bibliografia como precárias. É importante nos atentarmos que a magnitude de uma obra como essa demandava trabalhos perigosos e que colocavam em risco a vida do operário. Entretanto, diante de tal periculosidade não havia, por parte da empresa e de engenheiros uma preocupação com a segurança dos trabalhadores envolvidos. Foi muito comum o uso de explosivos como a pólvora e dinamite com a finalidade de quebrar rochas a serem utilizadas em obras de arte³³. Segundo Benévolo (1953, p. 365) “a pólvora dominou muito tempo, feita nos próprios acampamentos – mistura de carvão, enxofre e salitre, na proporção 1:1:3 em peso. O carvão mais comum era o de madeira leve, de preferência a embaúva ou árvore da preguiça”.

A Companhia Paulista, assim como as demais empresas férreas do período utilizou desse elemento nos trabalhos de construção. Desse modo, explosivos foram utilizados em cortes e escavações:

Desde o dia que se encetou a escavação deste corte, na boca do lado de Jundiáí apareceram pedras em grande quantidade, muito próprias para as obras d'arte, nas quais têm sido empregadas, gozando, além disso, da propriedade de cederem facilmente a ação explosiva da pólvora (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1870, p. 19).

³³ Em construções ferroviárias, entende-se como obras de arte a construção de pontes, bueiros, pontilhões e áreas de escoamento de água, por exemplo.

Para o caso do uso de dinamite, nos atentemos para um pequeno episódio. Uma vez que a Companhia Paulista viu como solução o uso deste reativo para quebrar rochas percebidas como muito resistentes, foi preciso que a empresa o importasse da Europa. A dinamite era vista como tão perigosa que os próprios carregadores dos navios demonstraram repugnância no exercício da função, visto que suas vidas corriam grande perigo. Entretanto, a força da Companhia Paulista impôs a realização do trabalho (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875b, p. 10–11).

Além da questão da periculosidade dos trabalhos de construção e das linhas férreas, é importante nos atentarmos para os males que acometiam os trabalhadores durante as operações relacionadas à ferrovia. É comum vermos surtos epidêmicos em áreas de trabalho de construção e operação das ferrovias, são casos famosos de maleitas em construções como a Madeira Mamoré (HARDMANN, 2005) e a Noroeste do Brasil³⁴ (MORATELLI, 2013). Enquanto na primeira construção a floresta Amazônica era o grande obstáculo, na segunda foi a proximidade com o Pantanal. Entretanto, para os trabalhos de construção da linha da Companhia Paulista, poucos foram os momentos em que epidemias consideráveis acometeram os operários, o que pode estar associado a uma geografia considerada mais favorável à construção.³⁵ Desse modo, nos debruçaremos mais adiante em dois momentos em que surtos epidêmicos colocaram a empresa em alerta: o primeiro refere-se ao caso de trabalhadores de rios que sofreram por anos com febres maleitosas enquanto o segundo diz respeito ao surto de febre amarela que estava para além de uma questão local.

Nesta perspectiva, além da baixa de trabalhadores por falecimento, as doenças ocasionavam a debandada dos operários em busca de sobrevivência. A exemplo percebe-se um posicionamento da própria Companhia Paulista nos trabalhos de prolongamento até Rio Claro onde a terceira seção da empreitada,

³⁴ “A consequência imediata foi o aparecimento de doenças endêmicas e febres malignas que, somadas ao tradicional ‘modo’ de tratamento dos empreiteiros, entraram na contabilidade geral das péssimas condições de vida e de trabalho da ferrovia, agora no Mato Grosso” (MORATELLI, 2013, p. 147).

³⁵ Neste ponto é válido mencionar que os maiores problemas endêmicos da Companhia Paulista foram relacionados a trabalhos próximos a áreas de rios, que serão discutidos mais à frente. Para o caso da Noroeste, Moratelli identifica a questão fluvial como um dos agravantes para os surtos epidêmicos: “Em São Paulo, devido à densa mata tropical logo à frente de Bauru e, sobretudo, na sequência de Araçatuba, à baixada do rio Tietê, por onde a linha margeava até chegar ao rio Paraná, as febres malignas desenvolveram-se com maior intensidade em relação à maioria do terreno percorrido no Mato Grosso, formado por cerrados e campinas” (MORATELLI, 2013, p. 146).

chefiada por Allen e Jeffrey, o desenrolar das obras chegou a ser prejudicado pelas chamadas “febres paludosas” que acometeram trabalhadores dos canteiros de obras e, desse modo, afugentou operários da região (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874a, p. 51).

Cumprir lembrar que durante o período de construção da linha Jundiaí – Campinas não foi noticiado nenhum surto epidêmico que comprometesse o andamento das obras, entretanto, era documentado que inúmeros trabalhadores sofriam de moléstias no cotidiano da construção. Era comum que doenças como reumatismo, febres intermitentes, disenteria e mais uma gama de doenças afetassem os trabalhadores; conseqüentemente, o desenvolvimento das obras, como podemos perceber na tabela abaixo.

Tabela 4.

| Lista de moléstias, acidentes e mortes havidos no período de abril a 15 de setembro de 1870 na estrada de ferro de Jundiaí a Campinas | |
|--|--------------------------|
| Moléstias | Número de pessoas |
| Reumatismo | 39 |
| Febre Intermitente | 21 |
| Bexigas | 3 |
| Rendiduras | 4 |
| Moléstias urinárias | 23 |
| Lombrigas | 15 |
| Esquinencia | 2 |
| Moléstias venéreas | 23 |
| Scabies | 8 |
| Hemorroidas | 2 |
| Phthisis | 1 |
| Disenteria | 3 |
| Acidentes | Número de pessoas |
| Costelas quebradas | 2 |
| Oso metacarpo fraturado | 1 |
| Clavícula fraturada | 1 |
| Braço quebrado (Radius) | 1 |
| Dedo do pé amputado | 1 |

| Mortes | | | |
|---|------------------|-------------|------------------------------|
| Homens | Serviço | Data | Causas |
| Guilherme Martim (alemão) | Rheinfrank | 20 de abril | Caída de barreira |
| José da Silva (brasileiro) | Christiano André | 2 de junho | Caída de barreira |
| Manoel (preto) | Prudent | 17 de junho | Moléstia do coração |
| Jacob Renchen (alemão) | Townsend | 16 de julho | Inflamação dos intestinos |
| <p>Observações: arrancaram 39 dentes.</p> <p>Escritório Técnico em São Paulo, 19 de setembro de 1870.</p> <p style="text-align: right;">Ernesto Diniz Street.</p> <p style="text-align: center;">Servindo interinamente de Engenheiro em Chefe.</p> | | | |

Fonte: Relatório do Engenheiro e seus anexos. Anexo 4 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1870).

Durante os trabalhos da linha Jundiaí – Campinas, os relatórios da empresa sempre notificavam o número de trabalhadores que adoeciam, perdiam dentes ou sofriam acidentes; ao passo que tal costume foi posposto à medida que a Companhia Paulista estendia a linha férrea. Ademais, pode-se perceber pelo quadro que algumas doenças estavam associadas às condições locais juntamente com a alimentação dos trabalhadores. Além disso, como muitos acidentes eram por desmoronamento, percebe-se que os incidentes tinham como desfecho, quando não a morte, a quebra de ossos dos operários envolvidos.

Nos primeiros relatórios, percebe-se que a morte desses trabalhadores de construção vinha acompanhada de informe dos engenheiros aos quais eles prestavam serviços, quando ocorreu e qual foi o motivo. Em alguns relatórios, casos de falecimentos por acidentes como desmoronamentos também eram descritos com um apontamento breve de lamento pelo ocorrido. Neste ponto, ressalta-se ainda que a convivência entre esses trabalhadores poderia ser conflituosa e ter como desfecho o assassinato entre os próprios operários.³⁶ Em

³⁶ Sobre conflitos envolvendo trabalhadores de estrada de ferro, existem importantes análises realizadas por autores como Moratelli (2013) e Souza (2015).

trabalho anterior, foi analisado o caso de dois operários que tiveram sua convivência permeada por um conflito que terminou com um operário esfaqueando o outro. É válido ressaltar que o crime aconteceu num final de semana, em 26 de fevereiro de 1871, dia que geralmente os operários participavam de atividades de lazer em jogatinas na venda de “Bento de tal”.

Na ocasião, o trabalhador da estrada de ferro Manoel Claudino Silva, possivelmente embriagado teria dito que “pegaria o preto” Calisto, africano livre, também trabalhador da construção da linha da Companhia Paulista. O crime, de fato, não contou com testemunhas, entretanto a fala de Manoel e outras evidências o ligaram diretamente ao esfaqueamento do companheiro de trabalho. O corpo de Calisto foi encontrado no caminho da estrada de ferro e coube ao chefe da empreitada local conduzir Manoel à prisão (LICO, 2018, p. 60–61).

A convivência entre os trabalhadores nos canteiros de obras e momentos de lazer durante os horários de folga poderia seguir por dinâmicas que alteravam as boas relações. No caso de Manoel e Calisto, ao que parece, o relacionamento entre os dois sempre fora amigável. Destarte, no dia anterior ao crime os operários teriam conversado e até mesmo dado risadas. Entretanto, ao se tratar de uma convivência intensa, pode ser que pequenos incidentes mais o fator alcoolismo poderia ser causa de atrito. Entretanto, um dos possíveis motivos para o conflito pode ter sido ocasionado em virtude de um saco de toucinho, uma vez que Calisto e Manoel dividiam o mesmo rancho. Segundo relatos de testemunhas, em período anterior, Manoel teria dormido sobre o saco de toucinho que pertencia a Calisto, impossibilitando-o de ter acesso ao seu alimento.

Segundo Chalhoub, a violência é resultado de um processo perceptível entre membros de uma cultura e sociedade, e não algo gerando espontaneamente num dado momento (CHALHOUB, 2012, p. 310). Apesar de terem ocorrido poucos conflitos deste nível entre os trabalhadores da Companhia Paulista na linha Jundiaí – Campinas, “[...] tentativas de assassinato poderiam ser realizadas durante a noite, fora do horário de trabalho, em meio às obras de construção e também em momentos de lazer ou de descanso” (LICO, 2018, p. 64).

1.3 A construção e extensão da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: o trabalho por empreitada e trâmites comerciais.

A Companhia Paulista foi famosa por seu trabalho ferroviário, sendo, por vezes, considerada uma das empresas férreas mais organizadas do Brasil, devido a importância do seu caminho de ferro, que partiu de Jundiaí e alcançou a região de Araraquara e a região de Jaú no percurso final. Entretanto, cumpre mencionar que os meios de transportes da empresa não ficaram apenas em âmbito territorial, alcançando assim, a área fluvial. Desse modo, o processo de expansão da companhia se deu por diversas operações, sendo a principal delas o trabalho de construção da linha férrea por meio de empreitada, que foi seguido por trâmites envolvendo fusão e compra de outras companhias que passaram a ser absorvidas pela Paulista. Por fim, outra transação de valor da empresa foi a concessão do rio Mogi Guaçu, Pardo e Grande, o que possibilitou a expansão do tráfego de mercadorias tanto em solo (ferrovia) quanto por rios (embarcações). Assunto que nos atentaremos neste momento.

No Brasil a construção de ferrovias teve como característica o uso de empreiteiras. As empreitadas mais comuns que identificamos foram três: a empreitada em globo, ou seja, caberia ao empreiteiro a execução das obras conforme as demandas do engenheiro-chefe que, de fato, era o único responsável pelo serviço técnico; empreitada geral, ocorre quando o empreiteiro é encarregado de todos os trabalhos de construção da linha; por fim, o sistema de empreitada parcial, ou seja, as obras de construção eram divididas em seções e repassadas a vários engenheiros. Esta última tem nossa atenção pois foi empregada na construção e manutenção da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

O processo de construção por empreitada era visto como rentável tanto para a companhia em questão quanto para o empreiteiro. Isto porque, a empresa acabava por se isentar das responsabilidades de contratação e desafios oferecidos pelos trechos que, no caso, eram enfrentados pelos empreiteiros. A esses, o empreendimento seria interessante se possuísse algumas facilidades que não acarretassem riscos e ônus durante sua realização. (MORATELLI, 2013, p. 40). Portanto, enquanto a empresa férrea se ausentava com a responsabilidade de um corpo de trabalhadores ligados a ela, os empreiteiros se isentavam da compra de materiais que deveriam ser fornecidos pela companhia.

No caso da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a construção da linha Jundiaí-Campinas ficou a cargo dos seguintes empreiteiros: Angelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grunewald e João Pereira Darrigue Faro. Era de responsabilidade dos empreiteiros a realização de todo movimento de terras, obras de arte, colocação de mastros e construção de armazéns para as estações. Cabia a esses empreiteiros, de fato, a contratação dos trabalhadores destinados à construção da ferrovia. Desse modo, a empresa férrea isentava-se da responsabilidade em angariar os operários necessários para as obras em questão. Diante dessa dinâmica, Lanna observa que “[...] a Companhia procurava distinguir claramente aqueles que eram seus funcionários daqueles que prestavam serviços a empreiteiros por ela contratados” (LANNA, 2016, p. 515).

Vale destacar que, para o caso da Companhia Paulista, a construção do primeiro trecho da ferrovia (de 1869 a 1872), que ligava Jundiaí a Campinas contou, além das três empreiteiras já citadas, divididas em respectivas três seções, com mais 18 subempreiteiras para auxiliar nos trabalhos exigidos pela linha, contratadas pelos empreiteiros principais das obras. Como observa Moratelli (2013, p. 41), “[...] a subempreitada era uma forma bastante utilizada na construção das estradas de ferro, pois ajudava a dinamizar e a antecipar a conclusão das obras determinadas em contrato”.

Apesar da dinâmica de contratação onde empreiteiros contratavam subempreiteiros, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro mantinha o controle e supervisão muito próxima a esta etapa da construção. Por este motivo, em momentos em que a empresa se percebia descontente com o trabalho de algum subempreiteiro, ao qual a companhia alegava ser de morosidade no serviço ou mesmo incapacidade, ela realizava o desligamento dele e acompanhava a substituição. Esta atitude da Companhia Paulista foi percebida em especial no segundo ano das realizações das obras Jundiaí-Campinas, onde a empresa despediu os empreiteiros Christiano André e Urbano Augusto da Silva Macedo, substituindo-os por João Marinho e Rhoeder (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1871b, p. 20).

Os projetos de prolongamento da Companhia Paulista de Campinas a Rio Claro, assim como a construção da linha Jundiaí – Campinas deram-se por meio de empreitada. O caso dos estudos para extensão a Rio Claro ficou a cargo dos empreiteiros Squire Sampson, J. Murray e Allen Baggott e George Jeffery.

Sampson ficou incumbido da construção dos primeiros 15 quilômetros, durante o período de seis meses dez quilômetros de ferrovia deveriam ser entregues, enquanto os últimos cinco quilômetros constavam um prazo de mais sete meses. J. Murray ficou responsável pelo quilômetro 15 ao 30. Nesse caso, os prazos ficaram fechados em sete meses para o quilômetro 15 a 20 e os demais, 20 a 30 teriam um prazo de oito meses. A empreitada de Allen Baggott e George Jeffery ficou responsável pela construção do quilômetro 30 ao 45. Os primeiros oito quilômetros tinham um prazo de oito meses e o restante deveria ser entregue em 13 meses.³⁷

Como de praxe, a contratação de empreiteiros para os trabalhos de prolongamento dos trilhos também ocorria por meio de anúncios de jornais. Assim, esta via servia de comunicação tanto no caso de trabalhadores em geral quanto de engenheiros interessados em administrar trechos da obra. A exemplo das contratações acima, em sete de dezembro de 1873 a Companhia Paulista anunciava por meio da *Gazeta de Campinas*:

A diretoria da Companhia Paulista, tendo de contratar a construção da primeira seção da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro, na extensão de 30 quilômetros, declara que fica aberto um prazo, que correrá da data de hoje, a findar-se no dia 31 de dezembro próximo futuro, para dentro dele se apresentarem as respectivas propostas por empreitadas gerais e parciais, por unidade de preço. As plantas e perfil longitudinal e mais desenhos do projeto podem ser examinados desde já na estação de Campinas, no escritório técnico, e as condições gerais e tabelas de preço no mesmo escritório, ou no escritório central da companhia em São Paulo, da data de três de dezembro em diante. As propostas devem vir em cartas fechadas ao escritório central, em dias úteis, das 10 horas da manhã às duas da tarde. Escritório da Companhia Paulista em São Paulo, 22 de novembro de 1873. F. M. de Almeida servindo de secretário. (GAZETA DE CAMPINAS, 7 de dez. de 1873, p. 3)

A primeira seção ficou dividida em duas empreitadas, cada uma responsável por 15 quilômetros. A segunda seção teve menor divisão por conta do desafio da construção da ponte do rio Piracicaba. A terceira seção contaria com menos de 32 quilômetros, tendo seus estudos definitivos concluídos apenas em janeiro de 1874. De Campinas a Limeira a Companhia Paulista contou com os trabalhos dos engenheiros Cesar de Sousa e Paula Sousa. Os trabalhos de

³⁷ Segundo o relatório do engenheiro chefe da Companhia Paulista, Antonio Pereira Rebouças Filho, os primeiros seis meses foram de trabalhos de picadas e em janeiro as obras de construção foram iniciadas, juntamente com a escolha dos empreiteiros responsáveis. Foram 15 propostas para as obras da primeira seção, com a escolha de três empreiteiros. A previsão das obras era de dez quilômetros em seis meses, 20 em oito meses e 38 quilômetros em 13 meses.

Limeira a Rio Claro também ficariam sob responsabilidade de Paula Sousa.³⁸ Ainda na questão de contratações e subcontratações, percebe-se a dinâmica dos periódicos para a divulgação da necessidade de trabalhadores.

Dessa maneira, nos trabalhos da segunda seção de 15 quilômetros no prolongamento de Rio Claro, “estabelecido na fazenda do sr. Felisberto, distante de Campinas três léguas de: dois homens que saibam fazer tijolos, de um primeiro caixeiro para um armazém de secos e molhados de uma ajudante, e de um cozinheiro. Trata-se na mesma fazenda ou na rua Lusitana n. 13” (GAZETA DE CAMPINAS, 26 de fev. de 1874, p. 4). Outros empreiteiros da mesma construção utilizavam do nome e boa reputação para buscar trabalhadores para suas empreitadas: “Os antigos e bem conhecidos empreiteiros Alen Bagott e Jorge Jeffery aceitam trabalhadores para a construção do leito da mesma; para tratar com João Soares Franco; rua do Portico n. 167; ou com Castro & Amaral: rua General Osório esquina da 11 de agosto” (GAZETA DE CAMPINAS, 19 de março de 1874, p. 4).

Anúncios de empreiteiras direcionaram-se à busca de subempreiteiros e à contratação de carros de bois com a finalidade do carregamento de pedras. A esses anúncios, o empreiteiro John Murray realizou anúncios para as necessidades da seção ao qual ele era responsável (GAZETA DE GAZETA, 19 de abril de 1874, p. 3)

Dessa forma, de 26 de julho a 31 de dezembro de 1873 a Companhia Paulista realizou os trabalhos de exploração do trecho de Campinas a Rio Claro. Já em fevereiro de 1874 a Companhia estava com a metade do caminho concluído, desde Campinas ao rio Piracicaba, com extensão de 45 quilômetros. Os empreiteiros iniciaram os trabalhos no dia 1º de fevereiro de 1874. Para as obras “também foram contratados 63,000 dormentes e 800 postes para o telégrafo com Antonio José de Freitas Ribeiro & Cia e com Corrêa Franco & Godoy Lobo” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874b, p. 18–19). Para o primeiro momento, o trabalho consistia na exploração do terreno, levantamento da planta, preparação para os planos a serem apresentados ao governo. A estratégia inicial da Companhia Paulista é que a

³⁸ Os respectivos chefes da primeira seção eram: Antonio Alves da Silva e Sá (chefe de Seção), Ricardo Gray (Ajudante) e João Baptista Dias de Toletto (Ajudante); da segunda seção eram João Augusto Cesar de Sousa (Chefe da Seção), Henrique Eduardo Weaver (Ajudante) e Carlos Franklin (Ajudante); e da terceira seção eram Antonio Francisco de Paula Sousa (Chefe da Seção), Benhamin Schalch (Ajudante) e João Maxwel Rudge (Ajudante).

construção do trecho até Rio Claro tivesse duração de oito meses para 91 quilômetros.

Além dos 45 quilômetros contratados pelos empreiteiros, a construção do quilômetro 47+40m até a cidade de Rio Claro foi ainda distribuída em cinco empreitadas. Ademais, assim como ocorreu ao trecho Jundiaí – Campinas, a segunda seção foi subdividida pelos empreiteiros João Weber e F. Schneider. Entrementes, para a construção de casas de guarda necessárias na saída de Campinas com o cruzamento da estrada Água Choca, a Companhia Paulista também fez uso de contrato com empreiteiros, nesse caso, o acordo foi realizado com Giacomo Gandini.

Assim como a linha Jundiaí – Campinas, o trecho Campinas a Rio Claro também se desenvolveu não sem alguns atritos entre a Companhia Paulista e empreiteiros. O motivo principal do desentendimento foi relacionado a destruição de roças em pontos da linha. Segundo a diretoria, “[...] negligência e incapacidade de alguns empreiteiros, que desmentiram a confiança neles posta, e o encontro de pedra que existia oculta e de difícil extração em vários cortes da linha, foram vezes que a Diretoria teve de vencer no semestre” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875b, p. 10). Desse modo, utilizando-se de discursos de confiança, a Companhia Paulista tomou como medida punitiva a rescisão de contratos, em relação a questão das rochas a resolução da empresa foi a de importar da Europa dinamite. Ao todo, foram comprados quatro toneladas e meia de dinamite.³⁹

Nos trabalhos de prolongamento para Rio Claro, o engenheiro, em relatórios, alegou atrasos em todas as seções de empreitadas. Um dos motivos explicados pelo engenheiro estava na geografia. Na primeira seção, um dos outros motivos de atraso se deu pelo rompimento de contrato com o empreiteiro, João Weber assumiu então toda empreitada. O atraso da segunda seção não foi justificado pela conduta do empreiteiro responsável e sim pela necessidade de esperar a dinamite chegar. Entretanto, mesmo com atrasos, a entrega de partes da linha seguiu o cronograma da Companhia Paulista, desse modo, em 27 de agosto de 1875 o caminho Campinas – Santa Bárbara, que correspondia a 38 quilômetros da linha estava concluído. O caminho daquele ponto até Rio Claro

³⁹ Trata-se do caso anterior mencionado em que carregadores do porto demonstraram insatisfação no trabalho.

se encontrava, naquele momento, em processo final de construção, que de fato ocorreu em 1876.

Sobre a segunda seção, o relatório do engenheiro chefe explicava a dificuldade da empreitada com uma região de pedreira, “[...] este é o mais difícil da linha: nele se apresenta a maior massa de pedreira, cuja extração ainda mais se dificulta pela afluência de enxurradas e infiltrações” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875b, p. 61) Sobre a terceira seção, os trabalhos estavam em bom andamento. Para a implantação de trilhos, o atraso se deu por conta da demora da entrega de dormentes, fato que iremos discorrer mais adiante, e por falta de máquinas para o serviço, que dizia o empreiteiro ser um ponto que estava sendo trabalhado pela Companhia.

Cumpre lembrar que a Companhia Paulista realizou estudos ainda para a construção da linha férrea no trecho Mogi-Guaçu (Ramal Mogi-Guaçu). Os estudos para que os trilhos alcançassem as margens do rio Mogi-Guaçu na região de Cordeiro (entre Campinas e Rio Claro) foram realizados nos últimos meses de 1875. Assim como todas as construções anteriores, esta linha contou com o sistema de empreitada. Desse modo, os primeiros 20 quilômetros (a partir do ponto de bifurcação) ficaram sob responsabilidade de Bento da Silveira Franco e Joaquim Galdino Pimentel, os 12 quilômetros seguintes contavam com José Antonio Coelho e João Pinto Carneiro e, por fim os últimos dez quilômetros foram concedidos ao engenheiro já experiente da Companhia Paulista Angelo Fenile (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1876, p. 14). Esta linha, em especial, foi considerada uma das mais baratas no quesito exploração, o que pode ser atribuída às condições técnicas e facilidade de construção.

Outro trabalho de prolongamento da linha férrea da Companhia Paulista bem-sucedido foi o ramal de Belém do Descalvado que ficou sob responsabilidade do empreiteiro que acompanhava as obras da empresa desde os primórdios da construção da Campinas – Jundiaí, Angelo Fenili. Assim como os demais trechos, era responsabilidade do empreiteiro o movimento de terras, obras de artes e demais trabalhos concernentes à formação do leito de toda a estrada desde a estação de Porto Ferreira até a vila de Belém do Descalvado. Os primeiros oito quilômetros de linha férrea deveriam ser entregues em 31 de

maio de 1881 e o restante em 31 de setembro do mesmo ano.⁴⁰ Entretanto, os trabalhos finais foram entregues, de fato, em julho de 1882.⁴¹

Este trecho sofreu pequenos atrasos de entrega que foram justificados por febres intermitentes que acometiam os trabalhadores atuantes nas obras de construção e as chuvas excessivas que ocorreram durante o período.⁴² Além disso, trata-se de um trecho onde o uso de dinamite foi aplicado a fim de arrebeitar a grande quantidade de “pedra ferro” encontrada no leito da linha. Cumpre lembrar que, mesmo com justificativas, o engenheiro chefe foi incumbido pela Companhia Paulista a intimar o empreiteiro por meio de multas cabíveis por meio do contrato.⁴³

O tráfego entre Porto Ferreira e Descalvado foi, provisoriamente, aberto em 7 de novembro de 1881 fazendo com que, naquele momento, a Companhia Paulista alcançasse duzentos e quarenta e três quilômetros de extensão. Além disso, neste mesmo momento, para evitar confusões de nomenclatura pois uma estação da São Paulo Railway possuía o nome de Belém do Descalvado,⁴⁴ a diretoria da Companhia Paulista optou por alterar o nome deixando apenas Descalvado (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882, p. 10). O ramal para Itatiba teve seus planos apresentados, de fato, no ano de 1882. Os estudos foram realizados pelo engenheiro chefe à época Francisco Lobo Leite Pereira.

É importante ressaltar que no processo de expansão e operação da Companhia Paulista, havia junto a dinâmica de construção, a instalação de pontes de telégrafos.⁴⁵ Ao encontro com o processo de industrialização e aprimoramento dos meios de comunicação que se associavam, muitas vezes, ao transporte, a Companhia Paulista teve esse instrumento para dinamizar a

⁴⁰ Para a construção da linha do Bethlem do Descalvado foram rebocados livres de frete cerca de 750 toneladas de materiais entre Jundiá e Porto Ferreira que mede 208 quilômetros de distância, como também para uso das máquinas, etc., foram rebocados com carvão de pedra de Jundiá a Campinas 217 vagões = 1.575 toneladas das quais foram conduzidas 945 (ton.) por 130 vagões até Cordeiro, Rio Claro e Porto Ferreira, e ainda mais, cerca de 200 vagões com dormentes, etc., para o custeio, com percurso médio de 45 quilômetros (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1881a, p. 19).

⁴¹ Além de Angelo Felini, o empreiteiro José Pera também atuou na linha para Belém do Descalvado.

⁴² A implantação de trilhos teve início apenas em 15 de junho de 1881 e até o dia 30 do mesmo mês foram assentados trilhos e dormentes na extensão correspondente a dois quilômetros.

⁴³ Neste mesmo período, a Companhia Paulista estudava a construção de um ramal para Itatiba.

⁴⁴ A Estrada de Ferro Dom Pedro II também possuía uma estação com o mesmo nome.

⁴⁵ A instalação era obrigatoriedade da empresa, indicada na concessão. Decreto n. 4.653, de 28 de dezembro de 1870, art. 1, § 1º.

operação da ferrovia. Dessa maneira, em 1875 a linha telegráfica da empresa já alcançava a estação de Santa Bárbara. A implantação do telégrafo foi realizada por meio de administração e H. Harris foi o responsável incumbido pela direção e atuação como inspetor telegráfico de Jundiaí a Campinas. Em setembro de 1888, o governo imperial aprovou a chegada da linha telegráfica de Jundiaí à capital de São Paulo.

Este foi o setor que sempre foi apontado como regular e foi se expandindo de acordo com o crescimento da empresa, desse modo, como era de suma importância a comunicação em toda extensão, em 1888 o telégrafo chegou a Porto Ferreira, ligando a estação a casa do engenheiro de navegação e a doca. Ao alcançar Descalvado, naquele momento, era possível a comunicação geral de toda área da empresa. Além disso, em 1896 o telégrafo já contava com 300 quilômetros de extensão dos fios.

Voltando a expansão da linha férrea, é interessante observar que o trecho Rio Claro – Araraquara acabou por ter um enredo diferente dos anteriores. Cumpre mencionar que era de interesse da Companhia Paulista realizar os trabalhos de prolongamento na região, em 1879 foram iniciados estudos para tal fim, entretanto, por divergências sobre o caminho que seria percorrido para o destino, a empresa acabou por desistir do empreendimento, que foi executado pela então Companhia Rio Claro, criada em 1880.⁴⁶

Neste ponto, daremos atenção às intempéries ocorridas nos projetos abortados do prolongamento da Companhia Paulista a Araraquara e Jaú. Um primeiro ponto está na questão da expansão da linha, pois, era interessante para a empresa este movimento para crescimento econômico, mas principalmente o domínio do tráfego da região. Como observa Grandi, mesmo garantida pelo direito de zona de 30 quilômetros de cada lado da ferrovia, a Companhia Paulista percebia-se constrangida ao desenvolvimento e expansão pela presença de outras empresas que estavam em seu entorno. Além da própria Companhia Rio Claro que atravancou a expansão férrea, “[...] na região à sua direita situava-se

⁴⁶ “Nem foram, porém, presentes ao Governo estes últimos trabalhos técnicos, porque era visível a tendência deste a tomar direção e deliberações contrárias ao interesse da Companhia e do público, devendo isso motivar o retraimento à que se viu forçada a Companhia. A diretoria e a opinião pública não se enganaram vaticinando os resultados daquela comissão adrede nomeada, com preterição até do Engenheiro Fiscal, que não consultado pelo Governo, teve de ceder temporariamente seu posto de honra a quem neste negócio melhores títulos pareciam ter aos olhos do Presidente da Província” (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1880).

a Companhia Mogiana e, à sua esquerda, a Sorocabana, ou seja, sua rede, embora ainda modesta em quilometragem, se encontrava atravancada e, portanto, impossibilitada de se expandir” (GRANDI, 2020, p. 478). Portanto, os planos de compra da linha Rio Claro foram de grande importância para a empresa.⁴⁷

Em 1888 começou a negociação entre a Companhia Paulista e a Companhia Rio Claro de fusão entre as duas empresas. Cumpre mencionar que a Companhia Rio Claro tinha como trecho as cidades de Rio Claro a São Carlos do Pinhal, tendo início de funcionamento em 1884. Esta linha foi ainda estendida pela empresa em 1885 quando chegou a Araraquara e Vila do Jaú em 1887, alcançando 264 quilômetros com 21 estações. Além disso, a empresa também contava com oficinas próprias.

O trâmite entre as duas empresas manteve alguns conflitos entre elas. Dessa maneira, a primeira negociação não foi concretizada pois a Companhia Paulista, por meio do parecer dos engenheiros Adolpho Pinto e Walter Hammond compreendiam que a negociação era favorável apenas para a Companhia Rio Claro. Assim, em 1889 os acionistas da Companhia Paulista decidiram não dar continuidade ao programa de fusão entre as empresas.⁴⁸ Por fim, esse primeiro episódio foi finalizado com o que foi considerado uma surpresa para a Companhia Paulista, pois a Companhia Rio Claro acabou por ser vendida a um grupo de investidores britânicos vinculados ao English Bank of Rio de Janeiro, ao Union Bank of London e à São Paulo Railway Company (GRANDI, 2020, p. 481).

Em 1891 foi recuperado os planos da Companhia Paulista de adquirir a então Rio Claro Railway, agora em posse dos ingleses.⁴⁹ O valor da empresa ficou acordado em 2.775.000 libras, tendo sido adquirida com todos os seus materiais, dependências e direitos (PINTO; DEBES, 1977, p. 200).

⁴⁷ Clodomiro Pereira da Silva viu a desistência da concessão até Rio Claro pela Companhia Paulista como um grande erro, pois a deixou “entalada” de todos os lados, ou seja, sem grandes chances de expansão. Daí ocorreu o que o autor considerou como “mania de fusão com as linhas vizinhas, e depois a de compra” (PEREIRA DA SILVA, 1904, p. 531) para solução dos problemas de transporte da linha.

⁴⁸ Houve também a tentativa por parte da Companhia Paulista de realizar fusão com a Companhia Mogiana, o que não foi de interesse da última empresa.

⁴⁹ Grandi (2020, p. 489) atribui como um dos motivos de venda a questão da Crise do Encilhamento brasileiro, entretanto, o autor observa que tal decisão não implicou em abandonar a estratégia do aumento de rendimentos por meio de empréstimos às empresas brasileiras e aplicações de títulos ferroviários.

Cumprir mencionar que, o interesse de fusão entre as duas empresas era importante pois finalizava, dentre outros fatores, com as hostilidades entre ambas, uma vez que era de interesse da Companhia Paulista prolongar seus trilhos até São Carlos, entretanto a empresa perdeu o direito de concessão para a Companhia Rio Claro, como descrito anteriormente. Segundo os engenheiros da Companhia Paulista a fusão era interessante pois “[...] não só as libertaria do contínuo atrito de interesses em que vivem, como havia de acarretar vantagens de toda espécie tanto para a riqueza privada como para a economia social” (Companhia Paulista, 1888, 2º sem p. 80)

Desde as negociações com a então Companhia Rio Claro, via-se como uma das vantagens entre a fusão das duas empresas a questão das oficinas. Alegava-se que como cada empresa era obrigada a ter suas oficinas de pequenos e grandes reparos de material rodante, o custo era tamanho que impossibilitava o rendimento de 100% delas. Entretanto, com a possível fusão, operando em grande escala “seria possível criar e custear, ao lado da oficina de reparos, grande oficina de construção de carros e vagões, aproveitando a excelente matéria prima do país e criando ocupação para centenas de artistas e operários” (Companhia Paulista, 1888, 2º sem p. 80). Desse modo, essa justificativa de completude e melhora no corpo de funcionários se aplicava a demais setores da empresa como o almoxarifado. Este discurso, entretanto, pedia para a redução de custos e, conseqüentemente, de mão de obra empregada na empresa fundida.

Fundidas as empresas, o total do pessoal poderia ser reduzido uma terça parte do existente; seria bastante um só edifício, um só armazém geral; os artigos de consumo, comprados em muito maior escala custariam menos; em vez de gastar dezenas de contos de réis, a título de comissão paga aos agentes encarregados de compras no estrangeiro, poderia a companhia geral manter na Europa um profissional, empregado seu, especialmente comissionado para tal fim, a exemplo do que faz o governo geral com relação às estradas do Estado. (Companhia Paulista, 1888, 2º sem p. 81)

Ou seja, o que era percebido como benéfico às empresas, não teria o mesmo impacto aos funcionários atuantes nelas. Desse modo, a questão financeira em uma grande indústria como foi a ferrovia era primordial, além de alavancar em termos econômicos a sociedade brasileira no que tangia aos interesses privados dos grandes senhores de café e agora, da indústria. É válido

ressaltar que neste mesmo período também foi especulada uma fusão com a Companhia Mogiana, entretanto, este trâmite não foi realizado.

Cumpram mencionar que após décadas de funcionamento da ferrovia, inúmeros prolongamentos e a extensão ainda por conta da compra da Companhia Rio Claro também ocasionou algumas mudanças no que tange aos trabalhos de conservação da via férrea. Desse modo, a bibliografia⁵⁰ percebe no século XX os trabalhadores de conservação e feitores responsáveis pelas turmas passaram a ser contratados por funcionários da empresa. Entretanto, a precariedade deste trabalho colocava esses operários no mais baixo escalão da hierarquia que um ferroviário da Companhia Paulista ocupava.

Seguem abaixo dados cartográficos de São Paulo e as linhas ferroviárias:

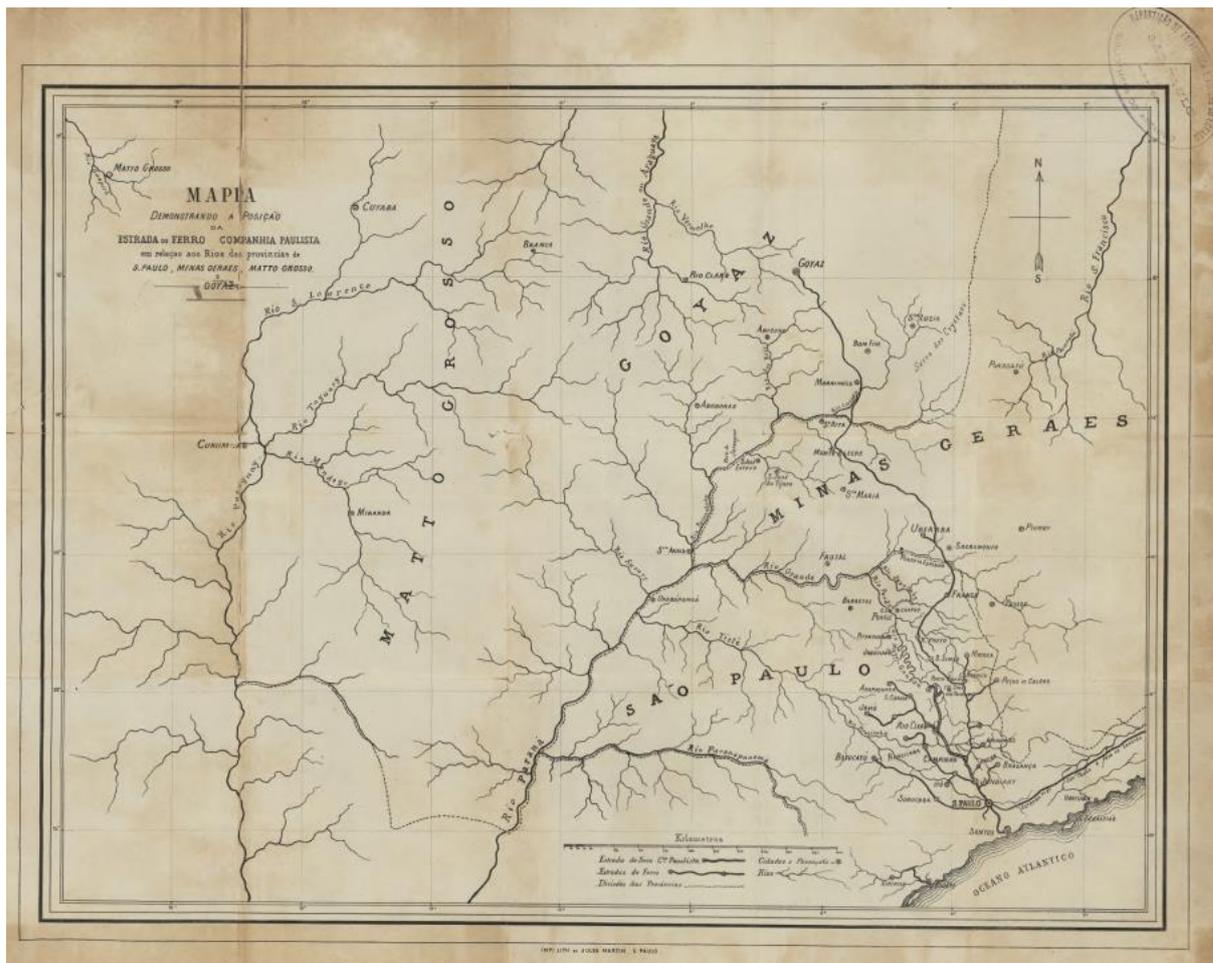
Mapa1: Linhas ferroviárias da província de São Paulo



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo

⁵⁰ Neste caso, ver o trabalho de Lanna (2016, p. 534)). A autora observa que na década de 1930 trabalhadores da conservação e feitores eram contratados pela própria Companhia.

Mapa 2: Estrada de Ferro da Companhia Paulista



Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1887) set.

Ainda nos projetos de expansão da Companhia Paulista esteve um elemento que deve ser considerado, o transporte de mercadorias por meio da navegação dos rios Mogi-Guaçu, Pardo e Grande. Percebendo a importância de possuir domínio em outros setores, a Companhia Paulista expandiu seus transportes também para áreas fluviais. Segundo Domingues Neto (2009, p. 22) “o transporte fluvial da Companhia Paulista, salvo diferenças operacionais, funcionava como uma extensão da ferrovia, e ao se constituir como um segmento dos transportes dessa empresa, tinha de propiciar rendimentos que atendessem às expectativas de remuneração nele investidos”.⁵¹

⁵¹ Segundo o autor, o desenvolvimento da navegação do rio Mogi-Guaçu poderia fomentar o comércio de São Paulo com as províncias de Minas, Goiás e Mato Grosso, “[...] visava, dessa forma, trazer para a via fluvial um tráfego que contribuísse para o aumento das receitas da companhia” (DOMINGUES NETO, 2009, p. 43).

Mapa 3: cidades da linha férrea da Companhia Paulista.

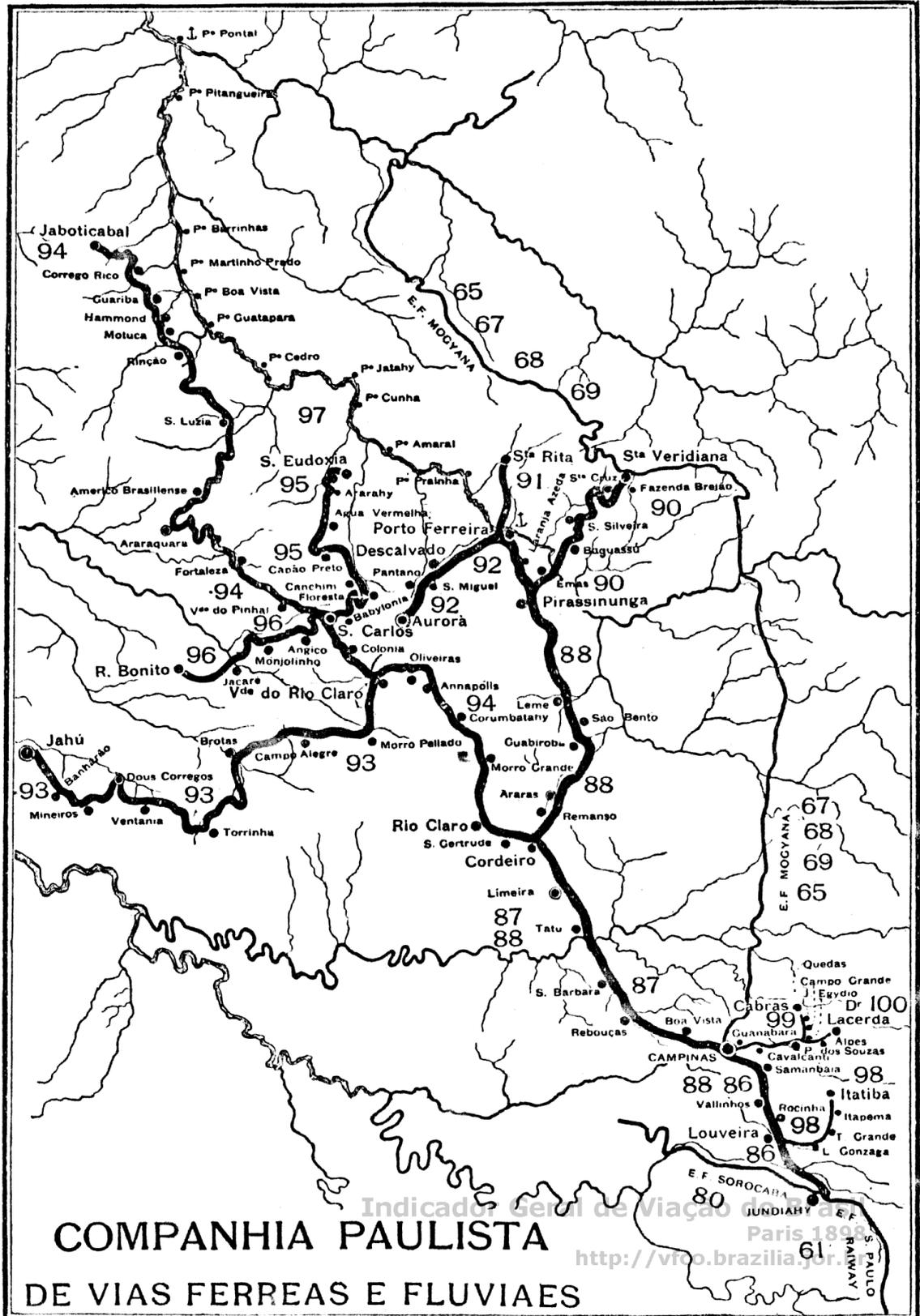


Fig. 6 — O nome atual da "Paulista" é "Companhia Paulista de Estradas de Ferro".

Fonte: "Indicador Geral da Viação do Brasil".

<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898cpef.shtml> Acessado em: 16/01/2024

É válido ressaltar que este setor da Companhia Paulista, contou majoritariamente com o engenheiro Walter Hammond na liderança dos trabalhos e, diferentemente da construção da linha férrea da Companhia Paulista, era este mesmo engenheiro, considerado pela empresa como um funcionário superior, que orientou e coordenou toda organização das áreas fluviais. Desse modo, para o caso dos trabalhadores dos leitos dos rios, por ser de uma dinâmica diferente em quantidade e operação da ferrovia, eles foram percebidos como funcionários da empresa, entretanto, chamados de “empregados inferiores”. Isto se deu, possivelmente, por conta da baixa qualificação e cargo ocupado por estes homens, que como discurrer-se-á, viviam em extrema precariedade.

Desse modo, em abril de 1880 a Companhia Paulista comprou a balsa que funcionava no rio Mogi Guaçu em Porto Ferreira e a franqueou ao público e assim, a empresa que já possuía trilhos na região pode expandir suas rotas. Cumpre lembrar que a linha férrea era responsável além do transporte de passageiros, dos seguintes gêneros: café, sal, açúcar e os chamados diversos. Com a navegação pelo rio Mogi-Guaçu, o transporte de sal foi realizado pela rota fluvial.

O pedido oficial de concessão para navegar o rio Mogi Guaçu deu-se em 1883,⁵² entretanto, desde 1878 a Companhia Paulista realizava estudos sobre o rio, suas condições de navegação e quais proximidades territoriais ele abarcava. Desse modo, o chefe de seção à época J. S de Castro Barboza observava: “o rio Mogi-Guaçu, localizado próximo a Porto Ferreira é descrito com muitas curvas durante quase todo seu percurso, possuindo um vale uniforme e regular. A largura do Mogi varia entre 100 e 150 metros, tendo em pontos singulares muito menor vão” (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1876, p. 94).

O engenheiro ainda analisou a proximidade dos rios a fazendas importantes próximas aos municípios de São Carlos do Pinhal e Araraquara e a qualidade das terras que estavam ao redor, além de quais rios faziam encontro

⁵² Neste mesmo ano a Companhia Rio Claro realizou a mesma proposta de concessão ao governo, o que fez com que após algumas audiências o pedido das duas empresas fosse indeferido. Para Guilherme Grandi (2020, p. 479) foi esse episódio que marcou o início dos atritos entre as empresas. O impasse foi resolvido, posteriormente, em 1886, em favor da Companhia Paulista por meio do privilégio de navegação dos três rios. Ademais, as companhias já possuíam divergências sobre questões de privilégio de zona, tráfego mútuo, sobretudo nas tarifas dos fretes ferroviários.

com o Mogi, sendo eles o rio Pardo e o rio Grande.⁵³ Entrementes, aos cálculos do engenheiro a linha tronco traçada pelos rios Mogi e Pardo seriam como uma artéria para onde afluiria o comércio. Ademais, foi percebido a oportunidade de um traçado de ferro próximo ao rio.⁵⁴

J. S. Castro Barbosa pontuava ainda que o movimento de terras que deveria ser realizado para a navegação seria fácil e teria auxílio da estrada de ferro Mogi-Guaçu que estava em construção. Desde este momento inicial, o engenheiro já advertia para o uso do rio como importante meio de transporte de sal para a Companhia Paulista, segundo as palavras do engenheiro: “assim cumprirá a administração da Companhia atender que a linha do ramal tem desde já a exportação do café e a grande importação do sal pelo rio, cuja navegação torna o comércio indefinido pelo lado do sertão” (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1877, p. 22).

Anos após esses primeiros estudos, a Companhia Paulista se propôs então a realizar a exploração dos rios Mogi-Guaçu e Pardo para pensar a viabilidade deles, uma vez que era de conhecimento à época os desafios que as corredeiras existentes no leito daqueles rios possuíam para o caso de navegação. Desta vez, o encarregado de reconhecimento dos rios foi o engenheiro experiente da empresa J. W. Hammond, com auxílio do engenheiro ajudante H. B. Cox. Partindo da ponte de Porto Ferreira, ao qual a Companhia Paulista tinha uma estação, percebeu-se de início que a extensão da navegação alcançaria 233 quilômetros, mediante melhoramentos nos leitos dos rios. Entrementes, a extensão perpassaria por corredeiras denominadas Joaquim do Porto, Pruiho, Escaramuça, Boa Vista, Cordão e Córrego Rico, todas, aos olhos dos engenheiros, passíveis de serem utilizadas. Ademais, a navegação do Mogi abrangeria também o rio Pardo, alcançando em caminho final o rio Grande.

O cálculo de obras em cachoeiras, leitos e obras de arte chegava a dois anos, com um valor estimado em cem mil arrobas de café. Percebeu-se a empreitada vantajosa devido às seguintes observações:

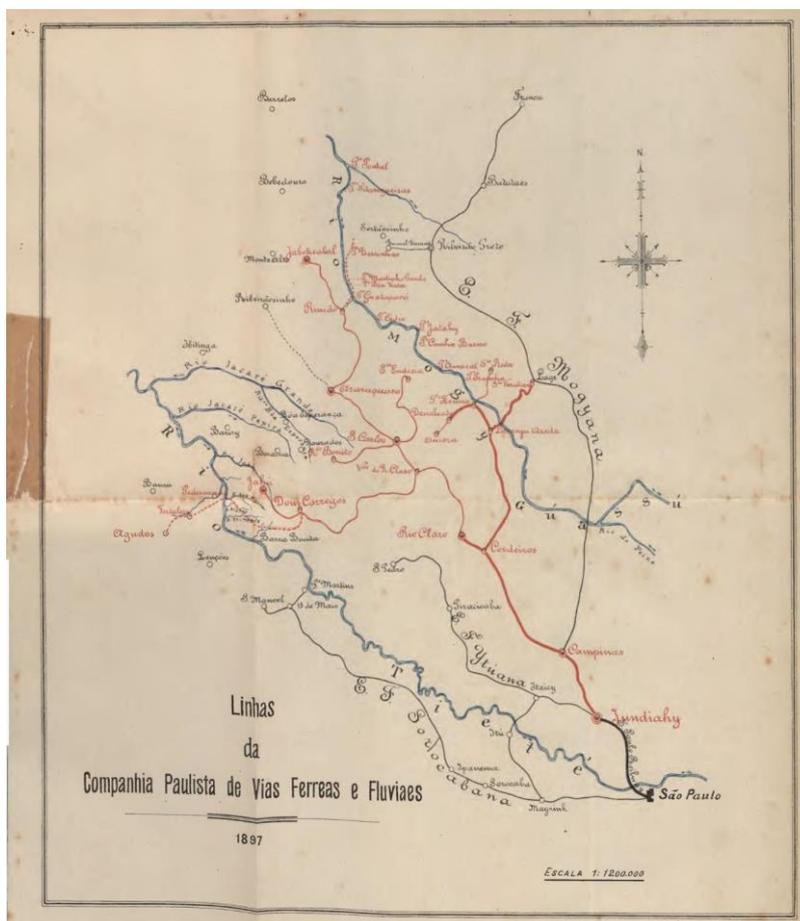
⁵³ Para o caso, o engenheiro enfatizou a terra roxa da região. Na região de Barretos a observação foi de áreas de pastagens.

⁵⁴ A mata, que cobre todo o terreno da margem esquerda do rio Pardo, prolonga-se sem interrupção até o rio Grande, e neste vale ainda segue pela mesma margem até ao termo do conhecimento (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1876, p. 96).

As vantagens daquela navegação são evidentes: será um prolongamento de nossa viação de cerca de 233 quilômetros; estenderá a nossa zona produtora até o sertão; lucrará ainda a Companhia as madeiras de lei abundantes nas margens dos dois rios, e, finalmente, transportará grande parte do sal em demanda do rio Grande (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1883, p. X).

Diante das análises e vantagens, em 17 de janeiro de 1883 a Companhia Paulista solicitou à Assembleia Legislativa Provincial os privilégios de navegação dos rios Mogi-Guaçu e Pardo. Além disso, a empresa pedia privilégio de trinta anos sem ônus aos cofres provinciais. Dessa maneira, em 1884 tiveram início os trabalhos definitivos para a exploração e navegação do rio. Como observa Domingues Neto (2009, p. 57) foi somente no ano de 1886 que se definiu, de fato, a questão da concessão de privilégio à navegação, tendo a Companhia Paulista adquirido o direito ao privilégio de dez anos para as navegações dos rios Pardo, Mogi-Guaçu e Grande, que posteriormente foi estendido para 30 anos.

Mapa 4: Área terrestre e fluvial da Companhia Paulista



Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1897).

Os primeiros trabalhos foram realizados com um barco a vapor que percorreu uma extensão de 205 quilômetros⁵⁵. Além disso, inicialmente os estudos foram realizados em tempos de seca na região de Porto Ferreira e Ponte do Amaral, o que facilitou pois era o trecho de maiores corredeiras e raseiras do rio. Ademais, com a cheia do rio os estudos foram até Pontal, entretanto, devido ao pouco conhecimento da área, precaução bem-vista pois o caminho era tortuoso e sem nenhum trabalho de modificação era impróprio para navegação de barcos a vapor. É possível perceber, portanto, que a movimentação dos barcos dependia sempre do volume dos rios e, conseqüentemente, nos níveis de chuva.

Em setembro de 1888 o governo imperial autorizou ainda a extensão do telégrafo da Companhia Paulista até a capital de São Paulo. Além disso, neste mesmo período a empresa colocou três telefones em Porto Ferreira para ligar a estação à casa do engenheiro de navegação e a doca. Além desta cidade, telégrafo, neste mesmo ano ainda chegou em Porto Prainha a fim de promover a comunicação geral em todos os setores de transporte da Companhia Paulista. Em 1889 a linha telegráfica da Companhia Paulista era capaz de se comunicar com as outras companhias de São Paulo⁵⁶. Cumpre lembrar que esta também era uma área que sempre funcionou com regularidade e bom ritmo de trabalho.

Diferente da ferrovia onde era necessário todo o trabalho de preparação e implantação dos trilhos para que as locomotivas pudessem funcionar, os rios já estavam por si só com o necessário à navegação, salvo os reparos nos leitos a fim de evitar acidentes ou intempéries com os navios. Portanto, mesmo com a execução dos trabalhos para melhorar os caminhos, a Companhia Paulista atuou na navegação do rio Mogi-Guaçu desde o início da concessão, tendo navegado durante todo ano de 1885, mesmo em períodos de baixo volume do rio, o que era percebido como grande vitória para a empresa.⁵⁷

⁵⁵ Equivalente à da ferrovia que parte de Jundiá até o ponto inicial da navegação.

⁵⁶ “O sistema telegráfico tem atualmente um comprimento de 306 quilômetros, cujo arame se fosse entesado em linha reta mediria 620 quilômetros” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAES, 1887, p. 25) set.

⁵⁷ No ano de 1885 “o rio desceu 20 centímetros abaixo de certas pedras que os antigos moradores, pescadores, sempre tem como os pontos mais baixos possíveis” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 52).

1.3.1 Os fatores nos trabalhos de empreitada

Um ponto de relevante no trabalho por empreitada eram as relações cotidianas entre trabalhadores e os responsáveis pelas obras de construção. Junto aos empreiteiros existia também a figura do feitor, que tinha como finalidade a manutenção da ordem nos canteiros de trabalho. Entrementes, a Companhia Paulista não foi um caso isolado de uso dessa figura nas obras de construção pois, foi um fator comum a utilização de feitores em obras ferroviárias de todo Brasil, mesmo após o fim da escravidão.

A média de feitores que acompanhavam os trabalhadores de construção ferroviária variava de acordo com o número de operários. A exemplo, no primeiro semestre de 1871, na construção do trecho Jundiaí-Campinas foi computada uma média das três sessões de 700 a quase 1.500 trabalhadores diários por 59 a 81 feitores atuantes diariamente (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1871a).

Dessa maneira, entende-se que a imagem e poderio do feitor foram projetados para além das fazendas escravocratas. Em construções ferroviárias, esse personagem tinha como finalidade assegurar o controle e a ordem dos trabalhadores (LICO, 2018, p. 93). Além disso, Moratelli, ao analisar a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil nas duas primeiras décadas do século XX, observou que a figura do feitor também foi marcante. Durante a construção desta ferrovia os operários sofreram ataques de povos indígenas da região, desse modo, os feitores eram justificados para além do controle e ordem, como instrumentos de defesa e, assim, circulavam armados entre os trabalhadores. O autor percebe, entretanto, que o uso de armas por parte dos feitores, tinha como consequência, de fato, a intimidação dos trabalhadores que compunham os canteiros de obras. Essas situações foram, inclusive, alvos de denúncias por periódicos, contudo, tiveram pouco retorno por parte das autoridades (MORATELLI, 2013, p. 154-158).

Cumprе ressaltar que a figura do feitor durante o período da escravidão no Brasil, tinha como uma de suas particularidades manter o distanciamento da violência ativa entre senhores e seus escravizados, ou seja, cabia ao feitor a execução das diferentes formas de violência. Dessa maneira, a associação direta ao cotidiano de castigos e intimidações era materializada na figura do feitor (LARA, 1988, p. 166). Em vista disso, o mundo do trabalho ferroviário, advindo de uma sociedade escravocrata como a brasileira, manteve essas figuras

simbólicas do cotidiano laboral nas relações que deveriam ser pautadas em vínculos cuja base deveria ser a de liberdade. Entretanto, percebe-se o predomínio da conjuntura escravagista senhorial na construção das novas relações que se formavam no Brasil que, todavia, já vinham incumbidas de precariedade.

O feitor foi um sujeito para além da abolição no Brasil, no caso das ferrovias ele se manteve ainda nas primeiras décadas do século XX, como mencionado acima, além disso, cumpria seu papel histórico de intimidação por meio de formas de violência. Ademais, no caso da Companhia Paulista percebe-se a figura do feitor nas relações entre trabalhadores sem especialização (a grande massa de operários) que se estendeu desde os períodos de construção e extensão da linha férrea da empresa, a conservação e também aos trabalhadores que operaram nos leitos de rios durante a década de 1880. Para esse último caso dissertar-se-á sobre esse perfil de trabalhador em breve.

Sobre a questão do trabalho do feitor, e dos trabalhadores de oficinas particulares como veremos adiante, é importante abordar uma questão que aparece aos trabalhadores sem uma ligação direta com a Companhia Paulista. Isto porque, no caso dos feitores, esta função correspondia ao corpo de trabalho das empreitadas, ou seja, feitores de linha eram, grande parte das vezes, trabalhadores a serviço dos empreiteiros e não da empresa férrea diretamente. Dessa maneira, essas funções descritas acima possuem uma problemática que será considerada: a busca por reconhecimento enquanto trabalhador da Companhia Paulista.

Desse modo, após longos anos de trabalho, muitos operários reclamaram seus direitos de serem percebidos pela Companhia Paulista como trabalhadores dela, uma vez que, mesmo sem a vinculação nos anos de ofício, toda dedicação de uma vida foi feita para a empresa.

Um desses casos analisados por Lanna foi o do feitor Antonio Vieira, que em 1932 pediu a contagem do tempo de trabalho referente a atuação na construção da linha Ayrosa Galvão e Piratininga, em 1903, na linha da EF Melhoramento de Monte Alto e no trecho de Bebedouro a Barretos (1908-1909) (LANNA, 2016, p. 515). Por se tratar de um empregado dos empreiteiros responsáveis pela construção, esses trabalhos nem sempre foram realizados na linha férrea da Companhia Paulista, o que acarretou a negativa da empresa no reconhecimento deste trabalhador. Por conseguinte, a Companhia Paulista

alegava que apenas conheceu Antonio Vieira enquanto empregado dos empreiteiros Damas, Rocha e Cia, e que seu trabalho com a empresa foi intercalado com outras vias férreas, não ocasionando continuidade (LANNA, 2016, p. 516).⁵⁸ Portanto, essa figura marcante em momentos da história do Brasil e nos trabalhos ferroviários, buscou, por vezes, o reconhecimento enquanto trabalhador da linha férrea, o que, de certa maneira garantia não só a visibilidade enquanto tal, mas também as garantias conquistadas pelos operários diretos da ferrovia.

1.4 Os operários de construção e conservação da linha férrea

O perfil do operário das construções ferroviárias aplica-se, muitas vezes, ao dos trabalhadores que atuavam na conservação das linhas. Isto porque, inúmeras empresas férreas, e aqui inclui-se a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, mantinham a dinâmica das construções. Portanto, a contratação de empreiteiras para este tipo de serviço foi comum. Ou seja, tanto para os trabalhos de construção, quanto para o de manutenção das vias férreas, foram operários contratados por empreiteiras que atuaram no setor. Desse modo, a mesma dificuldade encontrada em traçar um perfil desses operários no que tange às construções, se faz presente aos que trabalhavam na manutenção da linha, uma vez que a contratação e o trabalho direto estavam relacionados ao empreiteiro responsável por determinada parte da linha.

Em relação aos trabalhadores da conservação da linha, Benévolo (1953, p. 47 – 48) afirma que os portugueses eram os mais privilegiados, e, portanto, a maioria, em menor escala, porém predominantes estavam os espanhóis, sendo estes últimos, os monopolizadores do cargo de mestres de linha. Dos trabalhadores nacionais, os operários da conservação da via férrea, também chamados de “piolhos de linha”, a predominância era de mineiros, entretanto era considerável a quantidade de baianos que chegavam a São Paulo para os trabalhos.⁵⁹

Em relação à nomenclatura que esses trabalhadores recebiam, percebe-se uma variação de acordo com a região ao qual pertenciam. Segundo Benévolo

⁵⁸ Segundo registro de Lanna (2016, p. 516) a documentação primária deste caso encontra-se: Cp. 75.4-109, prontuário 2103. Arquivo Geral da FEPASA, Banco de Dados Ferrovia, Cidade Trabalhadores, a conquista do Oeste (1850-1920).

⁵⁹ “Inventamos aos trabalhadores acostumados, alguns até viciados, as construções de estradas os sulistas dão o nome de ‘estradeiros’, os nordestinos eram ‘cassacos’, e os mineiros chamam ‘piolho de linha’” (BENÉVOLO, 1953, p. 56).

(1953, p. 56), os sulistas eram conhecidos como “estradeiros”, ao passo que nordestinos⁶⁰ eram os “cassacos” e, os mineiros ficaram conhecidos como “piolhos de linha”.

Era responsabilidade desses trabalhadores a realização de serviços como alargar e levantar aterros ao longo da linha férrea, construir e reparar avarias de edifícios da empresa e da estrada de ferro, além de todas as demandas relacionadas à implantação de trilhos. Ademais, a troca de dormentes era outro ponto constante de manutenção, isto porque os dormentes tinham um tempo de vida útil, e por este motivo a troca se dava não apenas por conta de estragos naturais, mas sim pelo desgaste devido ao uso dos trilhos. O ano de 1873, por exemplo, demonstra como a natureza, muitas vezes, definia os reparos dos conservadores.

Em 31 de dezembro do ano passado, o vento derrubou todo o alpendre dos dois armazéns na estação de Campinas do lado da Cidade, danificando muito o telhado dos mesmos. Na mesma ocasião os telhados dos outros edifícios também sofreram, porém em menor escala. Durante o mês de janeiro foram reparados todos esses edifícios (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1873, p. 32).

Ainda sobre o período desses reparos:

No dia 2 de fevereiro deu-se um desmoronamento no corte grande no quilômetro nove, que continuou ainda no dia seguinte, causando interrupção de poucas horas no tráfego; continuou-se a trabalhar no mesmo corte, removendo a terra até o dia 13 do mesmo mês, quando de repente desmoronou-se o outro lado do dito corte, enterrando alguns vagões que aí estavam se carregando com terra. O tráfego de mercadorias ficou interrompido por três dias (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1873, p. 32).

Portanto, esses trabalhadores de conservação de linhas realizavam diversos tipos de funções, que variavam de acordo com as demandas e necessidades da Companhia Paulista. Os serviços prestados iam desde a manutenção da linha pela degradação ou destruição ocorridas por conta da natureza, continuidades em atividades como alargamento de aterros, construções de casas para mestres de oficinas, ou outros cargos caso houvesse

⁶⁰ Os chamados “matutos”, migrantes da região nordeste brasileira para a província de São Paulo eram, muitas vezes, generalizados como “baianos” no dialeto dos gaúchos (BENÉVOLO, 1953, p. 47).

necessidade, manutenção dos telégrafos, ou seja, assim como as funções de trabalho de uma empresa férrea eram dinâmicas, as prestações de serviços também o eram.

Assim como o processo de construção tinha imprevistos por conta de causas naturais, os trabalhos de manutenção das vias férreas também sofriam dos mesmos males. Esse caso se exemplifica com a situação descrita em relatório pela Companhia Paulista. Em 25 de janeiro de 1878 em consequência das chuvas, um bueiro de um aterro ficou entupido com árvores e em consequência, o aterro cedeu às águas. No dia 22 de abril caiu uma barreira no quilômetro 11 e interrompeu o tráfego da linha férrea por três dias, resultado de chuvas que encheram rios e ribeirões, gerando alagamento em muitos lugares da linha da Companhia Paulista.

Desse modo, percebemos que os trabalhos tanto de construção quanto de conservação das linhas tinham, por muitas vezes, embates ocasionados por forças da natureza, sendo as chuvas as mais evidentes. Isto porque as consequências causadas por elas poderiam ser devastadoras, uma vez que enchentes e deslizamentos eram comuns nesses períodos chuvosos. No ano de 1879, em especial, as chuvas por onde passavam os trilhos foram torrenciais, causando grandes estragos na linha. Ainda assim, a Companhia Paulista manteve o fluxo de transporte sem interrupção.

As consequências dessas chuvas fizeram com que o rio Tatú entre a Ponte de Piracicaba e a estação de Limeira transbordasse, causando estragos nos aterros da região. Destarte, foi necessário que os trabalhadores atuassem incansavelmente na área, foi imprescindível o trabalho de aterramento no quilômetro 100 em 800 metros de comprimento por um metro de altura em diversas partes, construindo também um pontilhão novo de oito metros de vão para dar passagem às águas das enchentes e evitar impasses semelhantes. Além disso, neste mesmo período, a região da linha férrea de Jundiaí a Campinas sofreu estragos com desmoronamento de um aterro e um bueiro que arreventou, entretanto, os reparos foram realizados sem grandes transtornos.

Em relação aos trabalhos de conservação, é interessante nos atentarmos para períodos em que a linha férrea sofreu intensos reparos. É o caso dos anos de 1879 e 1880, pois foi um momento em que praticamente todos os setores que colocavam a ferrovia em funcionamento estavam demasiadamente em operação. Por conseguinte, o inspetor geral, Walter J Hammond, fez relatórios

detalhado sobre a operação de conservação da linha férrea da Companhia Paulista elencando o que foi realizado em cada um dos itens que garantia a integridade de todo os percursos ao qual os trilhos passavam: “nesta repartição muitas modificações têm sido feitas, ora em satisfação das urgentes necessidades, ora a fim de alcançar mais economias e segurança para o futuro” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1880, p. 7). Ademais, o inspetor dividiu as obras nos seguintes itens: trilhos, dormentes, paredes de reforço para pontes e bueiros, retificação no novo canal do rio Tatú, alargamento de cortes e valos, cercas.

Dessa maneira, na linha Campinas – Jundiaí foram assentados trilhos de aço, que estavam substituindo os de ferro existentes e estes, por sua vez, foram levados e assentados na linha de Porto Ferreira, visto que como previa Hammond, os trilhos mais velhos ainda teriam uma durabilidade de dez anos⁶¹. Embora tratou-se de um trabalho considerado de grande escala, foram os mesmos empregados da área de conservação que ficaram incumbidos das feitorias e por este motivo as despesas não sofreram alterações permanecendo as mesmas de 1878, segundo o inspetor geral “posso dizer que este é um dos mais importantes melhoramentos que a linha tem realizado, sem gastos extraordinários para a Companhia” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1880, p. 8). Cumpre ressaltar que o trabalho de substituição de trilhos foi constante durante todo o funcionamento da ferrovia, assim como o de dormentes. Por conta disso, no ano seguinte, na linha Jundiaí – Campinas mais seis quilômetros foram alterados e os trilhos de ferro enviados a Porto Ferreira na linha Belém do Descalvado.⁶²

Neste ponto é importante nos atentarmos que o contentamento da Companhia Paulista em relação ao ganho econômico com o trabalho possuía reflexos além dos relatórios. Uma vez que eram os conservadores que refizeram praticamente o trabalho de implantação dos trilhos sem que houvesse aumento no número do pessoal e que os pagamentos permaneciam os mesmos de quase dois anos anteriores, são esses operários que sofreram a exploração de um

⁶¹ É válido ressaltar que os trilhos de aço tinham previsão de durabilidade de quarenta – cinquenta anos e foram assentados nas áreas de maior movimentação. Por este motivo, esta medida foi considerada econômica para a Companhia Paulista.

⁶² É interessante mencionar que os trilhos antigos eram muitas vezes utilizados em outros tipos de obras da Companhia Paulista que, ao longo dos anos, se organizou para que toda a linha fosse trocada por trilhos de aço.

trabalho árduo. Possivelmente, tratava-se de homens que conheciam as tarefas a serem executadas e, portanto, possuíam a dinâmica necessária para o cumprimento da função sem que houvesse a necessidade de demais contratações. Entretanto, a experiência não significava reconhecimento financeiro, uma vez que os ordenados continuavam sem grandes modificações.

Além dos trilhos, foram realizadas as trocas de dormentes, pois os da bitola original não estavam durando mais do que cinco anos. Por conta disso, foram renovados os dormentes com outros de bitola grande (45% maior que os antigos), a fim de que a durabilidade aumentasse para oito a dez anos. Ademais, por conta das chuvas, várias pontes precisaram ser reforçadas⁶³ e em regiões onde o aterro cedeu, foram necessárias construções de tubos de bueiros. Em áreas muito úmidas do Mogi Guaçu, os trabalhadores substituíram as terras que ficavam sob os trilhos para evitar deslizamentos constantes por conta da umidade.

O fator animais na linha foi um problema da Companhia Paulista desde seus primórdios, por este motivo, os trabalhadores da conservação da linha construíram cercas em vários pontos da via, totalizando cinquenta quilômetros de cerca de arame com postes de ferro⁶⁴. Em relação aos postes, é válido mencionar que se tornou comum o uso de trilhos velhos para esta finalidade e, portanto, postes de antigos trilhos foram utilizados também para os telégrafos. O número desses postes sofreu um aumento de cento e dez quilômetros no período mencionado. Ademais, no processo intenso de conservação, as estações foram reparadas e pintadas e a de Campinas, em agosto de 1880 teve o alpendre de passageiros prolongado.

Seguindo o raciocínio de economizar no que tange ao uso da linha férrea, os reparos a vagões e locomotivas continuavam constantes. A novidade foi a chegada em 1880 de um torno grande para rodas de máquinas e vagões, uma máquina de aplainar madeira, uma para furar e uma serra para cortar trilhos de ferro. Além disso, no mesmo período foram construídos nas oficinas um forno especial para o fabrico de molas para locomotivas e vagões. Portanto, percebemos que grande parte da energia aplicada por Hammond naquele

⁶³ “[...]muito especialmente entre Limeira e a ponte do Piracicaba, onde o Tatu é atravessado pela estrada diversas vezes. Assim as pontes nos quilômetros 93, 94, 99 e 100 foram reforçadas dos lados, sujeitos aos estragos das águas, com paredes grossas de pedras” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1880, p. 8–9).

⁶⁴ Trabalho que também se manteve durante anos.

momento de conservação concentrava-se na questão econômica da Companhia Paulista e toda sua dinâmica de atuação.

Dentre as formas de organização da conservação da linha da Companhia Paulista estava a proporção de quilometragem e número de trabalhadores. Desse modo, havia uma turma de trabalhadores juntamente com um feitor para cada 6 quilômetros de linha. Essa dinâmica era vista como ideal – aos olhos da empresa era conveniente e econômica, pois o próprio inspetor geral, Walter Hammond reconhecia que o trabalho por si só era penoso, visto que estes homens trabalhavam independente das condições climáticas, fosse sol ou chuva. Cumpre lembrar que para o Ramal o número de operários era reduzido em relação à linha.

O número de homens e respectivas funções para a conservação da linha da Companhia Paulista eram organizados da seguinte maneira: três mestres de linha, 37 feitores e 229 trabalhadores. Destarte, para cada turma havia um rancho pertencente à empresa onde os trabalhadores eram alocados durante os trabalhos de conservação, fosse para o leito dos trilhos ou pontilhões (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1880, p. 9–10). É válido mencionar que o número de trabalhadores na conservação da linha pouco foi alterado, sendo de 272 em 1882, além disso os empregados encarregados de obras (como construções de casas, ranchos) somavam 20 operários. Para o ano de 1901, no quadro geral de almoxarifado da Companhia Paulista constavam-se oito feitores para 33 trabalhadores (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1901)

Cumpre mencionar que a própria diretoria se vangloriava da dinâmica dos trabalhos de conservação da linha da Companhia Paulista:

E grato aqui destacar as seguintes notícias, que provam o zelo e perícia dos empregados imediatamente encarregados dos vários ramos de serviços da estrada.

Há mais de dois anos que a linha não tem estado trancada durante um dia sequer, apesar das copiosas chuvas que caíram.

Desmoronamentos e outros embaraços interromperam o trânsito em todas as outras estradas da Província por maior ou menor tempo: só a estrada da Companhia Paulista atravessou aquele largo período livre dessas contrariedades: seus trens chegaram diariamente aos competentes destinos sem ter havido baldeação alguma (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1880, p. IV–V).

Desse modo, a Companhia Paulista buscava se destacar como uma empresa dinâmica e organizada que, mesmo diante de impasses nas linhas, fossem climáticos ou de equipamentos já falhos, conseguia manter o pleno funcionamento da estrada de ferro.

Nos trabalhos de conservação da linha, em 1881 os operários passaram a se ocupar com uma atividade até então não enfrentada na manutenção da ferrovia: os formigueiros. Ao que tudo indica, esta questão se tornou alvo de atenção da empresa uma vez que segundo o próprio engenheiro “um formigueiro debaixo dos trilhos seria capaz de fazer descarrilhar qualquer trem” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1881a, p. 24). Destarte ao problema, um dos edifícios dos viajantes em Campinas precisou ser reforçado pois “arreou” por causa de um antigo formigueiro que se encontrava debaixo dos alicerces. Esta questão não foi apenas ponto de observação da própria empresa, como também de indivíduos da sociedade campineira que se viam incomodados com os danos causados por formigueiros que ficavam na área da Companhia Paulista.

Desse modo, anos antes do relatado anteriormente, em 1875, o morador Joaquim Antonio Pinto pediu em público providências contra formigueiro existente na linha férrea da Companhia Paulista, próximo à ponte do fim da rua das Flores, pois causava, naquele momento, muitos danos às propriedades vizinhas. Destarte, foi enviado um representante da Comissão de Obras Públicas para dar um parecer à situação (GAZETA DE CAMPINAS, 25 de mar. De 1875, p. 1).

Em 1891 a organização da conservação da linha era dividida em cinco seções, havendo em cada uma delas um mestre de linha. Como era um período em que a linha férrea da Companhia Paulista era bem maior que nos primórdios, a extensão total, incluindo desvios e linhas auxiliares, foi de 272.390 metros. Foi um trabalho com 31 turmas, compostas por um feitor e cinco trabalhadores. É válido lembrar que o número desses turmeiros foi reduzido com o passar do tempo, pois em 1889 eram 41, caindo 10 turmas (60 homens a menos) em dois anos. A dinâmica da conserva girava em torno de um trabalhador por quilômetro (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

Cumprе mencionar neste ponto, que, com a expansão dos transportes para a área fluvial, um outro perfil de trabalhador se faz presente na organização dos trabalhos da Companhia Paulista, trata-se dos trabalhadores dos leitos dos

rios. Em relatórios da Paulista é possível perceber, que durante seu funcionamento, este setor foi o que mais contou com a escassez de mão de obra por consequência da precariedade de condições às quais os trabalhadores eram submetidos. Além disso, poucos estudos tratam desses trabalhadores, como o de Hilário Domingues Neto (2009) que observou a navegação do rio Mogi-Guaçu como a presença de um mercado regional quando o Oeste Paulista se encontrava com uma economia agroexportadora.

É válido ressaltar que uma das tarefas da Companhia Paulista quanto ao rio Mogi-Guaçu consistia em vencer as corredeiras do rio. Para que os barcos navegassem, era necessário que fosse realizado o trabalho de desobstrução dos canais nas corredeiras, que por sua vez ficava a cargo de trabalhadores sem qualificação. Para ter-se uma ideia da força dos rios, o engenheiro Hammond explicitou a condição da corredeira de Patos “ali, o canal parte da margem direita, rio abaixo, recurva-se súbito para a esquerda, atravessa a correnteza e descreve uma curva viva no meio do rio” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884), era necessário então que os canais estivessem em linha reta para diminuir os riscos de colisão dos barcos com as pedras e aumentar a velocidade da navegação.

Ainda na corredeira de Patos, os primeiros trabalhos necessários para a navegação foram os seguintes:

Para formar-se um canal artificial na corredeira dos Patos, corredeira que tem 450 metros de extensão, foi necessária a remoção de 240 metros cúbicos de rochas vivas, das quais na vazante muitas foram deixadas a descoberto, e entre as quais foi rasgado um canal, cuja largura varia de 16 a 25 metros. Abaixo da corredeira dos Patos, o rio forma uma bacia, onde foram encontradas ou removidas algumas rochas isoladas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884).

Percebe-se, portanto, pela descrição que se tratava de um trabalho árduo e de grandes perigos aos operários incumbidos de modificar o leito do rio. Ademais, não apenas na corredeira de Patos como também nas demais do Mogi-Guaçu o trabalho principal naquele momento era o de remoção de pedras a fim de limpar os canais, a exemplo, a corredeira de Gaviãozinho era formada de pedras consideradas enormes, que ficavam cem metros acima do cordão e tiveram que ser removida na preparação do rio para a navegação. Além disso,

assim como nas pedras em áreas das linhas férreas, as encontradas nas corredeiras também tiveram como elemento de quebra a dinamite, ou seja, ser operário dos leitos dos rios era enfrentar não só toda periculosidade da força da natureza nos rios, como a reação dos explosivos, ponto que já havia gerado descontentamento de trabalhadores das linhas férreas, como já discutido anteriormente.⁶⁵ Ademais, tamanho foi o trabalho com as pedras que foi necessário o uso de um guincho na operação.

Em algumas áreas do rio o trabalho envolvia a remoção de areia, que quando se encontrava no meio do canal acabava por dividir o rio em dois canais, gerando duas correntezas e passagens estreitas. Desse modo, um dos trabalhos nos rios estava em alargar estes canais, o que era visto como um desafio de grande dificuldade. O uso do guincho nesse caso também se fazia necessário. Portanto, quando se falava em trabalho no leito do rio já era de suposição o nível elevado de periculosidade. A própria Companhia Paulista, desde o início dessa operação, enaltecia os trabalhos dos engenheiros e dos “empregados inferiores” a fim de buscar, por meio do discurso, reconhecimento aos esforços por eles dedicados.

Cumprir mencionar que os trabalhos de navegação do rio Mogi-Guaçu também eram executados durante a noite. Dessa maneira, havia empregados cuja responsabilidade era realizar a iluminação por meio de faróis. Portanto, o piloto deveria manejar esses faróis a fim de dirigir o foco da luz para o ponto necessário no processo de navegação. (1887, set. 14). A princípio a navegação durante a noite não foi considerada de todo segura pela Companhia Paulista, ao passo que esse discurso foi alterado a partir do momento em que a empresa percebia a necessidade de não interromper a atividade dos vapores. Desse modo, a partir de agosto de 1887, a empresa adotou o uso de grandes lampiões, tal qual os das locomotivas, tornando conveniente ao movimento de cargas.

⁶⁵ “Sobre a corredeira do Gaviãozinho: O serviço mais importante, neste ponto, consistiu em limpar o canal no cordão de pedras, onde a água corre com extraordinária velocidade. Tão forte é aí a correnteza, que foi quase impossível fazer os buracos para os cartuchos de dinamite, os quais foram colocados nas fendas das rochas e seguros por meio de grandes pesos” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884).

1.5 Trabalhadores da manutenção de material rodante e a Companhia Paulista: trabalhadores e a criação de vínculos com a Companhia.

As oficinas foram parte essencial da construção, implantação e manutenção dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Elas representaram um incremento na industrialização por onde a ferrovia passou e maior autonomia da companhia em relação ao fornecimento de material rodante. Com as oficinas, um novo mercado de trabalho surgiu no Brasil e conseqüentemente novas relações foram criadas. Mais do que locais de fornecimento, as oficinas ofereciam materiais confeccionados exclusivamente para as necessidades da Companhia, e por isso, geraram um sistema não só comercial e econômico como também social. Segundo Campos (2012, p. 1), “além da tecnologia ferroviária, estas instituições foram fundamentais para difusão de outros preceitos e teorias ligados diretamente ao setor industrial como a organização racional do trabalho, a gerência científica, a formação profissional e a psicotécnica”. Desse modo, as oficinas que surgiram com a chegada dos trilhos a Campinas tornaram-se essenciais para entender o impacto do mercado de trabalho no Brasil. Segundo Benévolo as oficinas eram consideradas o setor mais organizado de toda dinâmica de trabalho ferroviário,

Interessa examinar, portanto, o modo como este mercado de trabalho formou-se e qual as relações e condições de trabalho inerentes a ele que os operários começaram a experienciar. A organização das oficinas e a empregabilidade que ela gerou também fazem parte desta proposta de pesquisa. Como já foi abordado anteriormente, a Companhia Paulista deixava claro aqueles que eram seus funcionários dos que não eram. Para além dos trabalhadores de empreitadas, já discutidos anteriormente, envolve-se também os trabalhadores das oficinas. Isto porque coexistiram as duas variações nas oficinas, as de particulares – prestadores de serviços da empresa e as oficinas de montagem e manutenção pertencentes à própria companhia. Por conseguinte, foi apenas no final do século XIX e início do XX que todas foram incorporadas à Companhia Paulista. Portanto, neste campo específico de trabalho a dinâmica orientada pela empresa férrea em questão organizava-se em torno de trabalhadores com e sem vínculo direto a ela. Neste ponto é interessante uma observação, próximo ao período de incorporação a Companhia Paulista mostrava-se descontente com as oficinas de particulares, ela alegava a

necessidade desenvolver elementos que possuíam essas oficinas nas suas próprias:

É da maior conveniência para o serviço o estabelecimento de uma fundição de ferro e de bronze em nossas oficinas. Estes materiais, fornecidos por oficinas estranhas a esta Companhia, nem sempre são remetidos em tempo oportuno nem com as qualidades exigidas pelo serviço especial de reparação do material rodante; o que causa embaraços a marcha regular do mesmo serviço (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

Cumprir lembrar, no que tange às oficinas de fundição de ferro, que é possível perceber se tratar de um empreendimento familiar, pois como elas eram prestadoras de serviço, determinadas famílias, desde o início, passaram a ser fornecedoras da Companhia Paulista, sem possuir um vínculo direto com a empresa.

Desse modo, as oficinas de reparo e fundição foram de caráter particular, transformando-se, por vezes, em uma operação familiar, como o caso da família Faber que atuou no ramo dos reparos ferroviários desde, praticamente, a inauguração da linha Jundiaí – Campinas da Companhia Paulista. O ramo de negócios conhecido como Viúva Faber e Filhos tratava-se de uma oficina mecânica para lavoura e indústria que teve início de suas atividades em 1858, localizada em Campinas na rua Regente Feijó nº154, operava na fundição de ferro, bronze e sinos. Tinham como uma de suas propagandas a fabricação de Moinhos de Vento para elevar água de poços e tanques para abastecimento de domicílios, jardins e estradas de ferro (ALMANACH CAMPINAS, 1888, p. 114)⁶⁶.

Além dos Faber, levantamos uma outra oficina particular chamada Empresa Fabril, que se situava na rua Francisco Theodoro, estava em um terreno onde localizava-se o prédio das oficinas servidos pelas duas linhas férreas: Companhia Paulista e Mogiana, próximo à estação da estrada de ferro. Era de propriedade de Antonio Corrêa de Lemos e dispunha de oficinas e máquinas para a lavoura e indústria. É importante observar que a localização das linhas facilitava o trânsito no interior do recinto, construído para tal fim, o que

⁶⁶ Esta oficina trabalhou nas mais variadas fundições e fabricações: “Tem os mais lindos modelos de grades e colunas para casas, jardins, bancos para jardins, grelhas para terreiros de café, nossa especialidade; pontes de ferro, debulhadores de milho, chapas para fogões, apitos e torneiras para vapores, condutores de raio, tanques de ferro, encanamentos para água, ventiladores de matar formigas, portões para casas e jardins, cruces para sepulturas, prensas e muitos outros artigos” (ALMANACH CAMPINAS, 1888, p. 116)

facilitava o carregamento e a descarga (ALMANACH CAMPINAS, 1900, p. 338).⁶⁷

Imagem 1: Área de localização da Empresa Fabril



Fonte: (ALMANACH CAMPINAS, 1900, p. 368)

Neste ponto voltamos a uma questão já elencada anteriormente, assim como demonstrado nos trabalhos dos feitores, operários de oficinas particulares também lutaram pelo reconhecimento enquanto trabalhador da Companhia Paulista, o que, mais uma vez, incluía o acesso a direitos conquistados.

Sobre esta questão, Ana Lúcia Duarte Lanna observou a importância dos trabalhadores de oficinas para o século XX por meio do estudo dos seus pedidos de aposentadoria e de como se identificavam como trabalhadores da Companhia. Liliana Bueno dos Reis, por meio de relatos orais, resgatou a história dos mestres de oficinas pertencentes a Companhia Paulista na cidade de Rio Claro (GARCIA, 1992; LANNA, 2002). Além disso, essas pequenas empresas

⁶⁷ Ainda no assunto da Empresa Fabril, “O maquinismo geral vai ser movido por um vapor de 120 cavalos, já assentado. Dispõe de uma serra circular, 50 metros de transmissão de 1 3:4; serra francesa com seis folhas: serra de fita; serra americana; serra vertical; bancos com tornos de bancada para ajustadores; torno mecânico, com graduação para madeira ou ferro; plainas para taboas e vigotas, além de outras máquinas para os respectivos trabalhos. Possui também uma chave da Companhia Mogiana com desvio de 220 metros de extensão (ALMANACH CAMPINAS, 1900, p. 368). [Atual “Galpão dos Lemos”, edifício protegido pelo COMPAAC em 1990 e onde hoje funciona um espaço para ginástica e atividades artísticas mantidas pela Prefeitura de Campinas].

acabaram por se organizar a partir da família, uma vez que era uma profissão passada de gerações. Ademais, em um caso específico de um trabalhador de oficina, Lanna, se debruça na questão tanto familiar quando do ser e não ser parte integrante da Companhia Paulista.

Dessa maneira, Henrique Faber, trabalhador de oficina de conservação de núcleo familiar, porém, prestadora de serviços à Companhia Paulista, chegou a enviar a seu superior uma carta para que a empresa férrea fizesse a contagem de seu tempo de serviço para a aposentadoria. O trabalhador nascido em 1858 escreveu em carta:

[...] Entrei para o quadro do pessoal interno no dia 1º de junho de 1906, na qualidade de mestre da fundição. Antes disso, porém, e desde 1872 até 1889, num período de dezessete anos, tive o prazer de trabalhar exclusivamente para a Companhia Paulista, em serviços de fundições de ferro e bronze. Não possuindo a Paulista, por essa ocasião, fundições próprias todas as obras para ela eram feitas em Campinas, nas oficinas de propriedade de meu pai, Luiz Faber, onde eu trabalhava, de 1872 a março de 1878, data em que, tendo falecido o meu pai, passou a fundição a ser de minha propriedade [...] (LANNA, 2016, p. 534)

Neste ponto, é interessante notar que esses trabalhadores, mesmo que não vinculados à Companhia Paulista sentiam-se parte da empresa e, portanto, reclamavam o direito de ser reconhecidos por ela. Uma das razões que ficam claras quando expostas pelo próprio operário está na questão de uma vida dedicada à empresa, daí o clamor para o reconhecimento de todo trabalho e dedicação.

Voltando à questão das oficinas em si, cumpre lembrar que, de início, as oficinas de reparo e montagem localizavam-se na cidade de Campinas. Todavia, oficinas da própria empresa acompanharam o desenvolvimento da linha férrea, e desde os primórdios era uma preocupação da Companhia Paulista que o espaço das oficinas fosse suficiente para os reparos que a linha férrea demandava, “[...] a instalação das oficinas era realizada concomitantemente à instalação da empresa ferroviária, geralmente em locais situados nas extremidades das linhas ou nas cidades que desempenhavam a função de nó ferroviário” (CAMPOS, 2012, p. 4). Ademais deveriam ser áreas cobertas para evitar dificuldades de trabalho durante a incidência de sol ou chuva. Entrementes, Oliveira e Silva identificaram em pesquisa quatro oficinas e indícios

de outras três em localizações diversas em São Paulo pertencentes à Companhia Paulista (OLIVEIRA; SILVA, 2019, p. 10).

No início da década de 1890 a Companhia Paulista passou a analisar a necessidade de transferir as próprias oficinas para um local que pudesse comportar melhor o maquinário ferroviário:

O espaço que elas oferecem é insuficiente para a colocação de novas máquinas ferramentas, cuja aquisição é indispensável a fim de ser convenientemente feito o serviço de reparação e conservação do material rodante. Assim é um torno duplo para rodas, recebido durante o ano, ainda não foi montado, por falta de lugar para ele nas oficinas, demorando-se por esse motivo as reparações de algumas locomotivas e vagões mais tempo do que se aquela máquina estivesse funcionando. Além disso, a disposição.

Das diversas seções das oficinas não é a mais conveniente para um serviço regular e metódico.

Parece-me, portanto, urgente uma solução sobre as modificações que devem ser feitas nas oficinas, de acordo com os projetos organizados para esse fim (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

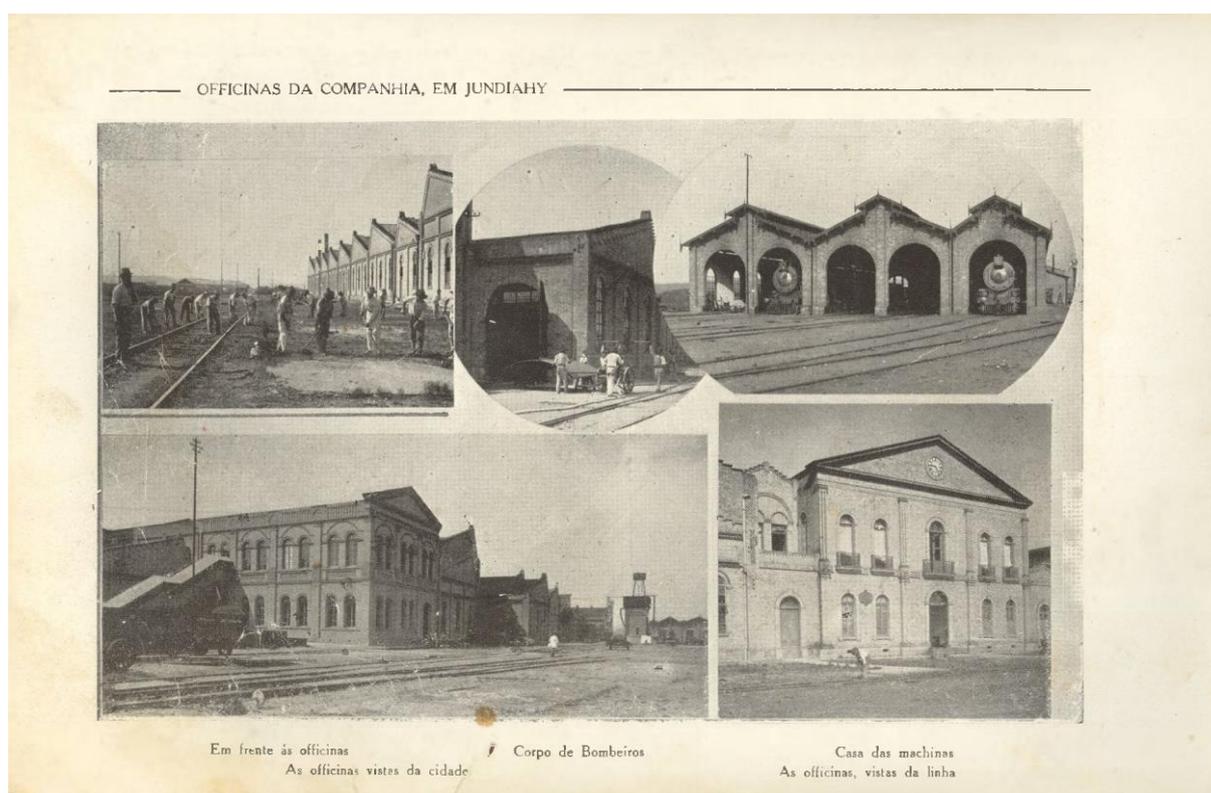
Em consequência, durante a década de 1890 a Companhia Paulista realizou a mudança das oficinas de Campinas para Jundiaí que, juntamente com Rio Claro, após o período de fusão, tornaram-se as principais sedes do complexo de oficinas da empresa. Como observa Torrejais, a alteração das oficinas da Cidade de Campinas para Jundiaí era estratégica e mais conveniente, tanto do ponto de vista técnico, como econômico e administrativo. Segundo a autora “[...] a cidade, ponto inicial da estrada de ferro, localizava-se mais próximo ao ponto de desembarque dos materiais importados, no porto marítimo de Santos, que desta forma poderiam ser facilmente distribuídos por todos os trechos da linha onde fossem necessários” (TORREJAIS, 2019, p. 56). Além das oficinas, a Companhia Paulista transferiu a Casa de Máquinas e Casa de Carros pelo mesmo motivo da insuficiência de comportar carros e pelas exposições naturais que degradavam o maquinário.

Ainda sobre esse assunto, cumpre mencionar que os empreiteiros responsáveis pela preparação da esplanada das oficinas em Jundiaí foram Contrucci & Giorgi, que estavam sob a direção e fiscalização do engenheiro Antônio Soares de Gouvêa. É válido ressaltar que essa função consistia em serviços de planificação, ou seja, limpeza, movimentação de terra e compactação do terreno sendo realizadas de forma manual, por meio do trabalho braçal e ferramentas rústicas (SILVA, 2019, p. 70). Além de P. Gallo e B. M de

Siqueira contratados para a construção de 20 grupos de duas casas para os operários⁶⁸. O terreno para essa construção foi cedido pela intendência de Jundiaí (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1893).

Dessa maneira, em 1886 era inaugurada as novas Oficinas de Manutenção da Companhia Paulista, cujas funções voltavam-se à reparação dos veículos mantidos pela empresa, elas tinham ponto estratégico pois localizavam-se próximo à linha de Jundiaí. Ademais, entre os anos de 1886 e 1889 foram construídos depósitos para abrigos dos veículos, com a finalidade de cuidados e durabilidades dos materiais. Por fim, cumpre mencionar que a maioria do material rodante [veículos ferroviários], naquele momento, foram importados, principalmente da Inglaterra e Estados Unidos.

Imagem 2



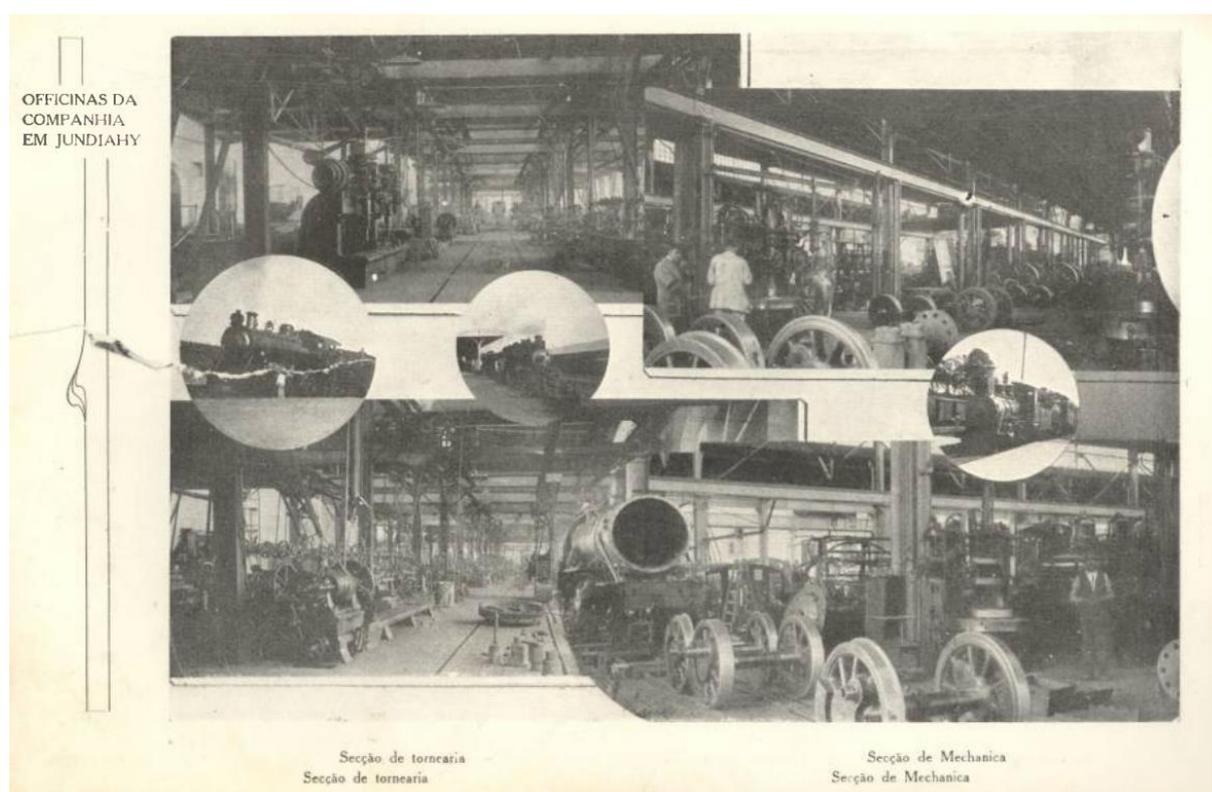
Fonte: (PERÉZ, 1918)

Dessa maneira, a construção de Jundiaí foi iniciada em 1893 e inaugurada em 1896, ocupava uma área de 145.091m², com edifício retangular que media

⁶⁸ Essa construção compôs a vila de operários, que chegou a contar com 40 habitações (SILVA, 2019, p. 60).

355 metros de comprimento por 65 de largura.⁶⁹⁷⁰ Além disso, as oficinas de locomotiva possuíam capacidade para reparar 16 locomotivas e as de reparo podiam operar com 12 carros de passageiros e 60 vagões de cargas, o que corresponderia à necessidade de 150 carros e 2000 vagões (LANNA, 2016, p. 521). Cumpre mencionar que as oficinas de Rio Claro foram construídas pela Companhia Rio Claro, comprada pela Companhia Paulista (OLIVEIRA; SILVA, 2019, p. 10), eram construídas com tijolos, assim como as de Jundiaí. Sobre esta última a iluminação se dava por grandes janelas e telhados de serra⁷¹.

Imagem 3: Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí.



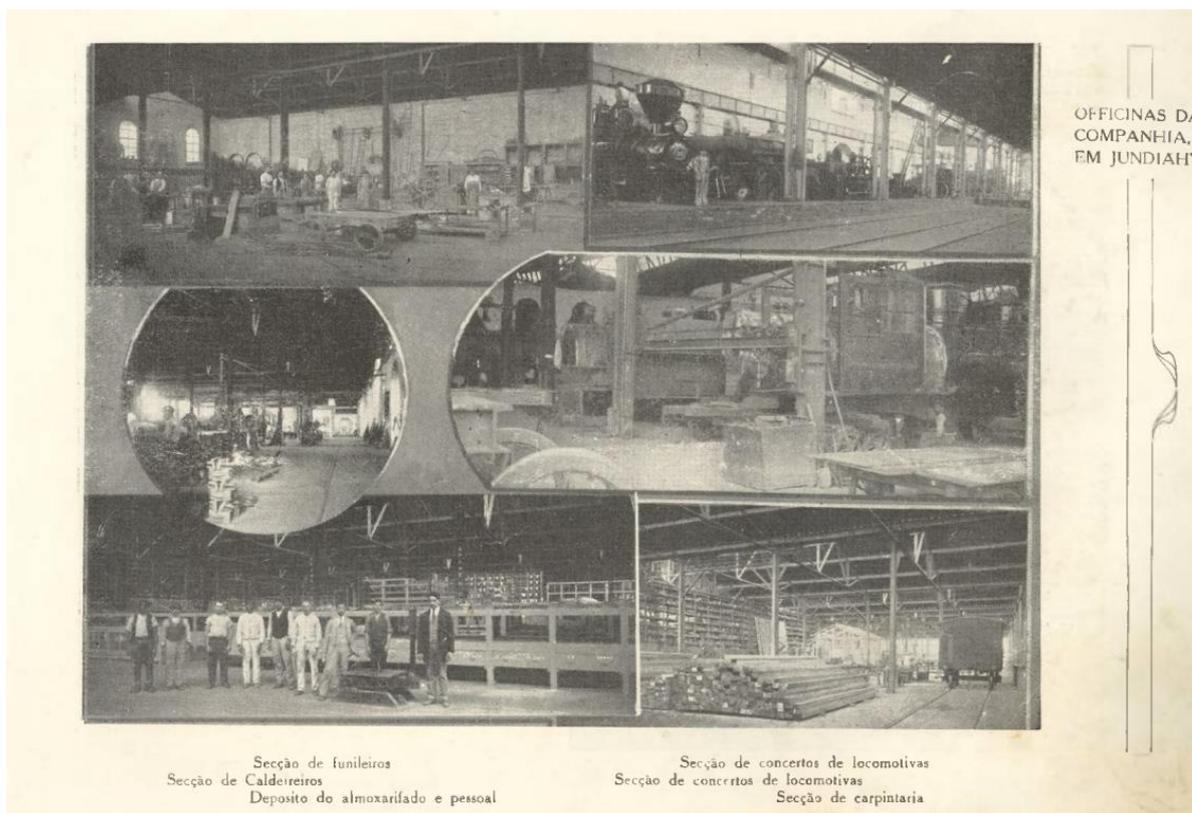
Fonte: (PÉREZ, 1918)

⁶⁹ No corpo central encontrava-se os escritórios da Inspeção Geral, da Locomoção, da Linha e da Contabilidade, e nas laterais funcionavam as oficinas de locomotiva e de reparação de carros e vagões (LANNA, 2016, p. 521)

⁷⁰ Segundo Oliveira e Silva (2019, p. 10), as oficinas em Jundiaí teriam sido construídas em 1892 em substituição à uma mais antiga alocada em Campinas, que posteriormente foi demolida

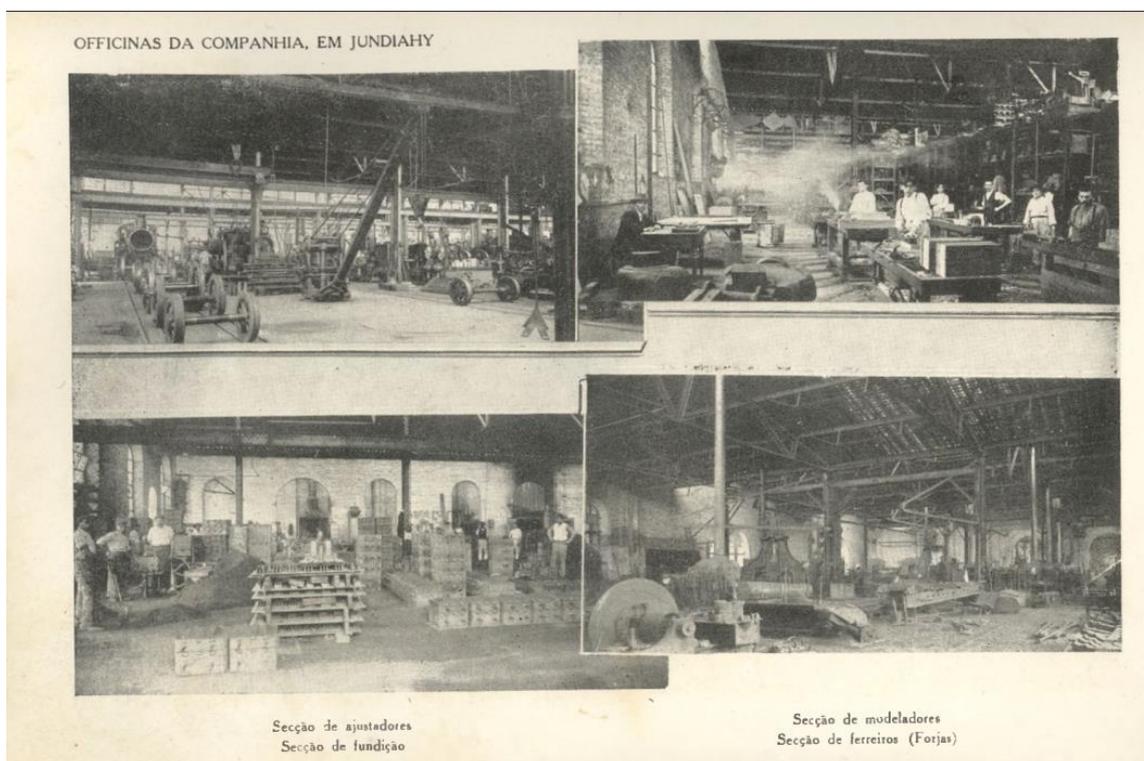
⁷¹ Vide mestrado de SILVA, 2019, para detalhes.

Imagem 4: Oficina da Companhia Paulista em Jundiáí.



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Imagem 5: Oficinas da Companhia Paulista em Jundiáí.



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Como observado por Nagamini,

As oficinas dessa Companhia contavam com as seguintes seções: a de fundição de ferro e bronze; a dos ferreiros, destinadas ao trabalho mecânico das peças de forja e aço; a de caldeiraria, onde são reparadas as caldeiras e os tenders; a de máquinas e ferramentas; a de montagem e reparação de locomotivas, entre outras (NAGAMINI, 1994, p. 145).⁷²

No que tange à organização das oficinas de Rio Claro, podemos considerar o seguinte:

As oficinas da estrada estão montadas no Rio Claro, em edifício construído de tijolos, coberto de telhas nacionais, tendo o comprimento de 39 metros e a largura de 30 metros, dividida esta em três lanços de 10 metros, cada um dos quais é ocupado por uma linha de trilhos. Os maquinismos constam de uma máquina motriz de 16 cavalos, 15 máquinas operatrizes diversas, um guindaste fixo para levantar até três toneladas, cinco forjas, das quais duas portáteis e vários outros aparelhos. (Companhia Paulista, 1888, 2º sem p. 93)⁷³

Ainda nas oficinas de Rio Claro, Garcia (1992) observa que assim como a ferrovia que alcançou a cidade, as oficinas permitiram a diversificação do núcleo urbano: “[...] deu-se a ampliação das atividades industriais, como o aparecimento de serrarias, cerâmicas, beneficiadoras de arroz e café. Em 1899 foi criada a fábrica de cerveja para atender a demanda existente, principalmente, em virtude da significativa presença de imigrantes de origem alemã” (GARCIA, 1992, p. 26). Ademais, o comércio de roupas, alimentos e objetos gerais de consumo se expande, além, conseqüentemente, do crescimento demográfico e espacial da cidade. Portanto, junto à ferrovia, o cenário urbano, industrial e a dinâmica do mercado comercial se alteram.⁷⁴

⁷² Sobre este assunto ver (PINTO, 1977).

⁷³ Tais referências estão presentes no Relatório da Companhia Paulista que se tratava das possibilidades de fusão entre elas, portanto podem ter ocorrido mudanças quando da compra efetiva da empresa em posse dos ingleses. Para a empresa, seriam interessantes algumas mudanças como: “Todas as máquinas se acham em bom estado e para ser completo o seu número e ficarem as oficinas perfeitamente montadas, só há necessidade de um torno grande para rodas, uma prensa hidráulica para provar caldeiras, uma máquina para fazer parafusos e uma dita para torneiar cilindros. As duas primeiras já foram encomendadas e estão a chegar; as duas últimas não devem custar mais de 2:500\$000”. (Companhia Paulista, 1888, 2º sem p. 93)

⁷⁴ “Dados obtidos do ano de 1883 nos mostram que, sete anos após a chegada dos trilhos, a cidade possuía um comércio bastante ativo, com trinta e quatro casas de secos e molhados, vinte e quatro casas de ferragens, vinte e duas de armarinhos, moda e chapéus, oito sapatarias, duas ourivesarias e sete alfaiatarias. Contava ainda com máquinas de beneficiar grãos (arroz e

Imagem 6: Oficinas em Rio Claro



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Sobre outros aspectos relevantes no que tange às oficinas, o engenheiro Adolpho Pinto descreve:

o vasto edifício assenta-se sobre alicerces de pedra; suas paredes de 0,40m de espessura são de tijolos, e as tesouras, assim como as colunas intermediárias sobre que descansam, são feitas de aço, circunstância que afasta qualquer probabilidade de incêndio geral. A forma da cobertura do edifício foi cuidadosamente estudada com o fim especial de permitir boa distribuição de luz, não só no campo de trabalho das máquinas como ao longo do espaço destinado às bancadas dos operários... Para os trabalhos noturnos existe a iluminação elétrica, especialmente fornecida por uma instalação situada em edifício independente... esta instalação fornece luz a 40 casas para operários que a Companhia Paulista possui em Jundiá, na parte alta da cidade, e a uma escola noturna de aprendizes... A ventilação é feita por caixilhos móveis das janelas ao longo de todo o edifício, a distribuição de água é abundante em todos os pontos e é fornecida pela própria empresa. Há também adequado escoamento de águas pluviais. As linhas de serviço e manobra medem, em extensão, 6.164 m... o plano das oficinas atendeu ao requisito essencial de

café), fábricas de licores e de cerveja. Já tinha condições de prestar serviços médicos e educacionais" (GARCIA, 1992, p. 27).

separar o trabalho em metal do de madeira fazendo-os próximos e independentes. No Brasil, são estas oficinas talvez as únicas, mesmo entre as de recente construção, que apresentam de modo completo esta excelente disposição geral (Apud LANNA, 2016; PINTO, 1903, p. 104–105).

Pode-se perceber que a organização das oficinas na cidade de Jundiaí alterou, de certo modo, a organização do trabalho industrial naquele local. Isto porque, associada às construções, estavam as condições necessárias para que os trabalhadores operassem ao máximo a capacidade daquele setor. Dessa maneira, observa-se a proximidade de casas para os operários, assim como a questão do escoamento de água e da eletricidade. Esta última, gerou inovação também nas relações de trabalho da Companhia Paulista com seus operários, pois possibilitava agora o trabalho noturno com mais eficácia.

De modo geral, tratados franceses e belgas entendiam que as companhias adquiriam terrenos para a construção de oficinas próximo “às estações de partida ou chegada, as oficinas estariam sempre sob a supervisão imediata dos engenheiros chefes e dos administradores da linha, comumente moradores das vilas ferroviárias. Quando, ao contrário (...) estariam nas proximidades grandes centros de produção, possibilitando a compra de matérias-primas a preços reduzidos” (FRANCISCO, 2007, p. 14). De fato, as oficinas da Companhia Paulista estiveram próximas às estações, entretanto, Francisco observa que sobre o Brasil foram encontradas poucas referências acerca da composição formal ou espacial das oficinas.

Entrementes, a chegada da eletricidade alterou a vida dos trabalhadores da Companhia Paulista. Isto ocorreu porque a partir daquele dado momento, em casos de necessidade de trabalho noturno – o que ficou mais constante a partir da eletricidade – havia a clareza necessária para que os operários realizassem seus afazeres. Ademais, a partir do dia 25 de abril de 1886 a estação de Campinas passou a receber iluminação todas as noites, parando apenas para trocar as baterias.⁷⁵ Desse modo, foi colocada a máquina de dínamo e vapor com os aparelhos necessários para medição da corrente elétrica. Assim, “[...] logo que estas ficam cheias, a máquina nas oficinas para, e as baterias contêm

⁷⁵ [O fornecimento de eletricidade foi inicialmente provido por gerador da própria companhia. Depois, com a eletrificação (1922) passou a ser fornecida pela Light. Privilegiava a área de operação e manutenção, sendo estendida até a vila (em Jundiaí). Não está claro no que altera as condições dos trabalhadores; auxilia sim na realização de trabalhos noturnos.]

eletricidade suficiente para a iluminação dos escritórios e plataforma, e para ter lâmpadas acesas toda a noite para o serviço da vigilância do edifício” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 56).

Nesse sentido, em 1886 a Companhia Paulista experienciou a modernização de toda sua linha ao colocar a iluminação elétrica na estação de Campinas e nas oficinas inauguradas naquele ano. A justificativa pela opção foi a de que empresas de diferentes pontos da Europa e Estados Unidos já eram comuns no uso da eletricidade. Desse modo, a Companhia Paulista argumentava que por ter à disposição sobras de vapor produzidas nas oficinas da empresa e pela economia da própria iluminação em si era viável o uso de tal recurso. Ademais, uma das figuras responsáveis pela instalação de tal novidade foi a de A R. Davis, inspetor dos telégrafos, ao qual a empresa se debruçou em agradecimentos.⁷⁶

Em 1889 foi colocado nas oficinas um novo dínamo destinado ao serviço de cinco lampiões, montados sobre postes de trilhos na esplanada da estação para facilitar o serviço de manobra que operava até de madrugada. A própria Companhia via a questão da iluminação como uma necessidade urgente para o serviço de manobra que, com apenas luz de lampiões de azeite oferecia sérias dificuldades e iminentes perigos (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

As oficinas da Companhia Paulista eram encarregadas, sobretudo construções das máquinas essenciais ao funcionamento da linha férrea e deveriam conter materiais da melhor qualidade, para que, sua construção, armação e ajustamento fossem aos olhos da empresa “as mais apuradas e tão perfeitas como nas máquinas fabricadas nas oficinas mais acreditadas” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874b, p. 107). Dessa maneira, as fábricas nacionais deveriam seguir o padrão e modelos da Inglaterra.

⁷⁶ Cumpre mencionar que os materiais elétricos para a iluminação da estação de Campinas e das oficinas chegaram durante os meses de fevereiro e abril de 1886, começando a funcionar desde maio. Para a Companhia Paulista, “[...] sendo a luz muito firme e brilhante, e o que é mais satisfatório, a substituição do gás foi uma economia” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 31). – 2º semestre.

As oficinas da Companhia Paulista foram consideradas por Lanna (2016) como verdadeiras fábricas, cujos trabalhos eram de montar e conservar máquinas para o pleno funcionamento da ferrovia. Segundo a autora,

Nas Oficinas encontramos como empregados desde operários que exerciam as funções hierarquicamente e salarialmente mais simples até marceneiros, carpinteiros, pintores, soldadores, ferreiros, ajustadores etc. Trabalhavam – algo como 12hs diárias, sem remuneração de ‘hora -extra’ e com uma folga semanal – para colocar nos trilhos as locomotivas que seriam conduzidas por maquinistas e foguistas, com bilheteiros e bagageiros (LANNA, 2016, p. 520).

Neste ponto é importante destacar que, conforme os trabalhadores das oficinas nacionais fossem adquirindo prática e especialização nas atividades, algumas montagens passaram a ser realizadas no Brasil. É o caso, por exemplo, da ponte construída no trecho da linha de Mogi-Guaçu no ano de 1876. Desse modo, o pessoal das oficinas da Companhia Paulista ficou responsável pela montagem da superestrutura da ponte que em conjunto com os trabalhos do empreiteiro responsável foi dando corpo à construção em específico.

Ademais, para oficinas de propriedade particular todo trabalho realizado nelas, assim como a testagem inicial das máquinas, deveria ser inspecionado por um agente da Companhia Paulista, garantindo a aprovação e acompanhamento desse setor por parte da empresa. Cumpre lembrar que as oficinas eram responsáveis por diversos tipos de trabalhos, como por exemplo a pintura e envernizamento de vagões eram algumas das funções dos trabalhadores das oficinas.

O trabalho realizado nas oficinas da Companhia Paulista, portanto, consistia em montagem e reparo de máquinas necessárias ao transporte ferroviário e fluvial. Desse modo, durante o período de funcionamento das oficinas percebemos que em grande parte do tempo, os operários deste setor dedicavam-se a atividades como por exemplo as descritas no relatório do engenheiro que se encontram abaixo:

Durante o semestre as máquinas n 1, 3, 8 e 9 sofreram reparos gerais. As demais foram consertadas conforme a necessidade de cada uma. Foram renovadas no tocante a madeira 13 vagões e outros consertados parcialmente. Foram montados os cinquenta vagões cobertos, recentemente chegados e postos em tráfego.

Um dos guindastes móveis foi construído de novo e assentado sobre molas, a fim de poder correr nos trens com mais segurança. Foram concluídos dez trolleys para uso e conservação da linha. Além destas coisas, tudo que foi necessário fez-se, ficando o trem rodante em bom estado⁷⁷ (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1881b, p. 18–19).

Como pode-se perceber, em quase uma década de funcionamento da linha férrea da Companhia Paulista, as atividades executadas nas oficinas eram intensas e exigiam certo conhecimento por parte dos trabalhadores. Além disso, novos equipamentos que otimizavam a operação das oficinas foram sendo introduzidos com o passar do tempo. Dessa maneira, em 1880 chegaram às oficinas duas máquinas para aplainar e furar madeiras, úteis para os reparos de carros e vagões. Em 1881, montou-se uma grande serra vertical nas oficinas, podendo assim, trabalhar com 10 serras ao mesmo tempo e cortar madeira com 1,40m de diâmetro. Para a Companhia, essas inovações eram de suma importância pois “o estado de conservação dos vagões é melhor atualmente do que nunca devido a facilidade que as novas oficinas oferecem” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1881a).

Para o caso das oficinas responsáveis pelo setor fluvial, a Companhia Paulista organizou o espaço desse setor na cidade de Porto Ferreira, principal área portuária da empresa. Desse modo, sobre o material flutuante da Companhia Paulista, o vapor Conde D' Edu foi um dos primeiros a realizar viagem, tendo percorrido em pouco mais de um ano 12,390 quilômetros. Além disso, sua montagem e conservação ficou sob responsabilidade de Alfredo Williams, engenheiro que precisou se retirar das oficinas portuárias e regressar à da ferrovia em Campinas por motivos de saúde. O trabalho realizado para a manutenção deste navio, assim como os outros nos trabalhos de reparo estava, principalmente, em analisar o fundo do casco, pois com os atritos em areias e pedras, eram as áreas de possíveis avarias. O Conde D'Eu era confeccionado por aço e, desse modo, não apresentou grandes estragos, tendo como manutenção a repintura do casco. De início, os demais vapores que estavam em processo de montagem e lançamento ao rio eram o Conselheiro Antonio Prado, Dr. Nicolau Queiroz, Dr. Elias Chaves e algumas lanchas.

⁷⁷ Esta especificação dos tipos de reparos trabalhados nas oficinas pode ser acompanhada em praticamente todos os relatórios da Companhia Paulista com o título Tração.

Imagem 7: Vapor Conde D'EU.

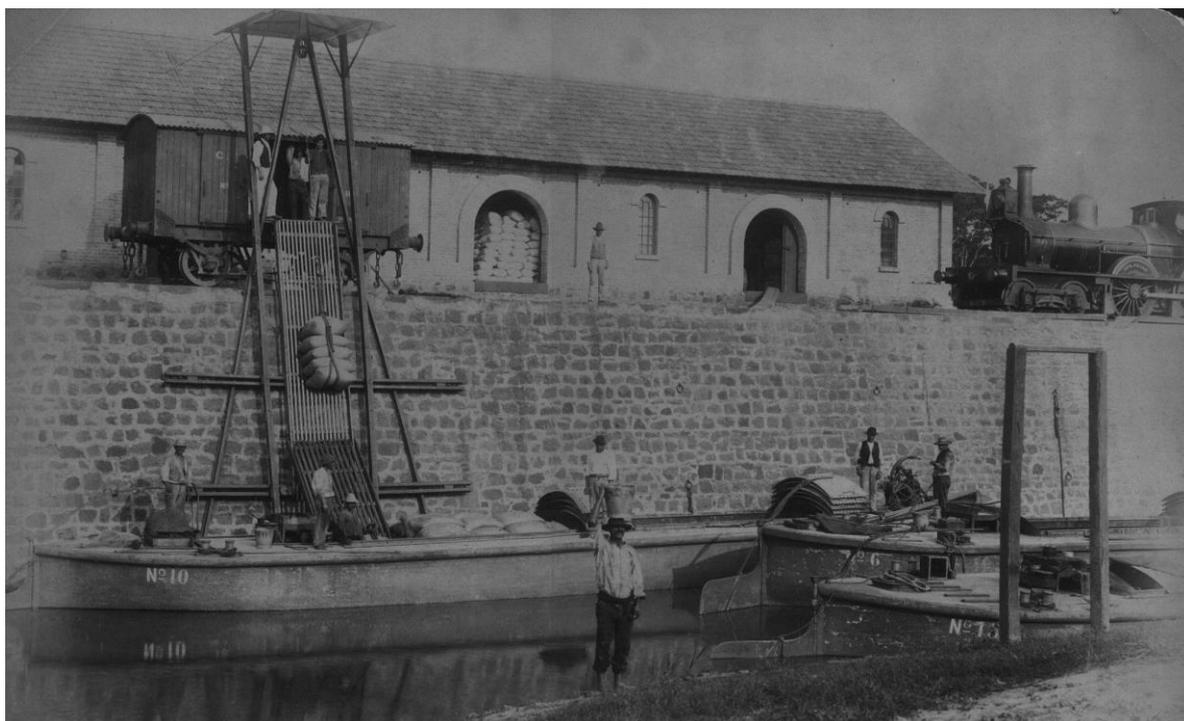


Fonte: Acervo Museu da Companhia Paulista.

Além disso, para evitar desastres como enchentes nas oficinas e alegando precaução na saúde dos operários, o estaleiro foi construído próximo à estação da estrada de ferro, sendo ligado com a doca com uma linha de trilhos. O caminho da oficina até o rio dava-se da seguinte maneira: “[...]para lançar os vapores e lanchas n’agua eles estão colocados sobre um carretão ou trolley especial, e levadas nos trilhos até a doca” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 58). Em relação a esta área específica e reparos de vapores, Domingues Neto (2009, p. 88) observa que:

Além de se prestar a baldeação de cargas, a doca tinha uma parte reservada para a manutenção das embarcações e reparos em seus cascos, a doca seca. Separada da doca principal por uma comporta, possuía um dispositivo com uma bomba a vapor que, quando acionada, eliminava toda a água do compartimento. Dessa forma, a embarcação ficava a seco, possibilitando certos reparos, como a pintura do casco e outros serviços, sem a necessidade de transportá-la até o estaleiro.

Imagem 8: Trabalhadores em operação de carga.



Fonte: Acervo Museu da Companhia Paulista

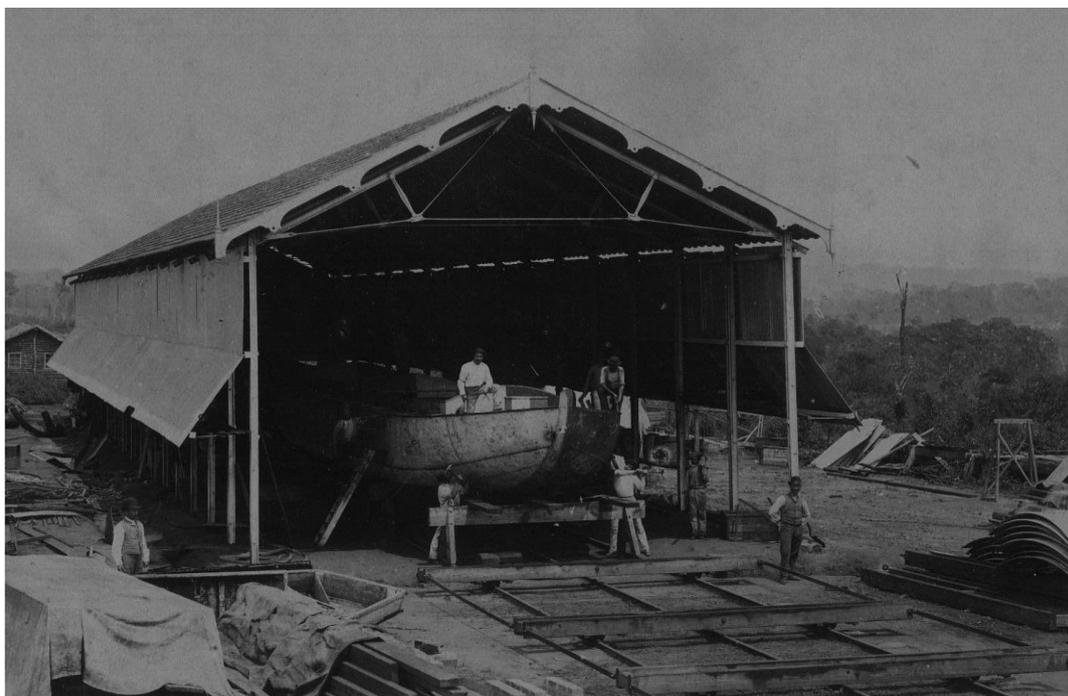
Por fim, sobre a construção da oficina, o teto e pilares foram feitos a partir de trilhos velhos, as paredes foram de chapas de ferro galvanizadas e o teto foi coberto com telhas francesas. Como observam Oliveira e Silva, a reutilização desses materiais foram prática comum entre empresas além da Companhia Paulista, como a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana, isto porque “trilhos avariados ganhavam novas funções de menor desgaste, como postes de luz, tesouras de telhados e vigas de bueiros” (OLIVEIRA; SILVA, 2019, p. 11).⁷⁸ Domingues Neto (2009, p. 90) bem lembra que as oficinas montadas em Porto Ferreira foram de baixo custo, além disso elas não se destinavam a fabricar, mas montar os vapores e as lanchas, que chegavam da Inglaterra desmontados. Além disso, foram construídas ao longo do percurso do rio, estações fluviais, ao todo elas somavam 11 em 1892.

⁷⁸ Os autores argumentam ainda que trilhos velhos foram empregados também na construção de pontes de pequenas dimensões e sistema rudimentar de represamento.

Elas dispunham de um locomóvel de 21 cavalos⁷⁹, um torno, tesoura de cortar e furar ferro e uma máquina de aplainar ferro, um perfurador vertical para abrir buracos de mina a ser utilizado na desobstrução dos rios.

Sobre a questão espacial das oficinas de Porto Ferreira, havia uma linha de três metros de bitola e um trilho intercalado, formando outra linha de bitola normal de 1,60m que ligava a oficina até a doca, onde os vapores e lanças eram lançados. Os transportes como carretão dos vapores e lanchas não entravam diretamente na doca e sim passavam paralelamente a ela, cabos eram utilizados como auxílio para o deslocamento. Por fim, dois guinchos colocados ao longo da linha permitiam puxar um vapor para fora da água (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

Imagem 9. Oficinas de vapor de Porto Ferreira



Fonte: Acervo Museu da Companhia Paulista.

⁷⁹ “que aciona um torno, uma máquina de furar, uma tesoura de furar e cortar ferro, uma máquina de aplainar ferro verticalmente (Slotting Machine) e um martinete”. Percebia-se, naquele momento a importância da compra de ferramentas para aprimoramento das oficinas “Sendo insuficientes estas ferramentas, por isso que as oficinas podem ser chamadas a efetuar trabalhos de maior vilto, foram encomendadas as seguintes máquinas – ferramentas: “Um torno grande (self-acting slide lathe with gao bed), uma máquina de fraiser, uma máquina de furar ferro (radial drilling and boring machine), uma improved endless band-saw machine, (serra para madeira) e uma Universal Woodworker (máquina para preparar e serrar madeira). Dotadas destas ferramentas, as oficinas poderão prestar ainda melhores serviços, mesmo para uma pequena reparação do material da via férrea. Para instalação destas máquinas será preciso estabelecer outra arvore de transmissão, simétrica da que existe atualmente”. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

Para a Companhia Paulista era interessante o melhoramento e qualidade das oficinas pois, desse modo, o tráfego funcionaria em sua plena capacidade. Por conta disso, a empresa chegou a criar discursos demonstrando que o crescimento das oficinas era, conseqüentemente, áreas onde filhos seguiriam as ocupações dos pais:

O aumento de nossas oficinas; a aquisição e assentamento de máquinas, que facilitam a construção de vagões e outras obras de grande trabalho, ao passo que dão emprego ás nossas excelentes madeiras de construção, habilitam os filhos do pais a profissões, de cujos operários muito carecemos (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882).

Uma vez que eram um trabalho de alta demanda, as oficinas eram também uma área de alta necessidade de operários. Ademais, cumpre mencionar que esta era uma área onde a maior parte dos relatórios sempre constava regularidades no trabalho, ou seja, a constância e organização das oficinas refletiam toda a dinâmica da linha ferroviária.

O ano de 1877 marcou a troca dos chefes das oficinas da Companhia Paulista, até então era Thomaz Harris que ocupava o cargo de chefia, porém ele deixou a empresa para exercer o cargo de chefe da tração da Estrada de Ferro do Norte. Desse modo, em substituição, Thomaz Hall⁸⁰ ocupou o cargo de chefia das oficinas, sendo considerado pela diretoria como “empregado assaz habilitado para desempenhar o cargo a ele confiado” (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1877, p. 34).

1.6 Conclusões parciais

A chegada da ferrovia a uma região brasileira como a Companhia Paulista na Cidade de Campinas alterou não apenas a questão da paisagem urbana em seu entorno e o número de habitantes, mas também ocasionou mudanças nas relações de trabalho local e período de funcionamento desse meio de transporte. Dessa maneira, a dinâmica da empresa envolvendo trabalhadores e relações de trabalho esteve além do que se conhece como ferroviário, pois entendeu-se que, mesmo aqueles que não eram reconhecidos

⁸⁰ Thomaz Harris ocupou o cargo desde o início da linha.

diretamente pela Companhia Paulista estavam englobados em funções essenciais para o funcionamento da linha.

Num primeiro momento observou-se que a ferrovia, como símbolo industrial que atrelou técnicas avançadas naquele dado momento com rudimentares advindas do território. Pode-se perceber que a Companhia Paulista incentivou a criação de oficinas que pudessem suprir suas necessidades. Desse modo, identificou-se a criação de empresas com o intuito de fornecer materiais e trabalhos de interesse à Companhia Paulista, como foi o caso de confecção de dormentes e oficinas de fundição.

Num segundo momento o estudo se debruçou nas relações de trabalho da segunda metade do século XIX e como elas afetaram os trabalhos das ferrovias. Portanto, foi importante a historicização das relações de trabalho que desde o início da colonização estiveram pautadas na escravidão. Dessa maneira, trabalhadores nacionais livres antes eram vistos com negatividade, sendo considerados indolentes e preguiçosos, contudo, as leis abolicionistas tiveram como uma das consequências a mudança relacionada ao discurso desse perfil, agora tido por um trabalhador mais “a mão” e mais negociável em relação ao imigrante europeu. Cumpre lembrar que para as ferrovias eram proibidas por decreto de utilizar a mão de obra cativa, entretanto, tal decreto não foi cumprido à risca e, muitas vezes, foi percebida a aquiescência das autoridades quando a legislação era burlada.

Ademais, percebeu-se que em construções ferroviárias predominaram trabalhadores nacionais, que por conciliarem agricultura com demais operações acabavam por ter uma alta rotatividade nas funções. Por conseguinte, na busca de angariar esses homens o uso de oferecimento de bons salários serviu de estratégia às empresas férreas. Ademais, no que tange à imigração, ressalta-se que ela foi intensificada na década de 1880, a Companhia Paulista não apenas incentivou esta ação, como concedeu passagens gratuitas aos imigrantes e sediou a Sociedade Promotora de Imigração.

Num terceiro momento voltou-se a história da Companhia Paulista no que tange às concessões e expansão da empresa desde sua inauguração até a extensão máxima alcançada pela empresa. Nesta análise pôde-se perceber que a empresa utilizou de variados meios para alcançar maiores quilômetros. De Jundiaí até a cidade de Rio Claro e outros ramais o sistema empregado foi o de empreitada parcial, onde a Companhia Paulista confiava a empreiteiros todos os

processos de construção da linha, contudo, fiscalizando todas as etapas e conferindo regularidades. De Rio Claro até Araraquara e Jaú, desentendimentos levaram a empresa a desistência em si do prolongamento que, posteriormente, foi comprado pela empresa. Assim, esta segunda etapa de expansão deu-se mais especificamente por negociação.

Ainda na expansão, demonstrou-se que a Companhia Paulista alcançou meios de transportes além do terrestre. A empresa conquistou a concessão dos rios Mogi-Guaçu, Pardo e Grande e dessa maneira, atuou também no transporte fluvial. Neste ponto, é válido ressaltar que se tratava mais especificamente do transporte de mercadorias do que de passageiros. Além disso, por ter uma dinâmica de trabalho diferente da ferrovia, a limpeza e desobstrução dos rios foi chefiada diretamente pela Companhia Paulista por meio da atuação do engenheiro Walter Hammond.

Num quarto momento buscou-se compreender o cotidiano dos trabalhadores voltado às construções e conservação da linha, percebidos como indiretos e também aos operários dos leitos dos rios, ligados à Companhia Paulista, porém considerados inferiores aos demais funcionários. Dessa maneira cabia aos trabalhadores de construção e manutenção da via, sob orientação dos empreiteiros, o exercício de funções como movimento de terras, implantação dos trilhos, obras de arte e demais construções que fossem tidas como necessárias. Aos trabalhadores dos rios a missão era, muitas vezes, lidar com a remoção de areias, troncos de árvores, rochas e demais obstáculos que inviabilizasse a navegação.

Dentre todos os setores que operaram para a Companhia Paulista, esses dois perfis indicaram tratar-se das áreas mais vulneráveis e perigosas de trabalho. O uso de experimentos nas obras como o explosivo dinamite colocava em risco a vida desses homens que já eram submetidos aos desafios naturais por si só de alta periculosidade. No que tange ao terrestre, riscos de desmoronamentos eram frequentes, nos fluviais a água em si só se somava ao principal fator de periculosidade que associada às corredeiras colocava os trabalhadores em condições de extrema precariedade. Ademais, os trabalhos de rios foram os mais difíceis de angariar trabalhadores relatados pela Companhia Paulista pois, as condições diárias e os riscos sofridos com doenças e acidentes afastavam o interesse de homens a condições, muitas vezes, desumanas. Neste momento, considerou-se dentre as outras áreas o setor dos trabalhadores dos

rios os mais precarizados dentre os trabalhos oferecidos pela Companhia Paulista.

Num quinto momento a atenção deste estudo voltou-se para um outro setor importante da Companhia Paulista, o das oficinas. Percebeu-se que esta área se dividia em dois tipos de trabalhadores, os que servia à empresa pois operavam em oficinas dela e aqueles que passaram a atuar em oficinas próprias, porém dedicando-se exclusivamente a servir a Companhia Paulista. Assim, oficinas de fundição tiveram, muitas vezes, caráter particular de cunho familiar enquanto oficinas de reparo e montagem foram criadas e administradas pela empresa.

Esta questão foi interessante pois aqueles que não eram ligados diretamente à Companhia Paulista buscaram reconhecimento da dedicação e trabalho e assim, serem percebidos como trabalhadores da empresa. Além de demonstrarem toda uma vida de empenho nas suas funções, o ser reconhecido imputava também nos direitos conquistados por trabalhadores diretos nas relações estabelecidas entre a Companhia Paulista, seus operários e todo simbólico que tal inserção representava.

Em conclusões parciais ao que foi analisado percebe-se, portanto, que a organização ferroviária foi complexa e envolveu uma gama de diferentes relações sociais (coaçoão, parentescos, legais) e acordos em todo o processo de construção, conservação, operação e expansão da linha. Além disso, para além das relações cotidianas em si, a ferrovia como indústria em um país agrário escravocrata foi um ponto de suma importância no que tange à alteração das relações de trabalho no Brasil. Entretanto, tais mudanças não significaram um rompimento com a escravidão em si ou melhores condições de trabalho visto a extrema precariedade que alguns cargos proporcionavam.

Capítulo 2 – As condições de trabalho ferroviário na Companhia Paulista

O funcionamento de uma ferrovia depende de diversos tipos de funções. Elas vão desde as consideradas menos intelectuais, ou seja, as mais braçais, até cargos considerados importantes como o de dirigente da empresa. Portanto, a ferrovia abrange uma dinâmica de trabalho para a execução de tarefas onde, alguns setores confiavam a terceiros as partes essenciais da ordem férrea para o pleno funcionamento. Como é o caso dos trabalhadores responsáveis pela construção e implantação dos trilhos ferroviários.

O tema dos trabalhadores ferroviários foi largamente discutido pela bibliografia no que tange aos operadores de ferrovia, ou seja, aos trabalhadores ligados diretamente à companhia de determinada linha férrea. Portanto, ao estudarmos o trabalho nas ferrovias, muito se encontra sobre a organização dos ferroviários, uma vez que se trata de uma categoria conhecida pela luta e conquista de direitos trabalhistas (CALVO, 1994; FRACCARO, 2008; LEME, 1984; SEGNINI, 1982; SOUZA, 2010, 2015). Contudo, os ferroviários neste ponto, ligam-se aos trabalhadores como foguistas, maquinistas e outras funções relativas à manutenção do tráfego. Restam às questões: quais são os tipos de trabalho destinados à ferrovia? Quem são os trabalhadores que atuam no pleno funcionamento da ferrovia?

2.1 O quadro funcional da Companhia Paulista (1869-1890)

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro tinha como forma de organização a divisão dos trabalhadores que serviam à empresa, ligados diretamente a ela ou então, prestadores de serviços aos empreiteiros, ou seja, sem vínculo legal com a companhia. De todo modo, desde o início da organização da Companhia Paulista para dar seguimento aos trabalhos de construção da linha férrea Jundiaí-Campinas, é possível identificar essa separação de trabalhadores.

Em 1869, período das obras de construção, a Companhia Paulista organizou seu primeiro corpo de funcionários, ou seja, vinculados diretamente à empresa. Um quadro de pessoas ainda tímido para tal empreendimento, porém, de extrema importância para o início da dinâmica ferroviária que estava em desenvolvimento.

Dado ao fato de tratar-se de uma empresa de fazendeiros paulistas, é importante ressaltar que para a diretoria da empresa eram escolhidos os próprios acionistas e, desse modo, o primeiro corpo de diretores foi composto por: Martinho da Silva Prado, Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Ignácio Wallace da Gama Cochrane, Antonio de Sousa Queiroz (Senador no período) e Clemente Falcão de Souza filho, sendo este último o presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.⁸¹ João Ernesto Viriato de Medeiros foi nomeado o primeiro engenheiro-chefe da companhia, responsável, portanto, por todo andamento das obras de construção.

Neste período inicial da construção da via férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi montado na cidade de Campinas o primeiro escritório físico da empresa, bem como a instalação de uma casa que serviria de morada aos engenheiros. Desse modo, a tabela abaixo demonstra como se organizou o primeiro quadro geral de funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Tabela 5: Cargos e vencimentos do primeiro corpo técnico da Companhia Paulista.

| Categorias | Nomes | Vencimentos |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| | Diretoria | |
| Presidente | Dr. Clemente Falcão de Souza Filho | 4:000\$000 |
| | Secretaria e Contadoria | |
| Secretário | José Severino Fernandes | 3:000\$000 |
| Ajudante do Secretário | Major Francisco Martins de Almeida | 1:400\$000 |
| 1º Escrivário | Gabriel Nunes Ramalho | 1:400\$000 |
| 2º Escrivário ou Amanuense | Antonio Martins de Oliveira Machado | 1:200\$000 |
| Porteiro | João de Paula Fernandes | 1:000\$000 |
| | Escritório Técnico | |

⁸¹ Em relação à escolha dos diretores, Segnini (1982, p. 33) observa que “o poder de gestão é colocado como função do poder econômico. Somente os acionistas que possuíssem 50 ações, no mínimo, subscritas e registradas seis meses antes da eleição, é que poderiam ser votados pela assembleia para ocupar a função de diretor (art. 7º). Quando eleito, o acionista estaria impedido de vender ou doar suas ações (art. 8º). Garantiu-se, assim, a direção da empresa nas mãos de um grupo de proprietários”.

| | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|-------------|
| Engenheiro-chefe | Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros | 12:000\$000 |
| 1º ajudante – Engenheiro | Ernesto Diniz Street | 7:200\$000 |
| Engenheiro chefe de seção | Jeronymo Luiz Ribeiro | 6:000\$000 |
| Engenheiro chefe de seção | Carlos Kraufs | 6:000\$000 |
| Engenheiro ajudante | Victor Barreto Nabuco de Araujo | 3:600\$000 |
| Engenheiro ajudante | Nicolau Vergueiro Le Cocq | 3:600\$000 |
| Engenheiro ajudante | Reinaldo von Krüger | 3:600\$000 |
| Engenheiro ajudante | Luiz Berrini | 3:600\$000 |
| Engenheiro desenhista | Hilario Le Page | 2: 400\$000 |
| Amanuense | Manoel Joaquim de Ornellas Júnior | 1:200\$000 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1869, p. 52)

Em relação aos funcionários diretos da Companhia Paulista é possível ter acesso, além dos cargos e nomes, aos salários que eles recebiam da empresa. Desse modo, a tabela apresenta um quadro demonstrativo em ordem decrescente dos valores salariais de acordo com a função separada por categorias. Os valores dos engenheiros mais importantes da construção chegavam a ser maiores que os do próprio diretor da Companhia Paulista.

É interessante ressaltarmos um ponto em relação ao emprego dos engenheiros nas estradas de ferro. No primeiro capítulo dissertou-se sobre a rotatividade dos trabalhadores de construção e a oferta de bons pagamentos como atrativo a este tipo de mão de obra. Para o caso dos engenheiros é possível perceber um discurso semelhante da Companhia Paulista ao explicar sobre a questão da rotatividade desses profissionais nos trabalhos da empresa. Em relatório, a Companhia Paulista ao avisar sobre a saída dos engenheiros Krauss e Berrino, que naquele momento passariam a compor a Companhia Ituana, entra na discussão sobre a quantia em salários que eles recebiam. A Companhia Paulista alegava que os pagamentos não eram de fato “essas gordas propinas apregoadas” e, que isso se demonstrava na não garantia de

estabilidade do pessoal técnico aos serviços da empresa (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1870b, p. 11).

Além do quadro técnico e dos engenheiros que compunham os funcionários da Companhia Paulista no período inicial da empresa, com o desenrolar da construção outras funções foram surgindo a fim de suprir as demandas da empresa no momento. É o caso do cargo de almoxarife, que passou a ser executado por Joaquim Gomes de Almeida no primeiro semestre de 1871. A esta função cabia o recebimento e recolha de material que não poderia ficar exposto ao tempo, além do fornecimento desse material à medida que fosse necessário. Nesse caso, este trabalhador deveria permanecer no armazém de guarda desses equipamentos. Além disso, é nesse mesmo período da construção que a Companhia Paulista passa a organizar e contratar o pessoal que seria responsável por conduzir locomotivas e realizar a manutenção delas. Como essa mão de obra especializada exigia experiência com o trabalho ferroviário que ainda se desenvolvia no Brasil, os trabalhadores tidos de fato como ferroviários eram de origem estrangeira, como podemos conferir na tabela abaixo.

Tabela 6: Primeiro quadro de “ferroviários” da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

| Nome do trabalhador | Função Exercida |
|----------------------------|-------------------------------|
| Walter John Hammond | Chefe de Oficinas |
| Thomaz R. Kennedy | Ajustador |
| Thomas Harris | Ajustador e torneiro |
| Thomas Funnel | Construtor de carros e vagões |
| Henry William Crook | Ferreiro e caldeireiro |
| Edward Swinerd | Condutor de locomotivas |
| Edward Bench | Condutor de locomotivas |

Fonte: Tabela criada pela autora. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1871b, p. 5)

A tabela acima indica a organização do primeiro quadro de ferroviários da Companhia Paulista de estrada de ferro. Todavia, é interessante observar que em questão de um ano de desenvolvimento da linha férrea esse quadro se alterou com um aumento considerável de funcionários, que somaram em 1872 45 pessoas, como é possível conferir abaixo.

Tabela 7: Quadro dos funcionários da linha em 1872.

| Empregos | Empregados | Vencimentos |
|---|--------------------------------------|--------------------|
| Inspetor Geral da Linha, Chefe de tráfego, Contador de Caixa | William Burnett | 7.000\$000 |
| Secretário do Inspetor, Escriturário da Contadoria e Pagador | Alfredo Tomkins | 3.120\$000 |
| Escriturário da Contadoria | Francisco dos Santos Pinto | 1.200\$000 |
| Engenheiro da linha, Chefe de Tração e de Oficinas | Walter John Hammond | 4.136\$000 |
| Escriturário do Chefe de Tração e Almoxarife | Charles C. Tomkins | 2.160\$000 |
| Trabalhador do Almoxarifado | Paulo José Dellier | 720\$000 |
| Chefe de Trem | Valentim Gonsalves da Silva Lopes | 1.200\$000 |
| Chefe de Trem | Bento Alves Pinheiro Cardoso | 1.200\$000 |
| Ajudante de Chefe de Trem | Raphael de Carvalho Andrade | 900\$000 |
| Ajudante de Chefe de Trem | Silvério Alves de Castro | 900\$000 |
| Maquinista | Edward Swinerd | 2.032\$990 |
| Maquinista | Edward Bench | 2.032\$990 |
| Mecânicos (Oficinas) | | |
| Ajustador | Thomaz R. Kennedy | 1.920\$000 |
| Ajustador e torneiro | Thomas Harris | 1.920\$000 |
| Condutor de carros | Thomaz Funnel | 1.920\$000 |
| Ferreiro e caldeireiro | Henry William Crook | 1.920\$000 |

| Estação de Campinas | | |
|--|-----------------------------------|------------|
| Chefe de Estação | Max Jorge Frederico Mundt | 3.500\$000 |
| Fiel e Cobrador | Benjamin da Silva Pinto | 1.800\$000 |
| 1º Escriurário | João Theodoro de Siqueira e Silva | 1.800\$00 |
| 2º Escriurário | Germano Scheivel | 960\$000 |
| Escriurário e Telegrafista | Ernesto Ribeiro dos Santos | 960\$000 |
| Ajudante do Telegrafista | Carlos Nogueira | 720\$000 |
| Conferente | José Antonio da Cruz | 840\$000 |
| Conferente | João Antunes de Azevedo | 840\$000 |
| Conferente | Mariano Nobrega | 840\$000 |
| Conferente | José Bottini | 840\$000 |
| Conferente | José Martins | 840\$000 |
| Guarda-sinais e Manobrador | José Luiz Ferreira | 900\$000 |
| Guarda-sinais e Manobrador | Joaquim Pereira Ignácio | 900\$000 |
| Vigia da Noite | Pedro Espanhol | 720\$000 |
| Limpador de Carros | José Innocencio de Nazareth | 720\$000 |
| Servente | Francisco Tellmann | 720\$000 |
| Estação dos Valinhos | | |
| Chefe de Estação | João Baptista Alambary Palhares | 1.200\$000 |
| Telegrafista | Antonio Vieira Braga | 720\$000 |
| Estação da Cachoeira | | |
| Chefe da Estação | Albino da Silva Espindola | 1.200\$000 |
| Estação de Capivary | | |
| Chefe da Estação e Telegrafista | Jesuino de Oliveira Mendes | 900\$000 |
| Estação de Jundiahy | | |

| | | |
|--|----------------------------------|------------|
| Verificador de Carros | José Maria Ferreira de Andrade | 1.440\$000 |
| Ajudante de verificador de carros | João lhans | 720\$000 |
| Porteiras | | |
| Do caminho de São João da Atibaia | Luiz Antonio Vaz | 540\$000 |
| Do caminho do Bethlem | Seraphim Teixeira | 540\$000 |
| Do caminho geral do Leitão | Balduino J. Nepomuceno | 540\$000 |
| Do caminho do Bethlém a Campinas | Antonio Benedicto Palhares | 540\$000 |
| Do caminho de Campinas a Jundiaí | José Manoel do Nascimento | 540\$000 |
| Do caminho de Campinas | Manoel Francisco Teixeira Toledo | 540\$000 |
| Do caminho de Itu a Campinas | Francisco de Paula Silva Machado | 720\$000 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1872)⁸².

Na tabela de 1872, já com um número de funcionários considerável, é interessante notar alguns pontos. Desse modo, em relação a alguns cargos ocupados pela Companhia Paulista, é perceptível que algumas funções de maior responsabilidade e, conseqüentemente, de melhores pagamentos eram exercidas, naquele momento por estrangeiros, possivelmente experientes com os trabalhos ferroviários. Para cargos em que era necessário especialização como o de maquinistas e mecânicos, a lógica da mão de obra estrangeira se manteve, enquanto as outras funções que aparecem na tabela já eram exercidas por nacionais.⁸³

⁸² Ana Lanna (2016) também utiliza essa tabela em sua análise sobre o tema.

⁸³ “Esta primazia recaía sobre o imigrante porque a ferrovia, enquanto técnica, era produto de um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas e, como tal, cristalizava relações de produção específicas. Em outras palavras, ao exportarem material ferroviário, os centros do capitalismo estavam exportando também as relações de produção capitalistas contidas na maquinaria. Enquanto técnica, a operação das ferrovias era incompatível com a escravidão” (SEGNINI, 1982, p. 39).

Em acréscimo à lista, o Almanack de Campinas em 1873 ainda apontava Charles Houck como Inspetor da Conserva, referente aos maquinistas estavam W. Collier e David da Cunha. De foguistas somavam-se W. Seggee, Florencio Antonio, Franck Allcock e F. d'Oliveira (ALMANACK CAMPINAS, 1872, p. 37). Conforme a Companhia Paulista foi sendo expandida ao longo dos anos é perceptível a divisão do trabalho ferroviário cada vez maior. Percebe-se no quadro abaixo, por exemplo, que uma das divisões seguiam as inúmeras estações pertencentes à ferrovia.

Tabela 8: Quadro dos funcionários da linha em 1878.

| Empregos | Empregados |
|---|---|
| Inspetoria Geral | |
| Inspetor Geral da Linha | Walter J. Hammond. |
| Secretário do Inspetor | Francisco dos Santos Pinto |
| Contadoria | |
| Escriturário da Contadoria | Francisco dos Santos Pinto. |
| Pagador | José de Queiroz Lacerda |
| Escriturário | Francisco Gonçalves de Campos |
| Almoxarifado | |
| Trabalhador do Almoxarifado | Henrique Wardo Harris |
| Escriturários | Carlos Bruhns Antonio Bento Justino da Silva |
| Divisão técnica | |
| Construção Engenheiro chefe | Dr. Francisco Pereira Lobo |
| Ajudante | Alberto Loffgrën |
| Conservação Engenheiro chefe | W. J Hammond |
| Engenheiro ajudante | W. Schmidt |
| Ajudante | H. Cox |
| Inspetoria da via permanente | Francisco Fernandes Ralph Joliffe |

| | |
|--------------------------------|--|
| Chefe de oficinas | Thomaz Hall |
| Estação de Campinas | |
| Chefe | Benjamim da Silva Pinto |
| Escriturários | Thomas Harris |
| Condutor de carros | José Stipp Julio Scheibel Carlos Bressane Lucio Veiga B. P. Cardoso Gustavo Peixoto |
| Bilheteiro | J. J. Elias Motta |
| Bagageiro | João E. Pereira Bueno |
| Conferentes | Alfredo Martins Joaquim Demétrio da Silva Hylario Savoy Antonio Innocencio Corrêa Oscar Pfuhl |
| Feitor de manobras | José Ferreira de Godoy |
| Guarda Sinais | Francisco Maier |
| Polícia | Jesuíno Carvalho |
| Repartição do Telégrafo | |
| Engenheiro Inspetor | R. G. B. Davis |
| Operador | Arthur Vasques |
| Telegrafistas | Barboza de Castro J. Barboza. Trajano de Moraes Luiz de Góes. Joaquim de Salles Pinto. Pedro Rebello (e operador da Companhia Mogiana) |
| Chefes de Estação | |
| De Jundiá | Fritz Buchholz |
| De Louveira | A. Pereira da Costa Sobrinho |

| | |
|--------------------------------------|--|
| Da Rocinha | João A. Machado (serve interinamente) |
| De Valinhos | João Theodoro |
| De Boa Vista | Ignácio C. Almeida |
| De Rebouças | João Bittencourt |
| De Santa Bárbara | Antonio Ribas de Avila |
| De Tatú | Sabino Ribeiro |
| De Limeira | Jeronymo C. Freire |
| De Cordeiro | João Antunes Azevedo |
| De Araras (Ramal) | João Pedro de Souza |
| De Guabiroba (Ramal) | Antonio B. de Oliveira |
| De Leme (Ramal) | Antonio dos Santos Soares |
| De Rio Claro | Augusto Lorena |
| Telegrafistas | |
| De Jundiá | Antonio Cyriaco Bueno – Operador José Flavio Martins Bonilha Bento Manoel de Oliveira Jorge Buchhalz |
| Agente da Companhia em Jundiá | José Cruz |
| De Rocinha | Joaquim L. de Barros |
| De Valinhos | Brasilio Monteiro e Silva |
| De Limeira | Guilherme Frosch (Operador) Elias de Campos Freire |
| De Cordeiro | Florentino Garcia Monteiro (Operador) Eugenio Bueno |
| De Araras (Ramal) | Alberto de Araujo Lima |
| De Leme (Ramal) | João L. da Cunha |
| De Rio Claro | Luiz A. de Araújo (Operador) Satiro de Barros Lima |
| Movimento | |
| Chefe | |

| | |
|------------------------------------|--|
| Guarda-trens de passageiros | Silverio Alves de Castro |
| Ajudante | Manoel G. Prado |
| Guarda-trem de cargas | Delfino do Amaral. Antonio Teixeira de Mello Hermano Magalhães |
| Ajudantes | Zeferino B. da Costa José Branco de Oliveira José Galvão |

Fonte: ALMANAK CAMPINAS, 1878, p. 43-47.

Além disso, na imagem abaixo é possível visualizar alguns desses funcionários que foram homenageados no Álbum Ilustrado do cinquentenário da Companhia Paulista

Imagem 10 – Fotografias dos primeiros chefes de serviço da Companhia Paulista.



Fonte: (PERÉZ, 1918).

A dinâmica ferroviária da Companhia Paulista nesta primeira década e todo seu processo de desenvolvimento teve um ritmo de crescimento acelerado, afinal, era necessário a maior expansão possível em São Paulo. Junto a este

fenômeno, o corpo e a divisão de trabalhadores acompanharam a amplificação da empresa como um todo, como é possível acompanhar as mudanças de trabalhadores e ofícios na tabela abaixo.

O ano de 1880 marca a mudança na diretoria da Companhia Paulista. Após 12 anos da eleição da primeira diretoria (1868), os cargos teriam seus representantes alterados. Entretanto, cumpre ressaltar que da chamada “diretoria primitiva” restava apenas o presidente Falcão Filho. Desse modo, uma nova eleição deu vez a novos nomes e cargos, os ocupantes eram: Coronel Antonio Proost Rodovalho, Antonio Pinto do Rego Freitas, Barão de Piracicaba, José Egydio de Souza Aranha e Elias Antonio Pacheco e Chaves.⁸⁴

Cumpre lembrar que a primeira diretoria assumiu os 44 quilômetros referentes a Jundiaí – Campinas e estendeu os trilhos por 225 quilômetros, alcançando Rio Claro. Ademais, em 1880 a Companhia Paulista contava com o serviço de mais de quinhentos empregados ligados à empresa. Em 1882 foi anunciada a mudança de estatuto em relação a eleição de diretoria da Companhia Paulista. Ficou estabelecido que a diretoria dentre seus membros elegeria anualmente o seu presidente por maioria de votos o novo presidente que poderia ser reeleito.

Cumpre lembrar que no Estatuto criado pela Companhia Paulista, era conferido à Diretoria “plenos poderes” para gerir os negócios da empresa. Além disso, cabia a esse poder central determinar os níveis hierárquicos dentro da ferrovia, “os limites da autoridade de cada nível, as competências de cada cargo. Tudo isso, através de normas escritas. Ao ferroviário somente era atribuído o ‘direito’ de obedecer” (SEGNINI, 1982, p. 34).

Neste período, em questão quantitativa, pode-se perceber que a Companhia Paulista contabilizava 438 funcionários, distribuídos como mostra a tabela abaixo:

⁸⁴ Estes diretores exerceram o cargo por pouco mais de dez meses. Desse modo, Francisco de Souza Queiroz Filho e Antonio da Silva Prado (ocupava o cargo de diretor naquele momento) apresentaram suas exonerações de diretores da Companhia Paulista Diretoria. Fidencio Nepomuceno Prates passou a exercer o cargo de vice-presidente (4, [s.d.]; (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1881, p. 3–4). A eleição para novos diretores ocorreu na assembleia do segundo semestre de 1881 e teve como resultado a nomeação de Nicoláu de Souza Queiroz e Elias A. Pacheco Chaves para os cargos da diretoria, sendo o cargo de presidente inteirinho mantido a Fidencio N Prates.

Tabela 9: Quadro quantitativo de operários da Companhia Paulista

| 1882 – Quadro de Operários da Companhia Paulista | |
|---|--------------------------------|
| Função | Número de trabalhadores |
| Conservação da via permanente | 272 |
| Obras e estações | 20 |
| Tração e oficinas | 130 |
| Telégrafos e cercas | 8 |
| Almoxarifado | 4 |
| Contadoria | 4 |

Fonte: tabela criada pela própria autora com base no Relatório da Companhia Paulista do 2º semestre de 1882 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882).

Encerrando essa primeira etapa do quadro de análise sobre o funcionamento da Companhia Paulista, cujos diretores foram Clemente Falcão Filho e Fidêncio N. Prates observaremos a mudança no quadro de funcionários dos últimos dez anos comparado à tabela anterior.

Tabela 10: Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais. Sede na cidade de São Paulo.

| Ocupante | Cargo |
|--|------------------|
| Diretoria | |
| Dr. Fidencio N. Prates | Presidente |
| Dr. Elias A. Pacheco Chaves | Diretor |
| Dr. Nicolau S. Queiroz diretor | Diretor |
| Dr. Allonso da Fonseca – secretário | Secretário |
| Administração da Linha | |
| Walter J. Hammond | Inspetor Geral |
| Francisco Santos Pinto | Contador |
| Max Mundt | Chefe de Tráfego |
| Pagadoria | |
| F. Gonçalves de Campos | Pagador |
| Almoxarifado | |
| W. Mather | Almoxarife |
| Tração | |
| Walter J. Hammond | Chefe de tração |

| | |
|---|------------------------------------|
| W. Hall | Mestre das oficinas |
| Conserva | |
| W. Cox | Engenheiro |
| Francisco Fernandes | Mestre de Linha |
| José Bento | Mestre de Linha |
| M. Santiago | Mestre de Linha |
| Telégrafo | |
| W. Barbason Davids | Chefe de Telégrafo |
| Joaquim E. Beltrão | Operador |
| Jacinto Moraes | Substituto |
| Julio Inama | Telegrafista |
| J. B. Cruz | Telegrafista |
| Antonio N. Pedroso | Telegrafista |
| J. B. Cruz | Telegrafista |
| Antonio N. Pedroso | Telegrafista |
| Benedicto Martins | Telegrafista |
| José F. Machado | Telegrafista |
| A. P. Cardoso | Telegrafista |
| Tráfego | |
| J. C. Freire | Chefe da Estação de Campinas |
| A. B. Oliveira | Chefe da Estação de Limeira |
| Ribas de Avila | Chefe da Estação de Rio Claro |
| João Pedro | Chefe da Estação de Araras |
| A. Santos Soares | Chefe da Estação de Pirassununga |
| Luiz P. de Goes | Chefe da Estação de Porto Ferreira |
| A. Amaral Mello | Chefe da Estação de Descalvado |
| Carlos Bressane Julio Biandy Urbano Bressane Adolpho Lapa Francisco Medeiros | Escriturários |
| José Pires Cardoso Felisberto de Almeida J. Blandy | Conferentes |

| | |
|---|--|
| Vicente Medeiros J. Sandoval João Moraty | |
|---|--|

Fonte: (ALMANACH CAMPINAS, 1886, p. 86-87).

Percebe-se que alguns funcionários vão ganhando espaço pela longevidade na prestação de serviços e que em fins do século XIX pensar no trabalho ferroviário já significava pensar em uma miríade de funcionários com uma complexidade de trabalho considerável. Ao analisarmos o crescimento do corpo dos principais funcionários que aparecem nas tabelas apresentadas ao longo do capítulo é possível questionarmos a organização desses trabalhadores e a formação de um mercado de trabalho formal ferroviário. Em três décadas foram-se criando profissões que de caráter positivo na sociedade e a reafirmação da própria Companhia Paulista com seus funcionários foi elaborando um discurso de reconhecimento.

Neste último quadro constam ainda os trabalhos de Walter Hammond. Este engenheiro britânico veio ao Brasil especificamente para atender as demandas da Companhia Paulista e por décadas assumiu responsabilidades que envolveram grandes empreitadas como a linha fluvial do rio Mogi-Guaçu. Hammond deixou seu cargo na empresa apenas quando se aposentou e regressou à terra natal em 1889, sendo substituído por Manoel Pinto Torres Neves. No mesmo ano o engenheiro de linha Horácio B. Cox foi substituído por Gabriel Ozório de Almeida. Além disso, julgando conveniente ter à frente dos serviços de tração e oficinas um engenheiro especialista na área, a Companhia Paulista criou o cargo de chefe da locomoção, ao qual convidou Gustavo Adolpho da Silveira, que no momento estava na Europa e era percebido pela empresa como “um dos poucos brasileiros que têm estudos especiais e longa prática deste serviço” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1889). Portanto, observa-se que alguns cargos, mesmo após décadas de transporte ferroviário no Brasil, algumas demandas ainda recaíam à especializados no exterior.

Cumprir mencionar que a divisão do trabalho num setor industrial como a ferrovia é significativa no que tange ao processo de controle e estruturação de mecanismos de trabalho por meio da especialização uma vez que desestruturava as funções autônomas e inviabilizava a existência de artesãos. Como vimos no capítulo anterior, muitas oficinas de manutenção de particulares

passaram a ser incorporadas pela Companhia, além da compra de um de uma fazenda destinada a ser um Horto Florestal com a finalidade de acesso a madeira para dormentes. De todo modo, nesse processo de divisão do trabalho, Lanna observa que:

Em outras funções, tais como as de portador, foguista, manobrador, ajustador, lenheiro e a turma de guarda freios podemos perceber o movimento de especialização de funções e consolidação da divisão do trabalho. O portador tinha como serviço a carga e descarga de mercadorias, já o foguista era o responsável por colocar lenha na caldeira da máquina. O manobrador tinha como função engatar desengatar e virar a chave, o lenheiro era responsável pelo abastecimento das máquinas com lenhas de todas as máquinas que chegavam de viagem. O ajustador era responsável por fazer toda a revisão da máquina (LANNA, 2016, p. 533).

Lanna (2016) ainda observa que em 1891 a Companhia Paulista contava com 1.312 funcionários, organizados nas seguintes contabilizações:

Tabela 11: Número de Trabalhadores por setores.

| | | |
|-------------------------------|----------------------|---------------|
| Administração | 30 empregados | 02,29% |
| Locomoção ou Tração | 412 empregados | 31,30% |
| Linha (Via Permanente) | 225 empregados | 17,15% |
| Tráfego | 645 empregados | 49,16% |

Fonte: (LANNA, 2016, p. 519).

É válido ainda ressaltar que no início do século XX esse número total da Companhia Paulista chegou a passar de três mil, sendo a faixa numérica descrita anteriormente quase toda somada apenas por empregados da divisão da linha, que em 1902 contava com 1251 pessoas, como percebida na tabela abaixo:

Tabela 12: Número de trabalhadores da divisão da linha em 1902

| Bitola de 1 metro e 60 | | |
|-------------------------------|------------------------|-------|
| Chefe de Linha | Serve o inspetor geral | Total |
| Desenhista | 1 | |
| Escriturário | 1 | |
| Mestre de linha geral | 1 | |

| | | |
|---|-----|-----|
| Mestre de linha das seções | 6 | |
| Feitores | 51 | |
| Trabalhadores | 426 | |
| Mestre dos pedreiros | 1 | |
| Pedreiros e serventes e cavouqueiros | 87 | |
| Carpinteiros | 4 | |
| Ferreiros | 4 | |
| Maquinista do britador | 1 | |
| | | 583 |
| Bitola de 1 metro | | |
| Ajudante do Chefe de Linha | 1 | |
| Engenheiros residentes | 2 | |
| Mestres de linha | 12 | |
| Feitores | 95 | |
| Trabalhadores | 490 | |
| Mestre dos pedreiros | 1 | |
| Pedreiros, serventes e cavouqueiros | 36 | |
| Carpinteiros | 2 | |
| Ferreiros | 2 | |
| | | 641 |
| Bitola de 0 metro e 60 | | |
| Mestre de linha serve o da última seção da bitola larga | | |
| Ramal de Santa Rita | | |
| Feitores | 3 | |
| Trabalhadores 16 | 16 | |
| | | 19 |
| Ramal Descalvadense | | |

| | | |
|----------------------|--------------------|-------|
| Feitores | 2 | |
| Trabalhadores | 6 | |
| | | 8 |
| | Total geral | 1.251 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1902).

Enquanto para os empregados da locomoção da linha:

Tabela 13: Pessoal da Locomoção em 30 de dezembro de 1902.

| Administração – Bitola de 1m 60 | | |
|--|--------------|----|
| Chefe da Locomoção | 1 | |
| Engenheiros praticantes | 4 | |
| Oficial | 1 | |
| Desenhista | 1 | |
| Escriturários | 2 | |
| Amanuense | 1 | |
| Praticantes | 7 | |
| | Total | 17 |
| Bitola de 1 metro | | |
| Ajudante de tração | 1 | |
| Escriturário | 1 | |
| | Total | 2 |
| Bitola de 1 metro de 60 | | |
| Mestre Geral | 1 | |
| Contramestre | 1 | |
| Mestres de oficina | 6 | |
| Ajustadores | 41 | |
| Torneiros | 21 | |
| Caldeireiros e funileiros | 8 | |
| Ferreiros | 18 | |
| Fundidores | 27 | |
| Carpinteiros | 52 | |
| Pintores | 21 | |

| | | |
|----------------------------------|--------------|------------|
| Malhadores | 33 | |
| Limadores | 8 | |
| Serradores | 5 | |
| Operários diversos | 92 | |
| Aprendizes | 80 | |
| Trabalhadores | 174 | |
| | Total | 588 |
| Chefe de Depósito | 1 | |
| Maquinistas | 46 | |
| Foguistas | 48 | |
| Limpadores | 49 | |
| | Total | 144 |
| Ramal de Santa Rita | | |
| Maquinistas | 3 | |
| Foguistas | 3 | |
| Limpadores | 3 | |
| | Total | 9 |
| Ramal Descalvadense | | |
| Maquinista | 1 | |
| Foguista | 1 | |
| Limpador | 1 | |
| | Total | 3 |
| Bitola de 1 metro | | |
| Mestre Geral | 1 | |
| Contramestre | 1 | |
| Ajustadores | 26 | |
| Torneiros | 14 | |
| Caldeireiros e funileiros | 5 | |
| Ferreiros | 10 | |
| Carpinteiros | 37 | |
| Pintores | 5 | |
| Malhadores | 21 | |
| Limadores | 8 | |

| | | |
|--------------------------------|-------|-----|
| Serradores | 5 | |
| Operários diversos | 92 | |
| Aprendizes | 70 | |
| Trabalhadores | 108 | |
| | Total | 403 |
| Maquinistas | 44 | |
| Foguistas | 47 | |
| Limpadores | 53 | |
| | Total | 144 |
| Navegação | | |
| Mestre Geral | 1 | |
| Ajudantes | 2 | |
| Torneiro | 1 | |
| Caldeireiro e Funileiro | 1 | |
| Ferreiros | 2 | |
| Carpinteiros | 4 | |
| Pintores | 2 | |
| Malhadores | 2 | |
| Operários diversos | 8 | |
| Aprendizes | 6 | |
| Trabalhadores | 31 | |
| | Total | 60 |
| Maquinistas | 4 | |
| Foguistas | 4 | |
| Pilotos | 4 | |
| Ajudantes | 4 | |
| Marinheiros | 14 | |
| | Total | 30 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1902).

Ademais, como um ponto importante para pensar o quadro geral de funcionários da Companhia Paulista, Lanna (2016) se debruçou em compreender a questão da nacionalidade no que tange à ocupação de cargos e ao contingente de operários, ademais, a autora realizou também uma análise em

relação a origem dos brasileiros empregados pela empresa. Desse modo, Lanna organizou alguns dados por meio de gráficos que se tornam relevantes para esta pesquisa pois ajuda a elucidar questões de identificação sobre de onde vinham os trabalhadores da Companhia Paulista:

Tabela 14: Ocupação e Nacionalidade.

| Nacionalidade | Feitor | Foguista | Escriturário | Maquinista | Telegrafista | Chefe |
|----------------------|---------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------------|--------------|
| Brasileiro | 25 | 17 | 62 | 58 | 17 | 56 |
| Italiano | 05 | 05 | 05 | 07 | 01 | 05 |
| Espanhol | 06 | 03 | 00 | 12 | 00 | 02 |
| Português | 61 | 16 | 01 | 54 | 00 | 04 |
| Total | 99 | 47 | 78 | 162 | 26 | 94 |

Fonte: (LANNA, 2016, p. 523).

Tabela 15– Brasileiros Empregados por Estado de Origem.

| Estado/Período | 1870-1906 | 1907-1913 | 1914-1919 |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|
| São Paulo | 173 – 55,8% | 297-75% | 148 – 74% |
| Minas Gerais | 04 | 07 | 03 |
| Rio de Janeiro | 11 | 07 | 01 |
| Não Consta | 115 | 78 | 47 |
| Total | 310 | 394 | 200 |

Fonte: (LANNA, 2016, p. 524).

Tabela 16 – Brasileiros/Cor.

| Período/Cor | Branco | Preto/Pardo | Não Consta | Total | Total Prontuários |
|--------------------|---------------|--------------------|-------------------|--------------|--------------------------|
| 1870-1906 | 143 | 32 | 133 | 308 | 909 |
| 1907-1913 | 206 | 68 | 117 | 391 | 722 |
| 1914-1919 | 102 | 36 | 57 | 195 | 301 |

Fonte: (LANNA, 2016, p. 524).

Os dados demonstrados nas tabelas acima indicam para uma predominância de trabalhadores brasileiros no que tange à operação da Companhia Paulista. Apesar da Tabela cinco não indicar a temporalidade,

percebe-se que os nacionais dominaram o cenário da empresa, seguido por imigrantes portugueses. Tal demonstrativa corrobora com a discussão sobre a imigração apresentada no primeiro capítulo que indica a hegemonia portuguesa neste período de imigração ao Brasil (a partir da década de 1880).

No que tange à origem dos nacionais, a predominância dos paulistas prevaleceu em relação aos demais Estados, o Rio de Janeiro aponta como a região onde trabalhadores mais migraram para ocupar os ofícios da Companhia Paulista, seguidos por Minas Gerais. Cumpre ressaltar que a tabela demonstra ainda que muitos dos operários não tiveram suas origens identificadas (Não consta), o que pode deixar esses dados com possibilidade de alteração sobre a quantidade de migrantes para ocupar cargos na Companhia Paulista. Entretanto, no capítulo um apontamos sobre a questão das migrações no que corresponde aos trabalhadores de construção e conserva e reiteramos que elas foram recorrentes a trabalhos ligados diretamente à empresa.

Além disso, a Tabela seis traz aspectos em relação a cor desses trabalhadores, indicando a predominância de operários brancos com vínculos diretos com a Companhia Paulista. Todavia, o número de trabalhadores identificados como pretos e pardos deve ser considerado. Neste ponto, nos voltamos mais uma vez a argumentação de Lanna (2016) sobre a necessidade de pensar que uma vez que trabalhadores nacionais ocupavam cerca de 50% das funções, entre 1870 e 1906 homens negros compunham 7,5% dos trabalhadores, aumentando para 40% no período de 1914 – 1919, entre os nacionais. Cumpre mencionar que, assim como a questão da nacionalidade, a tabela corresponde a cor dos trabalhadores também possui um número alto de operários onde aparece como *nada consta* ao mencionar o tom de pele. Neste ponto, é fundamental pensarmos as considerações de Hebe Mattos sobre este assunto.

Tendo em vista que se tratava de uma sociedade de tradição escravocrata que vivenciava o processo de leis abolicionistas, alguns pontos não devem deixar de ser considerados. Segundo Mattos, o silêncio sobre a cor, neste período “[...] se encontra mais que uma ideologia de branqueamento, construída e imposta de cima para baixo” (MATTOS, 2013, p. 31). Ainda segundo a autora, o uso de “negro” e “preto” referia-se diretamente a condição atual ou passada (no caso dos forros). Em todo seu trabalho sobre a temática, Mattos observou que “[...] nem uma só vez encontrei na documentação analisada a expressão

“negro/preto livre”, os homens nascidos eram “brancos” (sem qualquer qualificação) ou “pardos” (normalmente, duplamente qualificados como “pardo livre”, em oposição ao “pardo forro”)” (MATTOS, 2013, p. 102). Além disso, Segnini (1982, p. 36 – 37) observa que a especificação da cor, em lugar da nacionalidade demonstra a ideologia da classe dominante da época, “preto não tem pátria é simplesmente preto, mão de obra a ser explorada”.

Desse modo, Mattos percebe que o sumiço do registro de cor foi um dos processos mais intrigantes ocorridos, principalmente, na segunda metade do século XIX. Portanto, a ausência de cor, pode estar intimamente ligada ao processo cultural de branqueamento que o Brasil sofreu neste período. Portanto, a questão da identificação torna-se problemática frente às questões do período. “[...] O sumiço da cor, referencia-se, antes, a uma crescente absorção de negros e mestiços no mundo dos livres, que não é mais monopólio dos brancos, (...) a desconstrução social de uma noção de liberdade construída com base na cor branca, associada à potência da propriedade escrava” (MATTOS, 2013, p. 107).

A questão da cor foi ponto de interesse na bibliografia ferroviária no que tange aos tipos de funções e participação de homens negros em ferrovias. Dessa maneira, dissertou-se que no Brasil, trabalhadores livres, pobres, brancos ou negros desempenhavam as mais variadas atividades, atuando como “agregados, camaradas, empreiteiros, pedreiros, carpinteiros, pequenos sitianteiros, vendedores ambulantes, vendeiros, empregados das tropas e da construção de estradas de ferro” (LAMOUNIER, 2007, p. 356). Durante o período da escravidão, Lamounier (2007) analisa ainda que esses perfis de trabalhadores eram recrutados nos momentos de pico de trabalho, em atividades que colocassem em risco a vida de escravizados.

Quando da atuação de trabalhadores negros nas operações de ferrovia, Lanna (2016, p. 524) se atenta para a grande exclusão do negro neste mercado específico. A autora argumenta que o trabalhador da ferrovia era preferencialmente brasileiro e com origem no estado de São Paulo, quando estrangeiro era basicamente português. “A política de contratação de trabalho estabelecida pela Paulista não discriminava entre nacionais e estrangeiros, mas, na prática, dela estavam excluídos os negros e pardos” (LANNA, 2016, p. 524).

Dessa maneira, compreendeu-se que o trabalho de construção da ferrovia continha trabalhadores negros, como bem já discutiu a bibliografia (ANDRADE, 2016; SOUZA, 2015) e que para o trabalho de operação essa parcela da

população ficava excluída. A ferrovia, portanto, se associou ao trabalho de imigrantes e brancos pobres (LAMOUNIER, 2012; LANNA, 2002, 2016). Além disso, quando o cenário envolvia trabalhos sem grande complexidade intelectual pode-se encontrar homens negros, porém para trabalhos de especialização a bibliografia atribui, principalmente a imigrantes e homens brancos brasileiros.

Nesta linha, Lanna ainda observa que trabalhadores negros que ocuparam cargos na ferrovia eram, na ocasião empregados em carreiras funcionais mais simples e sem promoções. Como apresenta a autora em dois casos:

Vale destacar neste argumento que poucos negros e pardos contratados tinham uma carreira funcional das mais simples, sem promoções ou trajetórias funcionais de destaque dentro dos quadros da Paulista. Assim foi com Adão Alves, nascido em Craveira -MG, em 20 de agosto de 1886. Filho de Manoel Antonio e Maria Ephigência era analfabeto e trabalhou para a Companhia Paulista em São Carlos. Começou sua carreira na empresa como trabalhador em 1903 e aposentou-se em 1937 como servente. Outro exemplo é o de Celestino Santos 1º, nascido no estado de São Paulo em 1873. Apesar de ter nível de instrução considerado regular foi sempre trabalhador. Morava em Jundiáí, na Rua Silva Jardim, nas proximidades das oficinas (LANNA, 2016, p. 525).

É por esta razão que ressaltamos algumas análises na busca de compreender a questão do perfil do trabalhador de ferrovia. Por esta razão compreender se havia ou não trabalhadores negros e em cargos nem sempre considerados menos complexos intelectualmente é importante, pois indica que dentro de um regime pós-escravista onde ex-escravizados foram marginalizados, a existência desses homens, de certo modo, pode ser considerada uma forma de resistência em uma sociedade que construía ainda o espaço do trabalhador livre.

Neste assunto, utilizou-se para compreender o perfil de trabalhadores da Companhia Paulista as fotografias do Álbum Ilustrado do Cinquentenário da Companhia Paulista. Isto porque, é importante considerar que nesse material existe uma coletânea de fotos ao longo da operação da linha até o ano comemorativo em questão. Apesar de tratar-se de um material altamente selecionado, ou seja, para as imagens participavam apenas um número ínfimo de funcionários, é possível perceber a existência de trabalhadores negros e, além disso, nem sempre com posições consideradas tão excludentes como aponta a bibliografia.

Cumprir lembrar que há uma certa dificuldade em relatos e fontes diretas de trabalhadores ferroviários que exprimem a realidade deles. Além disso, a perda de documentação da Companhia Paulista fruto de mudanças do acervo dificultam ainda mais esse estudo. Desse modo, essa série de fotografias nos ajudam a compreender, em partes, a dinâmica da empresa e seus trabalhadores.

Por esse motivo, sobre as fontes visuais, vale pensar que a fotografia permite uma visão do passado montada pelo fotógrafo. Para o caso do álbum ilustrado, uma das finalidades era mostrar o cotidiano, as máquinas e um grupo de trabalhadores que serviam a Companhia Paulista. Algumas fotografias com destaques e nomes de funcionários importantes, outras com operários de funções relevantes como maquinistas e outras ainda que apresentavam grupos inteiros que cumpriam certa função. Nesse sentido, Lima (2003, p. 202) observa que, "nas fotografias sobre ferrovias, o Brasil passou a se assemelhar à Europa em cenas congeladas do cosmopolitismo e do processo de modernização técnico-industrial. Operário e patrão aparecem juntos, harmoniosamente, no mesmo plano".

Desse modo, a análise de fotografia do Álbum Ilustrado da Companhia Paulista possibilita algumas reflexões. Primeiro que diferente do que se observou durante certo tempo trabalhadores negros ocuparam espaço nas operações ferroviárias para além dos trabalhos de construção que se davam sob sistema de empreitada, além de ocuparem posições acima do de serventes. Destarte, homens negros fizeram parte das mais variadas carreiras existentes dentro da Companhia Paulista, como apresentar-se-á a seguir. Segundo que não há como, por registros escritos questionar a questão da mobilidade dentro da empresa, entretanto, que é possível identificar cargos tidos como importantes e complexos ocupados por trabalhadores negros, o que indica que, mesmo uma parcela pequena, estes homens conquistaram a ascensão de postos, vistos que alguns tinham como características as mudanças conforme especialização.

Em continuidade, é relevante compreender que as fotografias dos álbuns não tinham intenção de apresentar trabalhadores se eram brancos ou negros, imigrantes ou nacionais, entretanto, dentro da não intencionalidade na edição conseguimos compreender alguns pontos de interesse. Ou seja, não é possível afirmar a inexistência desses homens, uma vez que, como exposto pela bibliografia em discussão anterior era afirmado que negros trabalharam em obras de construção, porém não nas funções da operação da ferrovia.

Assim, é interessante ainda perceber uma maior presença de trabalhadores negros em inúmeros cargos. Desde os considerados mais simples por serem braçais e não intelectuais até mais complexos. Desse modo, a fotografia abaixo apresenta a seção de trabalhadores do armazém da baldeação. Neste ponto, trata-se de uma função braçal e, portanto, sem grandes complexidades intelectuais. Apesar de ser uma operação de carregamento, estes trabalhadores são identificados no álbum do cinquentenário e, por este motivo, colocou-se neste trabalho. Assim, é interessante analisar que, neste setor, havia a existência de um número maior de trabalhadores negros em alguma área ligada à ferrovia.

Imagem 11: trabalhadores da Companhia Paulista em Campinas



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Esta mesma percepção pode ser tida na seguinte. A seleção de fotografias contém diversos grupos de trabalhadores da Companhia Paulista, onde a imagem central representa os telegrafistas e portadores de uma estação, onde um dos funcionários é um trabalhador negro. Além disso, na seção dos lenheiros, empregados de armazém e plataforma, e guardas de uma estação

percebe-se mais uma vez que esses homens ocuparam esses espaços no início do século XX, com a recém abolição. É curioso observar que a imagem do canto esquerdo é de meninos ocupando cargos de varredura do armazém. Sobre o emprego de jovens, dissertar-se-á no capítulo quatro.

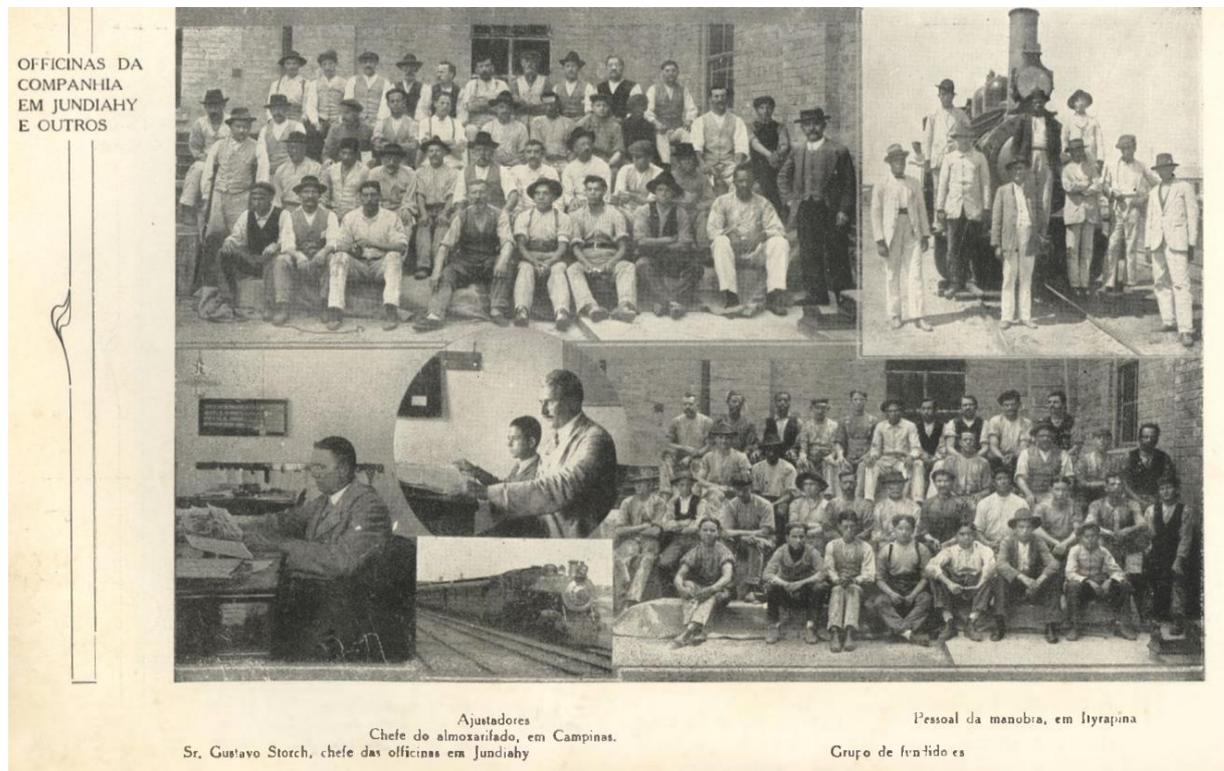
Imagem 12: trabalhadores da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

O mesmo dado pode ser observado em relação aos trabalhadores de oficinas, que muitas vezes precisavam de especialização para cumprir as demandas exigidas neste setor. Desse modo, observando fotografias do cinquentenário da Companhia Paulista também é possível observar a existência de trabalhadores negros nesta repartição e, assim, entender que foram homens que ocuparam postos tidos como bem-vistos. Além disso, é válido lembrar que a fotografia para o Álbum Ilustrado contém trabalhadores escolhidos para estar na imagem e, dentro desta escolha, percebe-se a presença de homens negros, que, de certo modo, ocuparam estas posições e eram vistos pela Companhia. Portanto, trabalhadores negros ocuparam cargos de ferrovia.

Imagem 13: Oficinas da Companhia Jundiáí e outros



Fonte: (PERÉZ, 2018).

Na imagem acima é possível observar a existência de trabalhadores negros em três repartições selecionadas: ajustadores, pessoal de manobra e grupo de fundidores. Em continuidade, a imagem abaixo também apresenta a existência de um trabalhador negro no grupo de subalternos de uma estação de trabalhadores das oficinas da Companhia Paulista. Neste ponto, cumpre lembrar que neste setor específico, a bibliografia compreende não haver esse perfil de operário, entretanto, mesmo em pequena quantidade não é possível descartar a ideia de operários negros em inúmeros setores da empresa.

Imagem 14: Trabalhadores da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

As fotografias abaixo apresentam as mesmas situações. A primeira ocorre com o grupo de pintores e torneiros e a segunda com os funileiros e caldeireiros:

Imagem 15: Trabalhadores das oficinas da Companhia Paulista.



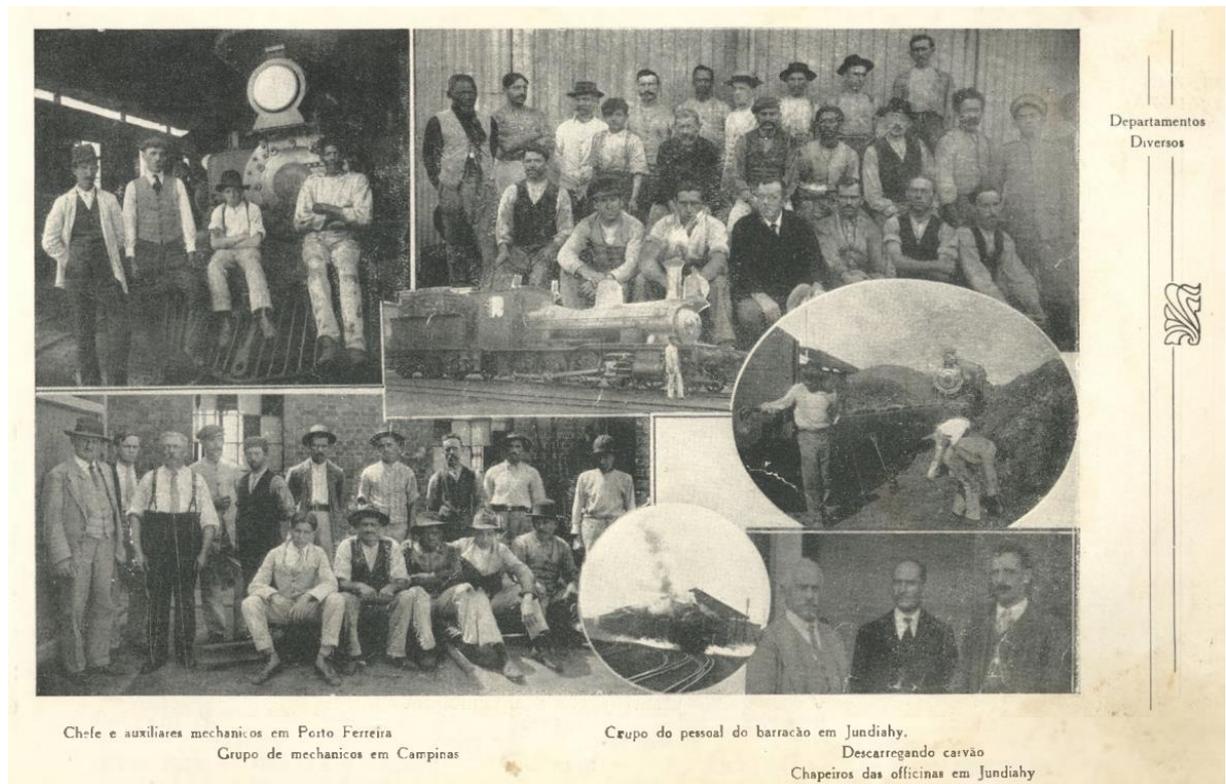
Fonte: (PÉREZ, 1918).

Imagem 16: Trabalhadores das oficinas da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918)

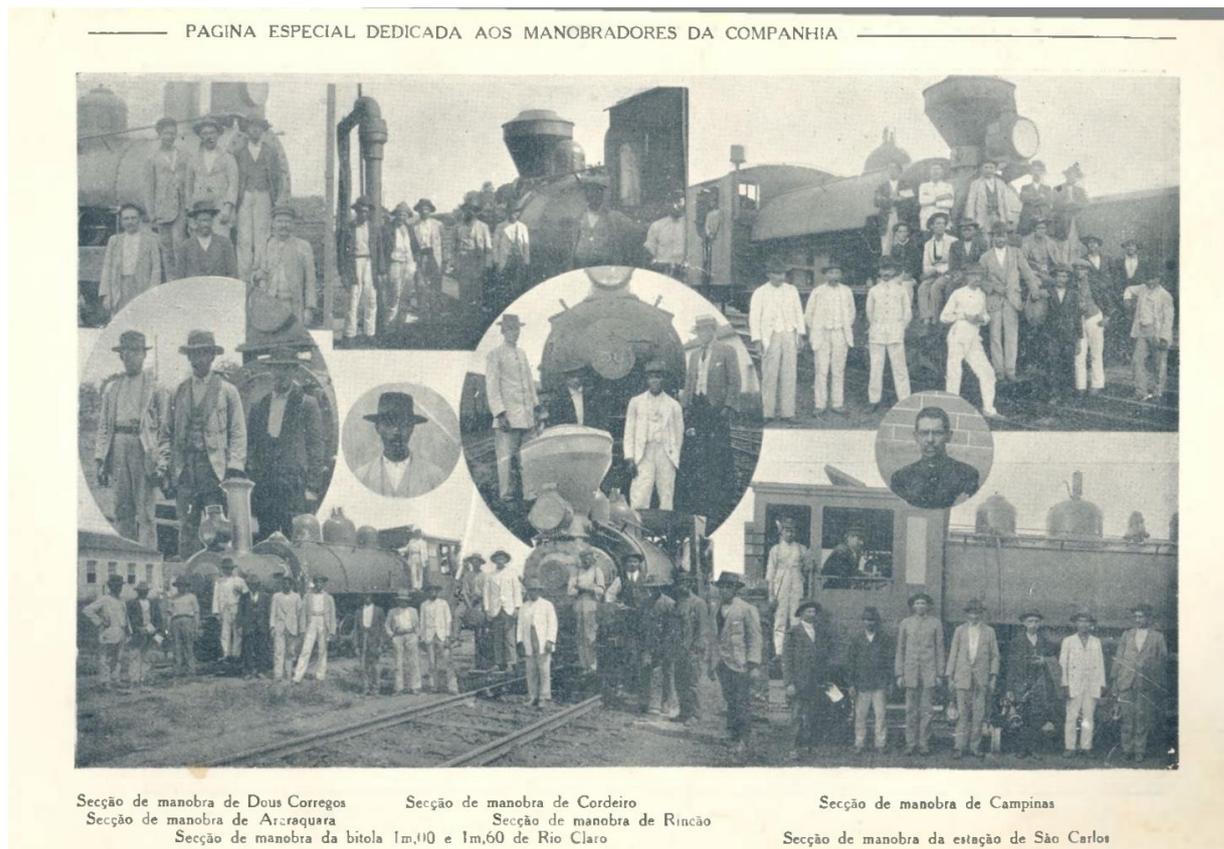
Imagem 17: Chefes e auxiliares em Porto Ferreira



Fonte: (PÉREZ, 1918).

A próxima seleção de fotografias traz informações sobre variadas seções de manobra da Companhia Paulista. Na maioria delas é possível identificar a presença de trabalhadores negros. Além disso, nesta imagem em questão, o destaque central e de um dos dois operários são de dois funcionários negros. Neste ponto, retoma-se a compreensão da fotografia, ainda mais em um período cujas imagens eram raras, onde a opção da aparição do álbum foi de destaque desses homens, que, talvez fossem importantes no quadro de suas funções.

Imagem 18: Manobreadores da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Na imagem abaixo está registrado a figura do porteiro do escritório geral da Companhia Paulista. Vestido com o uniforme característico de ferroviário é perceptível que se trata de um homem negro a ocupar o cargo e, na seletiva de fotos para a montagem do material, foi considerado importante. Assim, mesmo num contexto de exclusão da população negra que era marginalizada socialmente, a figura em questão demonstra, de certa forma, a resistência e ocupação de cargos, mesmo que em número ínfimo. Além disso, no caso da imagem selecionada, o porteiro encontra-se em posição de destaque e melhor visualização, o que pode indicar a relação construída entre a empresa e o corpo de funcionários.

Imagem 19: Escritório central da Companhia Paulista



Fonte: (PERÉZ, 1918, p. 14)

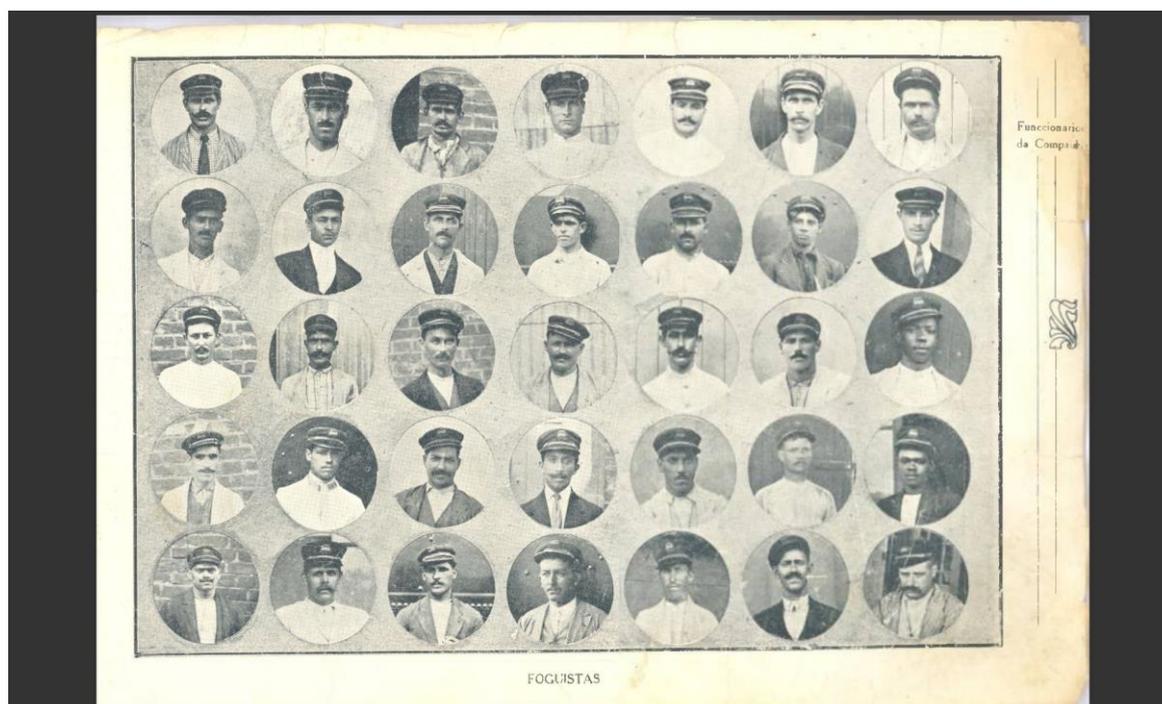
Como dissertado anteriormente, a função de maquinista era vista com grande visibilidade e posição importante na operação da estrada de ferro. Além disso, ela está associada a operários brancos e, na maioria das vezes, estrangeiros, devido à complexidade e experiência. Apesar, de fato, de ser majoritariamente branca, é possível perceber através do álbum ilustrado da Companhia Paulista que homens negros chegaram a ocupar esta profissão no início do século XX, com a recente abolição da escravatura no Brasil. Desse modo, a imagem abaixo, com fotografia previamente selecionada do organizador do álbum, apresenta dois maquinistas negros. A imagem seguinte consta um foguista negro e a terceira da sequência contém um número mais considerável de trabalhadores negros na função de portadores.

Imagem 20: Maquinistas da Companhia Paulista.



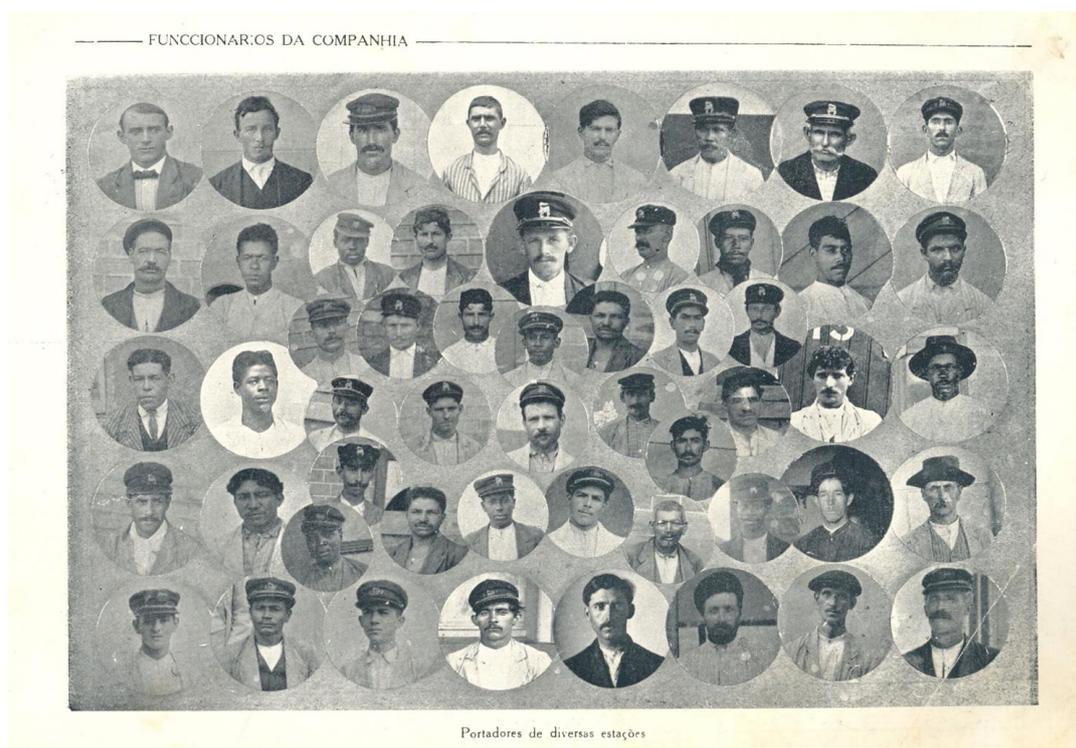
Fonte: (PÉREZ, 1918).

Imagem 21: Foguistas da Companhia Paulista



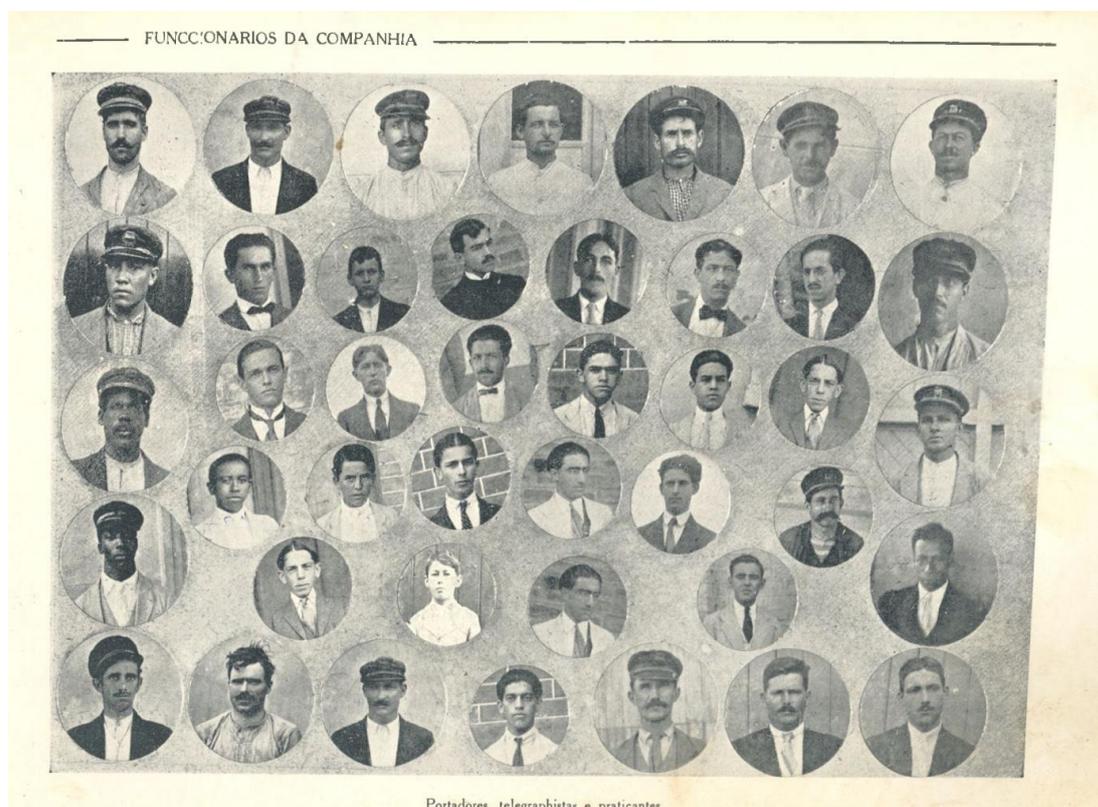
Fonte: (PÉREZ, 1918).

Imagem 22: Quadro de portadores da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Imagem 23: Quadro de portadores, telegrafistas e praticantes da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Ao analisar este conjunto de fotografias e problematizar o emprego de trabalhadores negros na Companhia Paulista, não é possível afirmar ou perceber este setor industrial brasileiro como vanguardista. Como observa Weinstein,

Ao mesmo tempo, muitos porta-vozes da indústria apressavam-se em adotar o ponto de vista de que o Brasil era uma “democracia racial” e não relacionavam de forma alguma a péssima imagem que tinham do operário brasileiro o preconceito racial. Em sentido estrito, isto provavelmente era verdade. Mas a própria noção que eles tinham da classe operária como moral e culturalmente inferior estava imbuída das atitudes da elite da época em relação à raça e cultura, sem nunca chegar às referências raciais explícitas (WEINSTEIN, 2000:362).

Desse modo, fica difícil compreender se o racismo contribuiu para a imagem negativa do operário. Em momentos de alto incentivo da imigração europeia para o Brasil, mantinha-se, sobre o trabalhador brasileiro, a visão negativa de serem subversivos ou desajustados. Weinstein, observa ainda que, na década de 1940, quando se avolumou a migração de nordestinos, alguns industriais declararam preferência por imigrantes europeus (Weinstein, 2000, p. 361-362). Esta visão da autora levanta a questão já discutida em capítulo anterior, porém em temporalidade diferente. Se antes, durante a escravidão o trabalhador antes visto como preguiçoso e insolente esteve “mais a mão” como solução provisória com o fim da era escravagista, no século XX este cenário foi, de certo modo, perpetuado. Utilizava-se a mão de obra nacional, contudo a preferência e bons perfis estavam ligados ao estrangeiro de origem europeia.

Retomando a questão de quadros gerais da Companhia Paulista é interessante seguir com mais um dado:

Tabela 17: Salário Mensal Inicial de Funcionários.

| Salário Inicial/Função | Médio | 1870/1906 | 1907/1913 | 1914/1920 |
|-------------------------------|--------------|------------------|------------------|------------------|
| Maquinista | | 150\$000 | 180\$000 | 200\$000 |
| Feitor | | 110\$000 | 140\$000 | 180\$000 |
| Chefe | | 300\$000 | 400\$000 | 600\$000 |
| Telegrafista | | 120\$000 | 150\$000 | 165\$000 |

| | | | |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Aprendiz/Ajudante/Praticante | 70\$000 | 85\$000 | 90\$000 |
| Trabalhador de Linha | 70\$000 | 85\$000 | 90\$000 |

Fonte: (LANNA, 2016, p. 535).

É possível observar que uma das construções hierárquicas na Companhia Paulista se deu por conta da questão salarial. Por consequência, quanto mais elevado o cargo, maior o pagamento.

Uma das dinâmicas da Companhia Paulista com seus funcionários diretos, desde o primeiro ano de funcionamento da linha Jundiaí – Campinas, esteve em exaltar o trabalho de dois operários ligados a ela, alegando bons serviços deles. Desse modo, no início da operação da estrada de ferro, os engenheiros William Burnett que prestavam serviços como Inspetor Geral, Chefe do Tráfego e Contador e Walter J. Hammond, que ocupava a função de Chefe de Tração e Engenheiro recebiam elogios por seus serviços prestados, vistos como honrosos e portanto, deveriam ser enaltecidos por suas atividades.⁸⁵

Contudo, é importante mencionar que casos da empresa com funcionários tidos como desonestos e problemáticos também eram evidenciados pela Companhia Paulista. O caso emblemático do início do funcionamento da empresa deu-se com o engenheiro-chefe Viriato de Medeiros, responsável por todo o período de construção da linha férrea Jundiaí-Campinas. Ocorreu que, ao final da construção, o engenheiro e a Companhia terminaram o acordo formal de construção sem que, de fato, Viriato de Medeiros finalizasse seus trabalhos. Além das pendências das obras, o engenheiro retirou a caução que garantia o cumprimento de todas as suas missões com a Companhia Paulista. Outrossim, a clareza e exposição sobre as contas finais também eram de responsabilidade de Viriato de Medeiros.

Essas querelas foram resolvidas em tribunal, onde constatou-se que houve superfaturamento nas contas. A posição da Companhia Paulista quanto ao ocorrido foi a de se mostrar aliviada por ter vivenciado tantos problemas com o engenheiro apenas no final das obras. Antonio Francisco de Paula Sousa foi, naquele momento, contratado como novo engenheiro-chefe da empresa, e figura chave na análise das contas deixadas por Viriato de Medeiros.

⁸⁵ Tais ocupações podem ser conferidas na Tabela 3.

Essa dinâmica da Companhia Paulista em relação a elogios e exaltação de alguns trabalhadores ferroviários se estendeu durante todo o período de funcionamento da empresa, bem como o de criticar operários que assumiam comportamentos impróprios aos olhos da companhia.

Desrespeito a hierarquia, descuido com equipamentos, alcoolismo e participação em movimentos de greve eram transgressões severamente punidas. As punições, as medidas definidoras de habilidades e méritos e os atos passíveis de punição revelam a presença constante e abrangente da grande empresa sobre a vida de seus empregados. Pequenos atrasos, e a questão da pontualidade era fundamental na lógica de funcionamento da companhia, seja dos trens, seja dos homens, eram punidos com advertências e multas por dias de serviço. Indisciplina, e entenda-se aí basicamente o desrespeito às hierarquias, significava suspensões e multas. O alcoolismo era um grande problema e origem de muitas das punições. Dentre as várias funções aquelas que recebiam mais punições tratavam diretamente da conservação do patrimônio da empresa, ou seja, foguistas e maquinistas. Ou seja, elogiava-se e punia-se uma postura global de trabalhador referente à execução dos serviços e condutas pessoais. Era privilegiado nas promoções aquele que executava bem suas tarefas, era assíduo e realizava 'sobre tempo' sem reclamar. A Companhia adequava a força de trabalho nacional ou estrangeira às suas necessidades (LANNA, 2016, p. 535-536)

Visto que as primeiras locomotivas da empresa eram importadas da Inglaterra, pois, naquele dado momento, tanto a Companhia Paulista, quanto a tecnologia chegada e desenvolvida no Brasil ainda não eram hábeis o suficiente para a construção desse tipo de equipamento, de início a empresa contou com o funcionamento de poucas locomotivas. Até o ano de 1873, a Companhia Paulista contou com apenas quatro dessas máquinas, essenciais para o funcionamento da linha férrea. Dentro da dinâmica de exaltação dos trabalhos da empresa, em relatórios, a diretoria da Companhia Paulista percebia o funcionamento das locomotivas como um verdadeiro milagre, condicionado a qualidade das máquinas, percebidas como excelentes e a boa administração dos funcionários da empresa (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874a, p. 4).

Nesta dinâmica da Companhia Paulista, cumpre ainda mencionar a relação da empresa com funcionários que faleciam quando ainda estavam no gozo da função. Para o caso, as condolências prestadas pela companhia buscavam exaltar o funcionário e demonstrar pesar pela companhia. Entretanto, a manifestação de pesar variava de acordo com o cargo ao qual ocupava o

trabalhador ligado ou não à Companhia. Observa-se, neste ponto, que o falecimento de trabalhadores sem vínculo direto com a Companhia Paulista era reconhecido pela empresa e noticiado nos relatórios em anexos dos engenheiros. Juntamente com a lista de moléstias e acidentes, constavam os nomes de homens que foram a óbito no processo da construção.⁸⁶

Cumprir lembrar que, a relação de perda de funcionários percebida pela Companhia Paulista variava de acordo com a hierarquia de posições. Quando se tratava de um trabalhador indireto ou de baixa posição a empresa buscava expor a morte em relatório sem demonstrar tantas condolências ao fato ocorrido. Ademais, em algumas situações a Companhia Paulista creditava ao próprio trabalhador a responsabilidade pelo acidente de trabalho sofrido, sem considerar as circunstâncias de trabalho ou o maquinário utilizado que era por si só um risco diário ao trabalhador.

Entretanto, quando se tratava de algum funcionário ligado diretamente à Companhia Paulista a dinâmica do pesar era diferente. Um caso que exemplifica essa observação é o da morte do então engenheiro-chefe da Companhia Paulista Antonio Pereira Rebouças Filho. Ao relatar o falecimento do engenheiro no ano de 1874, a empresa não poupou elogios aos trabalhos prestados por Rebouças Filho, classificando aquela perda como irreparável. Em palavras da própria Companhia Paulista:

O dia 26 de maio de 1874, que foi o do infausto passamento daquele distinto cavalheiro, deve ficar guardado nas reminiscências da Companhia Paulista com um dia de luto: é a derradeira homenagem que se pode prestar como um justo reconhecimento de seus relevantes serviços (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874a, p. 15).

Para a continuidade dos trabalhos na Companhia Paulista deixados pelo engenheiro, a empresa tentou realizar a contratação do irmão de Rebouças Filho, que aos olhos da companhia se tratava de um substituto digno para continuar os trabalhos brilhantes falecido do engenheiro. Diante da ocasião, a Companhia Paulista optou com tornar Francisco Lobo Leite Pereira, então engenheiro contratado para o ramal de Araras, para ocupar o cargo de engenheiro chefe interino, e manteve a dinâmica de elogios ao justificar a nova

⁸⁶ Este assunto foi explorado no capítulo 1.

escolha: “moço inteligente, com tradições honrosas do tempo da escola, e com os créditos de sua prática em várias estradas do país, procura consolidar seus créditos, e sente-se nele o estímulo de tornar-se digno da sucessão em que entrou, e da honrosa confiança que recebeu da diretoria” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874a, p. 15). A atuação deste engenheiro perdurou por anos até sua exoneração em 17 de abril de 1882, sendo substituído por José Pereira Rebouças.

Visto que era comum a alternância de funcionários entre as empresas férreas, houve também um caso em que o engenheiro chefe da Companhia Paulista relatou pesar na perda de outro engenheiro para trabalhos aos quais ele passaria a se dedicar no prolongamento da estrada de ferro de Pernambuco.⁸⁷ João Augusto César era chefe da segunda seção da estrada Rio Claro da Companhia Paulista e optou pela permuta de empresas, pois ocuparia um cargo mais elevado do que ocupava no momento. Desse modo, Francisco Lobo Leite Pereira, engenheiro chefe, declarou pesar e teceu elogios ao companheiro de trabalho: “[...] perdi um distinto companheiro de serviço, em quem encontrei constantemente o maior zelo, dedicação, proficiência e enfim um procedimento sempre acima de todo elogio. As raras qualidades e mérito deste engenheiro deve-se a perfeição na execução das principais obras da linha, entre as quais distingue-se muito especialmente a ponto sobre o Piracicaba” (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1876, p. 65)

Cumprido lembrar que, conforme foram passando os anos de funcionamento da Companhia Paulista, a dinâmica de pesar pelo falecimento dos funcionários foi alterada. Para funcionários de longa data ou tidos como importantes as condolências ficaram mais sucintas, assim como a justificativa do funcionário contratado para a substituição. Desse modo, percebemos essa alteração por meio do falecimento de Francisco Martins de Almeida, secretário e caixa da empresa desde sua criação, personagem importante por ter sido, muitas vezes, o elo de diálogo da Companhia Paulista com o meio externo. Destarte, Francisco veio a óbito em 1882 por conta de uma moléstia de longa duração, não foi especificada em documentação, após seu falecimento a empresa notificou lamentável pesar e alegou que os colegas de trabalho tomaram

⁸⁷ É importante mencionar que não era raro o reconhecimento de bons serviços do funcionário que deixava a Companhia Paulista por variados motivos, entretanto, alguns, especificamente, tinham maior dedicatória de saída ou perda.

espontaneamente as ocupações de responsabilidade do funcionário (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1882, p. 10).

2.1.2 Horto

Na última década do século XIX o quadro funcional da Companhia Paulista ganhou mais um setor, no caso o de madeiras para dormentes. Isto ocorreu por conta das inúmeras reclamações da empresa sobre a qualidade e disponibilidade nos trabalhos de manutenção da linha. Naquele momento, o fornecimento nacional dessa matéria estava insatisfatório, e precisou ser encomendado na Inglaterra⁸⁸. Em relatório, a Companhia Paulista lamentava: “é de lastimar tal fato em país rico como o nosso em madeiras de primeira ordem, mas as circunstâncias, assim me obrigaram, após diversas tentativas de contratar no Paraná, o que não pude conseguir” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1892).

A necessidade advinda da indústria do uso de madeiras era vista por si só, como um incentivo ao setor agrícola do cultivo florestal. Em considerações realizadas pela Companhia Paulista:

Montando com efeito a cerca de um milhão de dormentes e a uns quinhentos mil metros cúbicos de lenha, o que vale dizer a alguns milhares de contos de réis, o valor comercial da madeira que anualmente consomem as estradas de ferro de São Paulo, só em duas das múltiplas aplicações do artigo, e tendo lugar este consumo repetidamente por todas as zonas do interior, servidas pelas estradas de ferro, portanto ao imediato alcance do produtor, já se vê em quão vantajosas condições pôde ser a cultura florestal explorada no Estado. Produção facilíma, mercado à porta e consumidor certo, seguro e pronto, eis na verdade regalias como se não encontram iguais em nenhum outro ramo industrial (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Dessa maneira, a Companhia Paulista além da iniciativa de adquirir e operar com um Horto Florestal próprio, criava condições e incentivos aos produtores interessados:

Distribuir periodicamente diversos prêmios pecuniários, segundo as condições e nas épocas que serão oportunamente estabelecidas e anunciadas, pelos lavradores que se dedicarem à cultura florestal — especialmente das espécies que se recomendam por sua aplicação industrial, isto é, a obras de marcenaria, a construção em geral, a dormentes e a lenha — dentro da faixa de seis quilômetros de cada

⁸⁸ Foram encomendados 50.000 de Baltic Red wood creosotado.

lado das linhas férreas da Companhia (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Por ser um projeto considerado conveniente, em 23 de dezembro de 1903, próximo à linha de Jundiaí, a Companhia Paulista adquiriu um terreno de cerca de 80 alqueires.⁸⁹ O local já possuía inúmeros exemplares de plantas e mudas das madeiras consideradas superiores pela empresa (tanto indígenas quanto exóticas). Para dirigir este setor foi contratado o engenheiro Edmundo Navaro de Andrade. Os trabalhos preliminares foram confiados a um feitor e trabalhadores que tinham a missão de restaurar a casa de morada do feitor⁹⁰, estabelecimento de um viveiro de 5.000 metros quadrados, construção de uma montureira para a conservação dos estrumes e a construção de uma cocheira para os animais empregados na exploração. Naquele momento o horto já possuía 53 espécies⁹¹ (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1903). Por fim, é válido mencionar que os trabalhos experimentais do horto tiveram duração aproximada de cinco anos, englobando as áreas de Jundiaí, e a Estação da Boa Vista, próxima de Campinas (PÉREZ, 1918a, p. 218).

Em 1904 o Horto Florestal da Companhia Paulista já possuía 42.50 exemplares de plantas, predominantemente da família dos Eucaliptos. Em suma, era descrito pela própria empresa como,

Como se vê, é o Horto um grande viveiro e ao mesmo tempo um campo de cultura das melhores espécies vegetais, o qual muitos serviços há de prestar em breve aos lavradores das zonas marginais das linhas da Companhia, fornecendo - lhes sementes e mudas de plantas de consumo certo, e ministrando-lhes as instruções convenientes a respeito de sua plantação, tratamento e corte. Além disso, trata-se de formar no Horto uma floresta composta das melhores essências conhecidas em S. Paulo, no Brasil e no estrangeiro, as quais constituirão padrões permanentes de cada espécie e de futuro fornecerão as sementes necessárias à alimentação dos viveiros (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

⁸⁹ No álbum ilustrado em comemoração do cinquentenário da Companhia Paulista, constam cerca de 43 alqueires ou 104,6 hectares.

⁹⁰ Segundo relatório a casa estava em condições inabitáveis pois estava em volta de brejos. Tanto que foi necessário a retificação do rio Jundiaí-Mirim.

⁹¹ Das espécies já cultivadas estavam: Anda-assú, Araribá, Almecica, Acácia dealbata. Acácia mimosa, Acácia decurrens, Acácia melanoxyton, Araucária brasileira. Araucária da China, Canela, várias espécies, Cabreuva, Casoarina, Cangerana, Gopahyba, Coração de negro, Carvalho, Castanheiro, Cedro, várias espécies, Embiruçu, Eucalyptus, várias espécies, Guarantã, Garocaia, Gandú, Guatambú, Jacarandá, Jatuhy, Mogno da Austrália, Nogueira, Peroba, Páu Brasil, Pinheiro silvestre, Pinheiro marítimo, Pinheiro manso, Pindahuba, Páu d'alho, Robinia, Sucupira, Saxafrás, Tamboril, Tayúva, etc.

Os trabalhos referentes ao horto eram bem diferentes dos outros setores da Companhia Paulista pois não envolviam, necessariamente, ao transporte e sim ao cultivo do campo e trato dos animais que auxiliavam nos trabalhos com a terra. O número de trabalhadores variava conforme às necessidades das culturas.

Tabela 18: Trabalhadores do Horto Florestal.

| Meses | Trabalhadores | Despesa |
|------------------|----------------------|--------------------|
| Janeiro | 7 | 387\$500 |
| Fevereiro | 9 | 774\$500 |
| Março | 11 | 1:024\$200 |
| Abril | 12 | 1:007\$500 |
| Mai | 12 | 1:042\$200 |
| Junho | 14 | 1:186\$100 |
| Julho | 14 | 1:256\$250 |
| Agosto | 13 | 1:169\$200 |
| Setembro | 12 | 997\$350 |
| Outubro | 11 | 950\$550 |
| Novembro | 13 | 1:023\$500 |
| Dezembro | 13 | 1:049\$750 |
| | Total | 11:968\$600 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Observando a tabela e dados fornecidos pela própria Companhia Paulista, a média mensal de trabalhadores em 1904 foi de 12, com um jornal de 2\$500. Entretanto, a empresa, porém, reduziu o número apresentado a 10, inclusive o feitor. Por conta disso, nos anos seguintes a empresa buscou diminuir a quantidade desses funcionários para manter apenas o pessoal necessário à conservação das plantações que já estavam concluídas. Além disso, dentre os operários dois eram menores e por conta disso recebiam menores salários. Desse modo, este foi considerado um dos setores com menor despesas pois,

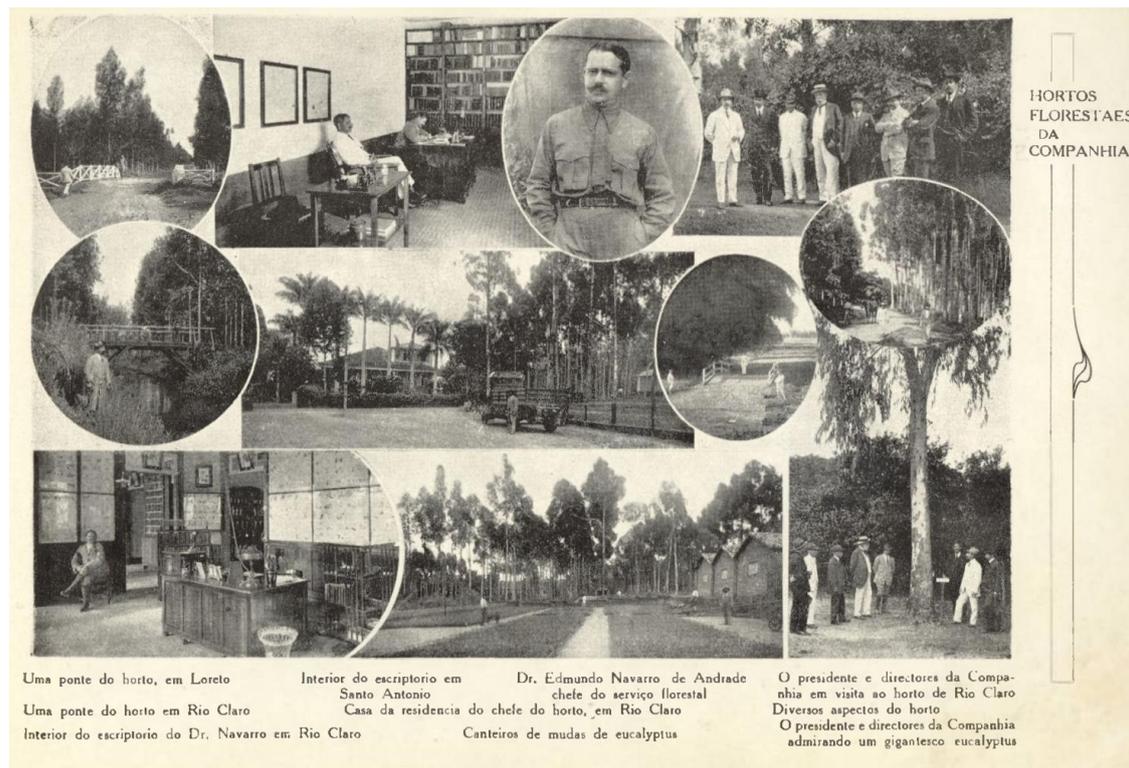
não era necessário um número alto de pessoas para as atividades necessárias⁹². Neste trabalho de lavoura, era possível empregar duas pessoas: uma para dirigir a charrua e uma outra, geralmente um menino, para guiar os animais. Por fim, as lavouras eram realizadas principalmente nos meses de outono e inverno, deixando a terra descansar por dois a três meses (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Cumprir mencionar que em 1908 o serviço do Horto Florestal foi desligado do da Linha e o serviço que estava a cargo do engenheiro diretor do Horto ficou a cargo do engenheiro Edmundo Navarro de Andrade. Os trabalhos com as sucursais ficaram a cargo do engenheiro Albano de Azevedo Souza. Além disso, em 1909 a Companhia Paulista adquiriu uma fazenda em Rio Claro para fazer larga escala as plantações próprias para dormentes e lenhas.

As imagens abaixo apresentam a organização do Horto Florestal da Companhia Paulista e a visita do presidente da empresa nesta empreitada de cultivar a própria madeira necessária para a ferrovia.

⁹² Comparando-se a despesa total com o pessoal, isto é, incluindo-se naquela soma os salários dos empregados de outras repartições que trabalharam no Horto, tais como carpinteiros, ferreiros, pintores, pedreiros etc., nos dois últimos anos, 1906 e 1907, em que respectivamente ela atingiu a importância de 14:416\$140 e 17:936\$140, vê-se que a diferença para mais foi de 3:5208000 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1907).

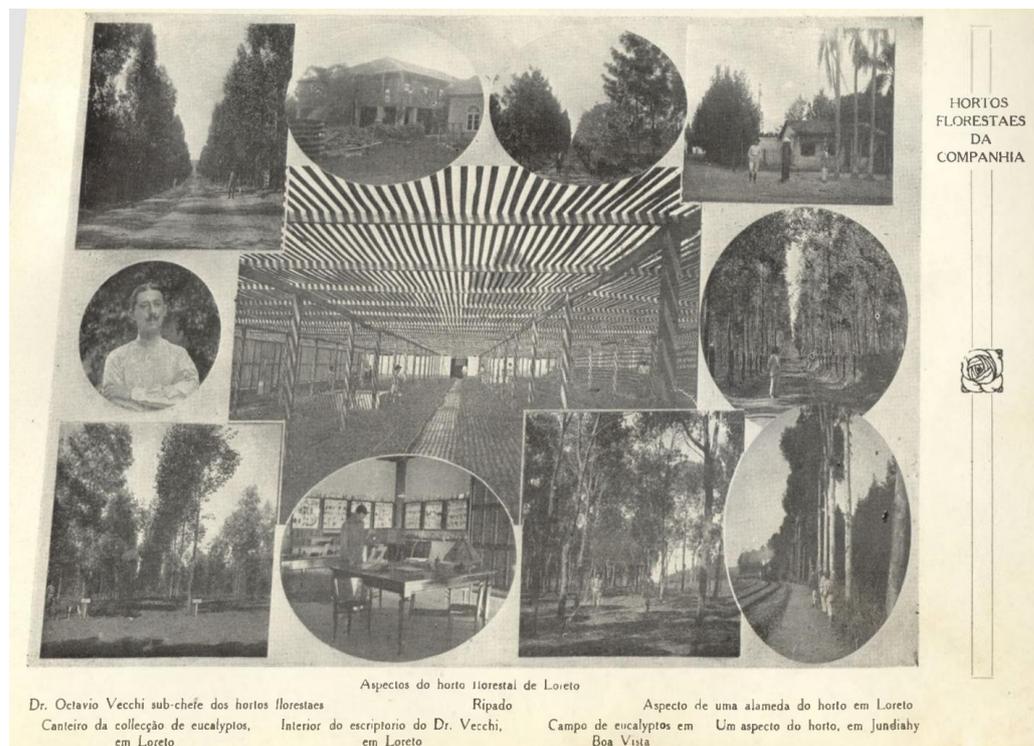
Imagem 24: Horto Florestal da Companhia Paulista e engenheiro Edmundo Navarro de Andrade.



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Ainda é possível identificar algumas imagens de trabalhadores do Horto e a organização de alguns tipos de cultivo como o dos eucaliptos.

Imagem 25: Horto Florestal da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Por fim, é possível ainda perceber algumas construções que compunham o Horto, como a residência do guarda-porteira, diversos aspectos do cultivo de madeira, além do manejo de mudas para transporte feitos por trabalhadores que aparecem na fotografia.

Imagem 26: Horto Florestal da Companhia Paulista



Fonte: (PÉREZ, 1918).

Ao todo, ao longo do tempo, a empresa férrea se expandiu a 18 regiões de horto, sendo o último instalado em 1940, na região de Aimorés (MARTINI, 2004).

Mapa 5: Hortos da Companhia Paulista.



Fonte: Acervo: Museu da Companhia Paulista – Jundiaí. Disponível em: <https://memoriaferroviaria.assis.unesp.br/?p=3729>. Acessado em: 11/07/2022.

Cumpre lembrar que, em 1918 a Companhia Paulista tinha a seu serviço os hortos de Jundiaí, Boa Vista, Rebouças, Tatu, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaguan, que juntos ocupavam uma área de 2.966 alqueires ou 7.177 hectares, marginando a linha de bitola larga (PÉREZ, 1918b, p. 218). O quadro abaixo indica ainda os trabalhos de plantio de árvores nos hortos da Companhia Paulista desde a inauguração até o ano de 1918:

Tabela 19: Horto Florestal

| Ano | N °. de arvores | Diferença a mais sobre o ano anterior |
|-------------|------------------------|--|
| 1904 | 16.050 | — |
| 1905 | 27.560 | 11.510 |
| 1906 | 39.455 | 11.895 |
| 1907 | 46.223 | 6.768 |
| 1908 | 60.000 | 13.777 |
| 1909 | 85.600 | 25.600 |
| 1910 | 188.400 | 102.800 |
| 1911 | 321.612 | 133.212 |
| 1912 | 575.337 | 253.725 |
| 1913 | 685.863 | 110.526 |

| | | |
|-------------|-----------|-----------|
| 1914 | 958.460 | 272.597 |
| 1915 | 1.210.460 | 272.000 |
| 1916 | 2.114.380 | 903.920 |
| 1917 | 3.502.100 | 1.387.720 |

Fonte: (PÉREZ, 1918b, p. 219).

2.2 Riscos de trabalho

Acidentes relacionados à ferrovia foram comuns tanto no período de construção quanto de operação, pois, trata-se de trabalhos de risco, uma vez que toda função que circunda o funcionamento da linha ou então das locomotivas são vistas como perigosas. Destarte, isso se dá por se tratar de um veículo de grande porte que na maioria das vezes causa grandes danos quando sai de seu pleno funcionamento. No que tange à construção, os riscos em rios, cortes de terra, desmoronamento, uso de explosivos e ao que mais fosse testado nas construções também tinham tragédias como consequência quando algo saía fora do inesperado.

Os acidentes na linha férrea podem ser identificados de dois tipos: o primeiro se refere aos trabalhadores da Companhia e o segundo a pessoas aleatórias que estavam próximas a linha quando a locomotiva passava. Para o segundo caso, quando a Companhia não tinha envolvimento culposos no acidente relatava-se os motivos que levaram o indivíduo a se ferir ou mesmo a morte. Era comum que pessoas embriagadas que circulassem próximas à ferrovia se envolvessem em algum acidente. Foi o caso reportado pela Companhia em 20 de julho de 1873, quando próximo a Capivari um preto embriagado ao cruzar o caminho da locomotiva foi atropelado, tendo as primeiras rodas da máquina passado por cima do homem. Para esse caso, com a dificuldade em frear a locomotiva bruscamente, este tipo de acidente era dificilmente evitado (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1874b, p. 25).

Acidentes envolvendo trabalhadores em funcionamento da locomotiva tinham como consequência ferimentos graves. Por se tratar de uma máquina pesada e grande era difícil que alguma colisão ou descarrilamento mantivesse todos os operários atuantes ilesos. Em um acidente do dia 29 de novembro de 1873, por conta de um boi que atravessava a linha no momento de funcionamento da locomotiva, dois vagões foram descarrilhados. O ajudante de guarda trem no momento do acidente pulou do break e ficou com uma perna

machucada. Felizmente, o desfecho do acidente foi um ferimento leve ao operário.

Dentre os acidentes reportados pela Companhia Paulista, a natureza tinha um peso no que tange ao aumento de riscos quando se conduzia uma locomotiva. A exemplo, em nove de outubro de 1874 uma tempestade teria assolado Campinas, fazendo, naquele momento, que o maquinista não pudesse perceber a presença de um operário que estava próximo ao limpa-trilhos o que fez com que houvesse colisão entre a locomotiva e o trabalhador, que conseqüentemente faleceu com o impacto. Na ocasião, o maquinista teria tentado socorrer o operário ferido, porém ele teria falecido pouco tempo depois do acidente. Aos olhos da Companhia Paulista, o acidente ocorreu por responsabilidade do trabalhador que estava próximo a linha: “Não se pode atribuir este triste sucesso senão ao descuido do próprio trabalhador em andar na linha durante um temporal, e quando sabia que era tempo de passar o trem” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875b, p. 19).

Em outro caso, em 25 de janeiro de 1877, um empregado que atuava em Valinhos escorregou do estribo de uma da máquina em que atuava, o acidente teve como fim a perda de uma perna do funcionário, que foi noticiado em relatório, porém caracterizado apenas por “infeliz” não teve seu nome divulgado. Este tipo de acidente não era tão incomum quando se tratava de trabalho ferroviário e, além disso, não poupava o trabalhador diante do cargo ocupado. Ou seja, tanto trabalhadores menos qualificados quanto os mais qualificados estavam sujeitos a acidentes fatais ou de graves sequelas. Desse modo, pouco tempo depois do caso descrito acima a Companhia Paulista notificou com pesar o acidente sofrido pelo chefe da estação Boa Vista, que ao pular de um estribo de uma máquina em plena atividade ficou ferido e perdeu uma perna (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1879a, p. 19). Portanto, apesar da boa visibilidade de alguns cargos ferroviários, as situações cotidianas poderiam ser perigosas e com sérios riscos, assim como ocupações consideradas inferiores.⁹³

⁹³ Além dos relatórios, é possível encontrar, por vezes, os acidentes em notas de jornais: “Desastre - Terça feira pelo meio-dia deu-se a explosão de uma mina na estrada de ferro de Campinas ao Rio-Claro. O trabalhador brasileiro, Antonio Guilherme perdeu a mão esquerda e parte do antebraço, que ficaram em pedaços. Trazido para a casa de saúde dos drs. Silveira Lopes e Oliveira Santos, sofreu a amputação do antebraço, no terço médio. Foi operado pelo dr. Lopes com o auxílio do dr Marinho.

Outra situação envolvendo acidente de um trabalhador acabou por ter um fim trágico. No dia 24 de abril de 1875, o limpador de carros, Innocencio Nazareth, ao tentar atravessar a linha de manobras, ficou preso entre os batentes dos carros e morreu no mesmo dia. Alguns acidentes, como o relatado não possuíam nota de pesar ou então de responsabilização por alguma das partes envolvidas, era, desse modo, apenas comunicado como medida protocolar dos relatórios sobre atualizações de ocorrências envolvendo a ferrovia. Sobre esse caso especial, o jornal *Gazeta de Campinas*, ao realizar uma nota de pesar sobre Nazareth descreveu:

Era homem pobre; e como deixasse mulher e filhos na indigência, o sr. Burnett, digno inspetor do tráfego, promoveu uma subscrição entre os empregados em favor da viúva e órfãos, demonstrando assim o seu espírito filantrópico assinalado neste ato verdadeiramente digno de louvores (GAZETA DE CAMPINAS, 29 de abril de 1875, p. 2).

É válido mencionar que nem todos os relatórios da Companhia Paulista possuíam o tópico de acidentes, outros informavam que no semestre ao qual o documento correspondia não contava com acidentes envolvendo os trabalhadores ou terceiros envolvidos. Além disso, relatórios com poucos acidentes vinham acompanhados com a percepção da empresa de que a quantidade era pouca comparada à proporção da ferrovia. Dessa maneira, em fevereiro de 1878, a diretora da Companhia Paulista relatou ter ocorrido um único acontecimento envolvendo acidente, sendo esse a morte do empregado Antonio Luiz Gonçalvez. O operário foi machucado por um vagão do trem durante a marcha para Cordeiro. O desfecho do caso foi o da morte do trabalhador. A Companhia Paulista alegou ter aplicado todos os cuidados e atenções possíveis, porém Antonio morreu em Campinas, mesmo local em que foi sepultado (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1878, p. 23–24).

Em outro momento, durante o ano de 1879, a Companhia Paulista alegou que por descuido do chefe da estação de Louveira, o trem de passageiros teria ficado desgovernado e se chocado com o edifício da estação, ficando inutilizado o vagão. Apesar de nenhum dos passageiros ter ficado gravemente ferido, um trabalhador do trem de lastro teria sido fatalmente machucado por um vagão

Um outro trabalhador, português, pela mesma ocasião sofreu uma forte contusão sobre o rosto, resultando-lhe a perda do olho direito” (GAZETA DE CAMPINAS, 11 de fevereiro de 1875, p. 2).

deste mesmo trem e, por consequência, faleceu poucos dias depois. Neste caso, a Companhia demonstra o oferecimento do tratamento que, lastimavelmente não teve efeito (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1879b, p. 15).

Como já dito, apesar de vários relatórios da Companhia Paulista não computar nenhum acidente naquele período semestral, o que indica que, mesmo com toda periculosidade do trabalho envolvendo a via férrea e seu maquinário somado a extensão que já se encontrava a linha da empresa, o número de acidentes envolvendo a linha da Companhia Paulista era relativamente pequeno e os funcionários da empresa conseguiram trabalhar sem que graves acidentes comprometessem suas vidas. Entretanto, um ano merece destaque por funestos episódios envolvendo a movimentação de transporte da empresa, trabalhadores e terceiros, foi o ano de 1881.

O inspetor geral da Companhia Paulista, Walter Hammond, nesta situação e pela primeira vez desde que ficou incumbido pela função exercida e escrita semestral de relatórios, transcreveu uma lista de incidentes envolvendo a linha férrea da Companhia Paulista. Contudo, o inspetor geral em exercício, salvo um episódio, destacou que a nenhum empregado da empresa deveria ser imputada responsabilidades sobre os eventos desastrosos daquele momento. Desse modo, o primeiro acidente envolveu um funcionário da Companhia Mogiana chamado Freitas, que foi morto no dia 2 de agosto de 1881 na estação de Campinas. Na ocasião, Freitas atravessava os trilhos da Companhia Paulista quando foi atingido por um trem de passageiros que estava sendo manobrado. Hammond enfatizou que ambos empregados, tanto o de manobra quanto o maquinista não tinham culpa do acidente ocorrido.

Pouco tempo depois, em setembro de 1881, uma escrava chamada Josefa foi atingida pelo trem de cargas na linha de Jundiaí – Campinas durante a noite, o desfecho terminou com a perda de uma perna da mulher. No dia seguinte, outro acidente, desta vez envolvendo o mestre da linha da Companhia Paulista, Francisco Fernandes, também resultou na perda de uma perna do funcionário. Na ocasião, Francisco, ao subir na máquina do misto de Rio Claro, escorregou. Menos de um mês depois, em 22 de outubro de 1881, um preto desconhecido foi atingido e morto pelo trem de cargas da linha Jundiaí – Campinas, também durante a noite e entregue à polícia de Campinas.

Os últimos dois acidentes do ano ocorreram no dia 19 de novembro e 8 de dezembro. O primeiro tratava-se do foguista Benedicto Pedroso, que trabalhava no trem de Descalvado a Porto Ferreira. Ao atingir um boi que estava na linha, ocorreu o descarrilamento do tender da máquina que atingiu o operário. Assim como alguns acidentes já descritos, o desfecho deu-se com a perda de uma perna do foguista. Já o último acidente envolveu Antonia Mendes, mulher idosa e surda que andava pelos trilhos da linha Rio Claro com uma cesta na cabeça. Como este evento possivelmente ocorreu durante o dia, Hammond alegava que apesar do maquinista ter se esforçado em vão para parar o trem, a morte da idosa ainda assim seria de responsabilidade do funcionário por falta de cuidados necessários na linha. Neste caso, a medida contra o funcionário seria a demissão, entretanto, por considerá-lo um bom empregado da Companhia, a diretoria deliberou que ele continuaria em serviço e pagaria uma multa de 2000\$000 (---, [s.d.]; COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882, p. 26–27).

É importante pensar que esses episódios envolvendo o ano de 1881 possuíam algumas características comuns. Desse modo, os dois episódios noturnos envolvendo pessoas negras, as quais não foi possível saber se eram livres ou escravas, pode indicar possivelmente casos de suicídio, uma vez que a ferrovia foi um mecanismo para este fim por pessoas que estavam na condição de escravizadas.⁹⁴ Além disso, outros episódios envolveram a perda de uma perna das vítimas, o que demonstra a fatalidade e o nível de violência que sofriam as pessoas envolvidas em acidentes em ferrovias, ou seja, um acidente que poderia ser de baixo impacto resultava, em grande parte das vezes, minimamente na perda de um membro do corpo. Por fim, é importante pensar que acidentes envolvendo pessoas externas à ferrovia tinham plena ligação com os trabalhadores atuantes no momento do desastre, uma vez que caía sobre eles a responsabilidade do fato ocorrido.

Neste ponto, mais um caso exemplifica a questão da culpabilidade dos acidentes associada ao trabalhador. Desse modo, em 30 de abril de 1890, nos quilômetros 51 e 52, o vagão da cauda do trem se chocou a um trolley que se dirigia para a turma da conserva para os trabalhos. Desse encontro, o feitor e

⁹⁴ Em 1884 outro acidente de mesmo cunho foi notificado pela companhia: “Tenho a lamentar, que uma negra velha, que andava na linha fosse morta no quilômetro 33, perto de Valinhos no dia 20 de dezembro” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884, p. 12).

dois trabalhadores ficaram gravemente feridos, sendo socorridos no hospital de Beneficência Portuguesa, em Campinas. Como desfecho, um dos trabalhadores faleceu e o outro teve suas duas pernas amputadas. Dos demais trabalhadores que estavam no acidente, um outro ainda acabou por perder o braço direito. Para a Companhia Paulista esse acidente foi de cunho casual, atribuído unicamente ao pessoal que ia no trolley “visto a máquina haver apitado indicando que voltava atrás, e o último vagão do trem levar, em posição bem visível, o lampião do sinal” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891). Ou seja, pode-se observar que, nesse caso, a parte mais precarizada dos trabalhadores ainda recebia toda a culpa do acidente.

Ainda em 6 de dezembro de 1891 outro acidente foi responsabilizado ao trabalhador, nesse caso, um maquinista. Por conta da alta velocidade de um trem que partiu de Valinhos a Campinas houve um choque com um outro que estava mais adiante na linha férrea. Diante da impossibilidade de frear o trem a locomotiva de um se chocou com os dois últimos vagões do primeiro trem, não havendo feridos nesse caso. Entretanto, o desfecho foi a demissão do maquinista que foi visto como o único culpado pelo acidente. Meses antes, em 19 de julho, 7 de setembro e 6 de outubro, três indivíduos embriagados foram atropelados.

A atribuição a imprudência dos operários é perceptível nos relatórios, até mesmo um acidente envolvendo o chefe manobrador de Campinas, um dos funcionários mais antigos da companhia, foi atribuído unicamente a ele, que teria se acidentado junto a outros dois trabalhadores. O chefe, no caso, perdeu uma das pernas no incidente. Portanto, neste momento de ausência de uma legislação que garantisse a seguridade dos trabalhadores, inúmeros foram os casos em que eles eram os únicos responsáveis pela própria segurança num trabalho de risco.

Aos olhos da empresa: “assim, durante o ano de 1890, foram vitimados por descuido ou imprudência, 11 pessoas, tendo morrido quatro e ficado feridas 7. Todas estas eram empregadas na Companhia, e daquelas apenas uma” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891). Entrementes, esse discurso de culpabilidade aos empregados se manteve por tempos, o caso de um descarrilamento em Louveira em (15 de abril de 1892) e outro em Campinas (7 de outubro de 1892) foram atribuídos à imperícia dos guardas chaves. Esse ano em especial, além de uma epidemia de febre, foi

ponto de vários acidentes: em 23 de dezembro o maquinista José Joaquim de Oliveira bateu com a cabeça em diversas colunas da plataforma, vindo a falecer; um operário da oficina de Campinas sofreu em janeiro uma forte pancada com um pedaço de madeira ao mudar a correia de uma polia da máquina de aplainar madeira em que trabalhava, também faleceu. Num outro momento, o guarda freio da linha Rio-Claro ao pular de um vagão para o outro caiu e foi esmagado, em junho o foguista José Faria caiu da máquina e teve uma perna cortada, já um trabalhador em setembro, na estação de Santa Maria ao desengatar um vagão quando o trem estava em movimento caiu, fraturou a perna, teve o pé esmagado e faleceu em decorrência do acidente. Por fim, nesse mesmo ano, três homens foram atropelados pelo trem ao estarem sentados ou caminhando pela linha (COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO E, 1893).

Percebe-se que quando se trata do trabalho ferroviário, apesar das posições ocuparem destaques e hierarquias diferentes, o lidar com o maquinário dentro das diversas funções apresentava riscos ao operário. Todavia, dentro da Companhia Paulista havia uma categoria que se destaca no que tange à precariedade, o dos trabalhadores dos leitos dos rios. Ou seja, em termos estruturais da empresa, esses são os operários que se encontravam nas condições mais dramáticas pelas quais a companhia passou.

Inúmeros foram os acidentes de trabalho e acometimento de moléstias sofridos por esses operários nos anos de desobstrução dos rios. Por conseguinte, dentre os desafios enfrentados pelos trabalhadores dos rios para uma melhor fluidez na navegação estava a desobstrução de áreas pantanosas.⁹⁵ Em 10 de setembro de 1885, por exemplo, 10 homens com um feitor por meio de balsas e canoas tinham como tarefa a remoção de árvores que estavam submersas em um trecho do rio, além do corte de ganhos de outras árvores que sobrenadavam. Este trabalho teve duração de quase um mês e meio.⁹⁶ Durante estes trabalhos, no dia 7 de outubro, os trabalhadores experienciaram um acidente de alto risco no rio, em uma canoa onde estavam cinco homens que

⁹⁵ A desobstrução consistia na limpeza dos rios de ganhos e árvores que caíam e, por consequência flutuavam nas águas correntes. Sem este trabalho, lanchas e navios deveriam se deslocar com esses obstáculos, o que poderiam causar acidentes ou então encalhar os veículos flutuantes.

⁹⁶ Teve início em 10 de setembro e foi finalizado apenas em 21 de outubro de 1885, percorrendo 90 quilômetros de rio.

realizavam a função de tirar uma árvore do rio, 12 quilos de dinamite que os acompanhavam explodiram. Como consequência, a canoa foi partida ao meio, ferindo três homens, sendo um deles o feitor José Gonçalves que cegou completamente com o acidente. Um dos feridos, Manoel Marques acabou falecendo no mesmo dia.

Walter Hammond buscou demonstrar que o acidente não teria sido causado por negligência do feitor na ocasião e, portanto, teria ocorrido por causas ainda não desvendadas pelo engenheiro, adjetivos como inteligência e cuidado foram utilizados para demonstrar que o trabalho do feitor era bem executado e não justificava o acidente. Entretanto, outros trabalhadores dos rios ficaram receosos em voltar às suas funções por alguns dias. É válido ressaltar que a dinamite era um reativo de alta periculosidade, muitas vezes utilizada em trabalhos da Companhia Paulista, todavia, por ela sempre foi elemento de receio por parte daqueles que deveriam carregá-la e acidentes envolvendo essa substância explosiva possivelmente aumentavam a desconfiança dos operários e, conseqüentemente, o medo de continuar exercendo as funções aos quais foram contratados.

Outro acidente comum a esse tipo de trabalhador era o afogamento. No dia 17 de setembro de 1885, entre Porto Prainha e Porto Amaral, o operário Antonio Simões teve sua vida ceifada ao se afogar no rio durante o exercício de sua função. Segundo relato de Walter Hammond: “o infeliz estava trabalhando na água, removendo um banco de areia: daí escorregou para dentro de um poço fundo no leito do rio, afundando imediatamente. Quando mais tarde foi encontrado o seu corpo, tinha segura nas mãos a pá com que trabalhava” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 55). Desse modo, após esse acidente ficou estabelecido que em serviços envolvendo diretamente a água deveriam ser escolhidos apenas homens que sabiam nadar. Neste ponto, é válido ressaltar que o próprio engenheiro alegava que a maior parte dos empregados para trabalhar no leito do Mogi-Guaçu não sabiam nadar, assim, a medida protetiva aplicada tardiamente, visto que primeiro experienciaram a morte de um trabalhador, possivelmente não seria de todo aplicada

Como dito anteriormente, muito dos trabalhos nos rios eram voltados à desobstrução de rios e corredeiras. Desse modo, por si só esta função se mostrava perigosa pelo modo e onde ocorria. Além das atividades em canoas,

alguns operários precisavam ficar por um longo período diretamente nas águas para executar determinadas funções. O trabalho contínuo em contato com a água resultava, muitas vezes, em algumas doenças às quais os trabalhadores eram sucumbidos.

Entrementes, no ano de 1885, quando o trabalho de canalização de algumas partes dos rios, a limpeza de corredeiras e remoção de areia eram contínuos, houve certa lentidão nas operações devido às enchentes dos meses chuvosos de verão. Destarte, outro problema enfrentado naquele ano eram as febres maleitosas. Tanto no primeiro semestre quanto no segundo do mesmo ano quase todos os trabalhadores chegaram a sofrer deste mal. Desse modo, um dos casos de atraso dos trabalhos naquele dado momento pode ser exemplificado: no primeiro semestre onde os trabalhadores que se dedicavam a remoção de pedras da corredeira Escaramuça foram acometidos por uma febre muito forte, o que foi explicado aos olhos do engenheiro, devido ao provável apodrecimento da madeira que no fim do ano foi derrubada na margem direita do rio ao qual se trabalhava naquele momento.⁹⁷ Foram meses com a enfermidade intensa sobre os trabalhadores, fazendo com que as atividades fossem retomadas apenas em julho. Além disso, 33 homens foram contratados para a continuação do trabalho, entretanto foi pouco proveitoso pois a maior parte desses operários ou já haviam contraído a febre ou então estavam com reincidência dela (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

É importante mencionar que, mesmo com todos os casos de maleitas e algumas suspensões forçadas a alguns trabalhos nos rios, as atividades não cessaram de todo. Quando em julho o nível de água do rio Mogi-Guaçu diminuiu algumas operações foram retomadas que, segundos falas de Walter Hammond as circunstâncias favoráveis da baixa de água o obrigavam a retomar os trabalhos com os operários que já estavam em condições intrincadas devido às febres intermitentes.⁹⁸ Desse modo, ao invés dos trabalhos em Escaramuça, foram realizadas remoções de pedras entre Porto Ferreira e Porto Amaral.

⁹⁷ 2.200 metros de pedra já tinham sido removidos quando os casos de febre apareceram.

⁹⁸ "Continuando a seca tão extraordinária, no dia 8 de agosto já estava o rio 16 centímetros mais baixo do que em 30 de setembro do ano passado. Logo vi que as observações feitas por mim e por outros em anos anteriores, não serviram como base, e que este ano haveria uma baixa no rio como nunca houve lembrança" (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

Ademais, neste mesmo período foram realizados trabalhos de criação de represas, e um canal no rio. Ademais, cumpre lembrar que apesar de todos os infortúnios relacionados aos trabalhadores, as atividades de navegação não cessaram nem por um dia durante a epidemia das febres maleitosas.

Como já dito, o segundo semestre não foi muito diferente na questão da ocorrência das febres intermitentes. Desse modo, em outubro de 1885 nas corredeiras de Boa Vista e Cordão um grupo grande de trabalhadores operavam na desobstrução da primeira corredeira. Findado o trabalho em dezembro, a mesma turma foi deslocada para a corredeira de Cordão, os trabalhos estavam se desenvolvendo até que os operários foram acometidos por maleitas causadas pela enchente das águas e vazantes (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 55). A previsão do engenheiro era de que os trabalhos na corredeira Cordão voltariam apenas em junho ou julho de 1886, quando uma turma de 20 homens voltaria a abrir o canal.

Entrementes, devido ao trabalho no rio ser considerado perigoso, essa era uma área onde a Companhia Paulista precisava oferecer algum tipo de segurança a fim de atrair homens para enfrentar os desafios oferecidos no cotidiano dos rios. Ademais, para amenizar a situação e a fama dos trabalhos nos leitos dos rios, a Companhia Paulista chegou a notificar que, apesar da moléstia, nenhum trabalhador havia, de fato, sucumbido ao mal, isto porque tratava-se de uma moléstia com condições de cura. Segundo o inspetor geral, Walter Hammond,

empregando medicamentos apropriados, e pondo em prática preceitos higiênicos, como seja alimentação forte e saudável e trabalho somente em horas determinadas, vantajosamente combatemos as moléstias. A prova desta verdade é fácil de conhecer pelo fato de não haver ainda sucumbido um só trabalhador do rio, vítima de maleitas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885, p. 13).

Assim, Walter Hammond utilizava-se do argumento de que se os trabalhadores agissem com prudência eles poderiam gozar de plena saúde e em caso de doenças como as febres maleiteiras “[...]uma mudança fora do lugar onde foi apanhada a febre e uso de algum remédio simples, são suficientes para o restabelecimento da saúde” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 58). Percebe-se assim que, o discurso sobre a segurança

do trabalhador naquele dado momento responsabilizava o próprio operário pelo seu estado de saúde em caso de doenças advindas pelo alto contato com as águas dos rios, ou seja, a prudência do trabalhador é que garantiria sua integridade física. Destarte, mesmo diante de enfermidades sérias, a Companhia Paulista utilizava-se de falas confiantes sobre tratamentos simples que asseguraria a vida do operário.

Cumprir lembrar que a ocorrência dessas febres maleitosas já era notificada desde 1884, porém neste ano específico os trabalhadores de rio da Companhia Paulista não sofreram da doença. Ao que parece, a febre ganhou força assim que as enchentes em março começaram a abaixar. Para o ano de 1886, entretanto, a incidência da febre foi alta mesmo com poucos movimentos de enchente do rio e começaram a se manifestar entre o mês de abril e início de maio.

Em relatos, o inspetor geral Walter Hammond chegou a observar que a doença foi tão persistente que em certos momentos, quase todos os trabalhadores estavam sofrendo ao mesmo tempo, uns piores que os outros. Apesar da Companhia Paulista não especificar qual tipo de febre ou moléstia poderia ser a dos trabalhadores, pode-se perceber que se tratava de alguma enfermidade relacionada à períodos de muita umidade e concentração de água, sendo mais específica em tempos chuvosos, tal qual as características atribuídas a febre amarela, doença epidêmica no período. Dessa maneira e com mesma posologia, o tratamento aplicado aos trabalhadores dos rios foi, principalmente, a quinina e outros não especificados.

Em relatório, Walter Hammond explanava sobre o modo como a Companhia Paulista lidou com o tratamento dessas febres em seus trabalhadores e reconhecia ainda, que nem sempre a empresa estava alinhada ao pensamento medicinal do período:

As observações do progresso da moléstia indicam que as pessoas que têm boa alimentação, e que dormem em bons ranchos, estão menos sujeitos aos ataques, e quando atacados não sofrem tanto. No tratamento os que confiavam em cachaça e quinina, invariavelmente sofreram muito e seu restabelecimento foi bastante demorado. – O remédio que parece ter dado melhor resultado é o seguinte é muitíssimo simples: - Logo que for atacado deve tomar um vomitório ou purgante; depois, quando a febre abrandar um pouco, uma pequena dose de quinina, e no dia seguinte pela manhã, com o estômago vazio, um forte caldo de limão sem açúcar, e depois da comida café sem

açúcar e sem leite. Pode bem ser que este tratamento não siga as regras da medicina; é fato, entretanto, que os empregados que seguiram este tratamento restabeleceram-se com mais brevidade (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

Pode-se perceber que, apesar do uso do quinina no tratamento desses trabalhadores, a medicação por si só não era vista com bons olhos pela Companhia Paulista, desse modo, para a empresa era o tratamento com vomitório ou purgante, ou seja, que colocava o indivíduo em situação de “evacuação da doença” que teriam maior eficácia. Além disso, a Companhia Paulista percebia desde o momento que trabalhadores que vivessem em melhores condições diárias adquiriam mais resistência e conseqüentemente, sofriam menos em momentos de enfermidades. Destarte, algumas das prevenções segundo a doença estavam em boa alimentação, moradia adequada – no caso, bons ranchos -, e vestimentas que mantivessem os operários bem agasalhados.

O ano de 1886 foi tão intenso no que tange às contaminações por febres maleitosas que foi necessário o deslocamento da maioria dos trabalhadores dos rios das áreas de leitos para a Santa Casa de Misericórdia de Jundiaí aos cuidados do médico Francisco de Albuquerque Cavalcanti. Por conseguinte, a mudança da estratégia foi positiva, pois permanecendo na área hospitalar em seis ou oito dias os trabalhadores já estavam aptos a voltarem aos postos. Como observava o inspetor geral, Walter Hammond, “o fato de terem entrado e saída da Santa Casa 140 pessoas sem ter falecido nenhuma é uma prova eloquente da grande vantagem da mudança dos doentes para o clima puro e ameno de Jundiaí” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 74) out.

Cumpramos lembrar que foi um pensamento preventivo da Companhia Paulista evitar que, durante os primeiros meses do ano, os trabalhadores se ocupassem das atividades nos leitos dos rios, dessa maneira o inspetor geral orientava para que em períodos de surtos de maleitas e estações chuvosas as obras nos rios ficassem limitadas a cinco meses, de julho até o começo de novembro. É importante mencionar nesse ponto que os meses de atividade contavam com o inverno, onde os trabalhadores eram submetidos a baixas temperaturas da água na execução dos trabalhos, ou seja, ainda que sem as maleitas a operação ainda assim se fazia pouco atrativa. Para evitar que os

empregados nos vapores e lanchas fossem acometidos pela febre neste mesmo período ficou advertido que [...] eles podem sempre pousar um pouco distante das margens do rio porque o serviço começa depois de nascer o sol, e acaba antes da noite; assim a probabilidade da febre é muito reduzida, e os casos que aparecem serão muito brandos” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

Todo esse cenário epidêmico tornava difícil para a Companhia Paulista angariar trabalhadores destinados aos trabalhos em leitos de rios, tornando algumas execuções de atividades lentas. Dessa maneira, os operários, amedrontados com a situação ao qual iriam encarar que, muitas vezes, colocava em risco suas vidas, não voltavam para os leitos de rios. Ademais, a questão das febres neste trabalho ficou tão conhecida que outros homens não se deslocavam para se apresentar a esta função. Entrementes, para a empresa o ideal de trabalhadores para a agilidade na limpeza dos leitos estaria em torno de 500 homens diários, todavia, a realidade, com sorte girava em pouco mais de uma centena.

Ainda assim, a empresa buscava demonstrar, por meio de falas otimistas, a crença de que para os anos seguintes a tendência das maleitas era de diminuir consideravelmente. Entrementes, a empresa se utilizava do exemplo do rio Piracicaba, alegando que inicialmente também foram reportados inúmeros casos de febres e que, ao longo dos trabalhos de navegação esses casos tornaram-se raros entre os trabalhadores. Entretanto, tal posição não significava que trabalhadores aderissem a esse discurso, em maneira oposta a este otimismo, ainda no ano de 1886, os trabalhadores que ainda atuavam nos leitos do rio organizaram duas greves, uma no dia 18 de fevereiro e outra no dia 30 de julho.

É válido mencionar que a Companhia Paulista já elencava como um dos desafios para superar as febres maleitosas, e conseqüentemente a falta de trabalhadores por conta delas, o cuidado e salubridade do local. Como a navegação da empresa tinha em Porto Ferreira a estação da navegação, era alertado que a melhora da salubridade no lugar, que contava no período com 55 casas, era essencial para evitar ou diminuir as febres maleitosas. Além disso, a Companhia Paulista percebia que a estruturação da região com os esgotos das águas foi um dos grandes pontos que combateram as maleitas nos últimos dois anos. Destarte, a fim de garantir melhor higiene, a empresa mandou abrir uma vala da várzea em frente à estação até a doca, onde as águas eram escoadas.

Percebe-se, portanto, que para uma grande empresa como a Companhia Paulista era fundamental que a localidade onde ela se encontrava, ou até mesmo, passava deveria estar adequada às necessidades da empresa, pois, áreas de insalubridade afetavam, diretamente, o funcionamento da empresa, fosse com os transportes em pleno funcionamento ou com a manutenção deles, onde os empregados estavam mais expostos e, conseqüentemente, em maior risco de serem sucumbidos a males que atravancariam o funcionamento da linha, logo, os negócios lucrativos da empresa.

Um ponto importante ainda sobre as febres intermitentes é que com o passar dos anos e o não declínio dos casos, o que conseqüentemente, mantinha a dinâmica de trabalho no leito dos rios mais lenta fez com que a Companhia Paulista alterasse, de certa maneira alguns tons nos discursos proferidos em relatórios. Ademais, os casos das maleitas perduravam, geralmente, nos meses de fevereiro a junho, causando desafios aos trabalhos nos rios. Em 1887 essas febres atacaram em demasia não apenas os operários dos leitos dos rios como também empregados das lanchas e vapores. Dessa maneira, Hammond, inspetor fiscal apontava que os empregados, nesses casos em que eram direcionados à Santa Casa de Misericórdia de Jundiaí para os devidos tratamentos, poderiam trabalhar apenas 22 dias do mês. Ademais, continuava a problemática de que muitos trabalhadores aos serem curados desistiam de regressar às funções exigidas pelo transporte de rio. Por conta disso, Hammond, naquele momento, fazia votos de que o pessoal empregado pudesse, com o passar do tempo, ficar mais afeito às condições e, portanto, menos sujeito às maleitas. Cumpre mencionar que, no relatório correspondente ao ano de 1887 é a primeira vez que se usa o termo malária do rio, o que desde o princípio indicou condições às epidemias dessa doença. Ademais, foi apenas no ano de 1888 que o número de casos de maleitas sofreu redução em trabalhadores dos rios, fato justificado pelo inspetor geral com o volume de água do rio, que naquele ano não ficou menos do que 1,26m (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1888, p. 42)

Após tantas dificuldades enfrentadas com os trabalhos nos leitos dos rios e as condições de vulnerabilidade a que ficavam os operários devido às febres, Walter Hammond se mostrava otimista na continuidade das explorações, pois percebia os empregados como experientes às suas funções:

Entretanto com o pessoal que agora temos que é muito prático e experimentado neste serviço, não receio muitas dificuldades, e poderemos calcular que a despesa por metro cúbico de pedra removido dos canais, será muito menos do que nas corredeiras dos Patos, Gaviãozinho e Escaramuça (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

Somente tenho de elogiar a coragem com que os empregados têm lutado com as maleitas, visto que mesmo sofrendo, os seus serviços foram feitos. Quando a proficiência no seu trabalho, eles podem agora ser considerados aptos, conhecedores que são do serviço, quando no ano passado trabalharam com dificuldade e pouco conhecimento (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

À vista disso, percebe-se que a Companhia Paulista em momentos de intensa dificuldade conservava ainda, por meio do inspetor geral Walter Hammond, a discurso otimista e que buscava incentivar os trabalhadores com a retórica do bom desempenho nos trabalhos. Mesmo que a vida desses operários estivesse em risco, os posicionamentos da empresa demonstravam que esses trabalhadores, ao enfrentar questões de risco de vida eram, na verdade, aos olhos da empresa, homens corajosos, dedicados a ela. Neste ponto, é importante mencionar que a esses bons operários descritos pela empresa os salários oferecidos eram de valor atrativo, poucos trabalhadores recebiam 2\$500 e a maioria variava entre 2\$800 a 3\$000 reis, sendo todos esses pagamentos realizados por diária, pois assim oferecia-se uma compensação pela disposição de se arriscar em nome da Companhia Paulista. Em relatório, o inspetor fiscal colocava: “quanto ao pessoal, estamos experimentando a conveniência de pagar um certo ordenado aos empregados, e além disso dar a comida afim de ver se é possível melhorar o seu estado de saúde” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 78) out.

Tal performance pode ser observada também durante o surto de febre amarela que acometeu funcionários diretos da empresa, assunto que vamos comentar adiante. Por fim, nesse aspecto de reconhecimentos, ainda em 1886 o nome do engenheiro Ernesto Young, chefe do serviço de canalização e inspetor do tráfego do rio, que se manteve no posto mesmo tendo sido acometido pelas maleitas por quatro vezes, destarte, ao engenheiro foram mencionados adjetivos como inteligentes, dedicado e zeloso.

A questão das doenças ainda se fez presente entre trabalhadores da Companhia Paulista. Isto porque trabalhos que envolviam áreas de matas também ofereciam riscos. Um dos casos se deu em agosto de 1887 quando trabalhadores da manutenção do telégrafo que operavam na extensão das matas de Porto Cunha Bueno e Porto Cedro com a finalidade de abrir caminhos para conduzir o material telegráfico adoeceram e o trabalho foi paralisado por conta das condições (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1888a).

Além dos trabalhos nos leitos de rios, os serviços de navegação contavam com os trabalhadores que conduziam os vapores e lanchas. Ao todo, os vapores somavam cinco operários: um prático ou piloto, um maquinista, um foguista e dois homens para qualquer serviço que fosse necessário naquele momento. Ademais, as lanchas eram compostas apenas por dois homens. Para a carga e descarga era feita por este pessoal que recebia ajuda do portador da estação em questão (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1885).

Em relação a função de conduzir vapores e lanchas, Domingues Neto traça uma comparação desses operários em relação aos maquinistas:

Na ferrovia, o maquinista manobrava o trem sobre uma via férrea fixa, com itinerário predeterminado, enquanto na hidrovía as condições eram outras, os imprevistos da formação de um banco de areia sob as águas, troncos de árvores que impedissem a livre navegação e as características específicas de cada trecho do rio eram fatores que se alteravam a todo tempo e, portanto, requeria do piloto, além de sua formação técnica, um conhecimento adquirido somente após longo tempo de prática (DOMINGUES NETO, 2009, p. 99-100).

Dessa maneira, assim como o transporte ferroviário, o fluvial também representava riscos para os trabalhadores dos vapores e lanchas. Além disso, como se tratava de uma função nova para alguns operários alguns acidentes que ocorriam acabavam por recair sobre eles, ou seja, em casos de alguns acidentes a Companhia Paulista reconhecia como único culpado o trabalhador. Um caso foi o de 9 de março de 1888, quando uma lancha carregada foi “metida a pique sobre os paredões que fazem a represa d’água na corredeira de Patos. Em vez de levar logo a lancha carregada para o barranco do rio, aquele empregado deixou-a passar nas corredeiras de ‘Patos’ e de ‘Gaviãozinho’, afundando depois em lugar profundo” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1888b). Pode-se observar por relato da empresa que

toda a culpabilidade recaiu sobre o trabalhador, a Companhia Paulista ainda lamentou que perdeu toda a carga e os danos sofridos pela lancha, a ainda alertou que o operário em questão poderia ter atracado a lancha no barranco para evitar que ela fosse submersa. A lancha do caso foi consertada e retornou às atividades em questão de 15 dias. Outro acidente ocorrido em 5 de agosto de 1891 envolvendo o vapor Barão de Jaguára. também teve a culpa atribuída ao piloto, pois aos olhos da Companhia Paulista era um evento que poderia ser evitado. Neste caso, ao descer a corredeira Pântano (quilômetro 31) o piloto bateu em uma grande pedra. Segundo relato da empresa, o piloto:

Receoso de ir submergir o vapor em um grande peço próximo e sentindo que o barco fazia muita água, ordenou contra o vapor, batendo então o barco com grande violência sobre as pedras porque já calava muito devido a água que entrava. Nestas condições ficou inteiramente alagado o vapor que felizmente estava em lugar onde a água tinha 1m00 de altura. O vapor assentou sobre o fundo do rio, ficando o soalho quase ao nível da água, pois a altura do vapor é pouco superior a 1m.00 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1891).

Nestes dois casos não foi possível saber se os trabalhadores sofreram algum tipo de reprimenda enquanto considerados causadores de danos. Também não foi descrito nada que demonstrasse as condições desse operário durante e após o acidente, ou seja, naquele momento de relatos os riscos sofridos pelo operário não foram pautas. Entretanto, compreende-se que as condições às quais esses trabalhadores deveriam enfrentar pensando apenas em resguardar os vapores poderiam, possivelmente, não oferecer garantia de segurança e integridade, ainda numa situação pontual onde as corredeiras por si só eram vistas como perigosas.

Em 1892 foi reportado ainda um caso de afogamento de um trabalhador que estava em serviço do esgotamento do vapor Nicolau Queiroz no km 54 do rio Mogi-Guaçu “ao saltar, durante a noite, do vapor Eduardo Prates para uma lancha, caiu ao rio, não sendo possível salvá-lo, apesar dos esforços empregados” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1893). Neste ano, a soma envolvendo todos os funcionários da Companhia Paulista ficou em 6 empregados mortos, dois feridos e três pessoas estranhas à empresa.

Sem muitas explicações sobre os eventos, no ano de 1895, a Companhia Paulista relatou a ocorrência de acidentes tanto nas linhas férreas quanto na área fluvial que resultaram em 26 vítimas. Dessa quantidade, 12 pessoas morreram e as outras 14 ficaram feridas. Além disso, cinco das que faleceram e nove das feridas são eram empregadas da empresa e, desse modo, os acidentes todos foram considerados imprudência por caminhar pela linha ou por saltar em movimento dos carros (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896).

É válido mencionar que, além de mortes provenientes pelo acesso a linha enquanto a locomotiva funcionava, no ano de 1901 a Companhia Paulista ainda relatou que foram mortos quatro empregados e nove desconhecidos foram vítimas da própria imprudência ao estarem caminhando pela linha, deitados sobre os trilhos ou pulando de vagões em movimento, além de nove feridos pelas mesmas causas. Dois desses últimos eram trabalhadores da empresa férrea (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1901). É possível perceber que, ao longo dos anos, além de acidentes, as linhas férreas foram ambientes de suicídio. Por se tratar de um mecanismo onde colisões resultavam em óbito, este, também, se tornou um instrumento quase exato àqueles que queriam acabar com a própria vida. Por conseguinte, a estes episódios recorrentes durante todo o período de funcionamento da linha, o ano de 1903 é mais um exemplo, foi registrado ferimentos a dois passageiros que se atiraram, propositalmente dos trens da linha quando eles corriam a toda velocidade. Além desses casos, considerada pela companhia como imprudência das vítimas, reportou-se que quatro pessoas estranhas foram mortas e outras tantas feridas, todas “colhidas pelas locomotivas em circulação, umas por caminharem pela linha ou a atravessarem e outras por estarem deitadas e dormindo sobre os trilhos férrea (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Um outro ponto importante para abordar sobre a questão dos acidentes são aqueles que, possivelmente, tinham caráter criminoso. A exemplo, em 1903, por conta de uma tábua que, provavelmente, fora colocada no meio da linha e, conseqüentemente a causa do acidente, ocorreu no quilômetro 81 do tronco da seção de Rio Claro, o descarrilamento da locomotiva, seis vagões de passageiros e um trem de cargas. Em conseqüência, a locomotiva tombou e matou o maquinista e o foguista que operavam a máquina. Além disso, neste mesmo ano, outros acidentes, do gênero, considerados de menor impacto foram

registrados, porém as causas foram atribuídas à existência de pregos e outros materiais colocados na linha por pessoas desconhecidas. Neste último caso, a Companhia Paulista alegou que eles se deram devido, também, ao descuido dos manobreadores (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904). Este último tipo de acidente foi reportado, novamente no ano seguinte.

Cumprir mencionar que o tipo de acidente acarretado por ação humana aconteceu em outros momentos do funcionamento da linha, tanto que em período anterior, o inspetor geral da Companhia Paulista, Walter Hammond chegou a publicar na *Gazeta de Campinas* de 21 de dezembro de 1880, que a empresa daria uma gratificação de 500\$000 a quem tivesse informações da pessoa ou pessoas que no dia cinco do mesmo mês colocara sobre os trilhos, perto da estação de Leme na linha de Pirassununga, um dormente com a finalidade de descarrilar o trem da Companhia Paulista (GAZETA DE CAMPINAS, 21 de dezembro de 1880, p. 2).

As ações em trilhos que tinham como finalidade prejudicar o funcionamento pleno da linha podem, possivelmente terem sido causadas por trabalhadores descontentes que tinham neste tipo de manifestação suas demonstrações de insatisfação sem, contudo, sofrer exposição e algum tipo de retaliação por parte da empresa. Ademais, Manfim Júnior observa que

Era clara, mesmo antes do início do século XX, a consciência quanto às consequências dos movimentos reivindicatórios para a economia como um todo. Essa percepção gerava um interesse significativo por parte das autoridades políticas, acerca da criação de meios para impedir paralisações no funcionamento das estradas de ferro. Apesar dessa disposição, os ferroviários contavam com algumas vantagens no propósito de empreender seus movimentos reivindicatórios. É o caso, sobretudo, da dificuldade de fiscalização policial para impedir sabotagens nas linhas férreas, ineficientes em momentos de conflito (MANFIM JÚNIOR, 1998, p. 14)

Dissertou-se anteriormente a questão da periculosidade do uso de dinamites e, por vezes, a resistência do uso dela por alguns operários, até sobre transportá-la, pois o risco era alto. Seguindo este raciocínio, é importante mencionar ainda um acidente que marcou o ano de 1904, não correspondeu, necessariamente, ao explosivo supracitado, entretanto, trata-se de uma explosão de alto risco. Dessa maneira, na estação de Rio Claro ocorreu a explosão e incêndio de um vagão carregado com inflamáveis e explosivos, o fogo propagou-se a outro vagão de mercadorias e danificou outros três carros

de passageiros, que estavam próximos do local. Ademais, a explosão deu-se durante um momento de manobra, resultando em ferimentos ao manobrador (manobrista).

Neste mesmo período, na estação de Remanso, outro acidente com explosivos foi registrado, no caso, explosão de um volume de bombas. Entrementes, o incidente pode ter sido causado ou pela queda delas no assoalho do vagão, ou então, por terem sido atiradas da plataforma da estação pelos empregados responsáveis pela descarga. Naquele dado momento, as hipóteses foram levantadas pela Companhia Paulista pois, os dois operários envolvidos sofreram graves ferimentos, tendo um deles falecido poucos dias depois e o outro em convalescença (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1905).

2.3 Condições de alojamento e moradia dos trabalhadores.

Assim que a linha Jundiaí – Campinas foi inaugurada no ano de 1872, inúmeros tipos de trabalhos foram realizados a fim de manter em ordem a operação da ferrovia da Companhia Paulista. Nesse ínterim, além do funcionamento das locomotivas para cargas e passageiros, havia também tarefas importantes como a manutenção da linha férrea e neste ponto tratava-se da conservação e troca de dormentes quando necessário, a recepção de materiais advindos do exterior e os primeiros trabalhos executados pelas oficinas. Os responsáveis por acompanhar todo desenvolvimento da ferrovia eram os já citados William Burnet, Inspetor Geral da Companhia Paulista, e Walter J. Hammond; além de exercer o cargo de chefe das oficinas era também engenheiro e chefe de tração da empresa, respectivamente.

Além da operação direta da ferrovia, outros trabalhos também eram realizados e percebidos como importantes. Tratava-se de construções como por exemplo casa de guarda, casa para o contramestre das oficinas, além de uma estrebaria. Ou seja, construções complementares ao bom funcionamento da ferrovia e dentre elas, era importante que alguns funcionários tivessem moradia próxima à linha, mesmo que se tratasse, naquele momento, de moradias provisórias.

Antes da construção das vilas operárias que tinham como destino a moradia de funcionários das ferrovias era necessário que a empresa férrea, caso

interessada, proporcionasse moradia a alguns funcionários que precisassem morar nas proximidades da linha. Por esta razão, desde o início dos trabalhos de construção a Companhia Paulista levantava a problemática sobre onde residiriam alguns funcionários necessários à obra. Destarte, para acomodar engenheiros responsáveis pelas obras, já em 1869 foi alugada uma casa em Campinas com o prazo de dois anos.⁹⁹ Além desta, uma outra casa serviu, naquele momento, como escritório da empresa.

Ademais, já em 1872, no primeiro ano de funcionamento da linha Jundiá – Campinas, a Companhia Paulista se organizou de modo a promover moradia a empregados construindo várias casas próximas à linha da empresa com a finalidade de alojamento a alguns funcionários. Contudo, assim como nas vilas operárias, a companhia tinha essas moradias como facilitadoras para esses trabalhadores e não as ofereciam de graça, desse modo, as casinhas eram alugadas a um valor de 7% sobre o custo total do imóvel da empresa (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1873, p. 8–9).

Além de moradias, de certa forma fixa dos funcionários, a Companhia Paulista esquematizou alternativas para que operários da construção, extensão e conservação da linha férrea pudessem ficar alojados nos períodos específicos. Neste raciocínio uma das soluções da empresa para que seus operários pudessem se alojar próximo a ferrovias e obras demandadas foi a de construir ranchos ao longo da linha férrea.

Além dos ranchos foi possível perceber que a estadia se tornou um negócio para moradores locais da região da construção da linha férrea. A exemplo observa-se o caso da construção do trecho de Rio Claro. A Fazenda do capitão Bueno, no lugar chamado de Sítio Velho, com os administradores Lobo e França, ofereciam pelo que eles consideravam por cômodos preços um sortimento de molhados, ferragens, padaria, açougue, oferecia comida e cama para quem necessitasse, em especial dirigia-se aos subempreiteiros (GAZETA DE CAMPINAS, 9 de abril de 1874, p. 5).

Neste ponto vale ressaltar que, apesar do ramal de Cordeiro estar em atividade há alguns anos, foi apenas em 1881 que a Companhia mandou

⁹⁹ A 13 de Agosto último firmou-se a escritura de arrendamento de uma, sita na rua da Matriz Nova, pertencente a Jacintho Ferreira Zimbres, pelo preço de oitenta mil réis mensais, e pelo prazo de dois anos a contar do 1º de agosto (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1869, p. 23).

construir um rancho de madeira para abrigar os empregados que lá executavam trabalhos de conservação. O motivo da obra foi a questão de não haver comodidade alguma na região para os trabalhadores. Desse modo, a própria percepção da empresa nos suscita a questão de até aquele momento como se organizaram os operários da linha durante a execução de trabalhos necessários.

Cumpre lembrar que pouco tempo depois do rancho de madeira, entre a linha Rio Claro (km 73) e Descalvado (km 49), foram construídas casas de tijolos para que os empregados da conservação da linha pudessem ficar instalados (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882, p. 24). Ademais, as construções com a finalidade de abrigo para esse perfil de trabalhador ainda tiveram segmentos. Em 1882 construiu-se em Araras, além da estação de passageiros, a residência do chefe e dois ranchos de tijolos para as turmas da conserva (km 107 Jundiaí – Rio Claro e km 105 Cordeiro – Descalvado).¹⁰⁰ É importante mencionar que como era constantemente necessário o uso de trabalhadores nas linhas para conservação, a Companhia Paulista seguiu em ordens de construção para pouso dos operários, assim foram construídas ainda mais duas casas de tijolos nos km 78 e 79 do ramal principal da linha. Por fim, na região de Porto Ferreira foi construído o que a empresa classificou como um “racho grande” para alojamento dos trabalhadores, além de Porto Amaral (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1888).

Importante mencionar também que enquanto os ranchos da Companhia Paulista eram estruturados com construções de tijolos, os da Companhia Rio Claro não eram definitivos aos trabalhadores da conservação da linha, sendo feitos de pau a pique e, na maior parte, cobertos de sapê. Tal observação foi realizada nos projetos de fusão entre as duas empresas, onde foram descritas as condições de moradias aos trabalhadores, assunto que como pôde se observar foi de atenção da Companhia Paulista, porém de menor interesse da Companhia Rio Claro. Além disso, a área portuária também foi palco dessas moradias aos trabalhadores, tanto em Porto Ferreira quanto em Porto Amaral a Companhia Paulista construiu ranchos para operários daquele setor (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1888a).

¹⁰⁰Neste mesmo período foram construídas também a construção do armazém de cargas de Goabiroba (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882).

Além dos ranchos, a Companhia Paulista debruçou-se a pensar na acomodação dos operários dos grandes centros industriais desde 1893, quando construiu, perto das oficinas, pequenas habitações que passaram a ser alugadas aos empregados com preços tidos como razoáveis. Naquele momento, existiam 40 casas construídas para os trabalhadores.

As construções para os operários da Companhia Paulista seguiram a extensão da linha, ou seja, conforme os trilhos avançavam novas casas surgiam para acomodar os trabalhadores. Destarte, no alcance de São Carlos foi construída uma casa para a turma de operários que ali atuavam¹⁰¹, a moradia ao qual antes eles estavam alojados, situada na explanada de São Carlos, passou então a ser habitada por outro tipo de trabalhador da empresa ainda, a turma das chaves da estação local setor (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904). Sobre essas moradias ao longo da linha, a Companhia Paulista as descrevia como:

São, geralmente, construídas em grupos, em lugares bem expostos e salubres. Simples, mas sólidas e de agradável aspecto, servidas de água encanada, com as acomodações indispensáveis, são moradias que os trabalhadores dificilmente encontrarão em outra parte, mesmo pagando, na hipótese de que possam pagar (PÉREZ, 1918b, p. 15).

Como já mencionado, para cargos mais altos, as moradias eram específicas e, até mesmo individuais. Portanto, ainda em Rio Claro, em 1903 foi concluída a casa que seria de residência do mestre de linha e outra que estava em processo de construção ao mestre de linhas da região de Santa Lúcia. Para estes funcionários, a descrição das casas eram: "aposentos vastos, arejamento perfeito, água encanada, boa iluminação, tudo se encontra nessas habitações" (PÉREZ, 1918b, p. 15). Neste ponto, é interessante mencionar, novamente, a questão dos materiais. Isto porque a Companhia Paulista aproveitada elementos utilizados em um tipo de construção para colocá-los em outra como reaproveitamento. Dessa maneira, a casa de Santa Lúcia supracitada teve materiais provenientes do armazém da navegação em Guatapará. No mesmo raciocínio, em Jaboticabal foi construída uma casa para moradia e escritório do engenheiro residente a partir dos materiais do grapo das casas demolidas em Marinho Prado. Por fim, para trabalhadores sem especialização, continuava-se

¹⁰¹ Especificado como turma 11 da Tronco.

o sistema de casas de madeira, ou seja, os ranchos, como por exemplo, em 1904 foram construídos nos quilômetros quatro e 29 do Ramal de Ribeirão Bonito, para os operários que trabalhavam na extração de pedras para lastro.

É interessante mencionar que, havia também a reutilização de materiais em trabalhos de outras construções e reparos com a finalidade de melhoria local. É o caso, por exemplo, em Dois Córregos foi construída uma latrina, assim como um muro para fecho do quintal do Chefe da estação e a sala do botequim foi dividida em compartimentos, ficando um para botequim e outro para escritório do engenheiro residente. Em Mineiros foi construído um muro para fecho do quintal. Em Santa Eudoxia foi modificada e reconstruída a casa que ali existia, para residência do mestre de linha (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Dessa maneira, antes mesmo da preocupação e construção das vilas operárias, a Companhia Paulista se organizou para que trabalhadores responsáveis pela linha férrea pudessem ficar próximos aos locais de operação. É importante nos atentarmos que o material de construção dessas moradias era sempre especificado, indicando a questão das condições. De início tratava-se de ranchos de madeira, ou seja, mais simples, que passaram, posteriormente, a casas de tijolos. Aos engenheiros, percebe-se pela documentação que as casas eram de fato de tijolos.

2.4 Convivência

Analisado em trabalho anterior e discutido em inúmeras bibliografias está a questão da convivência entre trabalhadores que nem sempre ocorria de forma pacífica. Segundo Souza:

Os domingos e dias santificados pareciam constituir, de fato, períodos muito importantes para os operários da estrada de ferro. E não era para menos. Liberados da obrigatoriedade da longa carga horária de trabalho nos serviços pesados das obras da ferrovia, muitos trabalhadores se juntavam para aproveitar os poucos momentos de folga e de lazer, entregando-se aos deleites nos jogos e nos divertimentos das festas, quase sempre regadas a bebidas alcoólicas. Compartilhando práticas sociais e espaços em comum de lazer e de sociabilidade, localizados em acampamentos de trabalho muitas vezes isolados das cidades, os trabalhadores estrangeiros e nacionais podiam aprofundar laços identitários e estreitar vínculos culturais, intensificar ou suprimir rivalidades étnicas ou raciais, trocar histórias e expectativas de vida ou comentar experiências de exploração (SOUZA, 2015, p. 243)

Num outro estudo, analisou-se casos de atritos envolvendo os operários da construção da linha Jundiaí – Campinas da Companhia Paulista. Desse modo, alguns casos foram observados, como por exemplo dos operários Calisto, africano livre, assassinado a facadas pelo companheiro de obras Manoel Claudino. Uma das hipóteses que poderia explicar a ação do suposto criminoso, uma vez que não houve confissão do crime, se deu por conta de falar de Manoel contra a vítima como: “é hoje que eu pego esse preto” ou então “negro (...) anda sempre caçoando comigo”, entretanto, ao que parece o estopim para a desavença esteve voltado a um saco de toucinho. Calisto e Manoel dividiam o mesmo rancho dos trabalhos de construção e, o agressor teria deitado sobre o saco onde continha o alimento da vítima, o que pode ter causado o problema.

Apesar do crime, outros trabalhadores diziam que o relacionamento dos companheiros de rancho parecia amigável, tanto que eles conversaram e chegaram a dar risadas no dia anterior. Como em alguns casos, o álcool parecia um fator importante nessas situações de violência, para esse específico, Manoel alegou que o álcool o deixara atormentado, dizendo “que havia bebido muito e o espírito achava-se demais perturbado”. Entretanto, neste caso específico houve divergências de testemunhas sobre a condição de sobriedade ou embriaguez do suposto criminoso no dia do assassinato. Ao final desse caso a sentença foi mínima, acertada em dois anos de prisão. Foi considerado que o crime em si de esfaqueamento não era causador da morte e sim a perda de sangue, “o júri compreendeu que a culpa de não ter tomado as medidas necessárias para curar o ferimento foi de Calisto” (LICO, 2018, p. 64).

Desse modo, não era incomum desavenças envolvendo operários, visto que a rotina e quantidade de pessoas impulsionavam desavenças de variados vieses. Dessa maneira, é possível perceber que pequenos conflitos continuaram a acontecer nos anos de operação da Companhia Paulista, entretanto, nos trabalhos de empreitada do engenheiro Sampson ocorreu uma briga entre os trabalhadores e um feitor que acabou ferido com uma faca no peito, sendo considerado um ferimento leve. Neste mesmo evento um trabalhador pardo de nome José Luiz de Sant’Anna acabou por ter o braço quebrado e vários ferimentos no outro braço e na cabeça. Por fim, a causa dessas desavenças teria se dado por embriaguez, uma vez que o evento ocorrera durante as 10 horas da noite numa sexta feira de abril de 1874 (GAZETA DE CAMPINAS, 26 de abril de 1874, p. 2).

Cumprir lembrar que situações de ferimentos envolvendo trabalhadores nem sempre eram direcionadas a conflitos ativos entre pares. Entretanto, não é possível afirmar a versão exata de algumas situações que acarretaram ferimentos graves. É o caso de 31 de abril de 1874, quando o trabalhador da ferrovia no prolongamento da Companhia Paulista, Antonio de Souza Cunha, na região da Venda de Matto, alegou ter disparado um tiro acidental em José de tal que ficou gravemente ferido. O operário em questão declarou apenas que andava a caçar pássaros e não pensou que ao disparar a arma poderia acertar na vítima (GAZETA DE CAMPINAS, 4 de junho de 1874, p. 2).

É importante mencionar que discussões não aconteciam apenas com trabalhadores considerados sem especialização. Em alguns momentos, pode-se perceber que engenheiros da Companhia Paulista e empreiteiros contratados não viviam em plena harmonia. Desse modo, em 27 de outubro de 1874, o engenheiro da 1ª seção Silva e Sá foi agredido pelo empreiteiro Murray. Ao que parece a agressão causou vários ferimentos no engenheiro, entretanto, foi considerada leve no corpo de delito. Não se sabe, efetivamente, o motivo das agressões, apesar de parecer, por meio do periódico, que o evento ficou falado na região. (GAZETA DE CAMPINAS, 29 de outubro de 1874, p. 2). O que se alegava, por meio da *Gazeta de Campinas*, é que a culpa da discussão não era atribuída a Murray e sim ao engenheiro: “Pedem-nos para dizer que o sr. Murray não foi o provocador no conflito com o dr. Silva e Sá. Fazemos esta declaração com toda a reserva, pois em vista das encontradas versões, não podemos garantir de que parte esteve a razão enquanto ela não for devidamente averiguada” (GAZETA DE CAMPINAS, 1 de novembro de 1874, p. 2).

2.5 Formas de aprimoramento de técnicas e tecnologias: Engenheiro Hammond e a busca dos conhecimentos estrangeiros.

A criação das oficinas para servir a Companhia Paulista se desenvolveu conforme a ferrovia, ou seja, foi um processo gradual e de necessidade ao mundo ferroviário. De início, não havia no Brasil conhecimento tecnológico que pudesse suprir as demandas de construção e manutenção exigidas por uma ferrovia, além da impossibilidade de um tempo hábil para que o país se estruturasse em oferecer materiais nacionais à empresa. Desse modo, a dinâmica organizada pela Companhia Paulista foi orientada pelo grau de

especialização das oficinas brasileiras e estrangeiras. Nesse sentido, os dormentes, materiais já produzidos no Brasil eram negociados com os fornecedores nacionais, enquanto as ferragens e materiais rodantes, mais complexos e ainda sem a tecnologia necessária para produção no Brasil eram importados, em especial, da Inglaterra. Portanto, a dinâmica que envolveu a especialização de trabalhadores para as oficinas seguiu a linha dos construtores. Como observa Campos,

[...] os funcionários estrangeiros foram os elementos que propiciaram este contato e conhecimento com as técnicas e tecnologias ferroviárias aos brasileiros, ainda pouco familiarizados com o universo ferroviário. Logo, o conhecimento das lides deste complexo maquinário foi passado aos aprendizes brasileiros pelos chefes e mecânicos estrangeiros e em atuação nestas companhias (CAMPOS, 2012, p. 6).

A logística desenvolvida pela Companhia Paulista foi a de enviar um funcionário capacitado à Europa ou de encomendar “por meio de empreitada” o material necessário. Como observa Oliveira e Silva:

A primeira opção consistia em enviar seu engenheiro mais capacitado ao destino da compra, dando-lhe a liberdade de escolher a marca e o produto, acompanhar o processo de fabricação, negociar valores e prazos e efetuar a troca de qualquer produto eventualmente avariado antes de enviá-lo ao Brasil. A segunda opção consistiria na contratação de diversos intermediários que desenvolveriam diferentes atividades (OLIVEIRA; SILVA, 2019, p. 11-12)

Nesse sentido, o primeiro chefe de oficinas contratado pela Companhia Paulista foi o inglês W. J Hammond. No início da operação da linha, o engenheiro já havia realizado viagens à Europa com a finalidade de contratar todo material necessário para servir às demandas da empresa férrea naquele momento.¹⁰² Dessa maneira, em 26 de outubro de 1873 ele viajou à Inglaterra a fim de visitar fábricas, escolher contratantes e estudar melhoramentos na forma de trabalhar das oficinas pois, a Companhia Paulista organizava-se para o prolongamento da linha até a cidade de Campinas até Rio Claro, projeto que estava sob a supervisão do engenheiro Antonio Rebouças Filho. Neste ponto é válido

¹⁰² Este trabalho de aprimorar o conhecimento fora do país em locais considerados de referência foi comum durante todo período de funcionamento da Companhia Paulista, Lanna (2016, p. 528) observa que em 1922, quando do processo de eletrificação, vários profissionais da empresa foram enviados para o exterior, principalmente para os Estados Unidos.

mencionar que havia “[...] grande proximidade entre França e Inglaterra no que diz respeito aos estudos práticos em tração a vapor sobre os trilhos” (SILVA; OLIVEIRA, 2020, p. 94).

É importante mencionar ainda que, além da finalidade de construção e reparo de maquinários, as oficinas foram utilizadas para a construção de estruturas metálicas, ou seja, as pontes necessárias à Companhia Paulista. Seguindo a mesma lógica dos materiais rodantes, para a construção de pontes como a de ferro do rio Piracicaba, em 1878, a Companhia Paulista que não contava com a especialização necessária utilizou como solução a contratação de uma oficina inglesa conhecida por Andrew Handyside & C^a de Derby. Como toda estrutura foi confeccionada na Europa, Hammond permaneceu todo o tempo no exterior para acompanhar e fiscalizar o processo de construção, regressando apenas com a estrutura. Nesse ínterim e pelos próximos anos, a Companhia Paulista utilizou a empresa Fry, Myers & Cia como correspondente entre elas e seus fornecedores europeus¹⁰³. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875a, p. 8–9).

No que tange à contratação de mecânicos europeus pela Companhia Paulista a dinâmica era feita da seguinte maneira: Hammond era o responsável pela articulação e aos interessados cabia a responsabilidade de pagar as despesas da própria viagem de ida e volta. Além disso, os salários oferecidos eram equivalentes aos pagos pela São Paulo Railway.

No que corresponde a organização e dinâmica para a construção e manutenção do transporte fluvial do rio Mogi-Guaçu, a Companhia Paulista adotou, algumas vezes, a mesma lógica da ferrovia na busca por recursos e técnicas necessárias ao bom funcionamento dos vapores. Desse modo, o engenheiro Walter Hammond ficou mais uma vez incumbido de realizar viagens ao exterior para melhores aproveitamentos da navegação dos rios. Em 24 de outubro de 1883, por exemplo, o engenheiro viajou à Europa partindo em seguida para os Estados Unidos. A análise de rios como Delaware e Lehigh (que

¹⁰³ “A Fry, Miers & Co foi uma empresa de engenharia estabelecida em Londres, Inglaterra, sob a administração de Francis Charles Miers e Alexander Fry. Ambos possuíam relações com o Brasil: Fry, assim como seu pai, Edward Winne Fry, foi um mercante que passou parte da vida no Rio de Janeiro, enquanto Miers também passou parte de sua vida na capital carioca antes da criação da empresa. Em 1845, Francis Charles Miers abriu sua primeira empresa de engenharia no Rio de Janeiro, especializada na construção de moinhos d’água, e participou da superintendência da Fundação Ponta d’Areia, na mesma cidade. Nos dez anos seguintes esteve envolvido com a construção de navios, fechou contratos com o governo brasileiro e ficou responsável por diversas estruturas de ferro relacionadas a portos” (SILVA, 2019, p. 66).

chegava às montanhas acima das cidades de Wilkesbarre e Ashley no Vale de Wyoming) foram os pontos de partida para estudar melhor os caminhos a se tomar no que tange ao rio Mogi-Guaçu. A viagem foi vista como pouco proveitosa pois em áreas de inclinações utilizavam-se cavalos e não vapores.

Em relação aos fornecedores para a Companhia Paulista, Hammond, todavia, também obteve pouco sucesso nos Estados Unidos. Em visitas e inúmeras fábricas, o engenheiro manteve contato de propostas iniciais de navios apenas com duas: Puscyc, Jones & C^a Wilmington Del V.S.A¹⁰⁴ e a famosa casa James Rees & C. (Jas Rees e Filhos Pitesburg Penna N.S.R), construtora à época de navios de ferro em rios de pouca água e grande correnteza, sendo dali uma proposta de construção de um navio. Cumpre lembrar que as dificuldades encontradas se davam pela geografia do rio, pois era necessário um navio que aguentasse grandes correntezas em caminhos estreitos.

Sobre as conclusões iniciais na fabricação de navios para o Mogi-Guaçu, alguns pontos foram observados pelo engenheiro:

1º: Que o sistema de vapor deve ser com roda na popa.

2º: Que era possível construir vapores desse sistema com calado muito pequeno.

3º: Por serem as corredeiras muito rápidas, deve ser deitada uma corrente de ferro no canal para poder o vapor subir, sendo ajudado por uma máquina especial para esse fim. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884, p. 34)

Na busca ainda por um sistema e conhecimento de vapores, Hammond viajou novamente à Europa onde conheceu a tecnologia criada por um engenheiro de nome Zedé, onde o sistema dos vapores envolvia duras correntes de ferro muito grossas em cada lado do vapor, entretanto, devido ainda estar em estágio experimental, a princípio o contato foi de pouca valia para a Companhia Paulista e o futuro trabalho nas oficinas. Desse modo, o contato de possíveis negociações foi com as fábricas inglesas: J. M. Gregor/Alley. M. Lellan/ G.L.A.S Gow, Yarrow & C^a Londres. A opção do engenheiro teve como ponto principal escolher o que seria mais vantajoso para a Companhia Paulista, com vapores de roda na popa e lanchas para carga e o acordo foi fechado com a empresa Yarrow & C^a Londres, por estabelecer as seguintes vantagens:

¹⁰⁴ A localização desta empresa dava-se na cidade de Wilmington, no Estado de Delaware.

1º Ofereceu um vapor, sobre cujo calado não podia haver dúvida.

2º O casco do vapor seria todo galvanizado e arrebicado duplamente.

3º Quanto a qualidade de material e mão de obra, não poderia ser melhor.

4º E sendo em Londres, a construção poderia ser fiscalizada mais cuidadosamente pelos agentes da Companhia, os srs. Fry Miers & C.

5º Tudo, que foi proposto pelo sr. Yarrow, promete dar o resultado desejado, não havendo dúvida quanto ao guincho especial para as corredeiras, e nem em outra coisa.

6º A casa ter grande fama e já construído muitos vapores semelhantes. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS, 1884, p. 33)

Ainda sobre as primeiras montagens correspondentes ao transporte fluvial, cumpre ressaltar que a organização se deu em Porto Ferreira, local sede dos transportes da Companhia Paulista. Ademais, para a organização das montagens, foi contratado o inglês J. F Hyland, entretanto, inicialmente o engenheiro se manteria na Inglaterra para fiscalizar as construções dos primeiros três vapores que estavam em processo de construção no país e posteriormente viria se estabelecer no Brasil para dirigir os trabalhos de montagem das oficinas de Porto Ferreira, e a administrar a operação das oficinas de reparo fluvial, bem como montagem de lanças e vapores. De início, nas oficinas correspondentes aos serviços de navegação, o trabalho foi o de confeccionar duas balsas grandes e quatro canoas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886, p. 29). O engenheiro teria assumido o cargo em 1º de dezembro de 1885.

2.6 Conclusões parciais

Neste capítulo buscou-se compreender a dinâmica ferroviária e do trabalho fluvial executados pela Companhia Paulista no que tange ao cotidiano de trabalho e dos trabalhadores da empresa. Desse modo, nosso interesse se debruçou em analisar os quadros de funcionários, questões envolvendo acidentes de trabalho e moradia. Além disso, por ser um empreendimento que demandava técnica e tecnologia em sua execução e, visto que o Brasil ainda era escasso em tal área, buscamos compreender questões sobre aprimoramento das atividades ferroviárias e fluviais por meio de saberes buscados além-mar. Para finalizar, nosso interesse voltou-se a compreender o trabalhador em si e sua passagem pela Companhia Paulista, onde identificou-se atividades exercidas, remuneração, vinculação de admissão/readmissão/exoneração/aposentadoria, além de compreender como

esse universo do trabalho ferroviário refletiu nas relações sociais as quais viviam esses operários. Por fim, foi de interesse compreender quais eram as condições de seguridade e periculosidade que os diferentes setores da ferrovia ofereciam. Dessa maneira, alguns pontos foram considerados.

Num primeiro momento foram analisadas questões sobre a organização do trabalho na Companhia Paulista e as alterações que foram ocorrendo no que tange aos cargos administrativos durante a atuação da empresa. Desse modo, a primeira formação administrativa (incluindo cargos de engenheiros e do presidente da diretoria) contava com cerca de 16 cargos, ao passo que em poucos anos esse número aumentou para 45 funcionários, quantidade que cresceu juntamente com a extensão da ferrovia. Além disso, foi possível analisar os salários recebidos por esses funcionários. Ao que tudo indica, naquele momento (1872), algumas funções que exigiam grande responsabilidade no que tange à operação da ferrovia eram designadas a estrangeiros, possivelmente experientes com o trabalho ferroviário. Entrementes, estes obtinham melhores salários.

No que tange ao corpo de funcionários de um modo geral, observou-se a predominância de brasileiros operando a estrada de ferro da Companhia Paulista, desse número, os paulistas foram os mais identificados. Dos imigrantes, os portugueses somaram maior número, o que corrobora com a bibliografia. Além disso, levantamos a problemática da questão da cor dos operários atuantes na empresa. Isto porque, o contexto abolicionista num país de característica escravocrata foi levado em conta. Dessa maneira, compreendendo que a cor, naquele momento, era também uma ideologia de branqueamento e o uso de “negro” e “preto” se referia diretamente a condição atual ou passada de forros, era difícil que homens nascidos livres foram identificados como negros. Cumpre mencionar que a autora Mattos (2013) alertou nunca ter encontrado a expressão “negro/preto livre” em documentações. Desse modo, indo ao encontro com argumentos da autora, compreendemos que a ausência de cor pode estar intimamente ligada ao processo cultural de branqueamento ao qual o Brasil experienciava, o que dificulta afirmar se homens brancos eram majoritários no trabalho de uma ferrovia como um todo.

Num segundo momento observou-se as condições de periculosidade as quais eram submetidos alguns trabalhadores da Companhia Paulista, fossem da área férrea ou fluvial. Diante da premissa que a locomotiva por si só é um

elemento grande e que quando fora da normalidade de funcionamento tem alto impacto sobre o objeto que atinge, percebeu-se que mesmo aqueles trabalhadores, hierarquicamente superiores como maquinistas não estavam blindados de acidentes fatais envolvendo a máquina. Dessa maneira, quando alguns acidentes não ocasionavam ferimento mortal, algum membro do corpo era perdido.

Cumprir mencionar que a Companhia Paulista, quando relatava acidentes em momentos climáticos críticos, atribuía a culpa deles aos próprios operários. Assim, em situações chuvosas ou noturnas onde algum trabalhador sofresse uma colisão com a locomotiva o erro seria integralmente atribuído ao operário. A empresa alegava que cabia ao trabalhador compreender os riscos da função em determinado momento, ao acidente era então atribuído ao “descuido” do próprio trabalhador. Dessa maneira, a Companhia Paulista se eximia de qualquer responsabilidade sobre a ação do funcionário que o levou a óbito. Resta por fim mencionar que inúmeros acidentes envolvendo pessoas não ligadas à empresa ocorriam, na maioria das vezes, em períodos noturnos.

No que tange aos operários de rios, o risco de moléstias e a própria correnteza do rio tornavam a função de desobstruir os leitos do rio a de maior periculosidade da Companhia Paulista e, conseqüentemente, a mais precária dentre todas as funções da empresa. Dessa maneira, nos anos de trabalho de desobstrução dos rios Mogi Guaçu, Pardo e Grande (principalmente o primeiro) os trabalhadores foram acometidos pelas chamadas “febre intermitentes”. Ao que parece, tratava-se de moléstias que não levavam a óbito quando tratadas, entretanto, ocasionavam momentos de sofrimento aos trabalhadores, tanto que, este foi o setor da Companhia Paulista que mais descreveu dificuldades em angariar trabalhadores e manter ao exercício da função aqueles que estavam sob supervisão da empresa. Por fim, mais uma vez, percebe-se o discurso desenvolvido pela empresa de responsabilidade e prudência do operário a fim de evitar essas doenças, isentando a Companhia Paulista deste compromisso.

Neste caso, é válido também nos atentarmos às questões de posologia. Isto porque a Companhia Paulista alegou aplicar um método próprio ao trabalhador, que nem sempre se tratava das recomendações da medicina à época. Além disso, por se tratar de um rio, ocorreram também acidentes de afogamento, dentre uma das preventivas aplicadas pela empresa após um incidente do tipo estava em não direcionar trabalhadores que não soubessem

nadar a determinadas funções, todavia, a própria empresa explicou o não cumprimento da observação devido à ausência de trabalhadores que soubessem nadar naquele local.

Ainda neste assunto, é interessante mencionar que o discurso de bom desempenho na função era realizado pela Companhia Paulista, além de falas otimistas para incentivar os trabalhadores que tivessem sofrido de maleitas a permanecer na função. Dessa maneira, esses homens, percebidos como *aptos* pelas experiências sofridas eram adjetivados como corajosos e dedicados à empresa. Além disso, assim como no caso dos trabalhadores de construção da ferrovia, a estratégia de bons pagamentos foi utilizada pela Companhia Paulista.

Num terceiro ponto abordou-se a questão de onde eram alojados trabalhadores que, de alguma maneira, prestavam serviços à Companhia Paulista. Desse modo, é importante considerar que antes mesmo das Vilas Operárias existia uma dinâmica de acomodação àqueles que compunham o corpo de construção e operação da empresa férrea. Aos trabalhadores de construção que necessitavam proximidade com a linha percebe-se a existência de ranchos simples de arranjo coletivo (identificou-se madeira e, posteriormente, tijolos), aos engenheiros, hierarquicamente superiores, eram alugadas casas na cidade de Campinas (neste caso para a linha que passava na cidade).

Desde o início da operação, a Companhia Paulista alugava a funcionários casas com valor de 7% sobre o custo do imóvel, promovendo a condição de alocação e mantendo o trabalhador em local estratégico. A fusão com a Companhia Rio Claro levantou a questão dos alojamentos, pois já adequada aos ranchos em madeira e tijolos, a Companhia Paulista observou a baixa estruturação da outra, que ainda oferecia acomodações em pau a pique, na maior parte, cobertos de sapê.

Num quarto momento o assunto considerado deu-se em torno da convivência entre trabalhadores e funcionários, reiterando que nem sempre pode-se considerar de todo harmônica as relações de trabalhadores. Neste ponto, observa-se que agressões poderiam ocorrer tanto entre operários considerados sem qualificação como engenheiros e empreiteiros, vistos como mais qualificados. Dentre um dos fatores que tornava situações conflituosas mais propensas estava a ingestão de álcool, entretanto, não se pode apontar como o único motivo. De fato, era uma das explicações dos próprios operários quando se envolviam em situações de agressividade.

Por fim, nesse processo de estruturação da operação da linha férrea da Companhia Paulista, percebeu-se que a dinâmica de aprimoramento das técnicas e tecnologias, num momento em que a estrutura de trabalho rudimentar brasileira se fundia à industrialização, buscava-se conhecimento em países estrangeiros referências na arte ferroviária e fluvial, como o caso da Inglaterra, Estados Unidos da América e França.

Portanto, um dos impactos da ferrovia no país esteve em incentivar tipos de prestação de serviços e trabalhos que suprissem as demandas desse modelo industrial. Era preciso desenvolver técnicas, bem como trabalhos especializados no Brasil para as ferrovias assentadas no país. Desse modo, Walter Hammond, engenheiro que por décadas serviu à Companhia Paulista buscou no estrangeiro desenvolvimentos tecnológicos e tornassem mais eficazes os trabalhos no país e percebeu que, em alguns momentos, a natureza brasileira (no caso, principalmente dos rios) nem sempre ia ao encontro com toda especialização e desenvolvimento das tecnologias aprimoradas, sendo necessário o uso do conhecimento local para as atividades dessa indústria que ganhava corpo no país.

Capítulo 3 - Institucionalização do trabalho ferroviário (1892-1928)

O período das construções ferroviárias no Brasil é também o período de inicialização do processo de industrialização brasileira. A ferrovia é um elemento de suma relevância no que tange à sociedade industrial e, portanto, um símbolo de indústria para o país neste período. Por este motivo, tomamos as linhas férreas e toda dinâmica das relações de trabalho que ela carrega como interesse para nossa pesquisa com a finalidade de compreender como, desde as últimas décadas do século XIX, os trabalhadores, de certa forma, se organizaram por melhores condições de trabalho e, assim, a formalização do trabalho foi-se viabilizando antes da promulgação da legislação trabalhista na Era Vargas.

Como foi dito anteriormente, os operários de ferrovia e trabalhadores industriais surgidos na segunda metade do século XIX estavam imersos na sociedade escravocrata existente. Um fato que caracteriza a primeira geração de proletários no Brasil foi a convivência com escravizados durante décadas. Não apenas o convívio, como também as situações duras de trabalho, associadas a precariedade e violência pautaram a vida dos trabalhadores livres. “Ferroviários, operários de construção civil, estivadores, portuários, têxteis e gráficos, eis algumas das primeiras categorias de proletários brasileiros formadas no século XIX, ainda no tempo do Império, em várias cidades e regiões do país” (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 111).

Os grandes senhores do século XIX, cujos sobrenomes eram influência tanto política quanto econômica (Queiroz, Silvia Prado, por exemplo em São Paulo), além de serem atores na política da época, tinham força para pressionar o Estado no que tange à códigos legais de apoio e parâmetros, na disputa de interesse (LICO, 2018).

A exemplo, Antônio Prado, presidente na Companhia Paulista de Estradas de Ferro de 1892 a 1928 foi deputado, senador e ministro da Agricultura. Prado foi uma das figuras que viam a imigração como alternativa para a questão da mão de obra que tanto se discutia naquele momento (CALVO, 2010, p. 142–143). Não por acaso, a Companhia Paulista realizava o transporte gratuito de imigrantes do litoral para o interior de São Paulo.

O controle social do patronato sobre os trabalhadores livres era enorme. As jornadas de trabalho poderiam chegar entre 13 a 15 horas por dia, sem direito a descanso semanal, férias e os salários poderiam chegar a um quarto da parte

do salário de um mestre pedreiro.¹⁰⁵ Os ferroviários não se encontravam diferentes dos outros trabalhadores e foram atores de greves importantes na primeira década do século XX. Como a greve dos trabalhadores da Companhia Paulista que será abordada mais adiante.

Em 1919 um deputado da Câmara do Rio de Janeiro, analisava denúncias sobre as condições dos trabalhadores de operação da Leopoldina Railways, assim como os ferroviários e a greve ali ocorrida. Além de baixos salários, os trabalhadores eram expostos a altas jornadas e castigos pecuniários. Lewkowicz et. al fazem uma descrição sobre os tipos e condições dos trabalhadores da ferrovia:

Os empregados da Leopoldina eram divididos em quatro seções: tráfego, locomoção, via permanente e trabalhadores em geral. No tráfego labutavam os guarda-freios, bagageiros, guarda-chaves, vigias, manobreiros, conservadores e maquinistas de guindastes. Os guarda-freios entravam em serviço às quatro horas da manhã e saíam a uma da madrugada seguinte, ou seja, trabalhavam por 21 horas corridas, sem perceber adicional por trabalho noturno ou horas extras, sendo sua situação similar à do manobreiro que também trabalhava 24 horas consecutivas, seguidas por outras 24 horas de folga. A locomoção ocupava os maquinistas e foguistas em horários e escalas semelhantes aos dos colegas do tráfego. Os maquinistas recebiam os melhores salários, entre 9.000 e 6.200 mil réis; o pessoal do tráfego alcançava entre 6 e 3.500; os da via permanente, 3.800 e os trabalhadores em geral, 2.500 (LEWKOWICZ; GUTIÉRREZ; FLORENTINO, 2008, p. 68).

As duras situações de trabalho ocasionaram o surgimento de associações mutualistas, ou seja, as primeiras organizações operárias que tinham como objetivo a sobrevivência do trabalhador, dando início ao longo processo de formação de classe. “[...] O objetivo era sobreviver, o que se tentava fazer organizando o socorro mútuo em caso de doença e de acidentes, ou a ajuda pecuniária nos anos de velhice, em caso de enterro e de parente próximo, etc.[...]” (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 118).¹⁰⁶

¹⁰⁵ Esse dado foi retirado da análise de Hardman e Leonardi (1982, p. 114), referente ao ano de 1858.

¹⁰⁶ Ainda segundo os autores, “É importante ressaltar que o mutualismo, apesar de ter surgido pela iniciativa de trabalhadores brasileiros, nem sempre foi uma criação original. Na Europa, o mutualismo constituiu-se numa das primeiras tendências organizadas pelo movimento operário internacional, diretamente impulsionada pelo projeto político do socialista utópico Proudhon” (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 119).

Findada a escravidão, os autores Hardman e Leonardi apontam para um segundo período do processo de formação do proletário. Iniciado em 1888 perdura até 1935. Além disso, é importante lembrar que o movimento operário não foi linear, mas composto por movimentos com altos e baixos. Para os autores, a característica desse período está no fato das organizações operárias de tipo sindical não estarem ligadas ou subordinadas diretamente ao governo (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 126–127).

Weinstein (2000, p. 72) observa ainda que por volta de 1890 o setor industrial estava ainda em fase embrionária, os líderes republicanos dos primeiros tempos não tentaram regulamentar relações de trabalho entre capital e trabalho no setor urbano. Além disso, a autora aponta que esta problemática sobre a condição do operário era vista como “questão social” e não pôde ficar no esquecimento por muito tempo, pois a primeira década do século XX foi permeada de ações que exigiam por condições dignas aos trabalhadores.

Um ponto de suma importância para se pensar sobre o processo de industrialização no Brasil e as reivindicações dos trabalhadores por condições dignas de vida e trabalho está na participação da burguesia industrial na política. Segundo Hardman e Leonardi,

Quando afirmamos que a burguesia industrial enquanto fração de classe não foi capaz, objetivamente, de levar adiante, na prática, a luta pela solução das tarefas democráticas, isso não significa que ela não tivesse consciência da importância da solução dessas questões, ou que ela não reivindicasse, se agitasse. O problema, porém, não é meramente ideológico, é político, e decorre das próprias características sociais da burguesia no Brasil (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 98).

Desse modo, os movimentos operários como as greves da primeira e segunda décadas do século XX (destacamos as greves de 1906, 1907 e 1917) demonstravam o descontentamento dos trabalhadores e a organização e luta por mudanças a fim de alcançar direitos.¹⁰⁷ Por conseguinte, foi após as greves de 1917 e 1919 que a Secretaria Estadual do Trabalho de São Paulo começou a estudar a viabilidade de usar a legislação federal do trabalho para arbitrar conflitos entre os operários e empregadores e considerar determinadas queixas

¹⁰⁷ A primeira greve que se tem notícia no Brasil ocorreu em 1858 na cidade do Rio de Janeiro, organizada pelos gráficos dos três jornais da capital: *Correio Mercantil*, *Jornal do Comércio* e *Diário do Rio de Janeiro*. Os trabalhadores tinham como exigência o aumento de ordenados uma vez que o custo de vida havia subido naquele momento. (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 120).

levantadas por eles. Foi a partir deste ponto, portanto, que o Centro de Comércio e Indústrias de São Paulo passou a alegar que “sempre” sustentara a importância de um Código de Trabalho. Em contrapartida “os industriais protestaram vigorosamente contra qualquer sinal de legislação trabalhista na década de 1920, mas não podiam rejeitar integralmente o princípio da intervenção do Estado” (WEINSTEIN, 2000, p. 73). Ou seja, a maioria dos industriais não negavam a necessidade de reformas sociais, que deveriam ser limitadas, porém não aceitavam integralmente a ideia do papel ativo do Estado nessas áreas.

Dessa forma, interessa, neste momento, compreender eventos que trouxeram luz aos trabalhadores a importância da luta e das ações em relação tanto a seus empregadores quanto ao Estado para que seus direitos e condições fossem vistos, defendidos e formalizados aos olhos da lei.

3.1 – A febre amarela e a Companhia Paulista: exposição de condições precárias

Durante o período do século XIX, o Brasil passou por inúmeras doenças que se tornaram epidêmicas. Dentre elas, a febre amarela e a malária foram alvo de preocupação da sociedade brasileira. Para o governo, o descontrole de doenças significava dificuldades na questão da imigração, isto porque a imagem do Brasil no continente Europeu tornava-se negativa e, conseqüentemente um lugar para que os imigrantes não se deslocassem,¹⁰⁸ para as empresas significou perda de mão de obra e descontrole econômico e para a população as doenças era a representação da desigualdade social e do descaso governamental. Neste ponto, ressalta-se o interesse em compreender qual dinâmica foi formulada pela Companhia Paulista neste momento de calamidade, além disso, entender como tal evento pode ter afetado, de certa forma, a vida dos trabalhadores da empresa na busca por direitos e melhores condições.

A década de 1880 foi um momento de profundas transformações na província de São Paulo por conta do alto número de imigrantes, na maioria das vezes, atraídos pelo café. Neste período, as cidades passaram a sofrer metamorfose, fábricas e oficinas passaram a compor o cenário urbano, além do aumento da malha ferroviária com a criação de inúmeras companhias destinadas

¹⁰⁸ A preocupação dos governos estrangeiros com os problemas de seus cidadãos no Brasil levou à proibição da imigração para o país em alguns períodos (TELAROLLI JR, 1996, p. 271).

para fins de transportes.¹⁰⁹ Ademais, junto com o aumento populacional, pode-se perceber a expansão de doenças em locais de aglomeração das cidades. Isto porque casas simples, cortiços, sem saneamento básico tornaram-se moradias da população trabalhadora. Em Campinas havia um entroncamento ferroviário dinâmico, além do transporte de mercadorias, a ferrovia gerava uma grande mobilidade de pessoas, o que acarretou a proliferação de algumas doenças e surtos epidêmicos.

No que tange à estrutura urbana de Campinas naquele momento, é importante mencionar que ruas só receberam o calçamento adequado nas últimas décadas do século XIX. Havia sujeira acumulada que facilitava a propagação de doenças, assim relatavam os médicos do período. “Ratos, esgoto a céu aberto e outras situações, consideradas como responsáveis pelo aumento das doenças, passaram a ser sinônimo de motivo de mobilização naqueles anos” (MANFIN JÚNIOR, 1998, p. 64).

Apesar da advertência em algumas medidas sanitárias como a retirada de animais mortos nas ruas e limpeza das calçadas para artesãos que trabalhassem nelas aos sábados, surtos de febre amarela ocorreram em Campinas em diversos momentos, em 1889 a doença surgiu pela primeira vez na cidade com caráter epidêmico e provocou cerca de 1.200 mortes,¹¹⁰ além do êxodo da população local.¹¹¹

Neste mesmo ano em que estourou a doença em Campinas, Manfrim Júnior (1998, p. 65) observa que a cidade comportava naquele ano o total de 50.000 habitantes, “número que aumentara assustadoramente em três vezes em trinta anos, o que dificultava o saneamento da localidade”. Desse modo, a questão demográfica é uma das inferências nos surtos de epidemias e moléstias transmissíveis.¹¹²

¹⁰⁹ Para a província de São Paulo, inúmeras companhias foram criadas, como a São Paulo Railway, A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana, a Sorocabana, a Descalvadense, a Ituana, dentre outras.

¹¹⁰ Esta informação se contradiz com os dados apresentados no relatório semestral da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do ano de 1889. Segundo os relatores da Paulista os óbitos teriam chegado 2.000. Resta a dúvida se o relatório se baseou ou não em documentos do censo de Campinas no período.

¹¹¹ É importante mencionar que a febre amarela já era conhecida, o que não se sabia era a causa e profilaxia da doença, desse modo, inúmeros são os jornais que reportaram o que eles consideraram como “terrível epidemia” em anos anteriores e outras cidades, como por exemplo em 1878 na cidade do Rio de Janeiro (GAZETA DE CAMPINAS, 14 de fevereiro de 1878, p. 23)

¹¹² Entre 1980 e 1920 o número de habitantes de Campinas aumentou de 33.921 para 115.602. (BASSANEZI; CUNHA, 2019, p. 2)

Num segundo momento de surto, no ano de 1896, Bassanezi e Cunha (2019) observam que a febre amarela atingiu um número de 1.644 pessoas (dados de casos que foram notificados) e 787 mortes, ou seja, em porcentagem, quase a metade das pessoas acometidas pela doença faleceram. Ainda segundo as autoras, para o ano de 1897 foram notificados 694 casos e 325 mortos pela febre amarela.¹¹³ O acontecimento gerou impacto social, econômico e político na cidade, por conta disso ela recebe mais atenção por parte de estudiosos sobre a história da cidade de Campinas. (BASSANEZI; CUNHA, 2019, p. 2).

Segundo Bertucci – Martins,

A febre amarela representou, entre as enfermidades endêmicas, a que primeiro mobilizou atenções nitidamente apreensivas quanto ao futuro econômico do estado de São Paulo. A necessidade de braços para a lavoura cafeeira e para as indústrias que surgiram estavam no centro de medidas discutidas e implementadas pelo recém-instalado governo republicano. A febre amarela marcou tão profundamente os moradores da cidade de Campinas que nomes de praças, ruas e avenidas homenageiam desde então muitos daqueles que atuaram para minorar o sofrimento dos campineiros em 1889, ano em que a doença, pela primeira vez, e de forma mais virulenta, se abateu sobre a cidade. O brasão de Campinas, ostentando a figura lendária da Phoenix Egípcia, é um símbolo da localidade renascida após a epidemia em 1890.¹¹⁴ (BERTUCCI-MARTINS, 2005, p. 76)

Foi durante a expansão da rede ferroviária que Campinas e São Paulo, em geral, receberam um grande número de imigrantes, gerando por consequência um aumento populacional. Entretanto, as condições sanitárias da cidade não acompanharam o desenvolvimento econômico pelo qual a cidade passava. O que se percebeu foi que os surtos começavam em meados do verão, atingiam seu clímax no outono e declinaram no início do inverno. Segundo relatório da Companhia Paulista, durante os meses da epidemia a opulenta cidade foi transformada em uma vasta necrópole, tamanhas perdas populacionais.

A população pobre era a mais vitimada por epidemias. Essas epidemias do fim do século XIX e início do século XX, atingiram em maior quantidade os

¹¹³ As autoras evidenciam em seu trabalho a dificuldade em encontrar a documentação completa em relação aos dados populacionais atingidos pela febre amarela. As autoras observaram que os dados com óbitos são mais completos em 1896 e parcialmente completos em 1897.

¹¹⁴ Exemplos de avenidas que são homenagens ao período: Imprensa Fluminense; Costa Aguiar; Irmã Serafina; Ângelo Simões.

moradores de áreas densamente povoadas, ou seja, urbanas. Como as linhas férreas eram áreas de difusão da doença, as epidemias ocorriam com mais intensidade em regiões próximas à linha do trem, locais onde vivia a parcela da população mais pobre. Geralmente, as habitações eram pequenas ou cortiços sem as mínimas condições de higiene.¹¹⁵ (BASSANEZI; CUNHA, 2019).

A epidemia reverberou nos trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligados a ela direta ou indiretamente. Isto porque, geralmente, os trabalhadores diretos das companhias ferroviárias moravam próximos aos trilhos, locais, como dito anteriormente, onde a contaminação era mais evidente. Ademais, além da contaminação dos operários, que refletiu na diminuição dos trabalhadores diários da empresa, havia dificuldade de contratação de novos operários, a precariedade dessas funções em momentos epidêmicos ocasionava a escassez de mão de obra.

Cumprir lembrar que a função de conservadores de linha demandava um número considerável de trabalhadores. Tratava-se de uma ocupação precarizada, pois esses trabalhadores não tinham vínculos diretos com a Companhia Paulista, eles eram contratados por empreiteiros que cumpriam serviços à Paulista. Além de riscos de acidentes, que eram frequentes, esses operários, por sempre estarem aglomerados, estavam sujeitos às doenças epidêmicas do período. Muitos higienistas¹¹⁶ observaram que durante os trabalhos de implantação de trilhos ferroviários, febres intermitentes se intensificavam na região de trabalho, e com a finalização das obras e, conseqüentemente a diminuição do número de pessoas no local, os casos tendiam diminuir consideravelmente. (BECHIMOL; SILVA, 2008)

Neste ponto de forte epidemia de febre amarela em Campinas é interessante observar a tentativa incessante dos poderes municipais em demonstrar controle sobre a cidade e as condições de salubridade que ela apresentava. Isto se dava pois, naquele momento, favorecia o pleno funcionamento do transporte de cargas. Desse modo, em 1890, jornais publicavam notícias e atualizações sobre a febre amarela desde a região portuária, em Santos, até o interior de São Paulo.

¹¹⁵ “[...] os casos de óbitos causados pela febre amarela (1896) e pela gripe (1918-1919) concentraram-se em domicílios urbanos localizados próximos à linha do trem.” (BASSANEZI; CUNHA, 2019, p. 13).

¹¹⁶ Carlos Chagas foi um dos higienistas que fez estas observações quando analisou casos de malária na região da ferrovia São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiáí.

Entrementes, nesse mesmo ano, o periódico *Correio Paulistano* lembrava do aparecimento da febre amarela em Santos e observava que o alto volume de chuva em janeiro de 1890 impediria a chegada da doença no local. Além disso, a inspetoria de higiene de Campinas buscou, naquele momento, desmentir qualquer boato de que a febre amarela pudesse assombrar novamente a cidade: “Comunique aos jornais da capital que são inteiramente falsos os boatos sobre a existência de febre amarela nesta cidade. O Inspetor e a comissão de higiene acabam de garantir em nosso escritório que o estado sanitário é ótimo” (CORREIO PAULISTANO, 2 de fev. de 1890, p. 1).

Cumprir mencionar que uma das estratégias adotadas por Antonio Lobo, presidente da inspetoria de higiene de Campinas, consistiu em enviar, por meio de cartas, questionários a inúmeros médicos da cidade, que respondiam garantindo a segurança do local, como os exemplos abaixo:

Ao cidadão presidente da Intendência Municipal de Campinas.

Dr. Antonio Alvares Lobo.

A sua carta do dia 2 deste mês formulou dois quesitos aos quais respondo, admitindo com muito prazer a sua publicidade.

Ao primeiro; negativamente, não há na minha clínica febre amarela, nem febre suspeita que possa se desenvolver em epidemia.

Ao segundo: o estado sanitário desta cidade, quanto ao meu alcance, é o melhor possível.

Queira v. s. dispor dos fracos préstimos de quem é.

Dr. Germano Melchert.

Campinas, 4 de fevereiro de 1890 (CORREIO PAULISTANO, 7 de fev. de 1890, p. 1).

Ilustre cidadãos dr. Antonio Lobo, presidente da Intendência Municipal. Apresso-me em responder a vossa pergunta, isto é, qual o estado sanitário de Campinas, e se tenho tido algum caso de febre amarela ou febre suspeita.

Os mais célebres higienistas, e entre eles Brawn-Srquard, afirmam que após uma epidêmica o centro populoso, onde ela explodiu, passa a gozar de salubridade quase perfeita, sendo consequência disso a observância rigorosa de higiene pública e particular.

É exatamente o que observo em Campinas atualmente: o estado sanitário é ótimo, o obituário no-lo diz e é ele a expressão da verdade.

A alternativa de chuvas copiosas e sol ardentíssimo nos meses de novembro, dezembro e janeiro, tem invariavelmente sido causa zymotica do desenvolvimento da febre palustre em Campinas, apresentando todas as suas modalidades. Pois bem, essa mesma tem sido constatada sob sua forma benigna e bem caracterizada, cedendo prontamente a medição ordinária.

Não tenho tido na minha modesta clínica caso algum de febre suspeita e muito menos de febre amarela; será com a maior prontidão que levarei ao conhecimento do ilustre dr. delegado de higiene o primeiro caso que se me apresentar.

Dr. Diogo Pupo Nogueira.

Campinas, 6 de fev. de 1890 (CORREIO PAULISTANO, 9 de fev. 1890, p. 1)

Pode-se perceber, pelos relatos médicos a ode a situação da salubridade de Campinas e brilhante administração da junta sanitária. Dessa maneira, era resposta geral desses profissionais a satisfação com a intendência higiênica e o discurso sobre a crença de garantia de salubridade e saúde à população. Percebe-se, portanto, que essas falas tão seguras sobre a baixa possibilidade de febre amarela naquele dado ano, garantia a relativa calma dos cidadãos e, conseqüentemente, os trabalhadores das linhas férreas, que garantia o pleno desenvolvimento econômico da cidade, visto que a ferrovia era um propagador da doença. Assim, qualquer notícia que fosse divulgada sobre a febre amarela na cidade era tida como exagerada.

Apesar dos esforços em manter a epidemia de febre amarela controlada de modo teórico, as notícias e aparecimento de casos surgiram dias depois das publicações das garantias médicas. Assim, em 16 de fevereiro de 1890, o *Correio Paulistano* lançou uma nota de origem do *Diário de Campinas*. A notícia confirmava o aparecimento da febre amarela na cidade, eram quatro infectados que se encontravam no Lazareto do Fundão, hospital que, além de outras moléstias, recebia doentes de febre amarela. Desse modo, junto aos responsáveis pela notícia estavam acompanhando os casos os seguintes médicos: Thomaz Alves, Meira de Vasconcellos, Alves do Banho, Adriano de Barros. Nesse ínterim, a incidência de higiene de Campinas alegava que a notícia era sem fundamento, ao qual o periódico alertava estar, naquele momento, em compromisso com a população campineira, apesar de ainda credibilizar a segurança da cidade à intendência:

Esta é a verdade que não podemos ocultar, porque entendemos que a propagação do mal pode ser evitada ou atenuada, quando combatido energicamente de um modo criterioso, que é o que tem feito a Intendência que para isso tem empregado todos os esforços. O mais é palhaçada que, em vez de acalmar os ânimos, muito contribui para alarmar a população (CORREIO PAULISTANO, 16 de fev. 1890, p. 1)

A partir de então, este mesmo periódico passou a divulgar com certa constância o número de doentes do Larazeto do Fundão, incluindo falecimento e entrada. Ademais, uma medida que pôde ser percebida foi a desinfecção de casas de mortos pela febre amarela. Outra estratégia para conter a possível epidemia foi a aprovação do Conselho de Instrução de Campinas do fechamento

das escolas públicas em consequência do alastramento da doença (CORREIO PAULISTANO, 6 de mar. De 1890, p. 2).

Neste íterim sobre haver ou não uma nova epidemia de febre amarela na cidade de Campinas alguns eventos com agitações puderam ser percebidos. Isto porque em nota de 8 de março de 1890, o periódico Correio Paulistano evidenciava que alguns médicos do local passaram a aconselhar os habitantes a evadirem da cidade, o que levou a uma certa discussão entre estes profissionais. Desse modo, os médicos Melchert e Guimarães, enquanto o primeiro negava uma possível epidemia, o segundo alegava já haver a existência dela.

Em consequência das divergências nas afirmações, a população de Campinas se dividiu em acreditar e negar a existência de uma nova epidemia de febre amarela na cidade. Outrossim, em 1º de março de 1890, o Inspetor de Higiene, Sérgio Meira chegou a se reunir com alguns médicos e no dia dois do mesmo mês lançou um comunicado da explosão de uma nova epidemia de febre amarela. Além disso, o inspetor alertava que aqueles que não gozassem de imunidade deveriam se retirar da cidade o mais breve possível. Tal evento provocou o descontentamento da população que se reuniu no Largo do Rosário em busca de explicações sobre o posicionamento do inspetor. Naquele momento, chegou-se a pedir a demissão do delegado de Higiene e do intendente municipal da cidade. Ademais, a população que acompanhava a comissão criada sobre a questão da enfermidade chegou a vaiar e apedrejar o dr. Antenor, ministro da justiça e seu filho. Mesmo na busca por acalmar os ânimos nada foi possível fazer, o ministro alegava que aquele já era um caso de responsabilidade do governador. Ao final do dia, a descrição da cena se dava do seguinte modo:

Saindo o trem em que seguiram os senhores doutores Campos Salles e Bernadino de Campos para esta capital, continuou o tiroteio de pedradas contra os dois médicos, sendo necessária a intervenção do subdelegado para acomodar os ânimos.

À tarde o povo fez uma estrondosa manifestação ao dr. Melchert pela sua atitude, este fato irritou o delegado de higiene que pensou em multar aquele médico e segundo constou em até expulsá-lo de Campinas.

Espalha-lo este boato, o povo quis dar nova demonstração de apreço ao doutor Melchert e Euphrasio da Cunha, manifestação que foi impedida de realizar-se pelas providências que tomaram as autoridades policiais. (CORREIO PAULISTANO, 8 de março de 1890, p. 1)

Dessa maneira, percebe-se que as divergências sobre uma nova epidemia ou não ia além, exclusivamente do fator doença. Demonstrar controle sobre o estado sanitário era manter a população ativa na cidade e, por conseguinte, a ordem econômica do local. Por este motivo, a confusão de informações a que a população era submetida mantinha, de certa maneira, as atividades cotidianas. Todavia, é importante notar e mencionar que esta mesma população questionava sua segurança quanto à vida e medidas orientativas sobre o que fazer caso a febre amarela se alastrasse novamente, não tendo ficado totalmente à mercê das informações unicamente da intendência de higiene.

A questão sobre deixar ou não a cidade em caso de epidemia é relevante pois esta possibilidade se aplicava apenas aos que tivessem condições financeiras para tal, ou então pessoas amedrontadas que buscariam a sorte em outros cantos. Entretanto, a realidade de trabalhadores ferroviários nesse contexto foi diferente, isto porque eram eles o sustentáculo de Campinas na saúde ou na doença, o que ficou evidente pelas negociações da Companhia Paulista na questão da manutenção desses operários na cidade e mantendo a ordem dos transportes em momentos intensos de epidemia, como ver-se-á mais adiante.

Cumprir lembrar que a epidemia não seria freada por discursos de seguridade vindos da administração da cidade e assim, os dias seguintes do mês de março foram de confirmação da epidemia pelo aumento de casos na cidade:

Refere o *Diário de Campinas* que a epidemia de febre amarela recrudescer de um modo assustador naquela cidade. Assim é que só anteontem foram ali enterrados até a noite dezoito cadáveres. Diz ainda a mesma folha que os casos se repetem diariamente às dezenas, e que ali só há quatro médicos. (CORREIO PAULISTANO, 13 de março de 1890, p. 2).

Era comum, por periódicos atualizações praticamente diárias sobre o quase dos casos de febre amarela na cidade, como a exemplo abaixo:

| | |
|--|----|
| Epidemia em Campinas | |
| O movimento do Lazareto até às oito horas de anteontem foi o seguinte: | |
| Existiam | 20 |
| Entraram | 2 |
| Faleceu | 1 |

Cumprе mencionar que durante momentos críticos da epidemia de Febre Amarela buscou-se explicitar o eficaz trabalho das autoridades em combater o alastramento da doença. Desse modo, o discurso sobre a exageração sobre os resultados em cifras e o excelente trabalho governamental se manteve.

No período da epidemia, Campinas era o centro administrativo técnico da Companhia Paulista de Estradas de ferro, ou seja, todos os serviços relacionados às linhas da ferrovia se concentravam na cidade. Portanto, a maior baixa de empregados da companhia se concentrou na região. Em números registrados de óbito, a companhia perdeu cerca de 90 de seus empregados, dentre eles, um tinha cargo de importância para a companhia, tratava-se do mestre geral das oficinas, Thomas Hall. Além desse funcionário, outro notificado em jornal foi Júlio Antunes, empregado da repartição telegráfica da Companhia Paulista (CORREIO PAULISTANO, 8 de abril de 1890, p, 3). Se pensarmos em proporções para o total de óbitos da cidade de Campinas no ano de 1889, 7,5% das pessoas que sucumbiram à febre amarela eram trabalhadores da Companhia Paulista. Consequentemente, tantas baixas geraram desorganização das oficinas e das demais repartições que mantinham o funcionamento da ferrovia. Até o restabelecimento dos empregados, e isto estava associado ao fim da epidemia, a febre amarela foi quem ditou o ritmo de trabalho.

Sem saber a causa exata da doença, “as medidas tomadas eram contra o contágio (entre elas, o isolamento hospitalar e a desinfecção de casas e locais onde se verificavam casos da doença) e para prevenir a transmissão (fechamento de poços e fossas, higienização de prédios urbanos, drenagem de córregos e pântanos).” (BASSANEZI; CUNHA, 2019, p. 5). Campinas instalou duas comissões para lidar com a epidemia de febre amarela, a Comissão Sanitária e a Comissão de Saneamento. Além disso, os doentes foram removidos para o Lazareto do Fundão, que foi transformado em Hospital de Isolamento. A partir do segundo semestre de 1896 o governo de São Paulo assumiu a responsabilidade permanente do saneamento das cidades atingidas pelas epidemias.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro também criou medidas para lidar com a epidemia de febre amarela. Dentre as ações para minimizar os efeitos da doença, a empresa removeu da cidade de Campinas todas as repartições que lá estavam instaladas. A repartição do tráfego e telégrafo foram movidas para Valinhos, a contadoria passou a ficar provisoriamente em Jundiaí. Os trabalhadores de oficinas foram espalhados em diversos pontos da linha, como as cidades de Cordeiros e Porto Ferreira.

A repartição que mais sofreu com os efeitos da febre amarela em Campinas foi a de oficinas. Isto porque as oficinas de Campinas tiveram que ser desocupadas e os trabalhadores deslocados. Lembrando que em capítulo anterior dissertou-se sobre a transferência física das oficinas de Campinas para Jundiaí. Neste ponto, Silva observa que,

para escolha da cidade de Jundiaí, foram levados em consideração dois pontos principais: a logística e a salubridade. A salubridade era uma questão importante tendo em vista a epidemia de febre amarela pela qual a cidade de Campinas estava passando (...) Nesse caso, escolher um local afastado do foco da doença preservaria a vida dos funcionários e o funcionamento da empresa como um todo (SILVA, 2019, p.59 – 60).

Em consequência das mudanças, os consertos realizados no período de epidemia foram feitos com dificuldades e não tiveram a qualidade desejada pela empresa. Além disso, a quantidade de máquinas utilizadas para os consertos de locomotivas ficou limitada com as transferências de lugares. Neste momento em que a epidemia havia alterado o cotidiano de Campinas, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, se preparando para um possível novo surto no próximo ano, deu início a melhorias em oficinas que ficavam em Porto Ferreira, assim, a evasão de trabalhadores de Campinas e a suspensão de atividades desse setor na cidade teria menos impacto nos reparos ferroviários.

Cumprir lembrar que o número de óbitos de trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro gerou impacto no funcionamento da ferrovia. Portanto, neste intervalo de tempo foi necessária a contratação de mão de obra pouco especializada em algumas áreas que exigiam melhor profissionalização, como o espaço das oficinas. Por este motivo, a Companhia relatou que muitos estragos foram feitos nas locomotivas, uma vez que os responsáveis por eles não tinham a prática necessária para a operação. Os relatórios notificavam os consertos como gerais ou então ligeiros. No ano de 1889, foram três consertos

gerais de carros para 20 consertos ligeiros. Ou seja, a qualidade de operação dependia do fim da epidemia.

A Companhia também deslocou o pessoal para atender os serviços essenciais de tráfego, empregados de outras funções passaram a servir de maquinistas e foguistas, pois a área de locomoção não cessou durante o período da febre amarela. Aos empregados atingidos pela febre amarela, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro abonou o salário, concedeu gratificações extraordinárias enquanto eles estavam enfermos e fez adiantamentos para casos que precisassem, além disso, a empresa contratou um médico que pudesse tratar dos empregados acometidos pela febre amarela.

Outra estratégia adotada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro que é válida ressaltar se debruça sobre as famílias de trabalhadores que foram vitimados pela febre amarela. Como forma de diminuir as questões financeiras de famílias com operários mortos, a companhia passou a empregar familiares órfãos e viúvas. Segundo o relatório, “A uma destas (a viúva com bastantes filhos do mestre dos pedreiros, empregado há 12 anos) foi dado o cuidado de uma porteira” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAIS, 1889) – 2º sem. O discurso do relatório era o de que assim eles iriam “animar” os empregados, demonstrando que não desamparariam as famílias. Além dos trabalhos, a companhia concedeu uma pequena ajuda de custo às viúvas dos empregados. Novamente, segundo o relatório, “parece que seria conveniente dar alguma coisa em forma de esmola as viúvas de empregados de mais de um ano, que morreram no seu posto durante a epidemia, visto que este ato animaria os empregados se rebentar outra vez a terrível febre de Campinas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAIS, 1889) – 2º sem.”

Portanto, percebemos que a Companhia Paulista encontrou formas de persuasão discursiva que buscavam abrandar a morte de trabalhadores por conta da economia. Familiares que perderam o provedor tiveram que ocupar cargos para que a família ainda tivesse uma renda, ou receberam, como disse a própria empresa, uma ajuda financeira que mais se comparava à esmola a fim de que não morressem pelas consequências paralelas ocasionadas pela epidemia. Segundo Segnini (1982, p. 36), o que se caracteriza como “ânimo dos empregados” para se manterem em seus postos de trabalho está ligado, de fato, ao impedimento dos trabalhadores em abandonar a cidade, assim como praticamente toda a população havia feito.

Ainda no discurso de incentivar e alegrar os funcionários, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro passou a abonar, durante a epidemia, a gratificação de 25% sobre os vencimentos de todo o pessoal que não abandonasse o serviço durante o dia. Como medida facilitadora, a empresa concedia transporte de ida e volta para os que não quisessem passar a noite na cidade de Campinas. Por meio dessa medida, a companhia conseguiu manter na cidade o pessoal necessário para que os serviços de administração não ficassem prejudicados. Segundo dados, do relatório da Companhia Paulista, nenhum dos empregados que pernoitavam fora de Campinas foi acometido de febre amarela (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAIS, 1891) – 1º sem.

Como medida de assistência à cidade, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro autorizou e transportou gratuitamente água potável de Valinhos até Campinas. Pessoas pobres que quisessem deixar a cidade durante a epidemia poderiam fazê-lo gratuitamente, pois a Paulista concedeu passagens a esse público. O transporte de gêneros destinados à população pobre também foi disponibilizado gratuitamente pela companhia.

Quando se descobriu que a causa da febre amarela vinha da picada do mosquito *Aedes aegypti*, deu-se início a campanha de combate aos focos de mosquito no Brasil e de sanitização de áreas e habitações vistas como possíveis áreas de proliferação de doenças. Com a eliminação dos focos de mosquitos, vetores da febre amarela, a doença tornou-se endêmica. Nos anos que se seguiram pouquíssimos casos foram registrados e “a tormenta dos momentos epidêmicos desapareceu por completo em Campinas” (BASSANEZI; CUNHA, 2019, p. 6).

Podemos compreender que o empenho da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em combater a epidemia foi, mais que humanitário, econômico. Isto porque a carência de mão de obra gerada pela febre amarela causou queda de qualidade no funcionamento dos serviços de transporte ferroviário. A solução para os grandes problemas que a empresa sofria no período de epidemia era o controle de vítimas da doença. Portanto, sanar a epidemia significaria resolver os problemas enfrentados de funcionamento e manutenção da ferrovia, que ficaram latentes durante a epidemia de febre amarela na cidade de Campinas.

Cumprir mencionar que após o grande surto de febre amarela em Campinas, em janeiro de 1892 ocorreu um pequeno surto de febre grave em Porto Ferreira, que rapidamente se desenvolveram e tomaram caráter epidêmico dizimando a população e os empregados da Companhia. Assim como o surto anterior, a empresa não cessou o tráfego, naquela situação, fluvial “apesar de ficar aquele lugar inteiramente abandonado por seus habitantes e a população quase reduzida somente aos empregados da Companhia” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1892). As febres de outrora que acometeram trabalhadores dos rios já haviam quase cessado, sendo esta considerada mais perigosa: “Não se filiam, pois, a esta antiga endemia as febres atuais que flagelam a população e sim a infecção feral que percorre quase toda a zona desta Companhia. Atualmente está quase extinta a epidemia” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1892).

O ano de 1892 ainda foi intenso e a febre grave continuou por se alastrar em quase toda a zona cortada pela via férrea com bitola de 1.60m, o que causou sérias proporções às epidemias em Campinas, Limeira, Rio Claro¹¹⁷, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado¹¹⁸. Além disso, na cidade

¹¹⁷ O *Correio Paulistano* noticiava em 11 de fevereiro de 1892 a chegada da Febre Amarela em Rio Claro.

¹¹⁸ É interessante ver a análise do *Correio Paulistano* em 24 de março de 1892 sobre a Febre Amarela nas cidades mencionadas: “Voltou anteontem à noite de sua excursão as localidades do Oeste, onde grassam as epidemias de febres o dr. Vicente de Carvalho, secretário do interior. O dr. Vicente visitou Descalvado, Porto Ferreira, Pirassununga, Cordeiros, Rio Claro e Jaú. Observando de perto os fatos, o dr. Vicente de Carvalho tomou todas as providências de momento que as circunstâncias exigiam,

Em Descalvado, onde a epidemia reina com intensidade, já havia comissão médica, farmacêuticos, desinfetadores e enfermeiros. Entretanto o Lazareto oferecia desvantagens por ser distante da cidade e de caminho difícil. Havia uma só carroça para conduzir doentes e cadáveres. O senhor secretário do interior providenciou para que se montasse na cidade outra enfermaria em que possa residir médico interno. Os utensílios para a nova enfermaria, camas, colchões, roupas, etc seguem hoje pelo trem da manhã. Foi providenciado sobre o transporte de doentes por meio de carros. O sr. secretário do interior deixou em Descalvado, além dos que já lá estavam por conta do governo, um farmacêutico e quatro enfermeiros e enviou como delegado de higiene em comissão o dr. Américo Galvão Bueno.

Para Porto Ferreira foi nomeado delegado de higiene em comissão o dr. Miguel Cursino Villanova, incumbido de dirigir o serviço de socorros aos indigentes. Para este fim foi aberto um crédito de 1:000\$000. Acha-se trabalhando no lugar, por conta do governo, um farmacêutico.

Em Pirassununga a epidemia não tem grande intensidade.

Estão lá, em comissão, três sexto anistas de medicina. Há farmacêuticos, enfermeiros, desinfetadores. Vai ser montada uma enfermaria.

O serviço de socorros está perfeitamente organizado, sob direção dos drs. Vieira de Moraes e Bernardo Velloso, presidente da intendência e delegado de higiene.

Em Cordeiros, há um farmacêutico por conta do governo, um desinfetador e um médico. Foi agora nomeado delegado de higiene em comissão o dr. Matta de Araújo, com poderes para tomar todas as providências, entre outras de socorrer os indigentes a que falte alimento, montar enfermaria, adquirir lugar para enterramento. Os cadáveres eram conduzidos para Limeira a três

propriamente de Campinas percebeu-se que os pontos de maior intensidade da Febre Amarela, com maior mortandade local foram os quarteirões onde se faziam despejos localizados no largo da Estação, bairro Botafogo, rua Bom Jesus (CORREIO PAULISTANO, 28 de maio de 1891, p. 2) Para manter o pessoal operando durante os meses tensos, gratificações extraordinárias continuaram a ser estratégias aos empregados de todas as estações onde ela se manifestava. Em Porto Ferreira a situação ficou tão grave que foi necessário o envio de um médico para tratar os empregados acometidos pela febre¹¹⁹. Em Limeira ainda, o chefe da estação teve certa dificuldade em manter os trabalhadores no local, até mesmo o chefe da estação chegou a abandonar o lugar e a dificuldade em manter o pessoal necessário para os serviços foi grande. Por falta de quem se encarregasse de dar comida aos empregados dessa estação, se fez preciso providenciar para que do restaurante da estação de Cordeiros fosse diariamente enviado pelos trens, o almoço e jantar para o pessoal que permanecia em Limeira. Nas estações de Rocinha e Valinhos foram construídas casas provisórias de madeira para que os empregados da locomoção, tráfego e outras repartições que iam pernoitar nessas e nas estações de Louveira e Jundiá. As casas que seriam destinadas ao telégrafo em Samambaia e Sant'Anna foram direcionadas ao contador, ao almoxarife e suas famílias e outros empregados.

Além disso, para aqueles que precisavam se deslocar em meio a epidemia, um trem corria diariamente entre Louveira e Campinas, partindo às 5h30 da manhã e voltando às 5h da tarde para que os empregados tivessem condição de deslocamento. É interessante mencionar, como observou a Companhia Paulista que, assim como na epidemia de febre amarela,

léguas, alguns a mão por falta de outro meio de transporte. Os utensílios para a enfermaria seguem hoje.

Em Rio Claro está extinta a epidemia. Havia quatro ou cinco casos, de pessoas que voltaram prematuramente para a cidade.

Em Jaú, onde a epidemia é forte, há dois médicos em comissão, cinco estudantes de medicina, farmacêuticos, enfermeiros, desinfetadores e ambulâncias. O Lazareto é insuficiente e distante. O sr. secretário do interior providenciou sobre a montagem de nova enfermaria, para a qual segue hoje utensílios necessários. Foi nomeado médico de higiene em comissão o dr. Valentim Butler Browne. É preciso destacar o serviço das comissões médicas e de sexto anistas, que tem feito jus a gratidão das populações flageladas, pela dedicação com que trabalham.

Os estudantes estão assim destacados: três em Campinas, três em Limeira, três em Pirassununga, três em Descalvado, cinco em Jaú. Desses últimos, por falta de pessoal, dois dirigem a ambulância do governo como farmacêuticos". (CORREIO PAULISTANO, 24 de março de 1892, p. 1)

¹¹⁹ Os gastos médicos ficaram computados em 6:950\$000.

empregados que não dormiam em Campinas eram menos acometidos pelas febres, embora não haja explicação racional para tal fato (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1893).

O que permaneceu, entretanto, foram as estratégias da Companhia Paulista para incentivar seus trabalhadores a operarem mesmo em altos riscos de vida quando se tratava de uma epidemia. Assim como no momento de febre amarela, este incentivo dava-se por viés monetários, "para minorar os sofrimentos do pessoal aumentou-se de 20% os vencimentos dos empregados durante esta quadra aflitiva e forneceu a Companhia gratuitamente socorros médicos e medicamentos aos doentes" (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1892).

A tragédia advinda das epidemias é inegavelmente percebida, porém refletiu na questão financeira tanto para funcionário e famílias quanto para a empresa. De um lado, possivelmente esses trabalhadores podem ter passado a compreender a importância de negociações e de garantia de direitos, por outro a Companhia Paulista identificava o momento como um aumento de gastos para conter possíveis paralisações. Desse modo, operários da Companhia Paulista, tidos como "superiores e inferiores", se reuniram num sábado à noite no salão Victória para tratarem com a empresa de negócios de interesse próprio. Em nota do *Correio Paulistano*, e reunião contou com cerca de 500 funcionários que negociavam diretamente com o chefe do tráfego Max Mundt:

Após vários cidadãos tomarem a palavra, ficou resolvido que por intermédio do digno chefe do tráfego, o sr. Max Mundt enviasse à diretoria da Paulista uma representação assinada pelas pessoas presentes, para que se tornasse permanente o aumento de 25% sobre os ordenados dos mesmos (CORREIO PAULISTANO, 3 de maio de 1892, p. 1)

Independente dos pontos de vista, percebe-se que tais acontecimentos, por vezes desastrosos, tiveram algum reflexo na organização dos trabalhadores e em posicionamentos da própria empresa na tentativa de manter o controle sobre eles. Por fim, neste episódio de intensa precariedade ao qual se encontravam os operários, Segnini (1982, p. 36) observa que os trabalhadores ficaram em completo abandono por parte do Estado e à mercê do patrão (capitalista).

Em relação aos gastos, observa-se¹²⁰:

As gratificações especiais, distribuídas durante as epidemias de febres de mau caráter, que assolaram em 1892, quase toda a zona cortada por nossas ferrovias, e às quais se elevaram a 142:903\$810 no total, e a 125:204\$000 na bitola de 1m60, ou 24%, do aumento total;

Os aumentos de 20, 10 e 5%, concedidos em 1º de junho sobre os ordenados até 300\$000, os quais abrangem a maioria do pessoal;

A elevação em agosto a 4\$000 do salário diário dos trabalhadores dos armazéns de Campinas e Rio Claro, que antes venciam 3\$300 e 3\$000;

A necessidade de aumentar o pessoal com a abertura das novas estações no ramal de Santa Veridiana, e em diversas estações da linha, pelo desenvolvimento do tráfego e a circunstância de que em 1891, só correu por nossa conta, de março e abril em diante a despesa com as linhas Descalvadense e Santa Rita (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1893)

Ou seja, em momentos extremos, a Companhia Paulista, as estratégias da empresa refletiram também na formação de um pensamento coletivo e trabalhista. Este é um ponto importante a ser pensado pois, partindo das condições epidêmicas onde os trabalhadores eram coagidos ao trabalho mais as negociações de melhora é que vemos surgir, em pouco tempo, associação de trabalhadores. Dessa forma, em 1895 empregados da Companhia Paulista comunicaram a empresa sobre a pretensão de convocar uma reunião a fim de formar uma associação beneficente e cooperativa. O discurso da empresa era o de apoiar a iniciativa dos trabalhadores, que entretanto, já se mostrava controlador.

Sobre a organização de um possível assistencialismo diante de uma calamidade, Manfrin Júnior analisa:

Febre amarela, tifo, tuberculose, peste bubônica, cólera... A insegurança percebida em Campinas e em diversas cidades do país desde o final do século XIX, em função das epidemias que persistiram até o início deste século, contribuiu para que o movimento operário na localidade tomasse uma postura em face da questão do assistencialismo. Em número considerável naquela cidade, os ferroviários encontraram-se diante de uma situação, entre outras, que com certeza repercutiu na formação de uma tradição de lutas específica, visando conquistar sobretudo algumas garantias assistenciais (MANFIN JÚNIOR, 1998, p. 65).

¹²⁰ Com as gratificações extraordinárias, concedidas ao pessoal, por motivo da epidemia, despendeu a Companhia a avultada soma de Rs. 142:803\$810 (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1893).

Naquele momento, a própria Companhia alegava ser ela a fomentar entre os empregados o espírito de associação, com o fim beneficente e cooperativo. Desse modo, ao encontro ao discurso, a empresa concedeu para o fundo da associação que fora formada, inicialmente, pelos trabalhadores, uma receita eventual advinda das multas impostas às pessoas por diversas infrações cometidas que somavam algumas dezenas de contos de réis por ano, além de outros benefícios. ¹²¹ (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAES, 1896).

Em discurso, ao explicitar a iniciativa do corpo de operários, a Companhia Paulista utilizou da fala de compreender ser causa justa dos trabalhadores, assim, mantinha desde o momento, proximidade com esta primeira organização de seus trabalhadores que começavam a se organizar.

Em princípios do ano de 1895 fomos procurados por uma comissão de empregados para comunicar que pretendiam convocar uma reunião a fim de formar entre o pessoal da Companhia uma associação beneficente e cooperativa. Louvando a iniciativa, prometemos auxiliá-los em tão justo intuito e nesse sentido, nos dirigimos à ilustre Diretoria da Companhia pedindo para mensalmente entregar a projetada associação, a importância de todas as multas impostas ao pessoal pelas diversas infrações regulamentares e outras (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAES, 1896).

Em 14 de abril de 1895, portanto, foi instalada a Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista, sendo eleito representante dela o dr. Alfredo de Freitas Reys. Neste início, a associação já contava em 31 de dezembro com 947 sócios e distribuiu a soma de 6:818\$980 em auxílios diversos a 127 sócios. Quanto aos intuitos podemos observar:

- a) Socorrer os seus sócios com serviços médicos, medicamentos ou dinheiro quando enfermos ou impedidos de trabalhar por invalidez temporária ou definitiva, em consequência da moléstia, desastre ou extrema velhice.
- b) Dar à família do sócio que falecer uma quantia como auxílio para despesas do enterro.
- c) No caso de serem sócios os filhos menores e a viúva, dar-lhes módica mensalidade, provado o caso de manifesta penúria.
- d) proteger seus sócios pelo meio a seu alcance quando sujeitos a ação da justiça por crimes não infamantes.
- e) Criar em edifício próprio, quando o permitirem os fundos sociais, a juízo da Diretoria, uma escola destinada à instrução dos filhos dos sócios, podendo ser estabelecidos cursos noturnos para os sócios que

¹²¹ A importância das multas entregue à Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Companhia Paulista, durante o ano de 1895 foi de 15:436\$340.

deles precisarem. Este edifício servirá também para nele funcionarem a Diretoria e a Assembleia Geral.

f) Construir e manter, quando houver suficientes recursos sociais, a juízo da Diretoria, um hospital onde serão recolhidos e tratados gratuitamente os sócios enfermos que não tiverem família nem meios de submeter-se a tratamento em suas residências.

g) Estabelecer uma cooperativa de consumo para facilitar aos sócios a aquisição, a preços módicos, de todos os gêneros destinados ao uso doméstico (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896).

Cumpre mencionar ainda mais uma relação entre a associação de trabalhadores e a Companhia Paulista neste início. Ela se dava por meio da abertura de armazéns da cooperativa nas cidades de Jundiaí e Campinas a fim de atender esses trabalhadores. Havia ainda a intenção da abertura de outros em Rio Claro e São Carlos. Foi pedido a diretoria da empresa pela Associação Beneficente o transporte gratuito de todos os gêneros destinados aos armazéns, fossem eles por meio das linhas férreas ou fluviais, além do despacho de dinheiro remetidos pelos sócios trabalhadores associados para o pagamento dos gêneros, ao que foi deferido prontamente.

Por fim, ainda no mesmo ano da manifestação e início da Associação Beneficente, a Companhia Paulista, que contava com um pessoal médio de 2.674¹²² empregados, utilizou-se da retórica de recompensar empregados que se distinguiam pelo zelo e dedicação às funções eram ligadas aos trens, deliberou a concessão do fim de cada semestre uma gratificação correspondente aos respectivos vencimentos de 15 dias.

Tendo ouvido a respeito, os dignos colegas e companheiros que superintendem as diversas divisões do serviço, propusemos e foi aceito e aprovado pela Diretoria que teriam direito a essa gratificação especial de semestre, os seguintes empregados, desde que nesse período não tivessem incorrido em qualquer falta que merecesse punição de multa, advertência, suspensão, demissão ou qualquer outra (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAES, 1896).

Nesse caso, foi uma calamidade que, possivelmente, uniu os trabalhadores da Companhia Paulista em busca de assistência básica e direitos aqueles que serviam à empresa. Contudo, Manfrim Júnior observa que neste período do século XIX já havia um conjunto de distinções entre a classe operária que dificultava a união deles. Dentre elas, o autor ressalta

¹²² 148 funcionários a mais que no ano anterior.

[...] a cultura de franca valorização do individualismo em prejuízo coletivo das lutas por melhorias das condições de trabalho. O status social, a qualificação, a função ocupada pelos trabalhadores perante a hierarquia empresarial e outras relações consideradas, foram incentivados pelos dirigentes de vários empreendimentos, e de fato tiveram um efeito retardatário no processo de coesão aos movimentos reivindicatórios (MANFIM JÚNIOR, 1998, p. 16).

No ano de 1895, pouco tempo após a epidemia de febre amarela, a contabilização dos funcionários da Companhia Paulista deu-se da seguinte maneira:

Tabela 20: Número de empregados da Companhia Paulista

| Designação | Número de Empregados | | | | Porção por % | |
|--|----------------------|---------|----------------|---------|--------------|---------|
| | Total | | Por quilômetro | | Em 1895 | Em 1894 |
| | Em 1895 | Em 1894 | Em 1895 | Em 1894 | | |
| Administração central, contabilidade e almoxarifado | 56 | 57 | 0,06 | 0,06 | 2,1 | 2,3 |
| Tráfego e telégrafo | 1.254 | 1.180 | 1.26 | 1.19 | 46.9 | 46.7 |
| Locomoção | 795 | 715 | 0.80 | 0.72 | 29.7 | 28.4 |
| Via Permanente | 569 | 572 | 0.72 | 0.72 | 21.3 | 22.6 |
| Total | 2.274 | 2.526 | 2.84 | 2.69 | 100 | 100 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FÉRREAS E FLUVIAES, 1896).¹²³

3. 2 A greve de 1906 e os reflexos na sociedade

Sabe-se que a associação de trabalhadores sem, ou com pouca interferência da Companhia Paulista foi pouca, isto porque a empresa a fim de controle e vigilância dos trabalhadores revestiu-se de diferentes formas de viés paternalistas. Foram criadas pela empresa a Sociedade Beneficente,

¹²³ Não se estendeu a extensão da via fluvial que não mantém turma especial para o serviço da conservação.

Associação Protetora da Família dos Empregados, Escola de Aprendizes¹²⁴, Cooperativas de Consumo, Construção de casas para os trabalhadores¹²⁵ (LEME, 1984; 1986). Além disso, na maioria das vezes, os empregados eram obrigados a se filiar e pagar quantias mensais às corporações da companhia, mesmo não obtendo o retorno esperado ao participar das associações.

Para Manfrim Júnior (1998, p. 18),

À medida que os dirigentes das estradas de ferro visavam manter a ordem disciplinar, e a produtividade no setor de transportes, o assistencialismo seguia como um tema de destaque no jogo das relações voltadas aos interesses das classes dominantes. O objetivo dos empresários, com relação à montagem de entidades beneficentes, foi o de melhor aproveitar os recursos empregados no empreendimento. Os ferroviários relacionavam-se, como veremos, aos moldes mais avançados para a época, de noções técnicas e empresariais.

A corporação criada e mediada pelos funcionários, de fato, foi a Liga Operária em 1905, na tentativa de a classe trabalhadora defender seus interesses. A Companhia Paulista, em resistência à organização dos seus funcionários, criou as corporações citadas como forma de controle ao trabalhador.

Em relação às formas de controle sobre o trabalhador exercidas pela Companhia Paulista, é válido, neste momento, nos atentarmos para a análise de Segnini. A autora divide a temporalidade pelo qual esteve ativa a Companhia Paulista em três fases. Na primeira, a autora faz um recorte temporal que vai de 1868 até 1885. Nesta fase ela identifica a relação entre trabalhadores e patrões como uma “dominação sem disfarces”. Apesar do emprego do trabalho livre, as relações de escravidão eram presentes e, por este motivo, o autoritarismo e a violência eram formas de exercer controle sobre os ferroviários.

A segunda fase abarca o período de 1885 – 1928 e foi caracterizada pela autora de paternalista. Marcada pelas cooperativas de consumo, escolas de aprendizes e construções de vilas operárias, é considerado um momento de melhores condições de trabalho, entretanto, o controle da força de trabalho também foi grande. A escola de aprendizes passou a formar mão de obra

¹²⁴ As crianças eram disciplinadas desde o início a fim de minimizar conflitos trabalhistas (LEME, 1984; 1986).

¹²⁵ A criação da Associação Protetora das Famílias dos Empregados, a Sociedade Beneficente e a iniciativa de construção de casas para os trabalhadores tinham o intuito de evitar a adesão dos ferroviários à Liga Operária (LEME, 1984; 1986).

especializada com a única finalidade de servir aos trabalhos da própria Companhia. É importante observar que muitas vezes o trabalhador aprendiz vivenciava a condição de trabalho compulsório, pois não recebia remuneração durante o período de especialização, mas realizava o mesmo trabalho de um “não-aprendiz”. A terceira fase, iniciada em 1928 e se estendeu até 1961, foi chamada de “ciência como instrumento de dominação”. Fase de intensa produção e implantação de escolas técnicas e profissionais em diversas ferrovias.

A rigidez na aplicação da disciplina fabril foi uma realidade no início do século XIX e caracterizou o funcionamento das ferrovias, primeiro na Europa e, posteriormente, em outros continentes e lugares como o Brasil. Desse modo Manfrim Júnior (1998, p. 13) percebe três pontos fundamentais à vida dos trabalhadores contratados pelas ferrovias: obediência, escolaridade e pontualidade. Ainda segundo o autor, parte deste comportamento regrado veio do perfil do trabalhador inglês, “muitas vezes os ferroviários vinham do exército, e usavam fixados nas suas vestimentas enormes números de controle. Suas relações eram medidas da uniformização à obediência, no respeito à hierarquia empresarial” (MANFIM JÚNIOR, 1988, p. 13). Portanto, assim como a organização fabril/mecânica inglesa influenciou as ferrovias no Brasil da segunda metade do século XIX, é possível que a organização do trabalho e perfil do operário construído neste segmento tenham também influências inglesas, tanto na uniformização à obediência quanto na hierarquia empresarial.

A Companhia Paulista cedia privilégios aos trabalhadores para poder continuar a explorá-los (SEGNINI, 1986, p. 62). Percebemos então a existência de uma dualidade: os trabalhadores da companhia tinham consciência de que a “retórica beneficente” traduzia-se, muitas vezes, na legitimação de meios de controle, e expressavam isto por meio da luta contra os desmandos da Companhia Paulista que caminhava lado a lado com a conquista de direitos importantes. Tais direitos passaram a ser responsabilidade de um Estado, que embora ainda bastante raquítico, passava a assumir, paulatinamente, a função de coibir a intransigência patronal.

Com efeito, a partir da conjuntura grevista de final dos anos 1910, algumas autoridades estatais, políticos e empresários passaram a elaborar novas formas de relacionamento com os trabalhadores que ultrapassavam a tradicional repressão (WEINSTEIN, 2000). Nesse caminho, a organização dos

ferroviários e os movimentos grevistas desencadeados por estes trabalhadores contribuíram para importantes conquistas trabalhistas. A greve de 1906, por exemplo, realizada pelos ferroviários da Companhia Paulista, é considerada um primeiro ensaio de greve geral.¹²⁶ Em suma, os movimentos grevistas dos ferroviários são retratados pelos autores como importante mecanismo de formação ideológica desses trabalhadores, ora consideradas “pacíficas” e ora mais acirradas.¹²⁷

Portanto, percebemos a greve de 1906 como um importante movimento reivindicatório, bem como a reação da própria empresa. De fato, se de um lado ocorreu o reforço da repressão, sob o manto da “modernização” do trabalho industrial, por outro lado aparecia uma “legislação social, ainda que tímida, sobre acidentes de trabalho, assistência previdenciária para algumas categorias profissionais, trabalho de menores e férias remuneradas” (CHALHOUB; SILVA, 2009).

Como exposto anteriormente, a partir do início do funcionamento da ferrovia da Companhia Paulista é possível perceber que os trabalhos para operação e manutenção da via férrea foram expandidos. Portanto, conforme foram avançando os anos de funcionamento¹²⁸ da Companhia Paulista, mudanças na qualificação dos trabalhadores foram realizadas. A Companhia Paulista, na busca por mão de obra especializada, criou condições para formação de mestres e operadores. Desse modo, o trabalho em setores como oficinas e deslocamento das locomotivas era mais atrativo do que os de outras áreas, como o de manutenção de trilhos e leitos de rios.

Entretanto, a realidade dos operadores das ferrovias¹²⁹ e até mesmo maquinistas e mestres de linha não era tão diferente da condição dos

¹²⁶ “Embora a greve não trouxesse ganhos econômicos imediatos para o operariado, as lições experimentadas foram importantes neste período em que a solidariedade e a organização decorreram das condições do momento. Na luta, perceberam sua força, seu potencial. A greve foi o momento de explicitação das contradições entre o capital e o trabalho.” (LEME, 1984, p. 7).

¹²⁷ Sobre o assunto, ver também: ZAMBELLO (2005); SOUZA (2015); SANTOS (2006); LEME, (1984).

¹²⁸ A Escola Prática de Aprendizes das Oficinas foi fundada no Rio de Janeiro em 1906, entretanto, desde 1895, a Companhia Paulista já realizava incentivo para que os aprendizes trabalhassem nas oficinas e se misturavam aos alunos. Sobre o assunto ver: BATISTA, Maristela lurk. *O Estado Novo e as novas perspectivas no processo educacional brasileiro: os reflexos na expansão do ensino ferroviário (1937-1945)*, 2009; BATISTA, Sueli Soares dos Santos; CARVALHO, Maria Lúcia Mendes de. *Estudo sobre os cursos ferroviários nos anos de 1940 a 1960 a partir de revistas ferroviárias*. Educ. rev. [online]. 2015, vol.31, n.3. pp.143-167.

¹²⁹ Este tinha como função realizar reparos em todo o percurso da ferrovia. Em Minas Gerais, as pessoas que atuavam neste tipo de emprego passaram a ser conhecidas como piolhos de linha. LAMOUNIER (2012).

trabalhadores da construção. Estes tipos de trabalhadores, por vezes, eram acometidos por acidentes fatais ou que deixavam sérias sequelas ao trabalhador, dentre os casos elencados pela Companhia Paulista, pode-se citar o do Mestre de linha Francisco Fernandes, que teve uma perna amputada em decorrência de um acidente envolvendo uma locomotiva na linha de Belém do Descalvado¹³⁰.

Nesse sentido, ao analisar os tipos de trabalhadores que compuseram a Companhia Paulista foi possível identificar que ao mesmo tempo que as condições de trabalho eram divergentes, a periculosidade nos diversos setores de trabalho ligado à Companhia Paulista era evidente.

Dessa forma, como observa Manfrim Júnior (1998, p. 46),

As greves eram motivadas por reclamações envolvendo questões variadas: jornada de trabalho, seguro contra acidentes, aposentadoria, regulamentação do trabalho do menor, da mulher, férias, horas extras e outras. Seguindo as diretrizes apontadas pela ordem patronal, os ferroviários e outros setores operários se relacionavam no plano organizacional de acordo com a profissão e/ou empresa à qual estavam ligados¹³¹.

Nesse sentido, já entrando no contexto do início do século XX e do período que ficou conhecido como Primeira República, é importante mencionar como a organização dos funcionários da Companhia Paulista com o intuito de realizar paralisações é de suma importância para compreender os movimentos de luta por direitos¹³². Entre 15 e 29 de maio de 1906, três mil e quinhentos operários da empresa paralisaram suas atividades, dentre as reivindicações, destacamos a redução da jornada de trabalho para oito horas e o descontentamento dos trabalhadores no que diz respeito ao tratamento que sofriam por parte de mestres de linhas e engenheiros (LEME, 1986); (SANTOS, 2006); (SEGNINI, 1982). Em continuidade, a política de modernização dos setores da estrada de ferro e obstáculos e repressão às organizações

¹³⁰ Em capítulo anterior esse assunto foi mais bem explorado.

¹³¹ Na Companhia Mogiana, por exemplo: "Nas oficinas eram oito horas de trabalho por dia e no escritório eram seis horas. Não havia diferença entre os salários. O pessoal do escritório ganhava um pouco melhor; mas tinha que andar de terno e gravata". Entrevista com Nelson Alfredo Cohn, ex-funcionário do Escritório na Repartição de Mecânica da Companhia Mogiana, realizada na sede da UFAM, Campinas, 22/7/1991. (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 14)

¹³² Entre 1880 e 1906 foram registrados 17 conflitos trabalhistas. Entre 1888 e 1900, a maior parte dos movimentos reivindicatórios no Brasil foram deflagrados por trabalhadores dos transportes urbanos, que somaram um total de 12 manifestações na cidade de São Paulo e o dobro no interior paulista. Neste ínterim, ferroviários participaram de oito greves. Entre 1901 e 1914, cinco greves foram articuladas por ferroviários (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 44).

autônomas dos operários foram pontos importantes. Isto porque no ano anterior à greve, a chegada de máquinas do exterior e a instituição de três feriados por mês não pagos causou a redução dos salários em 10%, o que, conseqüentemente, afetou o nível de emprego e os salários. Além disso, as demissões atingiram o pessoal das oficinas e conserva das linhas (ZAMBELLO, 2005, p. 78).

Neste contexto de manifestação dos trabalhadores a organização e liderança de todo o movimento esteve sob representação da Liga Operária de Jundiaí. Esta organização ressaltava as condições deploráveis de trabalho às quais todos os grupos de ferroviários estavam expostos, em especial aqueles que eram encarregados da função de assentar dormentes, transportar com carriolas o lixo, terra e entulho, descarregar carvão e lenha. Destarte, estes eram os grupos com os salários mais baixos, com uma variação de 70 a 100 mil réis mensais. Além de serem vistos como os operários que aguentavam serviços que maltratavam o corpo, quando cometiam alguma falha, eram, também, maltratados com palavras ou ameaçados com multa de demissão (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 41)

O fato desencadeador da parede deu-se por conta do desentendimento entre o conferente de Jundiaí, Thomas Degani, empregado da Companhia Paulista há oito anos e seu chefe de estação que transferiu o funcionário por desavenças pessoais. Thomas, sentindo-se injuriado levou seu apelo à Liga Operária que procurou a direção da empresa, naquele momento encarnada pelo engenheiro Henrique Miguel Bournier, que por sua vez se recusou a atender a representação e ainda difamou os nomes da liderança Manuel Pizzani e Geraldo Sints, funcionários das oficinas de Jundiaí (ZAMBELLO, 2005, p. 78-79).

A greve de 1906 teve duração de 16 dias¹³³. A princípio, os próprios jornais e a Companhia acreditavam tratar-se de uma paralisação passageira, os trabalhadores logo perceberiam o equívoco de fazerem uma parede e voltariam às atividades. Entretanto, o movimento se mostrou organizado e mais, apresentou um protagonismo dos trabalhadores por reivindicações por melhores condições de trabalho. É importante ressaltar que não só condições precárias de trabalho foram colocadas a prova, mas também era pauta da greve o relacionamento de superiores com os operários. Os trabalhadores da Paulista

¹³³ A greve teve duração entre os dias 15 a 31 de maio de 1906.

mostraram que não aceitariam ser subordinados por homens que não soubesse tratar um operário com respeito¹³⁴. Segundo Leme, “a greve da Cia Paulista teve importância fundamental. O movimento partiu do trabalhador ferroviário que já possuía, então, relativa organização, não só pela sua concentração em diferentes pontos do Estado de São Paulo, como pela sua atuação em manifestações reivindicatórias anteriores” (LEME, 1984, p. 2).

No início da greve, a Liga Operária escreveu um extenso manifesto contra a Companhia Paulista, que em forma de folhetim, foi fixado em paredes e esquinas da cidade de Jundiaí. Dentre as pretensões dos operários estavam: a demissão de Francisco Paes Leme de Monlevade, chefe da locomoção na administração da Companhia Paulista e a de seu ajudante, Henrique Burnier. Além disso, era exigida a demissão do chefe da estação Jundiaí-Paulista e a inscrição não obrigatória na Sociedade Beneficente (CORREIO PAULISTANO, 1906, p. 1).

Em trecho do *Comércio de São Paulo*, é possível perceber a relação de Francisco Paes Leme de Monlevade com os trabalhadores da Companhia Paulista,

O pessoal da Paulista há longo tempo sofria os insultos, as arbitrariedades, a prepotência vil de um régulo, perverso e covarde – o Dr. Monlevade – e de alguns miseráveis asseclas seus. Este homem nefasto, tão caro ao presidente da Companhia, não perdia ocasião de patentear o seu ódio e o seu desprezo para com os trabalhadores, lesando-os nos seus interesses e magoando-os na sua dignidade. Tornou obrigatória a Sociedade Beneficente da Companhia que passou a ser gerida por ele e por seus acólitos; extorquia mensalmente três mil réis aos trabalhadores para só beneficiar alguns amigos seus, os quais comiam à farta à custa do suor dos salários dos míseros empregados (COMMÉRCIO DE SÃO PAULO, 26 de maio de 1906, p. 2)

Não sendo nunca rebaixados, naquele tempo, de maquinista para foguistas, de foguistas para limpadores, e os limpadores dispensados, o que acontece hoje, a título de economia. Por isso, o dr. Francisco Monlevade tem desprestigiado os seus subordinados, pois que, em tempo de safra, em vez de nomear os foguistas para maquinistas nas manobras, o que ordinariamente tem havido, de 200\$000 a 215\$000, faz ocupar esses lugares por empregados de outras categorias, os quais recém o ordenado de 400\$000 e mais. E anualmente ainda existe um, em Porto Ferreira, que é estranho a classe, e por ele estar ocupando o lugar que não ganhou, estão ocupando os maquinistas de descarga de lenha e carvão, carregando lixo, construindo pontes e outros serviços, em que em outros tempos nunca foram ocupados, o

¹³⁴ “Os operários nutriam repulsa contra os chefes (das oficinas) que muitas vezes, sem justa causa, entregavam seus companheiros para serem presos e torturados pela polícia”. (LEME, 1984, p. 56).

que não acontece em outras companhias. Ainda no tempo do sr. ex-chefe de locomoção, dr. Gustavo da Silveira, reconhecedor de serviços de seus subordinados, quando acontecia de um dos seus empregados ficar doente, nunca lhe era descontado seu ordenado (*Comércio de São Paulo*, 19 de maio de 1906, p.1).

Os operários elencavam ainda como motivos da greve a obrigatoriedade de adesão às Caixas Beneficentes, o aumento da jornada de trabalho com redução dos salários, dada em “decorrência da modernização empregada nas oficinas que culminou na demissão de muitos trabalhadores” (SANTOS, 2006, p. 108) e a transferência das oficinas de serraria de Rio Claro para Jundiaí. Segundo Leme, “os operários frequentemente comparavam sua condição à de um mísero escravo, dado o cansaço e o sofrimento a que estavam sujeitos, sem futuro, sem estabilidade, sem garantias, sem direito de queixas e, ainda mais, com a imposição de um mês de 19 dias” (LEME, 1984, p. 71). Além disso, ao observar as notas do *Comércio de São Paulo* é possível perceber o saudosismo ao tempo do ex-chefe de locomoção, Gustavo Sampaio, tendo, ao que parece, a entrada de Francisco Monlevade piorado a condição dos operários. Neste último ponto, a insatisfação era tamanha que se chegou a lançar uma nota enfatizando o caso:

Nós não pedimos aumento de salário, nem redução de horas: o que queremos é um superior digno, correto, humanitário, que compreenda que o operário não é uma máquina inconsciente, mas um homem que trabalha com consciência e tem necessidade não só do vil metal em pagamento do seu trabalho, mas também da satisfação moral que lhe dá direito sua cultura (*Fanfulla*, São Paulo, 17 de maio de 1906).

Em relação à questão da demissão de trabalhadores, estava no próprio estatuto da Companhia a liberdade para tal ato: “O estatuto da Companhia Paulista procurava garantir este ‘privilégio’ à Diretoria. O art. 17º, parágrafo 14º, autorizava a ‘nomear e demitir livremente seus empregados, diminuir o número destes quando convier; marcar-lhes a categoria e vencimentos” (SEGNINI, 1982, p. 35). Desse modo, compreende-se que, para aquele momento de modernização de máquinas juntamente com o poder da Diretoria sobre demissão, poderia haver entre os trabalhadores um incômodo e incertezas quanto a seus postos.

Sobre a questão da violência associada ao período escravocrata no Brasil, Batalha atenta que esta explicação não é de todo satisfatória. Segundo o

autor, outros países que não experienciaram a escravidão ou que a tiveram em menor escala no período de industrialização, também proporcionaram aos trabalhadores condições coercitivas e similares ao trabalho escravo. Portanto, o fim da escravidão não assegurou o fim de formas de coerção. Para Batalha, “explorar os trabalhadores até seu esgotamento, (...) era, do ponto de vista dos empregadores, uma política bastante racional, por mais imoral que ela possa nos parecer.” (BATALHA, 2006, p. 109)

A obrigatoriedade com a contribuição na Sociedade Beneficente já contava há dois anos, quando foi introduzida junto à reforma dos estatutos da Paulista. Ainda nas reivindicações, expunha-se que Francisco de Monlevade controlava de modo autoritário o funcionamento da Associação Beneficente. Junto à reclamação do vínculo obrigatório dos empregados à instituição, Monlevade argumentava que a obrigatoriedade acabaria se os funcionários da Companhia Paulista decidissem isso em uma Assembleia Geral (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 40). Entretanto, Manfrin Júnior observa que na prática, os ferroviários não poderiam modificar quaisquer disposições estabelecidas pela Companhia Paulista.

Em resposta à reivindicação, a Companhia Paulista alegou obrigatoriedade à associação por conta do número de contribuintes, pois, caso fossem poucos, a Sociedade Beneficente não conseguiria se sustentar. Contudo, a Paulista afirmava que os sócios poderiam convocar uma assembleia geral para modificar qualquer disposição, inclusive poderiam dissolver a Sociedade. “Entre a Companhia e a Sociedade há apenas as relações de proteção daquela a esta, nada mais; a administração superior da estrada não intervém na vida econômica da Sociedade” (LEME, 1984, p. 73). Quanto ao posto de vilão ao qual foi atribuído a Monlevade nas insatisfações dos trabalhadores por meio de panfletos e jornais, a Companhia Paulista alegava que ele se tratava apenas de um funcionário, um representante da empresa que recebia e obedecia às ordens dela. “Essa fidelidade escondia – podemos concluir – inúmeros interesses, que determinaram a permanência daquele ‘vilão’ junto ao quadro administrativo da ferrovia” (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 41). A ação coercitiva da Companhia Paulista pode ser observada, por vezes, de modo sutil. A exemplo da Sociedade Beneficente é perceptível um discurso de autonomia do trabalhador sobre a participação ou não da associação. Entretanto, a Companhia fazia a exigência de um número mínimo de contribuintes, além da

liderança da Sociedade não ser de membros escolhidos pelos trabalhadores. No calor da greve, Antonio Prado, presidente da Companhia Paulista, autorizou a escolha por parte dos trabalhadores dos ocupantes aos cargos de diretores da Sociedade Beneficente.

Cumprir lembrar que os desentendimentos com o engenheiro Monlevade eram anteriores ao motivo inicial da greve. Com a modernização das máquinas, foram demitidos mais de 100 empregados da tração e do tráfego. Além disso, a Companhia Paulista alegava que para não demitir um maior número de funcionários ela teria os dispensado do trabalho nas segundas-feiras e que tais procedimentos eram vistos como perseguição por parte dos operários. A greve deveria rebentar na cidade de Rio Claro, entretanto, tal fato não ocorreu devido a não anuência dos maquinistas de bitola larga. Ainda assim a Companhia Paulista sabia que a greve já estava preparada há tempos.” (LEME, 1984).

Em 1905 a Companhia Paulista alegando economia passou a conceder três dias de descanso, às segundas-feiras. Juntamente com a diminuição do trabalho, a administração da Paulista começou a dispensar um grande número de empregados de diversas repartições com a justificativa de modernização das oficinas. Ocorria que a maior parte das dispensas eram de trabalhadores e menor parte de feitores e mestres de linha. Além disso, a lista de demitidos da Companhia Paulista envolvia os funcionários mais antigos. Por conta disso, os operários alegavam que depois de anos de exploração o trabalhador reduzia sua energia produtiva e eram demitidos (LEME, 1984, p. 54).

É interessante notar que o telégrafo foi objeto indispensável do episódio, tanto para a comunicação entre os trabalhadores, quanto para a comunicação da Companhia na tentativa de sufocar o movimento. Esse instrumento foi, inclusive, utilizado para a deflagração da greve. Através dele os operários se organizaram para comunicação entre si alertando para o início do movimento. A frase chave que alertaria os trabalhadores sobre o início do movimento grevista foi “Hoje há ensaio¹³⁵”. Ademais, durante todo o período de paralisação, o telégrafo serviu de meio de comunicação para que as demais localidades tivessem conhecimento constante e atualizado sobre a greve. O jornal *Correio Paulistano*, com sede em São Paulo, em quatro dias de greve, lançou a seguinte

¹³⁵ Segundo Leme, durante a greve de 1906, a senha “Hoje há ensaio” foi uma estratégia, entre outras, utilizada com o objetivo de expandir o movimento.

nota: "Do nosso correspondente em Porto Ferreira recebemos o seguinte despacho telegráfico: 'Operários Paulista estão em greve, com exceção do chefe, ajudante e dois telegrafistas. Não corre trem algum" (CORREIO PAULISTANO, 1906, p. 1).

Além disso, a greve dos trabalhadores da Companhia Paulista contou com uma ampla rede de solidariedade. O comércio das cidades de Jundiaí e Campinas recusaram-se a vender qualquer espécie de mercadoria para pessoas desconhecidas a fim de apoiar a greve dos trabalhadores. Operários de outras companhias como a Mogiana, a Fábrica de Tecidos da S. Bento, os empregados do Curtume Campineiro também paralisaram suas atividades para endossar a luta operária da Paulista. Segundo Leme, "a greve que atingiu até Uberaba, em Minas Gerais, foi exclusivamente de solidariedade, uma vez que fizeram questão de deixar claro que estavam satisfeitos com seus superiores da Cia Mogiana" (LEME, 1984, p. 128). A Federação Operária de São Paulo também declarou greve geral e um pequeno número de estudantes da faculdade de direito incorporou-se ao movimento grevista.

Segundo Zambello,

O Principal palco de manifestações e reuniões dos operários foi as ruas, praças e estabelecimentos da cidade de Jundiaí. Em assembleia no Teatro São José, às 2 horas da madrugada do dia 15 de maio, as lideranças "resignaram" seus poderes aos 3.8000 "companheiros", que poderiam muito bem "defender os interesses coletivos", e tornaram público os principais pontos das reivindicações discutidos entre os trabalhadores presentes: demissão do chefe de estação de Jundiaí, do chefe de locomoção Francisco Paes de Monlevade e do Engenheiro Henrique Bournier, e a desobrigação do pagamento à Sociedade Beneficente (ZAMBELLO, 2005, p. 82).

Por parte das autoridades percebemos que a repressão foi forte. Desde o primeiro dia de greve, inúmeros praças foram enviadas a Jundiaí: "O dr. Antonio Prado seguiu hoje para Campinas, levando 50 praças de polícia para guarnecer as linhas e pontes, ameaçados pelos grevistas exaltados" (*Gazeta de Piracicaba*, 16 de maio de 1996, *apoud.* ZAMBELLO, 2005, p. 84). Durante o período da greve, as praças eram responsáveis por realizar rondas nas oficinas da Companhia e por toda cidade. Prisões arbitrárias foram recorrentes nas cidades que abrigavam algum serviço da Companhia Paulista. "Todas as formas de reunião ou aglomeração de pessoas já era motivo para que a polícia interferisse com o intuito de 'dispersas'" (SANTOS, 2006, p. 112).

Segundo Leme, a greve iniciada teve como motivo maior a dignidade humana. Ela teve como consequência a demissão em massa do conselho diretivo da Liga Operária, a começar pelo conferente Thomas Degani, considerado pivô da greve. Se por um lado, iniciava-se uma campanha de represália contra a liga, por outro lado o fim da greve representou “uma nova força que entrava em jogo, na grande competição dos interesses de classes” (LEME, 1984, p. 175).

Além disso, cumpre mencionar que o movimento dos operários da Companhia Paulista contou com a solidariedade de diversos ramos da indústria como os trabalhadores da Companhia Mogyana, do Cortume Campineiro, operários da Mac Hardy, Lidgerwood, da oficina mecânica Alexandre Sien, cocheiros e condutores de bonde da Ferro Carril Campineira, pedreiros e a União Topográfica. Como analisou Zambello (2005, p. 86), “o andamento do processo levou à possibilidade da ocorrência de uma greve geral, declarada pela Federação Operária de São Paulo no dia 25 e desencadeada a partir do dia 26”.

Por fim, operários da cidade de São Paulo manifestaram apoio aos trabalhadores da Companhia Paulista, o que pressionou ainda mais a reação da direção da empresa. Os operários passaram a abrir mão da demissão dos chefes considerados desumano e exigiram um aumento de 25% para todos os trabalhadores com salários inferiores à 4\$000 diários. A empresa tentou ainda lançar uma falsa notícia de que os funcionários já estavam voltando ao trabalho, ao passo que foi em vão. Tanto a empresa, quanto os praças passaram a ser boicotados pelo comércio local, que se solidarizaram com o movimento grevista.

Ao final da greve, a Companhia Paulista lançou uma circular alegando que a partir do dia primeiro de setembro ninguém seria obrigado a fazer parte da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista. A justiça inocentou os causadores de qualquer responsabilidade criminal durante a greve e outros movimentos paredistas continuaram com certa intensidade. A jornada para os trabalhadores da Paulista passou para 08 horas e foi concedida pensão para viúvas de trabalhadores menos graduados.

Apesar da desobrigação, pouco foi alterado nas premissas básicas que norteavam a Associação Beneficente da Companhia Paulista. Mesmo após a greve, a contribuição financeira dos que, espontaneamente, permaneceram filiados continuou (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 41). Aqueles que se desvincularam, acabaram por retornar como associados a partir de 1910 em

razão das vantagens trazidas pelo Fundo Especial de Pensões. Quanto aqueles que ocuparam a liderança da greve, a repressão se fez longeva. “Pizzani, Sints e famílias foram obrigados a abandonarem as casas da Companhia e, então partiram para o Rio de Janeiro. Sabendo os motivos das demissões, a Central do Brasil se recusou a contratá-los” (ZAMBELLO, 2005, p. 89).

Por fim, entre o período de 1906 até o início dos anos 20, percebe-se a transformação na fisionomia do assistencialismo sob o controle patronal. Em 1910 a Companhia Paulista criou o Fundo Especial de Pensões, com um desconto inferior a 1% de seu lucro líquido e seria destinado aos ferroviários de longa vida de dedicação para famílias em situação precária (SEGNINI, 1986). Neste ponto, o intuito voltou-se em estabelecer a confiança dos ferroviários com reivindicações deliberadas durante a greve de 1906. e criar um vínculo entre “patrão e empregado”, ainda que limitado (ZAMBELLO, 2005). Em 1923 foi criada ainda a Caixa de Aposentadoria e Pensões¹³⁶, “nos termos da lei federal que previa a criação da CAPs foram criadas a instituição voltada aos empregados da Paulistas ferrovias privadas no país” (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p.42). Instalada em 9 de junho de 1923, a presidência do Conselho de Administração na CAP da Companhia Paulista ficaria sob os cuidados de um dos antigos pivôs do movimento grevista de 1906, Francisco Paes Leme de Monlevade. Antes visto pelos operários como um funcionário cujos poderes dentro da empresa eram abusivos, Monlevade agora ficaria na função de responsável por um novo espaço de direitos da legislação social¹³⁷.

3.3 Medidas de segurança

Em capítulo anterior foi analisada a questão de acidentes envolvendo os trabalhadores da Companhia Paulista. Percebeu-se que, discursos relacionados a esses infortúnios eram, na maioria das vezes, atribuídos exclusivamente aos trabalhadores. Todavia, na última década do século XIX foi possível identificar

¹³⁶ “A Lei nº 4.682, de 24 de janeiro de 1923 foi redigida pelo deputado jundiaense Eloy Chaves e nela se previa a criação de Caixas de Aposentadorias e Pensões em cada uma das companhias de estradas de ferro brasileiras. Com essa lei, o trabalhador ferroviário, tanto o empregado mensalista, como também o empregado diarista com serviço de caráter permanente passou a ter direito: (1º) a socorros médicos em caso de doença em sua pessoa e todos os familiares; (2º) a medicamentos obtidos por preço especial determinado por conselho de administração da caixa, (3º) a aposentadoria; (4º) a pensão para herdeiros em caso de morte” (ZAMBELLO, 2005, p. 99).

¹³⁷ “Tal assunto, aliás, propiciou desde 1923 um interesse crescente por parte do operariado nacional, em torno de sua inclusão junto ao sistema previdenciário oficial” (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 41).

um tópico da empresa relacionado às medidas de segurança e desenvolvimento das linhas férreas.

Dessa maneira, nos anos de 1895 e 1896, a Companhia Paulista adotou medidas de segurança relacionadas aos trens em movimento. Por conseguinte, o material rodante de passageiros da bitola larga estava sendo preparado para a substituição dos freios. Em substituição simples que estava em uso, a Companhia Paulista passaria a funcionar por meio do freio de vácuo automático. Além disso, a empresa cogitou a aplicação de freio em todos os vagões de mercadorias, pois percebia a alteração como uma importante medida de segurança no funcionamento das linhas. Entretanto, o que de início postergou as trocas foi a dependência dos reparos da São Paulo Railway, que precisavam ser concluídos e ainda não haviam sido terminados.¹³⁸

Esta mudança, significava, portanto, um vantajoso aumento na segurança pela supressão dos guarda freios, como observado pela Companhia Paulista, “tivemos, em setembro do ano passado, um acidente em trem de carga, correndo entre Louveira e Rocinha que custou à Companhia cerca de 90 contos e que se teria evitado se funcionasse o freio de vácuo automático nos vagões” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896). Além disso, a empresa estudava a instalação do chamado Block system para maior segurança, que consistia:

A introdução do Block system no trecho de nossa linha de Jundiá a Campinas seria de grande utilidade para a segurança do Tráfego como avaliará V. -Exa. pela descrição que passo a fazer do referido sistema. Segundo esse sistema, a linha é dividida em trechos de determinada extensão e um sinal é colocado no princípio e fim de cada trecho. Nenhum trem pode penetrar numa seção enquanto correr nela outro trem que, chegando ao fim da seção, fará por si mover o sinal colocado no princípio permitindo a entrada nela de novo trem. Com o Sistema de staff, que adoptamos, é impossível o encontro de trens caminhando em sentidos diversos, mas não evita absolutamente que um trem vá encontrar outro correndo no mesmo sentido. Como sabe V. Ex., temos já no trecho de Jundiá a Campinas 34 trens correndo no espaço de 15 horas e somos obrigados, portanto, a fazer partir os trens de mercadorias com intervalo de 20 minutos um do outro. Desde que estou aqui já se deram dois encontros de trens de carga indo a máquina do segundo sobre os vagões do primeiro, havendo graves prejuízos no material rodante e na carga. O Block system torna impossível tais encontros e seu emprego é quase geral hoje em todas as linhas de Europa, e a Central que o tem, desde muito, da Estação Central á de Cascadura, o vai estender agora a

¹³⁸ A espera pela troca da São Paulo Railway era justificada pelos tráfegos mútuos de carros e vagões realizados entre ela e a Companhia Paulista.

Belém ou Barra (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896)¹³⁹.

Apesar de tal modernização descrita acima ter sido de interesse econômico da Companhia Paulista no que tange às questões técnicas e tecnológicas, é importante pensar que esses freios também foram importantes para a segurança do trabalhador que atuava nas locomotivas, vagões e linhas. Entrementes, os estudos iniciais do Block System deram-se no trecho Jundiaí – Campinas, para posteriormente se estender por toda linha. Portanto, as mudanças neste quesito técnico foram consideradas mais seguras tanto no caso de acidentes quanto no serviço diário executado pela ferrovia.

Junto ao sistema de freios, a fim de fiscalizar a marcha dos trens e impedir que os maquinistas excedessem as velocidades prescritas em tabela pela Companhia Paulista, a empresa passou a utilizar em 1896 aparelhos registradores de velocidades do sistema Hausbalter, que se adequava tanto em locomotivas de bitola larga, quanto nas de estreita. Dessa maneira, esta era mais uma medida de controle para que as locomotivas e trabalhadores tivessem menores riscos de acidentes.

Além do sistema de freios, a Companhia Paulista enfatizava que uma medida para evitar acidentes na linha estava na conservação de todos os dormentes. Isto porque a circulação das novas máquinas “Consolidation”, com 66 toneladas de peso aderente, era indispensável que a linha estivesse “sem um único dormente podre ou simplesmente estragado”. Ademais, a recomendação era de dormentes de aço em todo o trecho Jundiaí – Campinas, encomendados no ano de 1896. Em observação da empresa, “com o trilho proposto, suportado por dormentes de aço apropriados ao seu peso, teremos uma excelente linha para circular com toda a segurança e em grande velocidade as mais pesadas máquinas” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896). Por fim, a proposta é que esses trilhos fossem assentados até Cordeiro - Pirassununga e seriam importados da empresa Fry Miers & Cia, já fornecedora da empresa.¹⁴⁰

¹³⁹ Não se atendeu à extensão da via fluvial que não mantém turma especial para o serviço da conservação.

¹⁴⁰ “Os 62.500 dormentes de aço encomendados em abril de 1895 para serem assentados entre Jundiaí e Campinas, antes de resolvida a substituição completa da via-permanente nesse trecho, estão sendo colocados entre as estações de Limeira e Cordeiros e entre as de S. Bento e Pirassununga.

3.4 Processos de trabalho

É interessante, neste ponto, analisar a questão de processos trabalhistas envolvendo tanto trabalhadores, quanto a própria Companhia Paulista na posição de ofendido. Problemas ligados às condições de trabalhadores, como viu-se em momento anterior, ao que parece, eram de interesse dos empresários. Evitar que acidentes vitimassem operários ou terceiros não pareceu o foco das empresas durante praticamente todo século XIX. Desse modo, antes desse período, as companhias férreas pouco faziam para amenizar a situação dos acidentados. Por conta disso, situações que resultaram em negociações e auxílios vieram de momentos calamitosos.

Ainda nos primórdios do século XX surgiu a proposta de lei assistencial à classe operária. Entretanto, ao ser apresentada em 1904, é rejeitada na Câmara dos Deputados Federais. Novamente foi pauta no final dos anos 10, quando foi aprovada, ficando, contudo, com regulamentação pendente no Congresso Nacional. Como analisou Manfrin Júnior (1998, p. 67), “[...] alguns estudiosos da legislação previdenciária muitas vezes lembraram situações como a falta de sono, a má alimentação, os baixos salários, as doenças, a fadiga, o cansaço e, enfim, outros sintomas que pressagiavam a ocorrência de acidentes”.

Neste sentido é válido ressaltar que a recorrência de processos trabalhistas tendo como causa acidentes de trabalhadores puderam ser notadas envolvendo a dita empresa férrea apenas na segunda década do século XX. O motivo provável de tal incidência deu-se, possivelmente, pela atuação dos trabalhadores ao longo do funcionamento da Companhia Paulista na luta por direitos trabalhistas. Isto porque a Lei 3724 de 15 de janeiro de 1919 e 42 do decreto número 13 de 490 do mesmo ano garantia esta seguridade ao trabalhador.

Esta questão sobre a seguridade do trabalhador foi tardia também em território europeu. Desse modo, tanto na França quanto na Alemanha o tratamento legal ligado aos acidentes de trabalho foi estabelecido apenas em fins do século XIX. No continente referido foi na Inglaterra, com a lei de 6 de agosto de 1897,

Em 18 de Janeiro de 1895 propusemos à Diretoria da Companhia fazer a encomenda de 36 vigas metálicas de diversos comprimentos para substituição das superestruturas de madeiras empregadas nos pontilhões da linha Rio Claro, de abertura superior a 2 metros. Aprovada a encomenda e recebido o material já foi feita essa substituição em 18 pontilhões. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1896)

que primeiro definiu o princípio do risco profissional, excluindo-se em parte a responsabilidade dos empresários ao considerar, essa responsabilidade, somente nos casos em que se constatasse que os acidentes ocorreram por falta de manutenção das máquinas, pela falta de luminosidade no local de trabalho, pelo excesso de trabalho e conseqüentemente fadiga dos trabalhadores (MANFRIN JÚNIOR, 1998, p. 61).

Cumpra mencionar, que inúmeros processos foram, inclusive, protocolares. Ou seja, a partir do momento que o operário sofria qualquer dano acidental, o ocorrido passou a ser registrado juridicamente a fim de garantir a segurança do trabalhador. Entretanto, o que se pode perceber em relação a tais ações foi que os operários ao se acidentarem, não prestavam queixas à Companhia Paulista. Seguem-se alguns exemplos.

Em 10 de março de 1921, o chefe de depósito da Companhia Paulista, Hermann Schutz comunicou o acidente de trabalho que envolveu Ricardo Salviato. A vítima trabalhava então por empreitada própria como lenheiro na repartição da tração e recebia 3\$000 por vagão triplo de lenha descarregado. Durante a descarga de lenha uma tora caiu na mão do operário, o que o impossibilitou de continuar a trabalhar.

procedia a descarga de lenha de um vagão que se achava estacionado na explanada da estação desta cidade, escorregou caindo com uma tora de lenha, o qual produziu-lhe ferimentos em três dedos da mão esquerda, que o declarante recebeu da Companhia Paulista socorros médicos e farmacêuticos, que são testemunhas do acidente os operários Lauro Ferroz e Albam Rodrigues dos Santos, residente o primeiro na rua (CMU – Acidente de trabalho Ricardo Salviato)

Ricardo foi atendido na Sociedade Beneficente dos Empregados da Cia Paulista em 10 de março de 1921, onde foi descrito que ele fora vítima de um acidente de trabalho resultando em escoriações na mão esquerda. Neste ponto, é importante pensar a questão de pertencimento ou não à Companhia, isto porque, nesses momentos de acidentes a empresa prestava toda assistência ao trabalhador, mesmo este sendo apresentado como trabalhador autônomo, ou seja, empreitada própria. Além disso, a página de abertura do processo identifica a Companhia Paulista como “patrão” e o autônomo como “vítima”, o que indica ainda nesse caso a responsabilidade que a empresa passa a ter com trabalhadores que, de certo modo, eram de responsabilidade dela. As testemunhas, no caso, confirmaram o acidente e Ricardo, com três dedos da

mão machucada, como descrito em atestado, alegou não necessitar de assistência pública ou indenização ao qual, em documento oficial ficava escrito o direito de petição. Além disso, o descarregador também mencionou não pretender mover ação contra o patrão, ou seja, a Companhia Paulista, dando fim à explicativa.

Num outro caso, ocorrido em 25 de abril do mesmo ano, Hygino Vernaci, lenheiro da repartição de tração, machucou a mão esquerda a tal ponto que foi impossibilitado de continuar o trabalho:

No dia vinte e cinco, por volta do meio-dia e meia, ao descarregar lenha de um vagão escorregou o pé esquerdo e para evitar a queda o declarante segurou-se com a mão direita, batendo com a mão esquerda em uma ponta ferindo a sua ponta ferindo-a e impossibilitou-o de continuar a trabalhar (CMU – processo de Hygino Vercani).

Hygino foi identificado como operário da Companhia Paulista e recebia então 500\$¹⁴¹ por hora era solteiro e tinha 22 anos de idade, e assim como no caso anterior, declarou não necessitar de assistência judiciária pública ou pedido de indenização por parte da Companhia Paulista. Por fim, quem cuidou do trâmite foi o chefe de depósito Hermann Schultz¹⁴².

Identificado como operário da Companhia Paulista, o operário Oswaldo Augusto, ora identificado com cor parda e hora como preto, residente em Campinas, exercia a função de limpador da empresa, com o pagamento de 550\$ por hora¹⁴³, foi vítima de acidente de trabalho. Desse modo, Oswaldo apresentou uma inflamação na região escrotal direita em consequência de uma contusão, quando trabalhava na caldeira fixa no depósito da esplanada de Campinas durante a madrugada do dia 29 de agosto de 1921. “Quando foi puxar lenha para colocá-la na fornalha, uma das toras atingiu os escritos do declarante, que momento sentiu fortes dores” (CMU, processo de Oswaldo Augusto).

De início, o operário não comunicou ao chefe de depósito da Companhia Paulista. Na perícia foi identificada dor por parte do operário e impossibilidade de trabalho durante seis dias, aos quais Oswaldo teve afastamento por meio de um atestado. Residente na cidade de Jundiaí, o operário recebia um salário de

¹⁴¹ A documentação especificava o seguinte: Salário de quinhentos reis por hora ou quatro mil reis diários, trabalhados oito horas por dia, ganhando aproximadamente cem mil reis por mês.

¹⁴² Hernnam Schultz, branco, casado, alemão com cinquenta e sete anos de idade, chefe do depósito da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, residente em Campinas

¹⁴³ Novamente, ou quatro mil reis por dia, ou cento e vinte mil reis por mês.

120\$000. Assim como os demais operários citados, o trabalhador dispensou a assistência pública. Cumpre lembrar que nos processos de acidente de trabalho havia, ao que parece, a preocupação em deixar evidenciado o direito garantido por lei do trabalhador a receber a assistência pública.

Percebe-se, portanto, que apesar da seguridade em vias de leis em relação ao direito à assistência social dos vitimados em acidentes, não havia, por parte desses trabalhadores esse direito. Entretanto, a partir de 1919 havia, de certa maneira, o registro e a preocupação em demonstrar o cumprimento das garantias concedidas aos operários e a segurança e tempo necessário para que eles pudessem se recuperar após sofrerem contusões que os colocariam em risco caso precisassem continuar os trabalhos. Contudo, não foi possível identificar se acordos firmados sem registro por lei eram estabelecidos entre esses trabalhadores e a própria Companhia Paulista que garantissem o sustento e seguridade no trabalho.

Um fato documentado em processo envolvendo a Companhia Paulista que merece ser mencionado envolveu, nesse caso, a empresa na condição de vitimada e o operário Thomas Coelho Bastos como o autuado. Neste caso, a querela deu-se devido ao trabalhador ter usado uma locomotiva sem autorização da empresa para deslocar-se de cidade. Além disso, Thomas alcançou uma velocidade considerável e causou avarias na máquina. Desse modo, o comportamento percebido como inapropriado e criminoso causou uma apelação crime.

No dia 13 de abril de 1893, aproximadamente às 9 horas da manhã, na cidade de Pirassununga, Thomas,

iludindo a vigilância dos empregados da Companhia na sua Estação naquela cidade, e a pretexto, segundo declarou, de que lhe não queriam conceder passagem gratuita para Campinas, apoderou-se da locomotiva n. 4 ali estacionada, naquele momento de viagem da Estrada Veridiana para Cordeiros, e disparou-a em direção desta última estação, à toda a intensidade do vapor, podendo deste ato resultarem muitos desastres, como é fácil imaginar-se e, realmente, destruindo, próximo a estrada de Remanço, aquém de Araras, um trolley da Companhia, que ali se achava a serviço, descarrilhando-se então, a máquina, nas rodas da frente, caminhando, assim, ainda por alguns quilômetros (CMU – Apelação crime Thomas)

Como mencionado na passagem, a ação de Thomas acabou por derrubar um poste telegráfico, próximo à estrada de Remanco, causando avarias em posse da Companhia Paulista. O ocorrido causou interrupção do trânsito na linha por algumas horas e, conseqüentemente, nas estações da linha férrea, variando em pontos de atraso entre 153 minutos ou cerca de 02h e meia. Em virtude do descarrilamento, a locomotiva utilizada sofreu danificações, além da destruição de um trolley e, evidentemente, do poste telegráfico. Por fim, a punição do empregado poderia se adequar a multas correspondente ao valor da destruição e danos causados, estimados pela empresa em 2.300\$000.

Thomaz Coelho Toledo, também conhecido por Thomaz Toledo, era natural de Pernambuco, solteiro, com 23 anos de idade. Em relação a ocupação, foi identificado como trabalhador de estrada de ferro, sabendo ler e escrever. Em inquérito, explicou sua ação justificando que não teve motivos para o ato em si, todavia, estava sob efeito da bebida e, por esse motivo, cometera uma loucura: “tendo bebido em uma venda com uns caipiras ficaram em estado de não compreender perfeitamente o que fazia” (CMU – inquérito Thomaz).

Em um telegrama entre as linhas na tentativa de conter Thomaz, o funcionário responsável por apreender o acusado deixou escrito “Prendi o homem que vinha na máquina de Pirassununga, confessou tudo e glorifica-se do que fez” (CMU – Thomaz). Esse pode ser, possivelmente, mais um caso em que o álcool é utilizado para justificar ações ditas como ilegais.

O evento contou com testemunhas que relataram a atuação de Thomas na “tomada” da locomotiva. Assim, o português Manoel Mariano, foguista da Companhia Paulista naquele momento, atuante na Estação de Pirassununga alegou que estava pronto para seguir viagem, e ao deixar a locomotiva por um instante viu tomar subir na máquina para, em seguida, partir a todo vapor em direção à estação de Cordeiros. Thomas, ao passar “com toda a pressa” por várias estações teria chegado a Araras onde sofreu o descarrilamento. A testemunha afirmou ainda que a ação de Thomas poderia ter sido mais desastrosa caso fosse ao encontro com pessoas ou uma turma de trabalhadores que estavam no trolley.

Segundo testemunho do maquinista João de Almeida, além de arrancar o poste de telégrafo e bater no trolley, a locomotiva de Thomas ainda andou por 50 quilômetros até descarrilar e que se este evento não tivesse ocorrido a ação do operário teria gerado conseqüências piores. É importante mencionar, que ao

encontro a fala do próprio acusado, a testemunha João dos Santos, feitor da Companhia Paulista, alegou que Thomas manifestou desejo de voltar a Campinas e que não teria onde comer. Após essa fala ele teria fugido com a locomotiva de Pirassununga e sabia dirigir a máquina pois havia sido foguista da Companhia Mogiana e, naquele momento, realizava funções de turmeiro para a Companhia Paulista. Contudo, João dos Santos também alegou que a atitude do ex-empregado poderia ter gerado desastre, o que, na verdade, foi fato, uma vez que a batida da locomotiva num trolley machucou oito empregados.

Para finalizar, Thomaz foi a julgamento e ficou entendido que o procedimento do réu não só resultou, como também podia resultar em desastres maiores. Caso a locomotiva não tivesse atingido um trolley de trabalhadores, que por sinal ficaram feridos, ela teria alcançado um trem de mercadorias que seguia na linha. Além disso, além da máquina em si, a linha também ficou danificada. Desse modo, Thomaz foi preso e condenado a cumprir pena dos artigos 148, 1ª parte do parágrafo 1 e 152 e 153 do código civil penal. Compreendendo que o réu procedeu com abuso de confiança, surpresa e disfarce foi pedida a condenação máxima dele.

A maior parte das acusações foram votadas por unanimidade do júri (apoderamento da máquina da Companhia Paulista; possibilidade de desastre; desastre como resultado; danificação de materiais e do leito, derrubada do poste de telégrafo) composto por 12 membros, salvo algumas exceções. Desse modo, sobre o réu ter praticado o crime com a circunstância agravante do motivo frívolo, metade acreditou que não e a outra votou sim. Ao que parece, em nova votação, ficou decidido, neste ponto, por nove votos, que o réu não teria praticado crime com circunstâncias de agravamento do motivo. Os 12 jurados votaram, também, que o crime não havia sido praticado com abuso de confiança e 11 acreditavam que o ato fora praticado com surpresa. Em relação à questão da embriaguez, por nove votos ficou decidido que o réu não estava em completa privação de sentidos e inteligência.

Thomaz foi sentenciado a cumprir o máximo da pena que consta no artigo 149, parágrafo 1º, de acordo com o artigo 66, parágrafo 3, ou seja, sofrer a suma de três anos e seus meses de prisão simples, na cadeia da cidade de Campinas, além de ser condenado nos custos e na multa de vinte por cento do dano causado.

Da sentença, Thomaz ainda tentou apelação, onde constava-se a seguinte alegação: “Oprimido por uma Companhia opulenta e poderosa cuja Diretoria, excedendo os limites de suas atribuições, apareceu em juízo movendo o presente processo crime, procura o Réu apelante justiça neste venerado tribunal” (CMU – Thomaz). Dessa maneira, o apelo interpõe a questão da força da Companhia Paulista mediante o seu trabalhador. Além disso, o advogado em questão, João Cesar Bueno Bierrembrachz, alegou que alguns documentos apresentados, além de serem forjados por empregados da empresa contra o réu, não era de conhecimento dele. Por fim, um dos caminhos da defesa foi a questão do poder do juiz naquela ocasião:

4º Uma nulidade importantíssima é a da falta do despacho do juiz remetendo o presente processo ao júri. Esse despacho devia se achar logo após o ato de fl. 32. O processo aparece no Tribunal do Juri (fl. 37, por deliberação do Escrivão. Ora é sabido, e até consta do Formulário Oficial, que o Juiz é quem determina se o processo é da alçada do júri se dado juiz de direito. O despacho de fl. 37 não supre a falta do outro despacho nem ratifica o ato do Escrivão, porque o juiz não pode delegar suas funções (CMU – THOMAZ)

Em conclusão do caso, a Companhia Paulista rebateu as reivindicações alegando conformidades no processo. Thomas foi julgado em 3 de junho de 1893, o processo correu sem nulidade e o réu foi considerado culpado. Percebe-se, portanto, que ferindo ou não o direito do trabalhador ou não, atuar contra uma empresa de grande porte como a da questão colocaria o trabalhador como único culpado. A sentença se valeria das ações do trabalhador no que tange à quão ultrajada a empresa se sentiu.

Conclusões Parciais

Neste capítulo buscou-se compreender os trabalhadores da Companhia Paulista e as primeiras formas de organização desses operários pela busca de garantias, reconhecimentos e direitos de trabalho. Por conta disso, este capítulo voltou-se ao episódio da febre amarela em Campinas a fim de entender a que condições esses operários foram submetidos e como este evento refletiu em uma das primeiras formas de associações dos funcionários da empresa, que em médio prazo resultou em inúmeros movimentos e conquistas dos trabalhadores. Dessa maneira, alguns pontos foram considerados.

Num primeiro momento compreendeu-se que em fins do século XIX e início do século XX a condição do operário era de extrema exploração, com jornadas exaustivas e baixos salários, além de castigos pecuniários. Neste ponto, trabalhadores das ferrovias não estavam excluídos destas condições. Somando-se a estas situações juntamente com a experiência de trabalho em um período calamitoso no Brasil como a febre amarela que assolou a cidade de Campinas, foi possível observar os reflexos que esta epidemia gerou tanto no agravamento da condição do operário da ferrovia quanto nas primeiras formas de organização a fim de garantir melhores seguridades no que tange ao trabalho.

Dessa maneira, a ferrovia foi tida como um meio propagador de doenças, sendo as proximidades das linhas as áreas mais afetadas por moléstias e, conseqüentemente, os trabalhadores da área ferroviária. Para o caso da febre amarela, a própria gestão da cidade tentou meios de evitar rumores sobre a epidemia e quando não foi mais possível a Companhia Paulista, que se manteve em atividade durante todo o surto da doença, passou a negociar com seus operários a continuidade no trabalho, mesmo que custasse a vida de seus empregados.

A Companhia Paulista chegou a perder 90 de seus funcionários para a febre amarela, o que gerou desorganização em setores da empresa. Além de retirar as repartições da empresa instaladas em Campinas e realocar funcionários de uma função para outra, a empresa chegou a empregar viúvas e filhos de funcionários mortos, além de conceder ajuda de custo a elas, uma vez que seus maridos haviam morrido servindo à Companhia Paulista. Ademais, bonificações sobre os vencimentos foram concedidas e transporte para que os operários não passassem a noite na cidade.

Foi possível perceber então que diante de tamanho infortúnio, trabalhadores tanto ditos “superiores” quanto “inferiores” passaram a se reunir para lutar por direitos e seguridade de suas vidas nos exercícios de suas funções. Por este motivo, eles passaram a realizar as primeiras formas de organização em associações a fim de garantir seus direitos e seus familiares. Assim, a epidemia refletiu na formação de um pensamento coletivo e trabalhistas e a empresa, em ação patronal ou não passou a reconhecer tais ações como causa justa dos trabalhadores, mantendo-se por sua segurança neste ponto, próxima aos movimentos seguintes dos operários. Em um segundo momento, percebeu-se que o período pós epidemia de febre amarela manteve-se

permeado de organizações dos operários da Companhia Paulista que refletiu, na primeira década do século XX no movimento grevista dos operários da Companhia Paulista. Nesta circunstância, foi possível perceber que havia por parte dos trabalhadores uma preocupação com sua própria condição e, por conta disso, a necessidade de buscar por garantias e condições que tornasse a vida do operário menos precária. Assim analisou-se que, enquanto os operários moviam-se por seus interesses, a Companhia Paulista exercia suas relações de poder de modo paternalista, desse modo, ela criava boas condições aos trabalhadores por meio de cooperativas de consumo, escolas de aprendizes, vilas operárias, porém toda essa ação era marcada por um controle da empresa sobre seus trabalhadores, ou seja, exigia-se uma obediência total de seus trabalhadores. Contudo, neste cenário, os trabalhadores tinham consciência que a “retórica beneficente” tinha como finalidade a execução dos meios de controle e, assim, inúmeros movimentos dos operários demonstraram que havia luta e resistência e participação ativa na garantia de melhores condições laborais.

Desse modo, a greve de 1906, organizada pelos trabalhadores da Companhia Paulista, é considerada um primeiro ensaio de greve geral. Participaram do movimento três mil e quinhentos operários, que tinham dentre as pautas reivindicatórias a redução da jornada de trabalho para oito horas diárias e o tratamento inadequado de mestres de linha e engenheiros para com os trabalhadores. A greve dos operários contou ainda com a solidariedade de trabalhadores de outras empresas férreas e fábricas, endossando o movimento. Apesar da forte repressão e demissão de alguns funcionários, a Companhia Paulista retirou a obrigatoriedade na participação à Sociedade Beneficente, a jornada de trabalho passou para 08 horas e o direito das viúvas à pensão foi concedido. Desse modo, compreende-se que a greve de 1906 teve como motivo maior a dignidade humana.

Num terceiro momento o estudo voltou-se para a questão de segurança e acidentes. Desse modo, foi analisado que com o aprimoramento da tecnologia, a Companhia Paulista investiu em novas engenharias a fim de garantir menos acidentes envolvendo locomotivas e vagões. Assim, a utilização de um sistema de freios mais modernizado “Block System” evitava que duas locomotivas se chocassem por andar numa mesma linha, além disso, na última década do século XIX a Companhia Paulista passou a controlar melhor a velocidade que os maquinistas alcançavam com as locomotivas por meios de aparelhos de

velocidade, o sistema “Hausbalter”. Como analisado em capítulo anterior, em acidentes geralmente eram culpabilizados os trabalhadores envolvidos, sendo considerados, na maioria das vezes, descuido do responsável, desse modo compreendeu-se que, apesar da empregabilidade de novas técnicas e tecnologias serem, grande parte das vezes, aplicados com interesses econômicos, eles também passaram a garantir melhor a condição de segurança dos trabalhadores empregados em tal setor.

Ao encontro deste assunto, o estudo voltou-se ainda para a segurança do trabalhador em forma de lei. Ou seja, no início do século XX, mais precisamente em 15 de janeiro de 1919 ficou garantido por meio da lei 3724 a seguridade do trabalhador. Dessa maneira, é a partir desse momento que se torna viável encontrar processos de trabalho envolvendo acidentes dos operários no exercício de suas funções. Percebe-se, portanto, que a luta dos trabalhadores se refletiu, neste momento, em mais uma garantia para a condição e segurança dos operários.

Desse modo, mesmo que alguns processos foram protocolares, a partir desta lei, todo acidente, mesmo que de pouco risco, passou a ser registrado juridicamente. Mesmo que nem todos os processos eram confirmados queixas dos trabalhadores, a existência deles garantiam, de certo modo, que a Companhia Paulista se responsabilizasse por qualquer infortúnio que ocorresse em um de seus setores.

Em conclusões parciais, percebeu-se que, a conquista dos primeiros direitos e garantias dos trabalhadores em forma de lei vieram como reflexos das ações de trabalhadores nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, resultando na formalização do trabalho no Brasil, que, mesmo com o paternalismo identificado ia se modificando e apartando do regime escravocrata que foi base da condição de trabalho no país por mais de trezentos anos.

Capítulo 4 - Institucionalização do trabalho ferroviário

Juntamente com a chegada das ferrovias ao Brasil foi necessário também que técnicas e tecnologias adentrassem ao país a fim de estruturar a dinâmica de construções ferroviárias. Como se sabe, as primeiras linhas férreas foram construídas por intermédio de engenheiros estrangeiros, em especial, ingleses que traziam como bagagem a experiência vivida em construções europeias. Desse modo, com o passar dos anos e avanços das ferrovias no país é possível perceber uma mudança do quadro de engenheiros, onde aos poucos, brasileiros foram ganhando espaço.

Neste ponto, ressalta-se a Companhia Paulista por ser uma ferrovia que, além de investimento de capital nacional com os fazendeiros de café da província de São Paulo, foi pioneira na contratação de engenheiros nacionais que seriam os responsáveis pelas obras da empresa (LANA, 2002; LICO, 2018). Destarte, conforme a linha foi crescendo e os trabalhos de extensão e manutenção se mostravam essenciais, restava a Companhia Paulista a preocupação de que membros do seu corpo de funcionários tivessem acesso a escolas técnicas para dominarem, de fato, suas funções. Desse modo, a operação da ferrovia passou a compreender o trabalho como valor social e, em consequência, criou meios de organização para que as funções de especialização fossem supridas com os trabalhadores nacionais. Portanto, buscamos neste capítulo compreender a formação e estruturação que foi compondo o cenário brasileiro a partir das ferrovias, visto que elas também foram responsáveis e incentivadoras da criação de cursos destinados aos interessados nos trabalhos de cunho ferroviário.

Como mencionado em capítulos anteriores, em momentos de alta demanda tecnológica e baixo conhecimento sobre o assunto no Brasil, as ferrovias e, no caso, a Companhia Paulista tinha como estratégia o envio de engenheiros a países do continente europeu ou também ao norte da América em busca de materiais e experiências para suprir as demandas do momento. Além disso, mestres estrangeiros, no caso das oficinas, a vinda de engenheiros ingleses, eram contratados com a finalidade de organizar e orientar toda realização dos trabalhos e operários responsáveis pela manutenção dos equipamentos.

Além disso, ressalta-se que ao inserir o trabalhador na sociedade brasileira era preciso criar uma nova tradição do trabalho, “embora o discurso

construído procurasse libertar o trabalho da maldição escravista, buscava manter o trabalhador numa relação de dominação, mesmo que em novos termos” (CHAMON; GOODWIN JR, 2012, p. 324). Dessa maneira, a educação para o trabalho era uma ferramenta para combater o que se considerava vadiagem, atribuído ao trabalhador nacional e para a inserção da modernidade representada pela indústria. Em discursos, sempre se levanta a ideia de que o oferecimento desses cursos gratuitos levaria a um bom proveito do futuro da sociedade brasileira.¹⁴⁴

Como observam Chamon e Goodwin (2012, p. 327),

Seria nesse processo de afirmação da necessidade de educação do trabalhador como forma de inseri-lo na sociedade urbana e industrial que as escolas profissionais, destinadas às camadas pobres, passariam a fazer parte do cenário brasileiro. Na segunda metade do século XIX, as poucas escolas profissionais eram fruto de iniciativas particulares e filantrópicas. Nas primeiras décadas do século XX, elas se multiplicaram e passaram também a ser instituídas e financiadas pelos poderes públicos.

Dessa maneira, percebe-se que a dinâmica dos cursos envolvendo trabalhadores em geral e, nesse caso, de ferrovia abrange questões diversas. Além da necessidade de mão de obra especializada, ela também orientou a percepção do trabalhador e relações de trabalho no Brasil.

4.1 Origem

Para compreender as estratégias adotadas pelas empresas e a dinâmica das companhias férreas a fim de buscar mão de obra especializada nacional, é importante nos atentarmos para as primeiras escolas de engenharia criadas no Brasil. De início, o ensino de engenharia no país se desenvolveu através de escolas militares. A formação era direcionada para a construção de caminhos, portos, pontes, fontes e canais, quando em 1858 ocorreu a separação do ensino civil do militar (DOMINGUES NETO, 2009, p. 67). Por consequência, neste mesmo ano foi criada a Escola Central, onde disciplinas de construções de ferrovias e portuárias compunham o currículo.

Cumprir lembrar também que em 1874 foi criada a Escola Politécnica do Rio de Janeiro com o curso de Engenharia Civil e em 1876 inaugura-se a Escola

¹⁴⁴ Para o caso da escola noturna de Juiz de Fora, considerava-se os jovens aprendizes como “filhos do trabalho” (CHAMON; GOODWIN JR, 2012, p. 325).

de Minas em Ouro Preto, com Engenharia de Minas e Civil que, em 1882 expandiu seus currículos oferecendo as disciplinas de Estradas de Ferro, Resistência dos Materiais e Construção. Por fim, em 1893 foi criada a Escola Politécnica de São Paulo que, com a atuação do engenheiro Francisco de Paula Souza implementou-se um modelo acadêmico que reunia ensino e pesquisa numa única instituição. Segundo Torrejais, (2020, p. 218 - 219):

a Escola Politécnica seria responsável pela formação acadêmica de muitos profissionais com papel decisivo no processo de industrialização do Estado de São Paulo e em parte atuantes no setor ferroviário, oferecendo diversos cursos na área de engenharia, nomeadamente engenharia civil, engenharia industrial e, posteriormente, engenharia mecânica, engenharia elétrica, engenharia química e metalúrgica, em função da demanda de novas categorias profissionais pelo setor industrial.

Ainda segundo a autora, a Escola Politécnica de São Paulo teve como uma das características de ensino o uso de oficinas mecânicas, que considerava o vasto campo de aplicação de engenharia mecânica, adquirindo, assim, uma base ao desempenho da função de engenheiro.

Além disso, para a profissionalização de atividades fundamentais no setor industrial brasileiro para além dos cargos de engenharia, foi fundado em 1883 o Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo e em 1902 foi iniciado na mesma escola um programa de “introdução industrial” com 53 aprendizes de marcenaria e carpintaria (WEINSTEIN, 2000, p. 51). Tratava-se de um ensino profissionalizante, cujo modelo baseava-se em oficina-escola, onde o ensino prático era complementado com aulas teóricas. Apesar de inúmeros profissionais do Liceu terem sido incorporados pelas companhias ferroviárias, a formação era mais voltada à construção civil. Contudo, a partir de 1924 ele volta-se para o ensino de práticas ferroviárias (Campos, 2012, p. 7).

Esta mudança ocorreu em decorrência da oferta do curso de Mecânica Aplicada, proposta nos anos de 1922 e 1924, sob a superintendência de Roberto Mange¹⁴⁵, que “visava formar, com uma organização metodológica de ensino

¹⁴⁵ “Roberto Mange era formado em engenharia pela Escola Politécnica de Zurique, tendo vindo para o Brasil no ano de 1913, a pedido do engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza, com o objetivo de lecionar a cátedra de engenharia mecânica aplicada às máquinas na Escola Politécnica de São Paulo” (TORREJAIS, 2020, p. 221).

teórico e prático, mecânicos-ajustadores, tendo as oficinas dos cursos o cunho industrial indispensável ao preparo do ajustador” (MANGE, 1924, p. 443 apud TORREJAIS, 2020, p. 221). O ensino voltava-se então ao sistema de aprendizagem das séries metódicas, ou seja, “o aprendiz alcançava da tarefa mais simples para a mais complexa de forma ordenada, aprendendo os ‘princípios teóricos’ subjacentes a cada tarefa no próprio momento em que executava o trabalho (WEINSTEIN, 2000, p. 51).

Foi com base nesse curso que Mange propôs um projeto que daria origem em 1924 a Escola Profissional Mecânica do Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo¹⁴⁶ cuja mentalidade voltava-se para os benefícios do trabalho, que se contrapunha a insuficiência formativa no país, assim percebida por ele. Segundo a percepção do autor à época:

Ora, esses aprendizes que anualmente deveriam ser formados oficiais, constituindo o reforço periódico das indústrias, não encontram escolas capazes de prepará-los ao ofício. Em vez, para constituir esse contingente, temos de um lado os aprendizes que são ensinados praticamente nas oficinas das indústrias mecânicas, porém sem preparo básico theorico e sem metodos racional; de outro lado operários estrangeiros que se dizem formados, mas de cujo valor é lícito duvidar em muitos casos; enfim temos ainda o reforço proveniente de oficinas formados em alguns poucos estabelecimentos de aprendizagem profissional que, apesar de prestarem relevantes serviços, não possuem ligação bastante íntima com a indústria mecânica (MANGE, 1924, p. 442-443 apud TORREJAIS, 2020, p. 221-222).

É válido ainda dizer que a Escola Mecânica “foi criada como fruto de um acordo entre o Liceu e as companhias São Paulo Railway, Sorocabana, Paulista e Mogiana” (CAMPOS, 2012, p. 7). Por conta disso, nos seus dez anos de existência, a Escola Profissional Mecânica serviu às principais linhas férreas de São Paulo, que escolhiam alguns aprendizes das oficinas de manutenção para frequentar os cursos oferecidos pela escola. Buscava-se com este projeto uma educação dentro de padrões mais racionalizados com resultados mais eficazes e produtivos no que tange à mentalidade para o trabalho.

Em consequente, os cursos tinham durabilidade de 4 anos com as seguintes especificidades: curso para Mecânicos, Curso para Torneiros, Curso

¹⁴⁶ Segundo Campos (2012, p. 7), durante o império o Liceu de Artes e Ofícios recebeu o nome de Sociedade Propagadora de Instrução Popular, tendo sua origem em 1882, foi a partir da república que a nomenclatura sofreu alteração.

para Caldeireiros, Curso para Fundidores, Curso para Modeladores Mecânicos (TORREJAIS, 2020, p. 222). Por fim, além desse programa, Roberto Mange juntamente com o engenheiro Ítalo Bologna incorporaram a mesma metodologia ao Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), que mantinha diversos cursos para aprendizes ferroviários das diferentes companhias férreas de São Paulo¹⁴⁷, abrangiam “todos os setores de trabalho de uma estrada de ferro” e “todas as categorias de pessoal de que dependem a segurança, a regularidade e a economia do transporte, desde o trabalhador até ao engenheiro” (BOLOGNA, 1944, 246. *apud* TORREJAIS, 2020, p. 225).¹⁴⁸

Em 1936 existiam diversos núcleos da CFESP, abrangendo as cidades de Araraquara, Bauru, Bebedouro, Campinas, Jundiaí, Pindamonhangaba, Rio Claro, São Paulo e Sorocaba, servindo diversas ferrovias. A exemplo, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro mantinha um curso de mecânica ferroviária para a formação de artífices em Jundiaí e Rio Claro em escolas profissionais instaladas no perímetro da empresa para atender a renovação de seu pessoal técnico. Além disso, admitia-se candidatos de 14 a 16 anos mediante provas de conhecimentos, provas psicotécnicas e exames médicos. Ademais, havia também curso de aperfeiçoamento para o pessoal das oficinas e escritório (TORREJAIS, 2020, p. 229-230).

A partir de 1940 o investimento no ensino técnico cresceu juntamente com o mercado industrial. Em resposta a carência de operários especializados e o aumento da produção industrial e redução de imigrantes no período pós-guerra,

¹⁴⁷ É atribuída também a Roberto Mange e Gaspar Ricardo Júnior, este último diretor da Estrada de Ferro Sorocabana a criação da Escola de Ferroviários da Sorocabana. “Ambos, membros fundadores do Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT). Desde o início, tal escola foi pensada nos moldes de racionalização que vinham sendo discutidos e implementados por diversos intelectuais e empresários no Brasil já na década de 1920. Um dos principais objetivos dessas pessoas era transformar o local de trabalho e o trabalhador, tornando-os mais produtivos segundo uma organização racional do espaço e das tarefas executadas” (ZUCCHI, p. 1). Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao04/materia02/criacaoescola.pdf> Acessado em: 26/07/2023.

¹⁴⁸ O caráter racional do método de ensino empregue pelo CFESP contrastava com o sistema comum de aprendizagem, o qual consistia em admitir diretamente um jovem como aprendiz nas oficinas ferroviárias, prevalecendo como critério seletivo a recomendação pessoal do candidato que, muitas das vezes, não dispunha das aptidões necessárias ao ofício no qual era admitido. O aprendizado adquirido desse modo dependia, portanto, dos ensinamentos transmitidos diretamente pelos mestres e oficiais mais antigos, seguindo metodologias não muito rigorosas quanto ao aperfeiçoamento técnico a adquirir. Comparativamente, quando o processo de seleção, formação e treinamento dos novos artífices era conduzido sobre bases racionais de qualificação profissional, desenvolvia-se um aprendizado mais eficiente, isto é, que permitia obter melhores resultados num menor espaço de tempo de serviço” (TORREJAIS, 2020, p. 228).

no ano de 1942, através do decreto de lei Decreto-Lei Nº 4.043/1942 foi instituído Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) que era destinado às empresas filiadas à Confederação Nacional da Indústria. Já conhecido no ramo da educação industrial e conceituado pela direção do centro ferroviário, assumiu a direção o engenheiro Roberto Mange e Roberto C. Simonsen. Desse modo, com o fim do CFESP em 1945, o SENAI se manteve atuante junto às companhias férreas, com os mesmos princípios em suas escolas de aprendizagem.

Além disso, no ano de 1942, o Centro Ferroviário foi transformado em subdepartamento do SENAI de São Paulo. Cumpre lembrar que os cursos iniciais ensinavam habilidades como operar tornos mecânicos, fundição de cunho ajuste de máquinas, solda e leitura de desenho técnico. Além disso, eram oferecidas palestras sobre higiene, medicina preventiva e nutrição (WEINSTEIN, 2000). Por fim, em Jundiaí a escola profissional ferroviária foi integrada ao SENAI, quando em 1971 foi absorvida pela Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA).

Juntamente com o SESI (Serviço Nacional da Indústria)¹⁴⁹, o SENAI aparece neste momento como uma racionalização do ambiente industrial. Contudo, Weinstein observa que para ambos os casos houve pouca interferência do Estado:

[...] o papel do governo foi criar uma entidade que era pouco mais que um recipiente vazio; de caso pensado, ele deixou aos industriais e aos seus tecnocratas a tarefa de preencher essas novas estruturas com programas e doutrinas adequados. (...) As próprias estruturas do SENAI e do SESI, que excluíam as organizações operárias da participação direta e restringiam o papel dos representantes do governo, deixavam os industriais e seus auxiliares de mãos livres para dirigir esses órgãos, mantendo suas características básicas, mesmo em contextos sociais em rápido processo de mudanças (WEINSTEIN, 2000, p. 135).

Estes órgãos podem ser considerados fundamentais para as relações industriais e disciplina de trabalho. Desde a década de 1920, o discurso de racionalização e administração científica tinha certa influência entre engenheiros, industriais, sanitaristas e educadores de São Paulo.

Longe de transferir seu papel social e intelectual a um Estado corporativo, os industriais brasileiros e seus aliados tecnocratas

¹⁴⁹ O SESI foi criado no pós-segunda Guerra Mundial, pelo então presidente Eurico Gaspar Dutra no ano de 1946 com a mobilização do operário causada pelo problema de carestia.

procuravam, de forma agressiva, assumir a liderança na reorganização das relações industriais e na construção de uma nova sociedade urbano-industrial (WEINSTEIN, 2000, p. 27)

Neste ponto é válido lembrar que, juntamente com as criações de escolas de profissionalização, a Companhia Paulista criou escolas para seus operários, antes mesmo dos decretos oficiais que determinavam a criação de uma rede nacional de “escolas profissionais”, similares às dos Estados Unidos e Europa.¹⁵⁰ A Escola de Aprendizizes da Companhia Paulista foi inaugurada em 15 de abril de 1901. Naquele dado momento, ela já contava com 46 alunos, número que no final do mesmo ano havia subido para 56. Nesse meio tempo, ficou registrado que o aluno mais atrasado na aprendizagem já sabia executar perfeitamente as quatro operações aritméticas, além disso, a empresa compreendia que, por se tratar de uma instalação recente, o ano serviu para adaptação e, assim, posteriormente executar o programa previamente delineado por ela.

Segundo Inoue e Grandi:

Desde o início do século XX, a diretoria da Companhia Paulista já havia reconhecido a importância do processo de aprendizagem para a adequação do trabalho ferroviário aos objetivos da empresa. Fundada em 1901, a Escola de Aprendizizes conseguiu cumprir adequadamente o seu papel até meados dos anos 20. A seleção era feita entre os próprios filhos dos ferroviários, garantindo assim a formação da família ferroviária, que preservava certa moral do trabalho e se mostrava perfeitamente enquadrada na ideologia disciplinadora imposta e difundida pela empresa (INOUE; GRANDI, 2021, p. 5)

Por conseguinte, o programa da Escola de Aprendizizes da Companhia Paulista, com durabilidade de três anos, foi esquematizado da seguinte maneira:

1º ano: Aritmética prática – Desenho geométrico elementar.
 2º ano: Geometria prática – Elementos de álgebra – Desenho de projeção.
 3º ano: Aritmética (estudo completo) e Álgebra elementar – Noções elementares de mecânica e de máquinas – Desenho de mecanismos e de máquinas (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1901).

Além disso, havia a projeção para a extensão de um quarto ano, e as possíveis modificações do curso advindas com as primeiras experiências de ensino. Desse modo, esse quarto ano seria mais voltado à preparação dos

¹⁵⁰ Foi no ano de 1911 que uma lei federal determinou a criação de uma rede de escolas profissionais (WEISNTEN, 2000).

futuros maquinistas da Companhia Paulista, onde seriam estudados os trabalhos da locomotiva e das máquinas a vapor em geral, elementos de física e química voltados, principalmente, aos fenômenos de vaporização e combustão. Aos aprendizes atrasados, era oferecido ainda um curso preliminar para que eles alcançassem os pré-requisitos para cursarem o primeiro ano.¹⁵¹ Por fim, sobre esse primeiro momento da Escola de Aprendizes, os professores do curso do primeiro ano foram Henrique Burnier e César Rabello, que lecionaram em período noturno nos dias da semana. Além disso, a partir do segundo ano, o engenheiro Heitor Lyra e Gabriel Penteado passaram a compor o corpo de professores.

Sobre a escolha dos engenheiros da empresa como professores, Manfrin Júnior (1998, p. 58) observa,

O interesse patronal, ao dar aos engenheiros cargos de destaque na hierarquia fabril, objetivava uma organização social das atividades que atendesse às suas expectativas, ou seja, direcionando um conjunto de relações de caráter administrativo formadas no interior do processo de trabalho. Foi em função dos engenheiros, nesse sentido, atenuar o poder de reprodução dos conhecimentos técnicos que vinha sendo mantido nas mãos de alguns grupos de ferroviários mais qualificados tecnicamente, cujas reivindicações tinham enorme peso nos movimentos da categoria.

Dessa maneira, nota-se que a Escola de Aprendizes foi, de certo modo, uma das responsáveis pela “incorporação do operariado à modernidade urbana pela via do trabalho”, sendo a criação de um novo lugar no mercado de trabalho,

Nesse momento, a cidadania formal exigia a alfabetização. Todavia, a ideia de cidadania que se estendia às camadas populares passava também pelo trabalho. A escola deveria, pois, se reconfigurar para formar o cidadão trabalhador. Esse seria o conceito de cidadania proposto pelas elites; esse seria o espaço destinado à inserção do trabalhador na sociedade republicana (CHAMON; GOODWIN JR, 2012, p. 329).

Cumprir lembrar, neste ponto, que os menores aprendizes já realizavam diversas funções nas oficinas da Companhia Paulista seis anos antes do surgimento da escola. Ou seja, primeiro se deu a ação da empregabilidade

¹⁵¹ A Companhia Paulista deixava claro que esse curso preliminar iria desaparecer com a exigência mínima do domínio da leitura e escrita, bem como o conhecimento das quatro operações fundamentais da aritmética para cursar a Escola de Aprendizes.

desses jovens para, posteriormente surgir o interesse de profissionalizá-los e especializá-los nas mais variadas funções.

Tabela 21: Número de aprendizes nas oficinas de Jundiaí.

| Número de Aprendizes | Termo médio mensal |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1896 | 38 |
| 1897 | 40 |
| 1898 | 47 |
| 1899 | 53 |
| 1900 | 51 |
| 1901 | 67 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1901, p. 296.)

Em contraste com o número de alunos matriculados, no mesmo ano de 1901 eram contabilizados os aprendizes empregados nas áreas da tabela abaixo:

Tabela 22: Aprendizes empregados nos trabalhos da Companhia Paulista em 1901.

| Área de Atuação | Número de Aprendizes |
|------------------------|-----------------------------|
| Bitola de 1.60m | 74 |
| Bitola de 1m | 74 |
| Navegação | 04 |
| Total | 152 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1901).

Dessa maneira, podemos conferir inúmeros momentos em que os aprendizes atuaram, sendo circunstâncias de risco ou não. É o caso, por exemplo, da construção de uma ponte no rio Mogi-Guaçu. A parte da montagem foi considerada um serviço muito arriscado, onde foi necessário o transporte de peças pesando até 1.500 quilos. Além disso, elas foram erguidas à altura de dez metros sobre a ponte de serviço e 15 metros sobre o nível de água. Para tamanha empreitada o trabalho foi executado por um alto número de operários que incluía meninos aprendizes, por conta, do que considerava a própria empresa “tais foram as circunstâncias em que foi executado e arriscado o trabalho” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1901).

Portanto, percebe-se que esses meninos citados eram colocados em situações de alta periculosidade no trabalho, sendo que eles ainda não tinham a experiência de trabalho adequada como de um operário da própria Companhia Paulista.

Tal cenário desse trabalho com os aprendizes nos leva a pensar no porquê de envolvê-los em uma empreitada de risco. Visto que eles seriam profissionais especializados no futuro era importante que os meninos adquirissem técnica e experiência. Por conta disso, no momento de construção da ponte, como citado, a opção do perfil trabalhador empregado não esteve pautada simplesmente na força corporal, como também àqueles que deveriam adquirir conhecimentos para empreendimentos complexos e de risco.

Por fim, os meninos aprendizes também fizeram parte dos trabalhos correspondentes às oficinas de Jundiaí e Rio Claro e, por volta de 1905, o número desses aprendizes tanto para a Bitola de 1 metro quanto para a de 1,60 metro, era quase o mesmo dos considerados operários diversos, tamanha utilização desses jovens no setor de Locomoção.

Tabela 23: Parte do Quadro do pessoal da Locomoção em 1904¹⁵².

| Locomoção - 1904 | |
|---------------------------|----|
| Bitola de 1 metro | |
| Aprendizes | 90 |
| Operários diversos | 94 |
| Bitola de 1 metro | |
| Aprendizes | 84 |
| Operários diversos | 86 |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1905).

Voltando à questão da Escola de Aprendizes em si, é válido destacar que, no primeiro ano, os aprendizes chegaram a receber a visita do então presidente da Companhia Paulista, Antonio Prado, do chefe de escritório central Adolpho Augusto Pinto, do inspetor geral da Estrada de Ferro Sorocabana, Alfredo Maia com o intuito de examinar o desenvolvimento do trabalho dos meninos que estava sob a direção do mestre geral das Oficinas da Companhia

¹⁵² Neste relatório especificamente a distinção de trabalhadores por bitola deu-se apenas com a de 1 metro.

Paulista. Desse modo, ao avançar o primeiro ano de funcionamento, a soma de aprendizes chegava a 37, sendo o número de alunos do primeiro ano em 24 e do segundo em 10. Pode-se perceber, referente a inauguração das aulas que a consistência inicial desses jovens não foi de todo alcançada, tendo queda brusca o número de frequentadores” (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1902). Ainda assim, a Companhia Paulista se mostrava satisfeita com o andamento da Escola de Aprendizes, o que indica que, possivelmente, já se contava com a questão da evasão.

Para o ano seguinte, 1903, as aulas do 2º ano contaram com 11 alunos, as do primeiro ano com 25 e do curso preliminar com 39, o que indica a tendência à solidez da Escola de Aprendizes que ia ganhando corpo a cada ano. Além disso, os três primeiros anos de experiência do projeto já indicaram a necessidade de algumas modificações no programa inicial. Dessa maneira, era intenção dos responsáveis realizar alterações para dar ao ensino um tom mais prático e eficiente, entretanto, percebeu-se a necessidade de tornar o curso num aspecto mais lento, ou seja, mais desmembrado e especificado. Assim, as modificações realizadas em 1904 tornaram a organização do programa da seguinte maneira:

- 1º ano: Aritmética prática – Desenho geométrico
- 2º ano: Aritmética prática – desenho geométrico, (conclusão) – Geometria Prática.
- 3º ano: Noções sobre logaritmos e fórmulas algébricas do 1º grau – Geometria prática (conclusão) – Noções de perspectiva e de desenho projetivo.
- 4º ano: Desenho de mecanismos – Noções de mecânica prática – Noções elementares de física (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1904).

Pode-se perceber, portanto, o aumento de mais um ano no curso da Escola de Aprendizes e o desmembramento do ensino de Aritmética. As noções de mecânica foram transferidas para o quarto ano de curso, enquanto o terceiro voltou-se para uma matemática mais avançada – noções de logaritmo – e perspectivas de desenho projetivo.

Para o quarto ano de funcionamento da Escola de Aprendizes, a mudança mais relevante deu-se apenas no quadro de professores. Ficaram com responsabilidade das aulas os engenheiros Albano Azevedo Souza e Arthur Maciel Júnior, os dois praticantes da Locomoção, em substituição de Henrique

Burnier e Gabriel Penteadó (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1905).

Cumpra lembrar que essa iniciativa da Companhia Paulista foi anterior a do governo brasileiro que fomentou a regulamentação do ensino profissional, com a criação das Escolas de Aprendizes Artífices apenas em 1909 com o então presidente do Brasil Nilo Peçanha. “Ao todo, se criaram 19 escolas que foram instaladas nas capitais de cada estado” (BARBARESCO; COSTA, 2020, p. 49), onde ofertava-se a aprendizagem de um ofício e o primário a fim de ensinar jovens a “ler, escrever e contar”.

Compreendia-se, a partir de então, as Escolas de Aprendizes como um dever da república, além de constituir-se de uma formação socioeducativa de assistência ao menor “desvalido” ou “transviado”, a aprendizagem de um ofício prepararia esses jovens para o trabalho.

Para isso se tornava necessário, conforme justificativa apresentada no decreto, não só habilitar “os filhos dos desfavorecidos da fortuna” com o indispensável preparo técnico e intelectual, mas também fazê-los adquirir hábitos de trabalho profícuo que os afastasse da ociosidade ignorante, a escola do vício e do crime. (MEDEIROS NETA; NASCIMENTO; RODRIGUES, 2012, p. 97).

Além disso, é válido ressaltar que além do discurso de formação de cidadão, as escolas como as de aprendizes e as técnicas que vieram a surgir, “a partir de uma reconfiguração interna no trabalho das fábricas, pretendia-se, num âmbito mais amplo, racionalizar toda a sociedade que assistia à consolidação do processo de industrialização do país” (ZUCCHI, 2005, p. 2). Desse modo, a finalidade de um novo tipo de trabalhador advindo de uma educação voltada para tal supria as novas demandas da indústria e uma nova cultura do trabalho, “[...] o operário deveria aceitar suas tarefas e realizá-las de forma correta, dentro da hierarquia da linha de produção. Para tanto, eram necessárias mudanças na educação desse operário e mesmo a introdução de um ensino moralizante ministrado junto ao ensino técnico” (ZUCCHI, 2005, p. 2).

No decreto n. 7566, de 1909, o ensino técnico das Escolas de Aprendizes, assim como o organizado pela Companhia Paulista décadas antes, voltava-se para curso de desenho, curso primário e oficinas. A partir de 1911 no curso primário seria ensinado ainda aritmética até regra de três, grade de também compunha o currículo proposto pela empresa férrea. Vale pensar que enquanto

o objetivo das Escolas de Aprendizes era o de alfabetizar jovens e incentivá-los ao trabalho, a escola proposta pela Companhia Paulista era formar homens capacitados para as demandas da empresa, a ideia de trabalho já vinha inserida a todo o ensino, pois havia, mesmo durante a formação a necessidade desses jovens em dedicação aos variados trabalhos da ferrovia. Como observa Barbaresco e Costa (2020, p. 60),

No período de 1909 - “1926” os decretos faziam referência a um “ensino-prático”, com práticas de oficinas, e “conhecimentos técnicos” em que se buscava desenvolver conhecimentos teóricos a respeito das práticas da profissão. Observa-se que o curso de desenho oferecia elementos para o desenvolvimento dos tais conhecimentos técnicos, pois contemplavam conteúdos que proporcionavam ao aluno elaborar projetos. Mas, para o curso primário, não havia conteúdos que apontassem uma relação direta com a profissão do aluno.

Em 1920 a Escola de Aprendizes passou a sofrer uma reformulação sob a supervisão do engenheiro João Lüderitz¹⁵³ a fim de oferecer o que se considerava “todas as condições para um preparado profissional”. Dessa maneira, buscou-se deixar aquele ensino voltado mais para uma economia manufatureira, e voltar-se para uma economia industrial, o que o engenheiro chamava de “industrialização do ensino”, ou seja, com um ambiente onde o aluno estivesse imerso em condições similares ao ambiente da indústria, assim, iniciaram-se reformas dos espaços físicos das escolas e do equipamento com maquinarias industriais (BARBARESCO; COSTA, 2020, p 60 – 61)¹⁵⁴. Além disso, esse sistema de ensino voltado aos aprendizes como exposto acima era visto por Roberto Mange como condenável,

Desde o momento em que o aprendiz entrava pela primeira vez no local de trabalho, o método já estava violando os princípios científicos, pelo fato de confiar determinadas tarefas e funções a jovens trabalhadores,

¹⁵³ Até aquele momento o engenheiro João Luderitz, Diretor do Instituto Eletrotécnico de Porto Alegre. A opção por este profissional foi feita “uma vez que o ministro Ildelfonso Simões Lopes, do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, tinha afinidades com os princípios educacionais aplicados no Instituto Técnico-Profissional de Porto Alegre” (BARBARESCO; COSTA, p. 2020, p. 56).

¹⁵⁴ “Lüderitz foi responsável pela prescrição das disciplinas de nível secundário como, por exemplo, Álgebra e Trigonometria, em seu currículo. A implementação de tais disciplinas foi uma tentativa de elevar o nível do ensino do profissional de primário para secundário, aproximando-o de um ensino mais científico. Entretanto, essa tentativa não foi bem-vista pelo governo e, além disso, manteve o ensino profissional das EAAs em nível primário. Ainda assim, disciplinas como Química, Física, Álgebra e Trigonometria continuaram na proposta. O aumento do número de disciplinas matemáticas e a inclusão de outras ligadas às ciências naturais estavam alinhadas às concepções positivistas, base da formação de Lüderitz” (BARBARESCO; COSTA, p. 2020, p. 63).

em vez de testar e selecionar as tarefas mais adequadas a suas aptidões. O próprio processo de trabalho se dava ao acaso e de forma empírica, o que representava o pior insulto às concepções dos que defendiam a racionalização. O aprendiz simplesmente aprendia a imitar as ações dos trabalhadores mais experientes, em vez de adquirir alguma noção de métodos novos e melhores, visto que o aprendiz aprendia a fazer determinada tarefa da mesma forma que seus predecessores (WEINSTEIN, 2000, p. 47).

Desse modo, compreendia-se que para mudar esse sistema, deveria-se transferir pelo menos parte do processo de treinamento e aprendizagem do local de trabalho para escolas ou cursos. Independente da metodologia aplicada aos aprendizes, uma premissa era certa, esses cursos tinham a intencionalidade de moldar um bom caráter moral para que o trabalhador se identificasse com o progresso industrial.

Para o ensino, havia preferência de filhos de ferroviário na ocupação das vagas. Cumpre lembrar que esta foi uma estratégia que garantiu a disponibilidade de mão de obra para a empresa num momento em que muito se falava na escassez de trabalhadores. Segundo Lanna:

Em vez de contratos de longo prazo, de punições legais e construção de mecanismos discriminatórios centrados na ideia da vagabundagem, a Companhia Paulista lançou mão de estratégias que passavam fundamentalmente pela valorização do trabalho e por sua associação com a ideia de família e dedicação. Este orgulho de ser ferroviário persiste até hoje e, valorizando estratégias pré-industriais, auxilia na constituição do mundo do trabalho livre na sociedade brasileira (LANNA, 2016, p. 529).

No que tange ao corpo de funcionários da Companhia Paulista, é importante pensar que foi criada uma dinâmica que acabava por envolver praticamente toda vida do operário atrelada à ferrovia, ou seja, contratava-se o trabalhador ainda muito jovem e este deixaria a companhia apenas ao fim de sua jornada profissional. Ademais, foi comum o emprego de gerações de famílias trabalhando na Companhia Paulista. Segundo Lanna (2016, p. 526), “[...] a maioria destes casos era de jovens na faixa dos treze aos quinze anos e que trabalharão os próximos 40 anos de suas vidas na ferrovia”. Isto ocorreu pois, como tratava-se de uma posição bem-vista na sociedade, o “ser ferroviário” os pais, já atuantes na empresa incentivavam seus filhos a seguir a carreira ferroviária, ou seja, constituía-se a “família ferroviária”. Neste ponto, um dos lemas adotados pela Companhia Paulista foi “Trabalho, Família e Companhia

Paulista”. Pode-se perceber que esta mentalidade fez com que o funcionário da empresa não conseguisse dissociar-se dela.¹⁵⁵

Cumprir lembrar que os primeiros meses de trabalho do jovem ferroviário não seriam pagos pela Companhia Paulista, pois entendia-se que a posição ocupada era a de aprendiz e nesse momento, adquiria-se experiência e qualificação nas funções que seriam exercidas. Em cartas, o ferroviário Osório Augusto Silva, demonstra a trajetória de um trabalhador da empresa férrea:

... Osório Augusto Silva, Brasileiro nascido em Pirassununga no ano de 1876. (...) Em sete de julho de 1890, eu com 14 anos de idade apenas, entrei para a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, como praticante de telégrafo (...) prestei serviços gratuitos à Companhia Paulista durante nove meses, findo os quais, em 1º de abril concederam-me o primeiro ordenado (...). No dia 11 de março de 1892 fui nomeado chefe de estação de Porto Cedro... Afirma ainda que o rabiscador destas linhas abaixo assinado, nunca frequentou estabelecimento de ensino secundário de espécie alguma, portanto não é nenhum bacharel. Contudo o meu início na Companhia Paulista não foi na graxa como a muitos parece. Entretanto, eu não vejo nisto um defeito, porque nada mais sublime e belo do que, de um simples vendedor de jornais, surgisse um Edson, um dos maiores cultivadores da ciência manifestada na eletricidade, com todo o seu cortejo de úteis aplicações no ramo de seu raro saber. Eu também já fui telegrafista na Companhia Paulista em 1892, com os vencimentos mensais de 120\$000! O máximo do ordenado de um telegrafista de 1ª classe naqueles tempos, em que a Companhia Paulista adquiriu a bitola de um metro da Rio Claro Railway, que naquela ocasião não passava de Araraquara! (LANNA, 2016, p. 528)

Percebe-se, por meio do depoimento, que havia toda uma hierarquia que poderia ser alcançada pelo trabalhador. Além disso, a posição de trabalhador ferroviário era bem-vista, de maneira que qualquer cargo exercido para ingressar na empresa era visto como uma oportunidade, tanto que o trabalhador elenca a questão de que independente do cargo, um funcionário brilhante poderia surgir, visto que dentro da empresa existia a possibilidade de ascensão. Portanto, no universo de trabalho ferroviário moldou-se a mentalidade positiva por estar ligado à ferrovia.

¹⁵⁵ “A temática da incorporação do proletariado à sociedade moderna e suas conquistas ocupou um lugar central nos discursos e projetos dos positivistas brasileiros, como Miguel Lemos e Raimundo Teixeira Mendes, entre fins do século XIX e início do XX. Para eles, a incorporação das camadas populares à nação que se constituía era uma preocupação basilar, sendo realizada por meio de medidas de proteção ao trabalhador e sua família.³⁸ Um dos elementos dessa proteção ao trabalhador, condição de harmonização entre os interesses do capital e do trabalho, seria sua capacitação moral e intelectual (CHAMON; GOODWIN JR, 2012, p. 331).

4.2 Planos de carreira em uma ferrovia

A passagem de um trabalhador por uma ferrovia era, grande parte das vezes, dinâmica no que tange às funções exercidas. Isto porque, era comum a alternâncias de ocupações advindas de promoções recebidas pelos operários dentro da empresa, como observar-se-á nos casos que serão estudados neste momento. Além disso, essas mudanças ocasionavam, por consequência, alterações salariais importantes. Portanto, ao exercer determinado ofício o operário era influenciado, dentro do próprio sistema de promoções, a demonstrar compromisso e assiduidade, e, dessa maneira, a Companhia Paulista inseria às relações cotidianas valores da corporação nas relações experienciadas pelos trabalhadores, o que pode ser caracterizado como a introjeção da “moral patronal” (SEGNINI, 1982, p. 80).

Segundo Grandi e Roubiceck (2021):

A subdivisão de tarefas e cargos em diversas seções de trabalho favorecia a hierarquização dos trabalhadores e, ao mesmo tempo, possibilitava a eles construírem longas carreiras numa mesma empresa. Em outras palavras, a divisão da estrutura organizacional das empresas ferroviárias em inúmeros departamentos incentivava o operário a iniciar de baixo, como aprendiz, por exemplo, induzindo-o a buscar a progressão na carreira ao longo dos anos. Cabe apontarmos ainda para um aspecto central das relações de trabalho do setor ferroviário: a recorrente fidelidade dos operários à empresa, uma decorrência direta do paternalismo existente nesse setor em São Paulo. Dado que muitos ferroviários passavam a vida inteira na mesma companhia, criava-se uma cultura de identificação desses trabalhadores com a “filosofia” da empresa, que inspirava respeito e admiração por ela, e com o serviço ferroviário, logo, com a rotina de trabalho em uma diversidade de funções que se complementavam entre si. (GRANDI; ROUBICEK, 2021, p. 105-106)

Dessa maneira, o presente interesse volta-se em compreender os planos de carreira vividos por alguns dos trabalhadores que tiveram suas vidas atreladas à Companhia Paulista.

4.2.1 Aprendizizes

Como já dissertado anteriormente, a dinâmica de inserir um futuro operário da Companhia Paulista como aprendiz perdurou por inúmeras décadas de existência da empresa. Desse modo, ao analisar o perfil de mais de 1.000

operários que ocuparam os mais variados cargos, foi possível observar que pelo menos 200 desses homens iniciaram sua vida na Companhia Paulista com esta formação.¹⁵⁶ Dessa maneira, em análise quantitativa em relação a esses dados, pode-se identificar alguns pontos.

Primeiro que desde as duas últimas décadas do século XIX até 1919 (o cadastro de operários na documentação se limita a este período) havia aprendizes na operação da Companhia Paulista, mesmo antes da existência de uma escola destinada a esses jovens. Segundo que foi perceptível observar que nas duas primeiras décadas do século XX a quantidade de aprendizes que se dedicavam à empresa aumentou em relação ao século passado, possivelmente por conta da Escola de Aprendizes criada em 1901 e o incentivo para que estes jovens ocupassem funções e pudessem se especializar em áreas necessárias para o funcionamento da ferrovia como um todo.

Por conseguinte, o presente levantamento compreendeu que o cargo mais antigo de menor aprendiz remonta outubro de 1882, quando João Rodrigues Lauras inicia os trabalhos como carpinteiro na cidade de Jundiaí. Cumpre lembrar que não era regra aprendizes receberem pagamentos nos primeiros meses de experiência, entretanto, para este caso consta que João recebia um ordenado de \$500. Em seus registros, a função de carpinteiro só foi

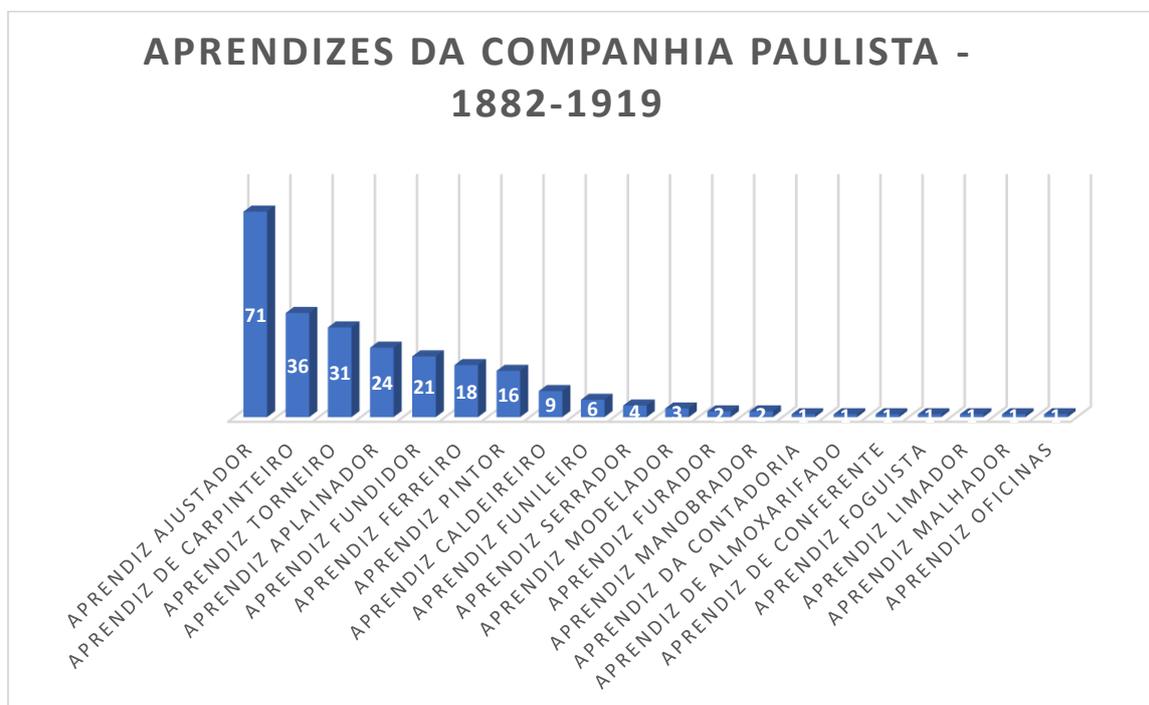
¹⁵⁶ É importante mencionar que esses dados foram extraídos de Banco de Dados de Funcionários da Companhia Paulista, organizado pela professora Anna Lúcia Duarte Lanna no projeto “Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920)”, em meados de 2000. É válido mencionar que os dados foram obtidos em prontuários de funcionários contratados pela empresa entre 1872 – 1919 e estavam guardados no Arquivo Geral da FEPASA em Jundiaí, antes de seu desmanche no início dos anos 2000. Neste ponto, até 1999 o arquivo referente à Companhia Paulista estava intacto quando, com o desmanche, o acervo ficou inacessível pela ausência de funcionários. Lanna explica ainda que o estado dele era de abandono absoluto quando a professora iniciou o levantamento de fichas: “Ao longo de dois anos de trabalho conseguimos levantar as fichas funcionais existentes neste acervo dos funcionários da Companhia Paulista admitidos entre o início do seu funcionamento e 1919” (LANNA, 2016, p. 511). Em continuidade, os prontuários foram organizados com as seguintes informações: dados pessoais, informações sobre a vida profissional, admissões, demissões, salários, alterações de funções, aposentadoria, informações sobre a conduta do funcionário, punições, censuras, processos administrativos, informações sobre frequência ao trabalho, férias, abonos, doenças, informações gerais, cartas, laudos médicos, documentos pessoais. Além disso, na montagem do Banco de Dados, Lanna e equipe procuraram resgatar a maior parcela possível de informações contidas naquela documentação. “Essa base de dados foi elaborada utilizando o programa Acess por ser, na ocasião da elaboração da pesquisa, o de mais simples e universal acesso. O CD-ROM com todas as informações coletadas e organizadas, assim como um pequeno registro fotográfico realizado quando do levantamento da documentação encontra-se disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Cópias desta base de dados poderão ser fornecidas a pesquisadores e instituições a partir de solicitação encaminhada à autora” (LANNA, 2016, p. 513).

inserida em maio de 1908, tendo o trabalhador permanecido em Jundiáí. Além disso, João ainda teve alteração de função no ano de 1914, quando se tornou contramestre e obteve aposentadoria nesta atividade em 1923.

O próximo registro de aprendiz só datará o ano de 1888, ocupado por Antônio Leite, também na cidade de Jundiáí. Apesar de não especificar a função, já em maio de 1892 Antonio passou a ser considerado limador, tendo aumento de pagamento de \$800 para 3\$000. Dois anos após a ocupação oficial, o trabalhador teve alteração de função para carpinteiro, seguido no mesmo ano para consertador de vagões, onde, ao que parece, permaneceu até sua aposentadoria em março de 1924. Entrementes, os próximos anos após a entrada de Antonio na Companhia Paulista são registradas consequentemente a entrada de aprendizes.

No que tange às variadas funções pode-se perceber que em alguma delas a quantidade de aprendizes foi muito maior que em outras, o destaque segue para aquelas mais mecânicas como aprendiz ajustador, aprendiz aplainador e carpinteiro, enquanto as voltadas às áreas administrativas foram bem menores, como pode-se conferir pelo gráfico abaixo

Gráfico 1



Fonte: Gráfico feito pela autora através do Banco de Dados de Funcionários. Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920), organizado pela professora Anna Lúcia Duarte Lanna.

As profissões de menor aprendiz ainda merecem, neste momento, algumas considerações. Primeiro que a função de aprendiz poderia durar meses ou então anos, como foi o caso de Adão Capretz, que iniciou seus trabalhos como aprendiz em 1892 na cidade de Rio Claro, e ainda em 1898 constava em seu registro que ele estava na função de aprendiz torneiro e foi apenas em 1899 que seu status foi alterado para ajustador, mudando para o ano seguinte para torneiro. Adão conquistou sua aposentadoria pela Companhia Paulista em 1923.

Outro ponto de análise da passagem do aprendiz pela Companhia Paulista é o de que, era comum que um aprendiz iniciasse sua vida na empresa em determinada função e durante o tempo ocupasse outros postos também na função aprendiz, a esse caso temos como exemplo Manoel Fernandes, que iniciou sua vida na empresa como aprendiz de pintor no ano de 1908, passando em 1909 para aprendiz de aplainador e no ano seguinte para aprendiz de funileiro, quando apenas em 1915 foi registrado como funileiro. No caso de Manoel, até 1921 ele exerceu essa função na cidade de Jundiaí, quando foi transferido para Rio Claro e três anos após a mudança tornou-se chefe de funileiros naquela cidade. Dez anos após a promoção do último cargo, Manoel ainda ascendeu mais uma vez na Companhia Paulista e, em 1934 passou a ocupar o cargo de contramestre.

Pode-se perceber, que este é um caso de uma longa carreira com promoções na carreira. Ainda em 1945, Manoel seria promovido mais uma vez, quando tornou-se chefe de funileiros, cargo que se aposentou no ano de 1949.

Entrementes, nos debruçaremos em mais um caso de operário, trata-se de Sidney John Normanton que no início de seus serviços à Companhia Paulista assumiu a posição de aprendiz ajustador em setembro de 1907 com um salário de 1\$000, alternando no mesmo ano para o cargo de aprendiz caldeireiro e em 1912 aprendiz ferreiro. Entretanto, nesta última posição o ordenado do trabalhador ficava em 3\$300. De 1917 a 1948 Sidney ocupou as funções de ferreiro, 1º oficial, chefe turma ferreiro, mestre ferreiro, contramestre e mestre, chegando à aposentadoria neste período. O salário do operário também sofreu alterações chegando ao fim da jornada de trabalhador ferroviário em Cr\$2500,00. Além das funções exercidas na Companhia Paulista, Sidney, assim como Frederico, compôs a primeira organização do Paulista Futebol Clube, ao qual ocupou o cargo de primeiro presidente.

Imagem 27: Sidney John Normanton.



Fonte: (Centro de Memória de Jundiaí *apud* GRANDI; ROUBICEK, 2021).

Era comum que homens ainda no período de juventude entrassem para o corpo de operários da Companhia Paulista na função de aprendiz, o que acarretava, por vezes ausência de salários nesse momento até que fosse integrado de vez à empresa. Desse modo, é possível perceber em inúmeras fichas de trabalhadores que suas primeiras experiências com a Companhia Paulista seguiam a lógica descrita. É o caso, por exemplo, de Frederico Fuller, brasileiro, residente da cidade de Jundiaí que com 16 anos começou a trabalhar para a empresa férrea na função de aprendiz de ajustador. Neste caso, Frederico assumiu esta função recebendo um salário de \$500, sendo, segundo consta sua ficha, nove anos após, em 1910, promovido a função de ajustador, onde ele recebia a quantia de 7\$000 mensais. Nas promoções vividas por este operário ele ainda ocupou cargos como oficial, chefe de turma de ajustadores e contramestre, quando em 1949 se aposentou nesta última função. O salário de Frederico sofreu variações hora em aumentos, hora constam diminuição de valor. Contudo, nos anos finais de prestação de serviços, sua remuneração ficou em Cr\$1500,00.

Imagem 28: Frederico Fuller.



Fonte: Base de Dados Ana Duarte Lanna. *Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920)*. Nov. 2000.

Além das funções exercidas enquanto trabalhador da Companhia Paulista, é válido ressaltar que Frederico Fuller, um dos poucos trabalhadores que encontramos em nossa pesquisa com imagem no prontuário, também atuou no setor esportivo ao qual a empresa férrea teve influência. Apesar de um breve parêntese para a questão futebolística, esse assunto não é, contudo, objeto de nossa pesquisa.¹⁵⁷ Desse modo, foi originário da Companhia Paulista o Paulista Futebol Clube de Jundiaí (conhecido como Paulista F.C), ao qual Frederico Fuller foi um dos integrantes das primeiras gerações do Paulista, ocupando posições de Sócio, membro da Comissão de Sindicância, cargo de Diretor Esportivo.¹⁵⁸

Estes dados sobre Frederico Fuller, que também é comum a inúmeros outros trabalhadores ferroviários são importantes pois elucida questões relacionadas ao ser trabalhador de ferrovia e a boa visibilidade social que tal empregabilidade proporcionava. É importante mencionar que a vida futebolista acabou por ser associada à ferrovia, tanto que os times ligados à Companhia Paulista foram criados dentro do espaço operário, ora nas oficinas da empresa em Jundiaí, ora no pátio de manobras.¹⁵⁹ Na criação do Paulista Foot Ball Club,

¹⁵⁷ Sobre esse assunto, ver: (GRANDI; ROUBICEK, 2021); (ALMEIDA, GUTIERREZ E FERREIRA, 2010).

¹⁵⁸ É importante aqui apontar uma observação de Grandi e Roubicek: “é importante pontuarmos que havia à época uma evidente indefinição acerca do que era uma organização fundada especificamente para a prática do futebol, em relação a outras voltadas para as formas diversas de lazer e entretenimento praticadas pelos empregados da Companhia Paulista” (GRANDI; ROUBICEK, 2021, p. 109)

¹⁵⁹ É importante mencionar que os times ligados à Companhia Paulista, pertenciam de fato, aos funcionários e não à empresa. Entretanto, a Companhia teve participações direta e indireta nessa associação. “Dentro do cenário descrito, é evidente que a Companhia Paulista exercia uma expressiva influência sobre o ambiente de lazer desportivo dos seus funcionários, mais especificamente sobre o Paulista F.C. Para além da disponibilização dos espaços e dos eventuais empréstimos de materiais, a relação entre as duas partes se mostrava profundamente enraizada” (GRANDI; ROUBICEK, 2021, p. 118).

em 1909, Frederico Fuller ocupou o cargo de 1º capitão. Entrementes, o número de operários interessados na agremiação aumentou com o passar do tempo, onde trabalhadores se juntavam para a prática recreativa do futebol. Entre os anos de 1909 e 1920, Grandi e Roubicek identificaram 44 indivíduos que compunham a associação, sendo 31 deles brasileiros (GRANDI; ROUBICEK, 2021, p. 110-111). É válido destacar ainda que os autores observam só ser possível a longevidade na agremiação esportiva devido ao caráter amador da atividade à época, desse modo “[...] os gramados e os trilhos não eram excludentes, mas complementares na vida do trabalhador jundiense” (GRANDI; ROUBICEK, 2021, p. 113).

Na mesma linha de Frederico, outros trabalhadores experienciaram ao longo de suas vidas a formação da carreira de ferroviário associada à recreação promovida por seus pares. Cumpre ainda mencionar que as alterações de trabalho para outras cidades levavam consigo as novidades de operários já ligados ao lazer como futebol, por exemplo, o que disseminou essa prática ao longo das linhas. Desse modo, a organização dos trabalhadores estava, muitas vezes, para além das operações exigidas pela ferrovia, o que influenciou o simbolismo em torno do trabalhador ferroviário e, conseqüentemente, a concepção da “família ferroviária”.

Como observa Zambello,

O trabalho extrapolava o ambiente da oficina e se multiplicava nas áreas de lazer, como no clube, por meio do trabalho voluntário, que é entendido como essência integrativa dos indivíduos em um ambiente em que todos se ajudam, como em uma família imaginária. A essência da noção da família ferroviária está associada ao ambiente socializador criado pelas estradas de ferro, com o fim de inscrever localmente os indivíduos e exercer duplo controle do tempo: um geográfico e outro moral, na medida em que os trabalhadores colocam voluntariamente à disposição o seu tempo em um lugar circunscrito pela empresa em que trabalhavam. A estrada de ferro incorporava ao ambiente criado pelas crianças, os jovens e os adultos e ali ensinava os seus conceitos funcionais por meio do entretenimento, porém voltado para a reposição permanente da sua mão de obra adaptada às regulamentações, às normas e aos privilégios diferenciados firmados pelos membros mais velhos, ou pela própria companhia (ZAMBELLO, 2005, p. 322)

Havia ainda casos em que o ingresso na Companhia Paulista não se dava por aprendiz. Desse modo, o indivíduo tinha seu início de carreira em algum cargo de pouca especialização para a partir daí tornar-se aprendiz. Para este caso, trazemos o plano de carreira de Miquelino Cesarano que começou seus

serviços na Companhia Paulista como mensageiros em 1914, passando em 1915 a realizar atividades como aprendiz de carpinteiro, sendo efetivado na função em 1922. Além disso, em 1936 foi promovido a marceneiro e em 1949 chegou ao que foi chamado de aposentadoria especial. Para este caso, infelizmente, não ficou especificado o motivo de tal aposentadoria. Ao voltarmos o olhar para os casos de funções administrativas ainda, podemos analisar o plano de carreira traçado por Augusto Bueno Prado. Em 1915, na cidade de Rio Claro, Augusto iniciou seus serviços na Companhia Paulista como aprendiz de pintor, passando em 1916 para aprendiz de contabilidade. É sinalizado que Augusto tenha sido transferido, mas a documentação não especifica para qual cidade. De qualquer modo, Augusto torna-se, em 1917 aprendiz de conferente, quando é exonerado em dezembro de 1923 por um motivo que também não foi especificado. Em 1923 é readmitido com a função apenas de trabalhador, sendo promovido em 1924 a ajudante de despachante e dez anos após assumir este cargo, ascende para despachante. Em dezembro de 1949 Augusto recebe aposentadoria especial.

4.2.2 Cargos diretos

Ainda no que tange aos planos de carreira é válido ressaltar que nem todos os trabalhadores adentravam a Companhia Paulista como aprendizes. Desse modo, buscamos demonstrar algumas carreiras de ferroviários que foram iniciadas já no pleno exercício de suas funções. Percebendo a importância desta questão, elencaremos, neste momento, a vida de alguns operários que passaram pela Companhia Paulista, buscando perceber as funções exercidas, tempo e local de trabalho, bem como a remuneração recebida ao longo do período de atividade.

Para cargos de características mais administrativas alternância de funções também foi recorrente, é o caso, por exemplo, de Arthur Marciano, que entrou como praticante de telegrafista em setembro de 1900 na cidade de São Carlos, com o ordenado de 25\$000. Em 1925 o trabalhador passou a exercer a função de 3º escriturário, chegando em 1931 a 2º escriturário, neste período seu salário alcançava 55\$00 e aumentou em 1931 quando Arthur assumiu a posição de 1º escriturário para 600\$000. Arthur ainda ocupou a posição de chefe de

seção interino no ano de 1933 com um aumento salarial para 900\$000 e obteve aposentadoria em 1939.

Imagem 29: Arthur Marciano



Fonte: Base de Dados Ana Duarte Lanna. *Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920)*. Nov. 2000.

Neste exemplo acima percebe-se que o trabalho ferroviário, para além da questão social, era interessante pelas condições de crescimento profissional e financeiro.

Existem casos em que o operário era admitido na Companhia Paulista com um cargo ao qual passaria todo o período em que estivesse ligado a ela. A esse exemplo, José Frederico Martins, em maio de 1892 foi admitido à empresa para exercer a função de maquinista no trecho de Jundiaí. Ao que indica a documentação, supõe-se que os primeiros meses deste operário podem ter sido de experiência, pois, neste mesmo ano, José foi admitido em maio e exonerado do cargo em setembro. Entretanto, ainda em outubro houve a readmissão do funcionário. Todavia, meses depois, em junho de 1893 o operário foi novamente exonerado, sendo readmitido em maio de 1896. Após esse período, José manteve sua carreira como maquinista na Companhia Paulista até o momento de sua aposentadoria, que ocorreu em fevereiro de 1930. Quando ao salário, ao que consta, num primeiro momento o pagamento recebido era de 230\$000, valor

que aumentou na primeira readmissão (1892) para 245\$000, tendo diminuído na segunda readmissão (1893) para 205\$000 e reduzido ainda mais na terceira (1896) para 8\$000. Contudo, no mesmo ano da última readmissão esse valor foi alterado para 2400\$000 e se manteve constante até o fim da carreira de José.

Um último caso que se considera relevante neste momento foi do ferroviário atuante na cidade de Porto Ferreira – SP. Trata-se de Jacob Mondim, que representa a importância de um ferroviário para a sociedade em que ele viveu, no caso, a cidade citada.

Jacob Mondim foi funcionário da Companhia Paulista atuando, na maior parte da vida, como chefe das oficinas. Em seu fim de ciclo na empresa, o funcionário atuou como inspetor de tração. Mondim teve aposentadoria concedida pela Paulista após 35 anos de trabalho, tendo sido admitido em 1893 e se aposentado em 1930. De origem da Província de Trevizo, Itália, tornou-se funcionário da Companhia Paulista em 1896, tendo se aposentado em 04 de dezembro de 1930, com 51 anos de idade.

Em 1943, o ferroviário, então aposentado, conseguiu, por documentação, o reconhecimento do documento que o reconhecia como cidadão brasileiro. Jacob Mondim faleceu em Porto Ferreira em 19 de outubro de 1967, com então 88 anos de idade.

Na biografia do trabalhador, Mondim eram descrito da seguinte maneira:

Jacob Mondim honrou muito seu ofício. Jamais impugnara um alvitro proveitoso, digo aproveitável, bem como nunca foi preciso insistir numa ordem. Era paciente, atencioso para com seus camaradas e operários, inflexível e animado ante a rudeza de mais extenso e complicado serviço, foi sempre um zelador alerta dos mais comisinheiros interesses da Companhia; Eloquentismo atestado de sua bondade e energia na longa jornada vencida de trabalho honrado e compenetrado, era a estima que lhe devotava quantos trabalharam na poderosa empresa, era a consideração que indistintamente granjeou entre seus colegas, jamais prejudicando de qualquer forma pretensões e direitos de terceiros.

Muitas foram as provas de abnegação e amor que esse bom homem dedicou a Porto Ferreira e sem querermos melindrar seu susceptível caráter sólido e pacato, apontamos a sua gerência por tantos anos na Empresa de melhoramentos Porto Ferreira, conduzindo-a em franca prosperidade. Essa gerência foi prestada sem remuneração e quando de uma feita, a Assembleia Geral de 1927 quis de qualquer modo do mais possível a recusa, aceitou essa paga, para no mesmo instante dela se desfazer em benefício do Hospital D. Balbina.

Prevendo sua aposentadoria, como prova de dedicação, edifica sua confortável vivenda nesta cidade, empregando nela sua valiosa economia de tantos anos e mesmo para que de sua varanda pudesse sempre ter a vista da Cia Paulista e as locomotivas que mereceram um dos seus maiores desvelos na vida.

Perdeu a Cia Paulista com a sua aposentadoria, a colaboração eficiente de um de seus maiores dedicados e inteligentes servidores na parte técnica (MUSEU HISTÓRICO E PEDAGÓGICO “PROF. LOURENÇO FILHO” – PORTO FERREIRA - SP).

No caso desse ferroviário foi exaltado a sua conduta em pouco mais de três décadas como representação do ideal de trabalhador, aquele que abnega e demonstra amor pela empresa acima de tudo, tem uma vida inteira dedicada a um bem maior que é sua empresa. Dessa maneira, a cidade de Porto Ferreira reconheceu Jacob Mondim como cidadão de suma importância, chegando a homenageá-lo com o nome em uma das praças públicas.

Imagens 30: Praça Jacob Mondin em Porto Ferreira





Inauguração da Praça Jacob Mondin em frente ao Hospital Dona Balbina, na rua Dr. Carlindo Valeriani. 18/06/1972

Fonte: Museu Histórico e Pedagógico “Prof. Lourenço Filho” – Porto Ferreira – SP.

Neste ponto, é válido ressaltar que o ser ferroviário foi uma construção social com reflexos importantes na sociedade. Para o caso específico, uma exemplificação da importância local, contudo, o discurso e o imaginário ferroviário foram desenvolvidos em cunho nacional, juntamente com as ferrovias que passaram a ocupar o transporte terrestre no Brasil. Além disso, foi o trabalho na ferrovia, neste ponto, na Companhia Paulista, que evidenciou a índole e conduta de Jacob Mondin, que veio a se tornar um cidadão respeitado e reconhecido em seu polo de trabalho.

Abaixo ainda a carteira de trabalho de Jacob Mondin antes de receber a cidadania brasileira, onde consta-se a autorização permanente de viver no Brasil. O italiano teria chegado ao país através do porto de Santos, de onde milhares de imigrantes desembarcaram no início do século XX, e a profissão do documento é a de ferroviário aposentado.

Imagens 31: Registro de estrangeiros de Jacob Mondin

SERVIÇO DE REGISTRO DE ESTRANGEIROS

Admitido em território nacional em caráter
Permanente
(se temporário)
com permanência *definitiva*
nos termos do art. 150 § 1º
do stat. n.º 3810, de 20 de Agosto de 1928.

Data do desembarque: *5* / *7* / *1889*
Embarcador: *"São Veloz"*
Porto: *Santos*
Passaporte n.º _____ expedido em _____
(cidade) (data)
Visado pela autoridade consular Brasileira em _____
(cidade) _____
sub n.º _____
São Paulo, *22* de *Jan* de *1913*

DELEGADO DE EXECUÇÃO DE ESTRANGEIROS

Jacob Mondin
REGISTRAR DO PORTUGUÊS

Não é válido o retrato que não tiver o anverso do Serv. de Identificação

POLEGAR DIREITO

F.D. *1913*
Cópia: *1913*

REGISTRO GERAL N.º _____

REGISTRO N.º *59735*

Nome: *Jacob Mondin*

Observações: *Profissão: Férreo-
ário aposentado.*

*Selo de acordo
com o Dec. Lei 2.527
de 27.5.40*

Natural de _____
Avulsão n.º _____
Patriota _____
Cidade _____
Civ. _____
Nacionalidade _____
São Paulo, _____ de _____ de 1913

CHEFE DO SERVIÇO DE IDENTIFICAÇÃO

Fonte: Museu histórico e Pedagógico "Prof. Lourenço Filho" – Porto Ferreira – SP.

O caso de Jacob Mondin demonstra que o ser ferroviário esteve além da profissão; isto porque para este trabalhador, este status o tornou cidadão brasileiro e, conseqüentemente, da cidade que residiu ao longo da vida, uma vez que seu nome e contribuição o fez respeitado. Ao que tudo indica, a mudança para o Brasil fez com que Jacob construísse uma vida no Brasil e adquirisse respeito e visibilidade por ser um ferroviário que se encaixava no discurso patronal da Companhia Paulista e, portanto, o ideal de contribuinte em relação a austeridade e moral.

4.3 As famílias e a ferrovia

Enquanto em fins do século XIX trabalho estava associado a escravidão e, portanto, visto como uma obrigação de pouca valoração, com o desenvolvimento da profissionalização e as relações que foram se formando, o trabalho passou a ser visto como valor social. O trabalho ferroviário, para além das funções, foi também uma representação simbólica deveras considerável no Brasil. Isto ocorreu porque mesmo com todas as dificuldades e desafios impostos a ele, as empresas ferroviárias com os discursos de reconhecimento e engrandecimento da profissão “ferroviário” construíram, de certo modo, uma percepção positiva do ser trabalhador da ferrovia, o que posteriormente foi incorporado pelos próprios operários. Portanto, como já explanado em tópicos anteriores, a passagem pela ferrovia enquanto parte dela era socialmente bem-vista.

Neste raciocínio, era interessante que filhos de pais operários da ferrovia seguissem a mesma carreira, formando o que foi considerado a “família ferroviária”.

Por conseguinte, foi comum que o trabalhador obtivesse como primeiras experiências cargos vistos como “mais baixos” e ao longo da carreira fosse ascendendo nas funções. Como abordado anteriormente, ser reconhecido como trabalhador de ferrovia era, para quem a servia, um ponto de suma importância pois, além da garantia de direitos conquistados, oferecia socialmente um crescimento ao qual era importante ao operário.

Desse modo, foi comum que membros de uma mesma família se tornassem funcionários de uma empresa férrea. Para o caso dos pais, havia o incentivo para que os filhos seguissem a mesma profissão, ou então se

dedicassem a alguma atividade ferroviária oferecida pela companhia. Além disso, membros em demais grau de parentesco também foram incorporados às empresas férreas. Por um lado, era de interesse que esses trabalhadores incentivassem filhos e parentes a um emprego considerado, de certo modo, estável, bem-visto socialmente e que tivesse um pagamento adequado, o que garantia aquela família um sustento e boas condições. Por outro lado, para a empresa férrea ter essa dinâmica de familiares em funções da linha férrea era interessante pois garantia fidelidade e bom comportamento do operário, característica paternalista da empresa.

Ao analisar esta lógica da família operária, Ferreira (2004) observa que o período em que o ser ferroviário recebeu destaque foi, principalmente, entre as décadas de 1930 a 1960. A partir desta última data ocorreu a estatização das ferrovias de São Paulo e, em 1971 foi criada a Fepasa (Ferrovias Paulistas S/A), reunindo inúmeras ferrovias sob o controle do Estado. Dessa maneira, a partir deste momento mudanças da ordem administrativa refletiram na vida profissional dos ferroviários. Ainda nas décadas de 1980 e 1990 foi visível a continuação da degradação das ferrovias, “em dezembro de 1997, visando amortizar o pagamento das dívidas do Banespa junto ao Governo Federal, o Governo do Estado de São Paulo entregou a Fepasa a este último, que a incorporou à RFFSA” (FERREIRA, 2004, p. 49). Por fim, as linhas sofreram novamente a privatização no final da década de noventa e os antigos trilhos da Companhia Paulista ficaram sob o controle da Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes S/A).

Dessa maneira, a privatização extinguiu os elementos da identidade ferroviária. Desde a Fepasa ocorreu a diminuição do número de funcionários. Assim, esta nova configuração que visava o corte radical de despesas refletiu na organização do trabalho. Por fim, a estatização acarretou o abandono do maquinário (vagões), não havia mais superintendente e o chefe de Tração, a valorização do trabalho pela experiência foi abandonada. Cargos ferroviários foram distribuídos por apadrinhamento político (ZAMBELLO, 2011, p. 7).

Quando se fala em trabalho nas ferrovias do Brasil, logo vem o conceito de “família ferroviária” associado a estes homens que se dedicaram às linhas férreas. Isto porque os pais, geralmente, incentivavam seus filhos a servirem as empresas em que trabalhavam. Desse modo, gerações familiares se fizeram presente nas ferrovias. O que observamos, neste ponto é que assim como o ser ferroviário foi uma construção gradual, a “família ferroviária” também seguiu esta

lógica. Assim, como explicitado por Ferreira (2004), é possível observar que o termo e seu significado ganharam força por volta da década de 1930. Para além do grau de parentesco, é válido mencionar que a ideia se aplicou também àqueles que dividiam o seu dia a dia nos trabalhos da ferrovia, uma vez que se viam mais do que meros companheiros de trabalho. Em entrevistas realizadas por Ferreira com ferroviários aposentados, é possível observar o sentimento latente de família, como o caso do aposentado da Companhia Paulista em Rio Claro, Luís:

P: O senhor tinha amigos na Companhia Paulista?

R: Tinha muitos amigos, aqui não era amizade, era uma família. Eu comento com todo mundo, que a Companhia Paulista era uma família. No caso de doença, o que você precisasse dela, funcionava como se fosse uma família. Serviço, se um não podia vir trabalhar tal dia, outro vinha no lugar, se precisasse sair mais cedo, um cobria seu horário. Funcionava assim.

P: E o senhor tem contato até hoje com os ex-ferroviários?

R: Tenho. Foi como eu lhe falei, nós éramos uma família. Nós temos um jeito diferente dos outros, mesmo aposentado. Na ferrovia a amizade era muito séria, a união era muito boa.

P: Como era a Companhia Paulista?

R: Na Paulista, a pessoa era criada aqui dentro. Ele podia até não ter estudo, mas era criado aqui, por isso, entendia mais que muito engenheiro de serviço. Mas, quando virou Fepasa, chegaram aqui umas pessoas que estudaram, que tinham diploma, mas que não sabiam fazer nada. Na Paulista tudo era diferente, filho de ferroviário tinha preferência, por isso, que era uma família. Tudo dependia muito da qualidade do empregado, você tinha que andar na linha na época da Paulista.

(FERREIRA, 2004, p. 84)

Pode-se perceber que era um mundo de pertencimento, onde a dinâmica, organização e os relacionamentos criados eram sinônimo de orgulho para os que estavam inseridos. Trabalhadores ligados à ferrovia, além de partilharem o cotidiano de trabalho, geralmente, moravam em habitações próximas à linha, que ficaram conhecidas como Vila Industrial. No caso da Companhia Paulista, entre 1900 e 1915, a empresa construiu cerca de 25 casas para seus operários na região paralela ao pátio de manobras da Estação, dando origem ao primeiro bairro operário de Campinas, “as casas pregadas umas nas outras, com suas janelas e portas voltadas às ruas cobertas por paralelepípedos, a igreja matriz, a praça com coreto são alguns elementos característicos da ‘Vila’, como é chamada” (ZAMBELLO, 2005, p. 19). Além disso, foram gerações que inspiraram aqueles que seriam os futuros ferroviários e assim, toda perspectiva de vida,

tanto profissional quanto social, se entrelaçavam à linha férrea. Em entrevista, Ferreira obtém o seguinte relato:

P: Como era na Paulista?

R: Era um ambiente bem familiar na ferrovia. Parece que a gente adotava aquilo, eu gostava e me sentia bem, meu pai já era ferroviário então, eu já estava acostumado, por isso achava que era uma família. Meus irmãos também seguiram a mesma carreira. Mas, não era fácil entrar lá, você tinha que ser obediente, se seu superior lhe mandasse fazer algo, tinha que dizer sim, senhor. Se você era um ótimo empregado, que ninguém se lembrava, só na hora do pagamento, era bom. Por isso era bom se a pessoa fosse obediente, como pai da gente tinha ensinado, mas se a pessoa era espinhenta, revoltada, aí era difícil, não conseguia subir e ainda sofria muito (senhor Edson, negro) (FERREIRA, 2004, p. 87).

Estes depoimentos concedidos em entrevistas para Ferreira (2004) remetem-se ao período em que esses homens trabalharam na Companhia Paulista, se referindo a década de 1950 em diante. Período em que esses ferroviários se encontravam organizados e com uma estrutura de trabalho que foi se desenvolvendo desde o início do século XX, com o incentivo a profissionalização desde a Escola de Aprendizes foi construindo a identidade do ser ferroviário, já dissertada anteriormente.

Por fim, é válido mencionar que a ideia de família aparece em inúmeros discursos como os sindicalistas, empresários e trabalhadores e liga-se à maneira de conceber regras e atribuições profissionais como qualidades que fundamentam o sujeito. Dessa maneira, além dos benefícios materiais que as empresas férreas proporcionavam, havia o conteúdo cultural responsável pelo bom convívio social (ZAMBELLO, 2005, p. 323).

Desse modo, quando nos voltamos às fichas de operários da Companhia Paulista, foi possível algumas reflexões sobre as famílias de trabalhadores por meio dos sobrenomes encontrados. Analisou-se que, em um primeiro momento, o conceito de família ferroviária não se aplicava aos trabalhos ligados à ferrovia. Isto porque em fins do século XIX dificilmente relacionamos os trabalhadores e graus de parentesco atuando na ferrovia. Além disso, num segundo momento, ao observar as primeiras décadas do século XX é perceptível a continuação da construção do ser ferroviário, iniciada no século anterior, porém não é possível ainda identificar a relação de parentesco pai e filho, tal como se construiu após 1930. Dessa maneira, percebe-se que conforme foi aumentando a identificação do trabalho enquanto valor social, é perceptível como não apenas a vida do

trabalhador ferroviário, mas suas gerações seguintes estiveram ligadas à ferrovia e todo o valor que ela passou a agregar.

Neste ponto, é válido ressaltar que, neste primeiro momento, dentro dos números encontrados, alguns sobrenomes dificilmente podem nos guiar a questão se determinados operários tinham algum grau de parentesco ou não. Isto porque são sobrenomes considerados comuns para o Brasil, ou seja, aparecem juntamente associados a outros sobrenomes e não são possíveis de remontar uma árvore genealógica, como foi o caso dos Oliveira, Silva, Santos, Rodrigues, Ferreira, Pereira, Campos. Por este motivo, optou-se por se debruçar em sobrenomes que já no início do século XX indicavam algum grau de parentesco entre trabalhadores da empresa.

Dentre esses casos, quando se analisa a sequência de dois sobrenomes iguais é possível tratar-se de grau de parentesco, sem, contudo, identificar qual vínculo específico, como é o caso dos três operários: Manoel Firmino Dias, Joaquim Firmino Dias e Antonio Firmino Dias. Nesse caso, todos os trabalhadores estavam sob serviço na cidade de Rio Claro, tendo o primeiro sendo admitido em 1910 como limpador, o segundo em 1918 com a função descrita apenas por trabalhador e o terceiro em 1919 como ajudante ajustador. Manoel, o primeiro a compor o corpo de funcionários da Companhia Paulista começou sua carreira como limpador, sendo alterada em 1916 para o cargo de foguista e no ano seguinte para maquinista, função à qual se aposentou em 1949. Apesar de ter sido contratado na cidade de Rio Claro, o operário foi removido para inúmeras cidades como Jaú, Bebedouro, Rincão, Pederneiras, Jaboticabal e São Carlos, retornando apenas em 1932 para a origem, Rio Claro.

Cumprir lembrar que Zambello observa a dificuldade de alcançar a posição de maquinista, “para chegar à maquinista, o trabalhador precisa superar etapas na carreira que exigiam grandes esforços físicos” (ZAMBELLO, 2005, p. 252). Além disso, o autor observa ainda que antes da função maquinista era necessário passar pela de foguista: “a longa trajetória impunha ao trabalhador de máquinas uma rotina de sujeições e a rotina de foguista era a mais penosa (...) não é qualquer um que aguenta, não é qualquer corpo que suporta o calor (ZAMBELLO, 2005, p. 252-253).

Assim como Manoel que teve uma vida de dedicação à Companhia Paulista, os outros Firmino Dias seguiram a mesma linha. Dessa maneira,

Joaquim passou, em 1921, a exercer a função de ajudante de eletricista, em 1930 ocupou o cargo de zelador de acumuladores e em 1933 retornou à atividade de eletricista, ao qual se aposentou no mesmo ano que Manoel, 1949. No caso de Antonio, apesar de ter sua aposentadoria também concedida pela Companhia Paulista, o período em que atuou na empresa constou com demissão e exoneração. Em consequência, em 1920 ele atuou como examinador de freios, quando foi demitido no ano seguinte. Seu retorno à empresa deu-se na função de lenheiro ainda em 1921, mesmo ano em que foi exonerado. Ainda em 1922, foi admitido com o mesmo ofício, Antonio ainda alternou as funções de aplainador e furador quando se aposentou em 1950.

Pode-se perceber ainda alguns casos em que membros de uma mesma família realizaram as mesmas funções na Companhia Paulista, como é o caso dos Olivetti. Foram identificados três trabalhadores com este sobrenome e residentes na cidade de Rio Claro. Em uma distância temporal dos demais de oito anos, Constantino Olivetti foi admitido à empresa em dezembro de 1900 na função aprendiz de caldeireiro, passando oficialmente a caldeireiro em 1911, quando foi aposentado na mesma função em 1949. Os outros Olivetti, Aldo e Gildo entraram, respectivamente nos anos de 1908 e 1910, os dois na função de mensageiro. Além disso, no mesmo ano em que entraram na empresa, os dois Olivetti foram promovidos à aprendiz de aplainador e passaram a ganhar a mesma quantia de \$500. Em 1911 Aldo e 1912 Gildo tornaram-se aprendiz torneiro, entretanto Aldo recebia 2\$300 e Gildo 1\$300. Os dois foram promovidos a torneiro, o mais velho em 1917 e o mais novo em 1918, também com diferenças salariais, Aldo com 6\$900 e Gildo 6\$200. Os dois operários se aposentaram nesta função e no mesmo ano, 1949. Neste ponto, é válido mencionar que apenas Constantino e Gildo receberam pagamentos de \$500 quando iniciaram seus trabalhos, Aldo inicialmente não obteve pagamentos.

Neste ponto, é válido mencionar que até 1930 as relações dos empregados da Companhia Paulista eram assimétricas, assim, pode ser que familiares ocupavam funções na empresa, porém, não indica parentesco pai e filho, naquele momento. Para Zambello (2005, p. 250), a partir dos anos 1930, as estradas de ferro se apropriaram da tese do 'bom trabalhador' e intensificaram a relação do trabalhador com a empresa, visando cuidar de toda a existência do sujeito, a fim de afastá-los das festas e das greves". Portanto, é possível que a partir deste momento o ser ferroviário voltou-se à ideia de uma família ferroviária.

Nesta mesma linha, foi possível encontrar a família de sobrenome Raulino. Isto porque os quatro trabalhadores encontrados exerceram a função de aprendiz carpinteiro e carpinteiro. Desse modo, os mais antigos, Manuel Raulino Pontes e José Raulino Pontes iniciaram seus serviços na Companhia Paulista diretamente na função de carpinteiro. O primeiro em 1893 em Rio Claro e o segundo em 1895, sem cidade definida, a divergência nos pagamentos ficou em \$500, pois Manuel começou com um pagamento de 6\$000 e José com 6\$500. Neste mesmo ofício José teve sua aposentadoria em 1928 e Manuel em 1924.

Para as décadas seguintes, fizeram parte do corpo de trabalhadores da Companhia Paulista, Olympio Raulino, em 1908 e Egydio Raulino, em 1915. Além disso, os dois iniciaram a carreira como aprendiz de carpinteiro, o primeiro em Jundiaí e o segundo, em Rio Claro. Neste ponto, a divergência dos pagamentos foi perceptível, enquanto Olympio começou recebendo \$500, Egydio recebia 2\$200. Devido a localização ser diferente, e não termos acesso a tabela de pagamentos, fica o questionamento se havia diferença de ordenados nas diversas cidades pelo qual a empresa passou. Em continuidade, Olympio foi promovido a carpinteiro no ano de 1916, um ano antes, em 1915, Egydio foi demitido da empresa, sendo readmitido novamente como aprendiz em 1917. Olympio ocupou cargos como marceneiro, chefe de turma, encarregado de turma de carros, mestre de turmas novamente quando em 1949 é demitido da Companhia Paulista. Neste ponto não é possível saber a causa da demissão do operário. Manuel por sua vez, seguiu no cadastro como aprendiz carpinteiro até que ocorreu a mudança em 1928 para aposentadoria por invalidez, também sem demais esclarecimentos neste momento da pesquisa.

Existem casos ainda onde um sobrenome menos incomum ganhou notoriedade pela quantidade de trabalhadores que o carregava, trata-se dos Godoy. Neste ponto, é difícil identificar se todos compactuavam da mesma linhagem sanguínea.

Tabela 24. Lista de trabalhadores com sobrenome Godoy

| Nome | Função | Admissão | Cidades | Salário | Última função | Ano | Motivo |
|-----------------------------------|-------------------------|----------|------------|-----------------|------------------------------|------|---------------|
| José Pompeu Godoy | trabalhador | 1897 | Jundiaí | 3\$200 | examinador trens | 1909 | Aposentadoria |
| Virgílio Godoy | aprendiz de pintor | 1898 | Rio Claro | 1\$000 | ajudante de pintor | 1934 | Aposentadoria |
| Sebastião Godoy Ferraz | não consta | 1899 | não consta | n/c | Presidente Cooperativa | 1924 | Aposentadoria |
| Fulgêncio de Godoy | aprendiz carpinteiro | 1901 | Rio Claro | 1\$000 | Torneiro Madeira | 1937 | Aposentadoria |
| Francisco Pompeu Godoy | não consta | 1906 | Jundiaí | n/c | Zelador privadas | 1933 | Aposentadoria |
| Antonio Branco Jesus Godoy | pintor | 1912 | Rio Claro | 5\$000 | Pinto | 1937 | Aposentadoria |
| Waldemar Godoy | trabalhador | 1912 | Jundiaí | 3\$500 | Torneiro Mecânico | 1945 | Falecimento |
| João Claro Godoy | praticante telegrafista | 1913 | Rebouças | sem remuneração | Chefe 3. | 1950 | Aposentadoria |
| Marcolino Pompeu Godoy | lenheiro | 1913 | Jundiaí | 3\$500 | Varredor de casa de máquinas | 1924 | não consta |
| Benedict Godoy Pompeu | soldador | 1913 | Jundiaí | 3\$000 | Soldador de Oxigênio | 1928 | Falecimento |
| Benedict de Godoy Pompeu | marteleiteiro | 1913 | Jundiaí | nc | Malhador | 1928 | Exoneração |
| Antonio Godoy | ajustador | 1919 | São Carlos | 7\$500 | Ajustador | 1949 | Aposentadoria |

Fonte: Tabela realizada pela autora por meio do Banco de Dados de Funcionários. Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920), organizado pela professora Ana Lúcia Duarte Lanna.

Por alguma questão, possivelmente ligada à moral do bom trabalhador, Marcolino Pompeu Godoy sofreu rebaixamento de cargo. Até 1918 ele ocupava a função de lenheiro e se tornou vigia de lenheiro, terminando sua carreira na Companhia Paulista como varredor de casa de máquinas, demonstrado na tabela. Outro caso parecido foi o de Antonio Godoy, que sofreu rebaixamento de cargo no ano de 1920, deixando a função de ajudante ajustador e tornando-se

limpador. Por fim, é possível perceber que o quesito “saída do funcionário” na maioria das vezes é justificado pela aposentadoria, entretanto encontra-se, nesta análise, dois casos de morte e uma exoneração.

Um último sobrenome que se escolheu analisar foi o Bianchi. Diferente dos Godoy, este sobrenome aparece cinco vezes, todos os trabalhadores com ele moravam na cidade de Rio Claro e não possuem um sobrenome alternativo, com exceção de José Leite Bianchi, o que pode indicar para o caso, um grau de parentesco real entre esses homens.

Tabela 25. Lista de trabalhadores de sobrenome Bianchi

| Nome | Função | Admissão | Cidades | Salário | Última função | Ano | Motivo |
|---------------------------|-----------------------|----------|-----------|---------|-----------------------------|------|---------------|
| Theodoro Bianchi | aprendiz de ajustador | 1901 | Rio Claro | 1\$000 | Chefe de turma de ajustador | 1949 | Aposentadoria |
| Santiago Bianchi | carpinteiro | 1901 | Rio Claro | 6\$000 | carpinteiro | 1931 | Falecimento |
| José Leite Bianchi | carpinteiro | 1911 | Rio Claro | 5\$000 | marceneiro | 1949 | Aposentadoria |
| Guerino Bianchi | trabalhador | 1912 | Rio Claro | 3\$000 | zelador | 1932 | Aposentadoria |
| Lourenço Bianchi | limpador | 1913 | Rio Claro | 3\$000 | maquinista classe 2 P | 1949 | Aposentadoria |

Fonte: Tabela realizada pela autora por meio do Banco de Dados de Funcionários. Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920), organizado pela professora Ana Lúcia Duarte Lanna.

Ao observar os casos explanados neste tópico e as tabelas, que nos ajudam numa visão mais ampla, é possível perceber que o tempo entre o ingresso e aposentadoria não aparece com exatidão entre os inúmeros operários estudados. Entretanto, é possível perceber que o tempo de trabalho ultrapassa três décadas, chegando em casos como o de Theodoro Bianchi a 48 anos de atividade.

Por fim, na análise quantitativa e qualitativa dos trabalhadores foi possível encontrar um dado que se considerou importante para esta análise, o registro de mulheres operárias. Em uma listagem de tamanha imensidão, foi possível encontrar quatro mulheres que serviram à Companhia Paulista: Isabel Lara, Ema Bragantini, Maria Sanches e Maria Rodrigues, todas elas com sobrenomes que apareceram mais de uma vez na lista de operários.

Isabel Lara começou suas atividades na Companhia Paulista em 1893, na cidade de Campinas, logo após o surto de febre amarela que matou inúmeros operários da empresa. Entretanto, por ter uma ficha sucinta da operária não é possível saber se seu ingresso está intimamente relacionado àquele dado momento. Desse modo ela assumiu como função inicial a de guarda porteira, passando em 1912 para ajudante de guarda cancela e 1917 para guarda cancela, se aposentando na função em 1923. Ademais, os pagamentos de Isabel variaram de 35\$000, ano de sua admissão para 100\$00 no ano de sua aposentadoria. Por fim, o sobrenome Lara consta ainda a dois trabalhadores: Adolphino Alves Lara que ingressou na Companhia Paulista em 1896 na cidade de Jaú como mensageiro e José Novaes Lara, em 1906 na função de ajudante de escriturário. Contudo, não é possível nem viável estabelecer algum grau de parentesco a estas três pessoas.

Para o caso de Emma Bragantini é possível acreditar que o grau de parentesco com o único de sobrenome igual, Atílio Bragantini, seja próximo. Isto porque Emma foi admitida à Companhia Paulista em 1917 e Atílio em 1918, na cidade de Jundiaí. Emma realizava a função de guarda passagem e em 1929 teve o cargo alterado para zeladora de sala de espera. Neste ínterim, a funcionária foi transferida para a cidade de Campinas, onde exerceu a mesma função e se aposentou em 1932. Apesar de não ser possível saber do salário de Emma na primeira função, nos demais anos seu ordenado esteve em 180\$000.

Quando nos voltamos à terceira funcionária encontrada, Maria Sanches, a questão do vínculo familiar volta a aparecer. A trabalhadora é a única do sobrenome que prestou serviços na cidade de Campinas, os demais Cosmo Gomes Sanches e Francisco Sanches Rodrigues residiam em Rio Calo, o último do sobrenome, Gabriel Solenio Sanches era trabalhador de linha por Conde do Pinhal. Desse modo, Maria foi admitida em 1901 como guarda cancelas com um pagamento de 75\$000, valor que subiu para 83\$000 em 1917. Em 1923 a funcionária passou a exercer o cargo de guarda porteiro, quando em 1926 teve o salário alterado para 195\$000, valor que se manteve ao se tornar servente em 1929 e no período de sua aposentadoria em 1933.

A última das trabalhadoras que consta no banco de dados é Maria Rodrigues, mulher que possuiu um dos sobrenomes mais comuns aos operários da Companhia Paulista. Maria foi admitida pela empresa em 1919 na cidade de Valinhos com um ordenado de 75\$000. Em 1927 teve sua função alterada para

servente e seu pagamento passou a 150\$000. Em 1930 foi removida para Campinas recebendo a mesma quantia, quando foi aposentada por invalidez em 1940 com uma queda de salário para 100\$000.

Como observa Zambello (2005, p. 253), a entrada das mulheres “[...] foi restringida pela dominação masculina que lhe destinou apenas cargos secundários de escritórios. A segregação sexual no trabalho ferroviário brasileiro é uma herança da organização praticada nas estradas de ferro europeias”. Além disso, o autor entende que a ausência da mulher está ainda baseada nos valores patriarcais, que dirigia a atividade feminina ao universo privado.

É importante mencionar que essas mulheres, assim como os demais trabalhadores da Companhia Paulista tiveram suas fichas de registro e o direito de aposentadoria. Em relação às funções desempenhadas, é possível perceber que estavam sempre ligadas às guardas, portarias, serventes e zeladoria. Além disso, tiveram pagamentos que variaram de 35\$000 a 180\$000.

4.4 Conclusões Parciais

Dentre as inúmeras mudanças e impactos causados pelas ferrovias ao chegar ao Brasil, a questão das técnicas e tecnologias torna-se relevante, pois, em um país de técnicas rudimentares era preciso certa estruturação e adaptação para lidar com este tipo de empreendimento industrial que passava a cortar o país. Desse modo, escolas e cursos universitários foram criados para formar especialistas em funções até então inexistentes ou pouco existentes no Brasil. Portanto, compreendeu-se que a ferrovia trouxe novas formas de trabalho e meios de organização para que funções de especialização fossem supridas por mão de obra nacional.

Num primeiro momento, analisou-se a formação técnica e especializada que passou a ser desenvolvida no Brasil. Se antes o ensino de engenharia era direcionado a construção de caminhos, portos, fontes, canais, a partir da década de 1880, ocorre a expansão nos currículos onde disciplinas de Estradas de Ferro foram introduzidas, como o caso da Escola de Minas de Ouro Preto que a partir de 1882 passou a oferecer a disciplinas de Estradas de Ferro, Resistência dos Materiais e Construção. Além disso, em 1883 foi fundado o Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo e em 1893 a criação da Escola Politécnica de São Paulo, detentoras de um papel decisivo no processo de industrialização da região, com

cursos voltados ao setor ferroviário. Portanto o investimento técnico cresceu junto ao mercado industrial, onde na década de 1940 foram criados órgãos públicos com investimentos privados destinados à educação nesta área como SENAI e SENAC.

Foi possível observar que antes dos projetos de capacitação do serviço industrial criados em decretos que determinavam uma rede de escolas profissionais, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o final do século XIX organizou uma Escola para Aprendiz, onde jovens aprenderiam ofícios que seriam destinados às necessidades da empresa. Além disso, aprendizes estiveram tanto nas escolas quanto em trabalhos práticos na operação da ferrovia. Para a Escola de Aprendiz atuaram como professores os próprios engenheiros da empresa e foram eles que criaram os primeiros protótipos curriculares que foram aplicados. Dessa maneira, percebeu-se que a Escola de Aprendiz foi, de certo modo, uma das responsáveis pela incorporação do operário ao mercado de trabalho, criando um novo lugar na estrutura do labor que havia no país. Foram impostos, junto ao ensino, conceitos de trabalho e cidadania a fim de formar um operário que cumpria, também, as exigências comportamentais da empresa, formando-se assim uma nova cultura de trabalho.

Num segundo momento e, em concomitância com a reflexão anterior, observou-se que as empresas ferroviárias buscaram atrelar a vida do trabalhador às companhias. Dessa maneira, no caso, a Companhia Paulista incentivava o ingresso do operário ainda jovem na empresa e com incentivos de planos de carreira, medidos muitas vezes por comportamentos considerados exemplos por parte do trabalhador, fez com que o operário dedicasse praticamente toda sua vida aos trabalhos da ferrovia.

Dessa maneira, analisou-se a vida de alguns trabalhadores da Companhia Paulista no que tange ao mundo do trabalho, pontuou-se algumas funções onde geralmente eles iniciavam suas carreiras e quais mudanças de cargo e salários ocorreram durante a prestação de serviços à empresa. Foi possível perceber que a subdivisão de tarefas possibilitou a construção de longas carreiras. Assim, o operário era incentivado a começar com cargos baixos com a mentalidade que a boa prestação de serviço e o comportamento moral adequado à empresa levariam à ascensão da carreira ferroviária. Observou-se que, muitas vezes, o operário começava como aprendiz de algum ofício e nem

sempre havia pagamentos para esse caso, para então exercer uma função de fato, e ao longo do tempo recebia promoções de carreira.

A dinâmica de ingressar na Companhia Paulista como aprendiz ocorreu quase em paralelo com a operação da ferrovia. O registro mais antigo de um menor aprendiz encontrado na documentação remonta ao ano de 1882. Além disso, as funções mais recorrentes nestes casos foram as de Aprendiz Ajustador, Aprendiz de Carpinteiro e Aprendiz Torneiro. Apesar da dinâmica de planos de carreira ter sido intensa na empresa férrea, é válido mencionar que se observou a entrada e exercício de cargos específicos de um operário durante toda sua trajetória na companhia.

Por fim, levantou-se o tópico da representatividade social de um trabalhador da Companhia Paulista e seu reconhecimento na cidade em que prestou serviços. Dessa maneira, foi demonstrado o caso de um funcionário da empresa e as homenagens recebidas por sua conduta moral durante todos os anos em que prestou serviços à Companhia Paulista. Em continuidade, neste caso, Jacob Mondim, italiano que recebeu cidadania brasileira, ao final de seu ciclo como ferroviário, foi homenageado pela cidade de Porto Ferreira com uma praça em seu nome. Desse modo, percebeu-se que "ser ferroviário" fez parte de uma construção social com reflexos importantes por onde a ferrovia passou. Esta visão positiva veio da construção de discursos da empresa e da resposta que esses funcionários tinham ao absorver o discurso patronal e corresponder ao que era esperado de um trabalhador ferroviário; por sua vez, o efeito foi refletido na sociedade e na admiração que foi sendo construída em relação aos ferroviários.

Em um terceiro momento, analisou-se que a construção do ser ferroviário se ligou ao emprego de vários membros de uma mesma família à empresa férrea. Isto porque, a ideia de um plano de carreira e o aumento salarial garantiria àqueles ditos bons trabalhadores uma vida com relativa segurança. Assim, o incentivo para que filhos e demais parentes dedicassem suas vidas de trabalho à ferrovia era comum. Entretanto, sobre este assunto, percebeu-se e a bibliografia indicou que o conceito de família ferroviária é posterior a década de 1930, onde a boa visibilidade que o trabalho ferroviário oferecia, juntamente com uma organização das empresas férreas, levaram pais a incentivar seus filhos a se dedicarem a vida ferroviária. Antes desse momento, contudo, identificamos trabalhadores com certo grau de parentesco e que iniciavam suas atividades nas

linhas férreas. Sabemos que, no final do século XIX e início do XX, ocorreram intensas lutas, conquistas e institucionalização da educação que garantia mão de obra especializada à ferrovia, parte do processo de formalização do trabalho. Após esse período, consideramos que houve uma crescente visibilidade do ferroviário, a qual pode estar associada a ideia de trabalho enquanto valor (principalmente durante o Estado Novo).

Analisou-se que para a Companhia Paulista, assim como outras empresas da área, era interessante manter a dinâmica das famílias e o discurso moral, pois poderiam contar com trabalhadores por toda sua vida, para os operários significaria que seus entes teriam garantia de trabalho e boa visibilidade ao se portarem conforme o esperado.

Por fim, a vida ligada à ferrovia veio de uma construção onde o trabalho exigia uma certa qualificação e, por conta disso, as próprias empresas buscaram preparar jovens com a intenção de que eles dedicassem sua vida à companhia. Essa formação juntamente com o discurso moral do bom trabalhador fez com que o ser ferroviário fosse bem-visto socialmente e famílias se dedicassem às diversas funções necessárias para garantir a operação da ferrovia.

Conclusões gerais

Este estudo buscou compreender e analisar o processo de industrialização no Brasil e sua contribuição para estabelecer relações e organizações de trabalho que foram sendo moldadas conforme a necessidade de mão de obra especializada e voltada a funções específicas que apareciam com a demanda industrial. Neste sentido, nosso objeto de estudo se debruçou sobre a ferrovia, vista como um setor da indústria importante no que tange à formalização do trabalho brasileira. Isto porque foi neste ramo que trabalhadores passaram a exercitar funções importantes e que demandavam especializações e o trabalho como mera execução de tarefa passa a ser visto como valor social. Dessa maneira, foi utilizada para análise a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o início da sua operação até as primeiras décadas do século XX, quando uma organização e hierarquia do trabalho puderam ser percebidas.

Questionou-se como, no Brasil, o processo de industrialização contribuiu para estabelecer relações e organizações de trabalho específicas, para a condição industrial e pensou-se a ferrovia enquanto uma modalidade de industrialização e da formalização do trabalho. Neste ponto, analisou-se que não apenas o movimento social e reivindicatório foram responsáveis por todo processo de formalização, mas também o dia a dia do trabalhador de ferrovia, que mesmo com toda a problemática e desafios do trabalho se fazia presente enquanto agente moldador nas relações que surgiam num país de grande herança escravocrata. Por fim, compreendeu-se que o trabalho vai além das funções marcadamente ferroviárias e, dessa maneira, mesmo que a construção e manutenção não sejam diretamente ferroviárias, elas estão no aspecto industrial.

Nesta linha de pensamento, o trabalho industrial pelo viés ferroviário nos permitiu entender o processo de formalização do trabalho no Brasil. De modo que faremos algumas pontuações consideradas importantes.

Num primeiro momento analisamos as condições de trabalho no que tange à *implantação da estrutura ferroviária*. Em relação a dinâmica e organização da Companhia Paulista observou-se a estruturação em alguns ramos de trabalho. O primeiro refere-se aos trabalhadores que prestavam serviços à Companhia Paulista em trabalhos de oficinas, podendo ser trabalhadores ligados diretamente à ferrovia ou não. Além disso, outro tipo de trabalhador identificado era aquele que realizava a manutenção dos trilhos e,

conseqüentemente, a troca dos dormentes. Esses empregados, não especializados, assim como no período de construção, vivenciavam um cotidiano de trabalho árduo, perigoso e precário. Assim como os trabalhadores dos trilhos, os trabalhadores de leitos de rios também estavam submetidos a alta periculosidade de trabalho.

Até o período da abolição da escravatura em 1888, percebemos que as relações de trabalho da Companhia Paulista eram atreladas ao sistema escravista, através do emprego de trabalho escravo, mesmo que proibido por lei nas ferrovias. A concomitância entre trabalho livre e trabalho escravo marcaram os primeiros anos de criação de um “complexo industrial ferroviário”. Assim, foi percebido que para as décadas finais da escravidão no Brasil não existia, de fato, um aparato legal que garantisse condições dignas àqueles em condição de liberdade. Por conta disso, afirma-se que havia uma linha tênue entre liberdade e escravidão no Brasil oitocentista, visto que, por vezes, aos olhos de empregadores, o trabalhador livre poderia ser de menor valor, ao passo que este perfil chegou a ser direcionado a operações de risco de vida, pois em caso de morte, não acarretaria prejuízos e perdas financeiras.

Além disso, a ferrovia foi considerada um ponto de suma importância no que tange ao mercado de trabalho, isto porque ao exigir aos olhos da lei por mão de obra livre, ela impulsionou uma atividade migratória e imigratória para satisfazer as necessidades de homens no período da construção. Além disso, para a operação da linha férrea foram necessárias diversas especializações de trabalhadores que, por vezes, eram supridas com a chegada de estrangeiros para a função até que brasileiros passassem a ocupar estes tipos de cargo com o passar do tempo. Por fim, sobre este assunto, entendeu-se que trabalhos de menor complexidade poderia ser realizados tanto por brasileiros livres e escravizados, como por imigrantes.

Ao analisar o perfil do trabalhador ferroviário, nos atentamos para a questão da cor. Em geral, a bibliografia argumenta que a existência de negros em trabalhos ferroviários esteve associada à construção da linha férrea e no que tange à operação a empregabilidade se deu majoritariamente por brancos. O que se analisou foi a questão no pós-abolição (1888) sobre o silêncio sobre a cor, uma vez que o uso de “negro” ou “preto” se referia a condição atual ou passada, desse modo, a ausência de cor pode estar associada ao processo

cultural de branqueamento que o Brasil sofreu neste período, o que nos levou a questionar se, de fato trabalhadores da ferrovia eram brancos ou não.

Compreendeu-se que é importante pensar no impacto ferroviário em nível de oferta de mercado. Isto porque a chegada dos trilhos e locomotivas incentivou o surgimento de um mercado de fornecimento compatível às demandas ferroviárias. Dessa maneira, oficinas de fundição foram criadas e direcionadas a serviços exclusivos da ferrovia, outros surgiram sob demanda, como por exemplo as áreas de confecção de dormentes e em grande parte das vezes, estes trabalhadores indiretos reivindicavam o direito de serem reconhecidos como trabalhadores da ferrovia ao qual dedicaram parte das suas vidas.

É relevante ressaltar que quando se fala em trabalho industrial no Brasil, é preciso pensar que até o século XIX, havia um número relevante de pequenas “fábricas de quintal”, com número reduzido de máquinas onde patrão e empregado conviviam lado a lado. Em continuidade, quando a exigência fabril se tornou mais complexa, é importante pensar que a técnica rudimentar existente no país se articulou à tecnologia avançada. Entrementes, a operação das ferrovias ocasionou um desenvolvimento maior neste setor de máquinas, ou seja, oficinas, que passaram com o tempo a se estruturar ao ponto de possuir mais autonomia no que tange ao material rodante. Desse modo, esta área também foi responsável por uma dinâmica maior de trabalho e, em consequência, impactou o mercado de trabalho no Brasil.

Conforme a linha férrea passou a operar, novas necessidades de trabalhos especializados surgiram, o que nos gerou um olhar mais atento onde buscamos compreender condições do *trabalho na operação* e manutenção ferroviária. Dessa maneira, foi possível analisar que com a operação e expansão da linha férrea, ocorreu a divisão do trabalho neste setor industrial e os cargos de maior responsabilidade e melhores pagamentos eram ocupados por estrangeiros, uma vez que não havia no Brasil um ambiente que proporcionasse, naquele momento, tais especializações exigidas para o funcionamento da linha férrea. Dessa forma, pôde-se perceber que ao longo das primeiras décadas de funcionamento das ferrovias foi-se criando um trabalho formal ferroviário, e assim, a necessidade de formação e especialização de brasileiros para a ocupação de determinados cargos.

Neste ponto, é válido a reflexão acerca da condição de trabalho no Brasil. No que tange ao trabalho ferroviário, analisou-se que de início, durante o

processo de construção da linha férrea as tarefas eram realizadas sob demanda. Por conta disso, identificou-se um grande número de trabalhadores que compuseram os canteiros de obra, sem necessariamente especialização, o que gerava uma massa de trabalhadores. A partir do momento em que a ferrovia passa a operar, o trabalho torna-se função, com atividades específicas e condições que possibilitem sua realização.

Por conta disso, retomamos o ponto de trabalhadores de rios e as situações de afogamento, isto porque, mesmo o trabalho no leito dos rios sendo considerado uma tarefa a ser cumprida, era necessário que, minimamente, seu executor soubesse nadar. Dessa maneira, quando foram empregados homens sem esta habilidade, a morte por afogamento foi registrada. Assim, uma das medidas preventivas adotadas pela empresa foi a de que homens que não sabiam nadar não poderiam exercer a dita tarefa. Neste ponto, é válido ainda ressaltar que, esta foi uma tarefa com maior grau de dificuldade de empregar trabalhadores, dado o grau de periculosidade que as condições ofereciam.

Dessa maneira, para cumprir uma tarefa, era necessário entendimento para executá-la e certas habilidades deveriam atender à exigência. Neste ponto, nos voltamos a questão de que em muitos momentos, os próprios trabalhadores irão perceber e se posicionar quanto ao que era exigido pela empresa, ou seja, as condições necessárias para o exercício da operação. Para além das condições legais de trabalho, a formalização vem também da realização de tarefas e o envolvimento que esses homens terão com a ferrovia.

Quando se trata de trabalhadores ferroviários voltados ao funcionamento das locomotivas, percebeu-se que, mesmo os cargos de maior hierarquia ofereciam riscos aos operários, uma vez que ao lidar com uma máquina do tamanho e peso que as locomotivas e vagões possuíam qualquer acidente poderia ser fatal ou comprometer de maneira vitalícia a vida daquele que porventura se envolvera em algum acidente ferroviário. Assim, compreendeu-se que, apesar da construção do discurso em torno do ser ferroviário que se formava neste período, as condições de risco permaneciam consideráveis para determinados tipos de cargos. Este raciocínio não exclui, contudo, a observação que algumas funções eram por si só e perigosas em demasia, ou seja, trabalhos de construção e implantação, preparação de leito de rio colocavam o trabalhador em condições de extrema precariedade.

Dessa maneira, em uma ausência de legislação que garantisse segurança ao trabalhador, a qualquer acidente que o envolvesse a culpa sempre recaía a alguma ação do operário e não as condições que eles eram submetidos. Entrementes, o trabalho de operação da ferrovia, assim como a especialização das variadas profissões que ela demandava foi sendo construído conforme esse setor industrial passou a se desenvolver. Portanto, a formalização deu-se, também, por meio do desenvolvimento técnico das funções e especializações que esses funcionários iam adquirindo conforme as condições possibilitavam.

O processo de necessidade por mão de obra especializada não esteve apartado de contextos calamitosos ao qual o Brasil passou durante a última década do século XIX. Ao contrário, algumas situações acabaram por vulnerabilizar ainda mais o operário que tinha sua vida exposta a doenças até então não muito bem conhecidas e, conseqüentemente, sem orientações para evitá-las ou tratá-las. Neste ponto, nossa análise voltou-se para os casos de febre amarela que assolou a cidade de Campinas na década de 1890. Compreendeu-se ainda que a ferrovia era um mecanismo de propagação da doença e aqueles que a mantinham pleno funcionamento ficavam em situações de risco e precariedade, pois era inviável que os transportes cessassem por conta de uma questão maior. Portanto, junto aos vagões de passageiros, as doenças alcançaram as estações e, conseqüentemente, os trabalhadores de toda a linha.

Foi a partir de eventos como esse e as primeiras exigências formais dos trabalhadores ferroviários começaram a ganhar notoriedade no Brasil e, por conta disso, nos voltamos a compreender as condições de *formalização (legal)* do trabalho ferroviário e as relações de trabalho envolvidas. Dessa maneira, para o caso da Companhia Paulista, alvo de nosso interesse, foi após o surto de febre amarela que operários da empresa se reuniram e passaram a formar a associações primárias em busca de proteção e garantias em relação às suas condições, o que em curto e médio prazo refletiu em movimentos reivindicatórios sendo a greve de 1906 a mais importante para os trabalhadores da empresa. Desse modo, considerou-se que, a formalização do trabalho do Brasil, em específico, o ferroviário, foi sendo consolidada por meio da atuação dos operários que passaram a conquistar direitos como o das oito horas diárias a partir das paralisações

Em continuidade, foi uma conquista do setor ferroviário a Lei 3724 de 15 de janeiro de 1919 que passou a garantir a seguridade do trabalhador. Mesmo com o antigo discurso de culpabilização do operário por algum acidente envolvendo máquinas como locomotivas, a partir deste momento, as empresas férreas tinham que responder em forma de lei por infortúnios sofridos pelo trabalhador. Assim, compreendeu-se que a formalização do trabalho foi importante para que um país com tradição escravocrata olhasse e dignificasse o trabalhador do país.

Ainda assim, a formalização se deu não somente em contexto reivindicatório, como também no âmbito das condições de formação e especialização que atendessem a demanda da ferrovia e passasse a incentivar que homens adquirissem uma profissão por meio do ensino técnico. Portanto, percebemos que o processo de trabalho industrial brasileiro e sua construção esteve diretamente associado à *formalização (técnica, social e legal)* tanto no que tange ao trabalho em si quanto às relações envolvidas.

Dessa maneira, nas duas últimas décadas do século XIX, passaram a ser empregados os jovens aprendizes, como a própria nomenclatura indica, tratava-se de jovens que iniciavam desde cedo suas carreiras de trabalho na ferrovia, onde eles eram ensinados as mais variadas funções demandadas pela linha férrea e assim, tornavam-se a mão de obra especializada ao qual careciam as ferrovias.

A formalização do trabalho passou a caminhar tanto em aspectos legislativos quanto na profissionalização do setor industrial à medida que cursos eram criados e remodelados a fim de formar profissionais capacitados à demanda de mercado. Dessa maneira, foi observado o ensino voltado para o setor ferroviário tanto no que tange às universidades, ou seja, disciplinas específicas para o curso superior que daria formação aos engenheiros quanto cursos técnicos que tinham como alvo a formação de jovens, grande parte das vezes, de origem humilde, para que eles adquirissem capacitação necessária para a operação da ferrovia. Portanto, a ferrovia trouxe novas de trabalho e meios de organização com a utilização de mão de obra nacional de modo que esses trabalhadores tivessem os quesitos necessários à empresa, alterando a relações de empregabilidade advindas do império escravocrata e tempos mais longínquos.

Para inserir o trabalhador na sociedade brasileira era necessário compreender o trabalho como valor social, ou seja, apartá-lo da tradição escravista que por séculos direcionou as relações de produção no Brasil. Desse modo, foi importante que antigos senhores, agora empregadores, percebessem o trabalhador como sujeito que irá reivindicar por condições de trabalho que trouxessem dignidade. Por conta disso, junto às formações técnicas que agora alteravam a visão do trabalhador como mão de obra simples para um especialista em determinada função, esteve presente o discurso patronal sobre a moral e perfil do bom trabalhador e, assim, a educação tornou-se uma ferramenta importante na construção das novas relações de trabalho, agora de cunho industrial.

Nesse contexto, foi possível analisar ainda como a formalização do trabalho por meio do ensino e da profissionalização do trabalhador foi estratégica para garantir que o operário dedicasse sua vida à empresa férrea. Isto porque, a assiduidade, a boa conduta e a vida de dedicação refletiram em um plano de carreira. Dessa maneira, mesmo que o início da vida profissional fosse por uma função e salário considerados inferiores, a moral e dedicação do trabalhador poderiam garantir promoções ao longo da vida. Portanto, as companhias férreas encontraram um meio de garantir, de certa forma, a conduta e ação de seus empregados, pautadas no discurso patronal, neste caso, de viés industrial. No que tange à Companhia Paulista, observou-se que esta dinâmica envolvia toda a vida do funcionário, pois este começava sua jornada profissional ainda muito jovem, geralmente como aprendiz e este deixaria a empresa apenas no final de sua jornada profissional, com a aposentadoria. Para tal afirmação, nos pautamos nos prontuários de inúmeros trabalhadores da Companhia Paulista com análise de promoções, rebaixamento de cargos, alteração de salários e, por fim, a conquista da aposentadoria.

Neste ponto, analisou-se também que esta dinâmica das companhias sobre o ideal de trabalhador refletiu também em aspectos sociais. Dessa maneira, o discurso sobre o bom funcionário, sendo visto como uma pessoa honrada refletiu na vida deste enquanto ser ativo na sociedade. Foi a partir de então que socialmente ser ferroviário tornou-se um ponto positivo àqueles que estavam inseridos no mundo do trabalho ferroviário, pois refletia em ser um bom cidadão. Assim, trabalhadores da ferrovia e, para este caso, da Companhia Paulista foram homenageados e bem-vistos em suas cidades de atuação, a

ponto de lugares públicos receberem seus nomes, como o caso exposto de Jacob Mondim.

Por fim, os reflexos do ser ferroviário como algo positivo em sociedade teve resultados na inserção de famílias neste setor. Por conta das condições de crescimento profissional, financeiro e bom status social, foi usual que pais e membros da família incentivassem seus pares na inserção ao mundo de trabalho ferroviário, ocasionando assim, gerações de trabalhadores ligados à ferrovia. Para o operário esta dinâmica representava uma vida com certa segurança à família, para a empresa férrea a garantia de um trabalhador fiel a ela durante todo seu tempo ativo de trabalho. Desse modo, o vínculo desses familiares na ferrovia se deu, em grande parte, pelo ingresso e ascensão técnica do saber, o vínculo consanguíneo é matizado ao saber técnico.

Em reflexões finais, compreendeu-se que o trabalho ligado à ferrovia tem suas características em momentos divergentes. A princípio, quando não havia a profissionalização das profissões e funções, percebe-se que trabalhadores executavam tarefas ditadas a eles. Entretanto, com o passar do tempo e a estruturação de cursos e preparações para os exercícios de determinadas funções, as atividades passaram a ser formalizadas e seus executores vistos como especialistas em uma determinada função, essencial à operação da linha férrea e todo seu conjunto. Portanto, podemos afirmar que trabalho enquanto si não pode ser visto com o mesmo sentido em qualquer tempo e lugar e, por este motivo, o ser ferroviário, ou seja, profissional que executa funções ligadas à ferrovia, foi uma construção ligada a formalização tanto na questão técnica quanto legislativa (regulação do trabalho) e, por isso, tornou-se uma condição singular e não apenas um sujeito que executa uma tarefa.

Anexos

Anexo 1. Quadro de movimento diário dos trabalhadores da construção da linha férrea Jundiáí - Campinas¹⁶⁰

Ns. 3 e 5

Quadro mostrando o movimento diário do pessoal empregado na construção da estrada de ferro de Jundiáí a Campinas

| DATAS | 1.ª SECCÃO | | | | 2.ª SECCÃO | | | | 3.ª SECCÃO | | | | TOTAL DAS 3 SECCÕES | | | |
|---------------------------------|------------|-----------|--------------------|-------|------------|-----------|--------------------|-------|------------|-----------|--------------------|-------|---------------------|-----------|--------------------|-------|
| | Feltores | Pedreiros | Trabalha- dores | Total | Feltores | Pedreiros | Trabalha- dores | Total | Feltores | Pedreiros | Trabalha- dores | Total | Feltores | Pedreiros | Trabalha- dores | Total |
| 1 de Abril á 15 de Abril. | — | — | — | — | 2 | — | 15 | 17 | — | — | — | — | 2 | — | 15 | 17 |
| 15 de Abril á 30 de Abril. | — | — | 356 | 356 | 15 | — | 48 | 63 | — | — | — | 63 | 6 | — | 48 | 54 |
| 1 de Maio á 15 de Maio. | — | — | 345 | 345 | 12 | — | 104 | 116 | — | — | — | 116 | 15 | 4 | 486 | 505 |
| 15 de Maio á 31 de Maio. | 27 | 2 | 372 | 380 | 19 | 7 | 70 | 96 | 2 | 2 | 26 | 30 | 4 | 4 | 443 | 488 |
| 1 de Junho á 15 de Junho. | 25 | 3 | 320 | 348 | 20 | 7 | 128 | 155 | 3 | 3 | 28 | 34 | 4 | 13 | 452 | 512 |
| 15 de Junho á 30 de Junho. | 24 | 3 | 347 | 374 | 20 | 7 | 138 | 165 | 3 | 3 | 23 | 29 | 4 | 13 | 481 | 541 |
| 1 de Julho á 15 de Julho. | 24 | 2 | 328 | 354 | 20 | 8 | 147 | 175 | — | — | 42 | 42 | 4 | 10 | 517 | 571 |
| 15 de Julho á 31 de Julho. | 22 | 2 | 368 | 392 | 20 | 10 | 141 | 171 | 6 | 4 | 61 | 71 | 16 | 16 | 570 | 634 |
| 1 de Agosto á 15 de Agosto. | 22 | 3 | 385 | 410 | 20 | 7 | 116 | 143 | 3 | 3 | 76 | 79 | 45 | 10 | 577 | 632 |
| 15 de Agosto á 31 de Agosto. | 24 | 3 | 435 | 462 | 21 | 9 | 178 | 208 | 5 | — | 113 | 118 | 50 | 12 | 726 | 788 |
| 1 de Setembro á 15 de Setembro. | 24 | 3 | 455 | 482 | 23 | 9 | 248 | 280 | 8 | — | 104 | 112 | 55 | 12 | 807 | 874 |
| Somma. | 192 | 21 | 3204 | 3507 | 178 | 57 | 1333 | 1568 | 30 | 16 | 495 | 541 | 400 | 94 | 5122 | 5616 |
| Média por dia. | 21 | 2 | 363 | 389 | 16 | 5 | 121 | 142 | 3 | 2 | 55 | 60 | 40 | 9 | 466 | 515 |

Apolonio DEL Vecchio
Engenheiro-Ajudante.

Escrptorio Central, S. Paulo 19 de Setembro de 1870.

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1870).

¹⁶⁰ Esse quadro foi apresentado em inúmeros relatórios durante o período da construção da linha.

Anexo 3. Quadro de fornecedores de dormentes.

| N.º 4 | | COMPANHIA PAULISTA | | | |
|--|-----------------------|--------------------|-----------------------|----------|--|
| PROLONGAMENTO DE CAMPINAS AO RIO CLARO | | | | | |
| Quadro das quantidades e preços dos dormentes e póstes adquiridos até o dia 31 de Dezembro de 1874 | | | | | |
| NOMES DOS FORNECEDORES | DORMENTES | | POSTES | | |
| | QUAN- TIDA- DES | PREÇOS | QUAN- TIDA- DES | PREÇOS | |
| PARA A 1.ª DIVISÃO | | | | | |
| I. W. Dunn | 3072 | 7:987\$200 | | | |
| Manoel da Silva Prado | 1829 | 4:755\$400 | | | |
| João de Paula Rodrigues | 1623 | 4:219\$800 | 250 | 875\$000 | |
| Joaquim Benedicto de Queiroz Telles | 966 | 2:451\$600 | | | |
| Domingos José Pereira | 4870 | 12:362\$000 | | | |
| Antonio Bueno da Silva | 500 | 1:300\$000 | | | |
| José de Freitas Ribeiro | 7115 | 14:230\$000 | | | |
| Inspectoria do Trafego | 2400 | 4:966\$000 | | | |
| 2.ª DIVISÃO | | | | | |
| Manoel Marcolino da Silva Salinas | 6016 | 12:032\$000 | | | |
| Joaquim Affonso Ferraz e Luiz Antonio Ferraz | 5000 | 10:000\$000 | | | |
| Joaquim Affonso Ferraz | 162 | 340\$200 | | | |
| Francisco de Paula Affonso | 676 | 1:081\$600 | | | |
| Joaquim Bicudo de Almeida | 8503 | 17:006\$000 | | | |
| Candido Augusto e Silva | 1231 | 2:462\$000 | | | |
| Joaquim de Oliveira Campos | 300 | 600\$000 | | | |
| Cypriano José da Rocha | 168 | 336\$000 | | | |
| 3.ª DIVISÃO | | | | | |
| Correia Franco & Godoy Lobo | 7905 | 15:810\$000 | | | |
| Somma. | 52336 | 111:939\$800 | 250 | 875\$000 | |

ANDREAS SCHMIDT,
Chefe do Escritorio.

Ao annexo N.º 8—Pag. 68

Fonte:(COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1875b).

Anexo 4.

| N.º 4. Companhia Paulista | | | | |
|--|-------------|--------------|-------------|------------|
| Prolongamento de Campinas ao Rio-Claro | | | | |
| Quadro da quantidade de dormentes e postes adquiridos até o dia 31 de Dezembro de 1875 | | | | |
| NOMES DOS FORNECEDORES | DORMENTES | | POSTES | |
| | QUANTIDADES | CUSTO | QUANTIDADES | CUSTO |
| I. W. Dunn | 5361 | 13:938\$600 | | |
| Manoel da Silva Prado | 1829 | 4:755\$400 | | |
| J. de Paula Rodrigues | 1623 | 4:219\$800 | 550 | 1:925\$000 |
| Joaquim Benedicto de Queiroz Telles Junior | 966 | 2:451\$600 | | |
| Domingos José Pereira | 4870 | 12:362\$000 | | |
| Antonio Bueno da Silva | 500 | 1:300\$000 | | |
| Freitas Ribeiro | 7115 | 14:230\$000 | | |
| José Thomaz da Silva | 124 | 248\$000 | | |
| Inspectoria do Trafego | 2400 | 4:966\$000 | | |
| Joaquim Affonso Ferraz e Luiz Antonio Ferraz | 5000 | 10:000\$000 | | |
| Manoel Marcolino da Silva Salinas | 6016 | 12:032\$000 | | |
| Joaquim Affonso Ferraz | 2281 | 4:790\$100 | | |
| Francisco de Paula Affonso | 676 | 1:352\$000 | | |
| Joaquim Rodrigues do Prado | 535 | 1:070\$000 | | |
| João Merrik | 342 | 684\$000 | | |
| Egydio Bueno de Camargo | 161 | 322\$000 | | |
| Candido A. e Silva | 2805 | 5:610\$000 | | |
| Joaquim de Oliveira Campos | 450 | 900\$000 | | |
| Cypriano José da Rocha | 1417 | 2:834\$000 | | |
| Joaquim Bicudo de Almeida | 11769 | 23:538\$000 | | |
| Corrêa Franço e Godoy Lobo | 19667 | 39:358\$400 | 255 | 770\$000 |
| Francisco Custodio Leite | 25271 | 60:650\$400 | | |
| Manoel Marcolino da Silva Salinas | 5059 | 11:635\$700 | | |
| Coelho e Marinho | 21007 | 50:416\$800 | 200 | 700\$000 |
| Somma. | 127244 | 283:664\$800 | 1005 | 3:395\$000 |

Campinas, 10 de Fevereiro de 1876.

Andreas Schmidt,
Chefe do Escritorio.

Annexo ao annexo N.º 9—Pag. 61

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1876).

Anexo 5.

| COMPANHIA PAULISTA | | N.º 5 |
|--|--|-----------------|
| Prolongamento de Campinas ao Rio Claro | | |
| Quadro do custo das obras feitas por empreitada nas estações e casas de guarda inclusive preparação do local | | |
| ESTAÇÕES | EMPREITEIROS | IMPORTANCIA |
| Campinas. . . | { B. Gandolfi e M. Q. de Cerqueira . . . | 14:725\$981 |
| | { Giacomo Gaudini | 3:033\$660 |
| Boa-Vista . . . | { Giacomo Gaudini | 3:154\$966 |
| | { Manoel Fernandes da Costa. | 1:171\$557 |
| Rebouças . . . | { J. José Savoy | 21:943\$846 |
| | { Bartholomeu Gandolfi | 4:421\$189 |
| Santa Barbara | { Isac Biehrer | 21:430\$491 |
| | { Bartholomeu Gandolfi | 4:655\$698 |
| Tatú | Angelo Fenili e Bartholomeu Gandolfi . . . | 23:602\$997 |
| Limeira | Angelo Fenili e Bartholomeu Gandolfi . . . | 63:282\$146 |
| Cordeiro | { Commendador José Vergueiro | (a) 30:318\$346 |
| | { Allen Baggot & Jorge Jeffery | 8:040\$512 |
| Rio-Claro | { João Weber & F. Schneider | 24:810\$943 |
| | { João Weber | 75:497\$499 |
| | { Bartholomeu Gandolfi | 2:593\$157 |
| | Somma Rs. | 302:682\$918 |

(a) Até o mez de Abril de 1877. Não está comprehendida a estação de passageiros.

Campinas, 22 de Agosto de 1877.

Alberto Lofgren.

Appenso ao annexo N. 12

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1877).

Anexo 6.

| COMPANHIA PAULISTA | | N.º 11 |
|---|--------------------------|-------------|
| Linha do Mogy-Guassú | | |
| Relação das quantidades e custo dos vallos abertos até 30 de Junho de 1877 | | |
| DESIGNAÇÃO DOS VALLEIROS | EXTENSÃO EM BRAÇAS | IMPORTANCIA |
| José Brenze | 3324,50 | 5:787\$360 |
| Simão & Peixoto | 266,07 | 425\$712 |
| Joaquim Leitão | 68,00 | 122\$400 |
| Antonio da Silva Lavandeira | 2763,50 | 4:239\$750 |
| José Pacheco de Medeiros | 625,00 | 1:012\$500 |
| Antonio Pereira do Amaral | 1565,50 | 2:585\$100 |
| José Joaquim Duarte Moreira. | 300,50 | 463\$750 |
| Zeferino José de Medeiros | 164,00 | 279\$600 |
| João Rheinfrank | 472,50 | 717\$450 |
| Manoel Alves da Silva | 294,50 | 446\$950 |
| Antonio Azevedo | 546,50 | 849\$750 |
| Antonio Pinto da Silva | 2194,00 | 3:291\$000 |
| Crispim de Abreu. | 98,00 | 147\$000 |
| Francisco Duarte de Oliveira | 145,50 | 218\$250 |
| Pascoal Fenili | 145,50 | 218\$250 |
| Generoso Antonio de Almeida | 79,20 | 118\$800 |
| João do Carmo Madeira. | 441,50 | 662\$250 |
| Joaquim Jorge. | 184,00 | 276\$000 |
| Squire Sampson | 797,30 | 1:236\$060 |
| Somma. | 14475,57 | 23:097\$932 |

Campinas, 22 de Agosto de 1877.

Alberto Lofgren.

Appenso ao annexo N. 12

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1877).

Anexo 7.

| COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE N. 3 | | | |
|---|----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Linha do Mogy-Guassú | | | |
| Quadro das quantidades de obras feitas no assentamento da via permanente até o kilometro 45 | | | |
| DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | EMPREITADA ALLEN & JEFFERY | EMPREITADA BURNETT & SAMPSON | TOTAL |
| Assentamento da via principal. | m 500,00 | m 44365,00 | m 44865,00 |
| de desvios . . . | m 448,40 | m 1374,00 | m 1822,40 |
| Lastro | | m ³ 34137,20 | m ³ 34137,20 |
| Recomposição do leito | | m ³ 5950,00 | m ³ 5950,00 |
| Campinas, 11 de Fevereiro de 1878. | | ALBERTO LOFGREN. | |
| Ao annexo N. 5 | | | |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS, 1878).

Anexo 8.

| COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE N. 3 | | | | |
|---|-----------------|-------------------|-------------------|--------------|
| LINHA DO MOGY-GUASSU | | | | |
| Quadro do custo das obras feitas no assentamento da via permanente até 31 de Dezembro de 1878 | | | | |
| DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | EMPREITEIROS | | | TOTAL |
| | ALLEN & JEFFERY | BURNETT & SAMPSON | Dr. ANTONIO PRADO | |
| Assentamento da via principal | 1:000\$000 | 67:878\$470 | 35:740\$800 | 104:618\$250 |
| de desvios | 896\$800 | 2:102\$220 | 86\$592 | 3:865\$612 |
| Lastro | | 28:817\$345 | 12:924\$94 | 41:742\$339 |
| Levantamento de trilhos | | 848\$800 | | 848\$800 |
| Rectificação do leito | 468\$000 | 5:387\$350 | | 5:855\$350 |
| Outras obras extraordinarias | | 636\$900 | | 636\$900 |
| SOMMA. | 2:364\$800 | 105:671\$065 | 49:532\$286 | 157:568\$151 |
| Pirassununga, 11 de Fevereiro de 1879. | | | ALBERTO LOFGREN. | |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1879a).

Anexo 9.

| COMPANHIA PAULISTA | |
|--|-----------------------------|
| MECHANISMO DAS OFFICINAS EM CAMPINAS | |
| Fabricantes | |
| 1 Vapor de força de 45 cavallos . | John Fowler & Comp. |
| 1 Torno grande para as rodas motrizes. | Sir Whrtworth & Comp. |
| 1 » para rodas de machinas e wagons • | |
| 2 Tornos (gap lathes) para parafusos . | Sir J. Whitworth & Comp. |
| 1 Torno para parafusos | |
| 1 Machina grande para aplainar ferro . | |
| 1 Machina pequena para aplainar ferro. | |
| 1 Machina para furar, radial | Fairbawiro, Kennedy & Comp. |
| 2 Machinas para furar | |
| 1 Machina para cortar parafusos. syste- tema Brown | |
| 1 Machina vertical para aplainar ferro (Cloting machinne) | |
| 1 Prensa hydraulica | |
| 1 Prensa para cortar e furar ferro (punching press) | |
| 1 Machina pequena para furar ferro . | |
| 1 Serra circular para cortar ferro . | Sir J. Whitworth & Comp. |
| 1 Machina grande para aplainar madeira | J. Ransome & Comp. |
| 1 Machina pequena » » » | » » |
| 1 Serra circular para cortar madeira . | » » |
| 1 Machina para fazer juntas de madeira | » » |
| 1 Serra circular pequena | Lidgerwood & Comp. |
| 1 Serra vertical de dez folhas | Officinas da Companhia. |
| 1 Machina para afinar serras | |
| 1 Machina rebolo (Encry) | |
| 1 Guindaste fixo grande. | Appleby & Comp. |
| 1 Guindaste fixo pequeno | |
| 1 Guindaste movel para 10 toneladas . | Ashbury & Comp. |
| 1 Guindaste movel para 6 toneladas . | |
| 1 Ventilador para forges (Roots bloweo) | |
| 6 Forges de ferreiro | |
| 1 Forge de Funileiro | |
| 1 Fornalha grande para grandes peças de ferro | |

Walter J. Hammond.
Inspector geral.

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882)

Anexo 10: Número e especificação de material rodante em 1882.

| COMPANHIA PAULISTA | | | |
|--|---|-----|-------|
| TREM RODANTE | | | |
| Locomotivas e tenders. | . | . | 15 |
| <i>Carros de passageiros</i> | | | |
| Primeira classe. | . | 4 | } 30 |
| Segunda classe. | . | 12 | |
| Primeira e segunda | . | 2 | |
| Primeira e segunda salon | . | 2 | |
| Breks para bagagem | . | 10 | |
| <i>Vagões de carga</i> | | | |
| Cobertos | . | 147 | } 253 |
| Abertos | . | 77 | |
| Para madeira (pares) | . | 4 | |
| Para gado | . | 8 | |
| Para lastro | . | 17 | |
| Wagões de carga em construcção nas officinas em Campinas | . | 30 | } 30 |
| Além d'estes vagões já estão encommendadas as partes de ferro para 50 wagões cobertos para carga | . | | } 50 |
| Walter J. Hammond Inspector Geral | | | |

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1882)

Anexo 11:

Mappa mostrando as dimensões dos vapores empregados na navegação do rio Mogy-guassú, pela companhia E. F. Paulista na Provincia de S. Paulo.

| Nomes | Dimensões | | Calado Quando carregados | Observações |
|------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------------|--|
| | Comprimento | Largura | | |
| <i>Conde d'Eu</i> | 32 ^m ,00 | 3 ^m ,80 | 0 ^m ,42 | De roda á pópa e fundo de aço galvanizado. |
| <i>Conselheiro A. Prado</i> | 23 ^m ,50 | 5 ^m ,48 | 0 ^m ,37 | Idem. |
| <i>Dr. Elias Chaves. . .</i> | 25 ^m ,90 | 5 ^m ,48 | 0 ^m ,33 | Idem. |
| <i>Dr. Nicoláu Queiroz .</i> | 18 ^m ,28 | 5 ^m ,48 | 0 ^m ,42 | Idem. |

Nota.—Incluem-se 16 barcas que calam apenas 0^m,40 carregadas com 14 toneladas cada uma e 0^m,70 com o dobro.—*Benjamin Franklin*, Engenheiro.

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886) 2º sem.

Anexo 12. Modelo de listagem de imigrantes utilizado pela Companhia Paulista.

Abaixo vai mencionado o numero de immigrants que viajaram nesta linha,
durante o semestre de Janeiro a Junho de 1886

| ESTAÇÕES | Janeyro | Fevereiro | Março | Abril | Maió | Junho | Total | Preços | Importancia |
|--------------------------|---------|-----------|-------|-------|------|-------|-------|--------|-------------|
| Louveira | | | | | | | | | |
| Rocinha | 1 | | | 1 | | 1 | 3 | \$870 | 2\$610 |
| Vallinhos | | | 2 | | | | 2 | 1\$160 | 2\$320 |
| Campinas | 59 | 46 | 30 | 66 | 25 | 56 | 282 | 1\$620 | 456\$840 |
| Boa-Vista | | | | | | | | | |
| Rebouças | | | | | | | | | |
| Santa Barbara | 8 | 8 | 2 | 1 | 1 | 11 | 31 | 2\$880 | 89\$280 |
| Tatú | | | | | | | | | |
| Limeira | | 2 | 14 | 7 | | 1 | 24 | 3\$570 | 85\$680 |
| Cordeiro | 5 | 8 | | 98 | | 5 | 116 | 3\$880 | 450\$080 |
| Rio Claro | 26 | 3 | 9 | 8 | 7 | 12 | 65 | 4\$320 | 280\$800 |
| Remanso | | | | | | | | | |
| Araras | | | | 145 | | 25 | 170 | 4\$350 | 739\$500 |
| Guabiroba | | 3 | 5 | 1 | 4 | 20 | 33 | 4\$600 | 151\$800 |
| São Bento | | | | 7 | | 3 | 10 | 4\$890 | 48\$900 |
| Leme | | 1 | 2 | 58 | 13 | | 74 | 5\$170 | 382\$580 |
| Pirassununga | | | | 16 | 66 | 2 | 84 | 5\$900 | 495\$600 |
| Porto Ferreira | 4 | | | 6 | 1 | 5 | 16 | 6\$560 | 104\$969 |
| Descalvado | 9 | 16 | 2 | 23 | 23 | 34 | 107 | 7\$120 | 761\$840 |
| Total geral | 112 | 87 | 66 | 437 | 140 | 175 | 1.017 | — | 4:052\$790 |

Campinas, 11 de Setembro de 1886.

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1886) 2º sem.

Anexo 13.

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Numero de immigrantes durante o semestre
findo em Junho de 1887

| Estações | Quanti- dade | Preços | Importancia |
|-------------------|-----------------|---------|-------------|
| Louveira | 62 | \$580 | 35\$960 |
| Rocinha | 136 | \$870 | 118\$320 |
| Vallinhos | 82 | 1\$160 | 95\$120 |
| Campinas | 4,177 | 1\$620 | 6:766\$740 |
| Rebouças | 4 | 2\$500 | 10\$000 |
| Santa Barbara | 69 | 2\$880 | 198\$720 |
| Limeira | 144 | 3\$570 | 514\$080 |
| Cordeiro | 266 | 3\$880 | 1:032\$080 |
| Rio Claro | 714 | 4\$320 | 3:084\$480 |
| Araras | 139 | 4\$350 | 604\$650 |
| Goabiroba | 31 | 4\$600 | 142\$600 |
| São Bento | 4 | 4\$890 | 19\$560 |
| Leme | 178 | 5\$170 | 920\$260 |
| Pirassununga | 38 | 5\$960 | 224\$200 |
| Porto Ferreira | 158 | 6\$560 | 1:036\$480 |
| Descalvado | 747 | 7\$120 | 5:318\$640 |
| Porto Pulador | 165 | 8\$680 | 1:432\$200 |
| Porto Jaboticabal | 3 | 13\$140 | 39\$420 |
| | 7,117 | | 21:593\$510 |

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

Fonte: (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1887) set.

Fontes Históricas

Acervo Pessoal Professora Ana Lúcia Duarte Lanna

Banco de Dados de Funcionários. Ferrovia, Cidade e Trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920), organizado pela professora Ana Lúcia Duarte Lanna.

Centro de Memória da UNICAMP

Almanaques:

LISBOA, José Maria (Org.). **Almanack de Campinas para 1873**. Campinas: Typographia da Gazeta de Campinas, 1872.

BARCELLOS, Henrique de (Org.). **Almanach do Correio de Campinas para 1886**. Campinas: Typographia da Gazeta de Campinas.

PINHEIRO, José Gonçalves (Org.) **Almanach de Campinas para 1888**. Campinas: Typographia da Gazeta de Campinas.

AMARAL, Leopoldo (Org). **Almanach a cidade de Campinas em 1900**. Campinas: Typographia do Livro Azul, 1899.

AMARAL, Leopoldo (Org). **Almanach a cidade de Campinas em 1901**. Campinas: Typographia do Livro Azul, 1900.

Processo: 7743

Ação: Inventário **Ofício:** 3

Réu: Isabel R Souza Faber

Autor: Henrique Faber

Ano: 1898.

Processo: 8026

Ação: Acidente de Trabalho **Ofício:** 1

Réu: Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Autor: Higino Vernaci

Ano: 1921

Processo: 5959

Ação: Danos **Ofício:** 1

Réu: Tomas Toledo

Autor: Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais

Ano: 1893

Legislação

Decreto nº 641, 26 de junho de 1852. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm

Acessado em: 20/07/2021.

Museu Histórico e Pedagógico “Prof. Lourenço Filho” – Porto Ferreira – SP.

-Ficha com dados biográficos de Jacob Mondim.

Relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Projeto Memória Ferroviária/Arquivo Público do Estado de São Paulo)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1869)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1869.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1870)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1870a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1870)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1870b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1871)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1871a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1871)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1871b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1873)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1873.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1874)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1874a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1874)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1874b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1875)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1875a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1875)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1875b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1876)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1876.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1877)**. São Paulo: Typ. do Correio Paulistano, 1877.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1879)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1879a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1879)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1879b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1880)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1880.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1881)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1881a.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro(1sem1881)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1881b.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro(1sem1882)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1882.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1883)**. São Paulo: Typ. do Correio, 1883.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1885)**. São Paulo: Typ. a vapor Jorge Seckler & Comp., 1885.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1886)**. São Paulo: Typ. a vapor Jorge Seckler & Comp., 1886.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1887)**. São Paulo: Typ. a vapor Jorge Seckler & Comp., 1887.

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1888)**. São Paulo: Typ. a vapor Jorge Seckler & Comp., 1888.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1876)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1876.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1877)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1877.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1sem1878)**. São Paulo: Typ. Correio Paulistano, 1878.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E VIAS FLUVIAIS. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (2sem1880)**. [s.l: s.n.].

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes**. [s.l: s.n.].

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAIS. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviais 1884**. [s.l: s.n.].

Periódicos

DIÁRIO DE SÃO PAULO. São Paulo: 4 de março de 1870.

DIÁRIO DE SÃO PAULO. São Paulo: 4 de agosto de 1870.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 15 de fevereiro de 1870.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 2 de fevereiro de 1871.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 20 de agosto de 1871.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 3 de março de 1872.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 30 de outubro de 1873.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 7 de dezembro de 1873.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 21 de dezembro de 1873.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 2 de fevereiro de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 19 de março de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 9 de abril de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 26 de abril de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 4 de junho de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 29 de outubro de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 1 de novembro de 1874.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 25 de março de 1875.

GAZETA DE CAMPINAS. Campinas: 18 de abril de 1875.

Referências

ANDRADE, P. R. D. **As Aglomerações de Homens de Todas as Classes: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872)**. Dissertação de Mestrado—Guarulhos: UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO, 2016.

ARAÚJO, H. R. DE. Técnica, Trabalho e Natureza na Sociedade Escravista. **Revista Brasileira de História**, v. 18, n. 35, p. 287–305, 1998.

AZEVEDO, F. DE. **Um trem corre para o oeste**. São Paulo: Melhoramentos, 1968.

BARBARESCO, Cleber Schaefer; COSTA, David Antonio da. A expertise de João Lüderitz: Aorganização do ensino de aritmética nas Escolas de Aprendizizes Artífices (1920-1926). **Rematec: Revista de Matemática, Ensino e Cultura**, Ano 15, n. 34, p. 48-69.

BAPTISTA, J. L. O surto ferroviário e seu desenvolvimento. **Separata dos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional (VI Volume)**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

BATALHA, C. Limites da Liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a primeira República. In: LIBBY, D. C.; FURTADO, J. F. (Eds.). **Trabalho livre, trabalho escravos: perspectivas de comparação**. São Paulo: Annablume, 2006.

BATISTA, S. S. DOS S.; CARVALHO, M. L. M. DE. Estudo sobre os cursos ferroviários nos anos de 1940 a 1960 a partir de revistas ferroviárias. **Educação em Revista, Centro Paula Souza (CPS)-São Paulo - SPBR**. v. 31, n. 3, p. 143–167, 1 set. 2015.

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

BERTUCCI-MARTINS, L. M. Entre doutores e para os leigos: fragmentos do discurso médico na influenza de 1918. **História, Ciências, Saúde — Manguinhos**, v. 12, n. 1, p. 143-57, jan.-abr. 2005.

BROLLO, A. P. **Fotografias de Estradas de Ferro: estudo da produção fotográfica para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro no Arquivo Público do Estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado – Assis: São Paulo. Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2023.

CALVO, C. R. **Trabalhadores e ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890-1925**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1994.

CALVO, C. R. Trabalho e Ferrovia em São Paulo – 1890-1922. **Tempos Históricos**, v. 14, n. 1, p. 141–156, 2010.

CAMPOS, Cristina de. Escolas Profissionais e Oficinas Ferroviárias: Uma História Social da Transferência da Tecnologia Ferroviária em São Paulo. 2012. Disponível em:

https://www.13snhct.sbhc.org.br/resources/anais/10/1345078859_ARQUIVO_Artigo_Cristina_SBHC_2012.pdf Acessado em: 15/08/2023

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. Dissertação de Mestrado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1978.

CHALHOUB, S. **Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. 3º ed. Campinas: Editora Unicamp, 2012.

CHAMON, C.S; GOODWIN, J. W. “A incorporação do proletariado à sociedade moderna” a Escola de Aprendizes Artífices de Minas Gerais (1910-1941). **VARIA HISTORIA**, Belo Horizonte, vol. 28, nº 47, p.319-340, jan/jun 2012.

COOPER, F.; HOLT, T. C.; SCOTT, R. **Além da escravidão: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

COSTA, W. P. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo**. Dissertação de Mestrado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1976.

D'ANGELO, M. **Caminhos para o Advento da Escola de Aprendizes Artífices de São Paulo: um Projeto das Elites para uma Sociedade Assalariada**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2000.

DEAN, W. **Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920**. Rio de Janeiro São Paulo (Av. Ermano Marchetti, 283-Lapa Caixa postal 7413): Paz e Terra Círculo do Livro S.A, 1977a.

DEAN, W. **Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920**. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra Círculo do Livro S.A, 1977b.

DEBES, C. **Caminho do oeste: história da companhia paulista de estradas de ferro; primeira parte, 1832-1869**. São Paulo: Bentivegna, 1968.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo**. 2007. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26032009-145929/>>. Acesso em: 09/08/2023.

EL-KAREH, A. C. **Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Vozes, 1982.

FAUSTO, B. **Trabalho Urbano e Conflito Social: 1890-1920**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

FERREIRA, L. S. **Racismo na “família ferroviária”: brancos e negros na Companhia Paulista em São Carlos**. Dissertação de Mestrado—São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 2004.

FRACCARO, G. C. C. **Morigerados e revoltados: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)**. 2008.

GARCIA, J. R.; SANDANO, W. As relações entre a Escola Profissional Mixta de Sorocaba e a Estrada de Ferro Sorocabana – EFS(1929-1942). **EccoS Revista Científica**, n. 33, p. 77–94, 2014.

GARCIA, L. B. DOS R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940**. Tese de Doutorado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1992.

GOMES, A. DE C. **A invenção do trabalhismo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

GOMES, A. DE C. **Burguesia e trabalho: política e legislação social no Brasil (1917-1937)**. 2.ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014.

GONÇALVES, Paulo César. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle de mão de obra para a economia agroexportadora Oitocentista. **Almanack**, Guarulhos, n. 17, p. 307-361, Dez. 2017.

GONÇALVES, Paulo César. Os Limites do Contrato. O engajamento de trabalhadores na periferia do capitalismo (séculos XIX-XX). **Revista Iationamericana de Trabajo y Trabajadores**, N. 3, p. 19-54, Nov. 2021 – abril. 2022.

GRANDI, G. **Café e expansão ferroviária: a Companhia E.F. Rio Claro, 1880-1903**. São Paulo: FAPESP Annablume, 2007.

GRANDI, G; ROUBICECK, M. Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n. 79, p. 104-123, ago. 2021. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v1i79p104-123>

HALL, M.; STOLCKE, V. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. **Revista Brasileira de História**. n. 6, p. 80–120, 1984.

HARDMAN, F. F.; LEONARDI, V. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. São Paulo: Global Editora, 1982.

HARDMANN, F. F. **Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2.ed. rev. e ampl ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOLLOWAY, T. H. **Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934**. Rio: Paz e Terra, 1984.

INOUE, M. L.M; GRANDI, G. A reinvenção do paternalismo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre as décadas de 1920 e 1940. **América Latina en la Historia Económica**, 28(1), 2021, 1-23.
<http://dx.doi.org/10.18232/alhe.1084>

JESUS, R. P. DE. Mutualismo entre ex-escravos e operários no Rio de Janeiro (1860-1889). IN: LOBO, V. M.; DELGADO, I. G.; VISCARDI, C. M. R. (Eds.). Trabalho, proteção e direito: **O Brasil além da Era Vargas**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

LAMOUNIER, M. L. **Da escravidão ao trabalho livre: a Lei de locação de serviços de 1879**. Campinas, SP, Brasil: Papyrus, 1988.

LAMOUNIER, M. L. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. **Estudos Econômicos (São Paulo)**, Universidade de São Paulo (FEA). v. 37, n. 2, p. 353–372, 2007.

LAMOUNIER, M. L. Ferrovias agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX | **História Econômica & História de Empresas**. 2012a.

LAMOUNIER, M. L. A companhia Mogiana de Estradas de ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (São Paulo, 1870-1914). IN: **Tecer Congresso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE - III)**. Bariloche, Argentina: [s.n.].

LANNA, A. L. D. **Ferrovias, cidades, trabalhadores 1870-1920**. Tese de Livre Docência—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002.

LANNA, A. L. D. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**, v. 32, n. 59, p. 505–545, 2016.

LEME, D. M. P. C. **Hoje há ensaio (a greve dos ferroviários da Cia Paulista-1906)**. Dissertação de Mestrado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1984.

LEWKOWICZ, I.; GUTIÉRREZ, H.; FLORENTINO, M. **Trabalho Compulsório e trabalho livre na história do Brasil**. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX, **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, jul-dez., p. 289-326, 2005.

LINDEN, Marcel van der. **Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

LICO, T. S. **A Companhia Paulista de Estradas de Ferro: organização e trabalho no período de construção - 1870-1872**. Dissertação de Mestrado—Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2018.

LUZ, N. V. **A luta pela industrialização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1975.

MATOS, O. N. DE. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed. rev.- ed. Campinas: Pontes, 1990.

MATTOS, Hebe. **Das cores do Silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista (Brasil, século XIX)**. 3ª ed. rev. – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013.

MEDEIROS NETA, O. M .; NASCIMENTO, J . M .; RODRIGUES, A . G . F .
Uma escola para Aprendizizes Artífices e o Ensino Profissional Primário gratuito. **Holos**, vol. 2, 2012, p. 96-104. MILLIET, S. **O Roteiro do café**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORATELLI, T. **Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)**. Campinas, SP: UNICAMP, 2013.

MOURA, D. A. S. **Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo. Campinas**. Centro de Memória - Unicamp; FAPESP, 1998.

NAGAMINI, Marilda. Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império. **IN: VARGAS, Milton (Org.) História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Centro de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.

PAULA, A. E. HAKIM D. A GREVE SOB UMA PERSPECTIVA TERRITORIAL: O CASO DA GREVE DOS FERROVIÁRIOS DE 1906. **Revista Pegada Eletrônica, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho**. v. 14, n. 2, 1 dez. 2013.

PAULA, D. A. DE. Passado, trilhos e esquecimento: a trajetória da Estrada de Ferro Leopoldina. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 163, n. 414, p. 37–62, 2002.

PÉREZ, Filemón. **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**, 1918.

SALVADORI, Maria Angela Borges. Educação, trabalho e juventude: Os Centros Ferroviários de Ensino e Seleção Profissional e o perfil do jovem ferroviário. **Revista Histórica Online (Arquivo do Estado de São Paulo)**. Ed. 11, ano 02, junho de 2006, p. 9-19. Disponível em:
<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao11/materia02/texto02.pdf> Acessado em: 10/08/2023.

SANTOS, F. A. DOS. Rio Claro e a greve dos trabalhadores da Cia: Paulista de Estradas de Ferro em 1906. **América Latina en la historia económica**, n. 25, p. 95–117, jun. 2006.

SEGNINI, L. R. P. **Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo: Editora Autores Associados Cortez Editora, 1982.

SILVA, Tainá Maria. **Oficinas ferroviárias em São Paulo: um estudo sobre a formação espacial da oficina da Companhia Paulista em Jundiá (1892-1896).** Dissertação de Mestrado – Bauru: Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2019.

SILVA, Tainá Maria; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Acervos documentais em engenharia ferroviária para estudo de história comparada (França e Inglaterra). In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar – II.** São Paulo: Cultura Acadêmica 2020.

SOUZA, R. S. **Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909).** 2007.

SOUZA, R. S. Organização e disciplina do trabalho ferroviário baiano no pós-abolição. **Mundos do Trabalho**, v. 2, n. 3, p. 76–98, 24 ago. 2010.

SOUZA, R. S. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863).** Campinas: Unicamp, 2015.

STEINFELD, R. **The invention of free labor: the employment relation in English & American law and culture, 1350-1870.** Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991.

TOMICH, Dale. **Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial.** São Paulo: Edusp, 2012.

TORREJAIS, A. C. U. “The right man in the right place: interações entre gerência científica e formação profissional na indústria ferroviária paulista (1920-1950)”. **Khronos, Revista de História da Ciência**, nº 9, pp. 216-234. 2020. Disponível em <<http://revistas.usp.br/khronos>>. Acesso em 07/11/2022.

VISCARDI, C. M. R. Trabalho, Previdência e Associativismo: as leis sociais na Primeira República. In: LOBO, V. M.; DELGADO, I. G.; VISCARDI, C. M. R. (Eds.). Trabalho, Proteção e Direitos: **O Brasil além da Era Vargas.** Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1974): subsídios para estudo de uma estrada de ferro paulista.** Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976.

ZAMBELO, Marco Henrique. **Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas.** Dissertação de Mestrado – São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

ZAMBELLO, Marco Henrique. O alvitamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. **Urbana**, ano 3, nº 3, 2011, p. 1-27. Dossiê: Patrimônio Industrial.

ZUCCHI, Bianca Barbagallo. A criação da Escola de Ferroviários da Companhia Sorocabana. **Revista Histórica Online (Arquivo Público do Estado de São Paulo)**. Ed. N^o 4, ago de 2005. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao04/materia02/criacaoescola.pdf> Acessado em: 09/08/2023.

WEINSTEIN, Bárbara. (Re)formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964). São Paulo: Cortez: CDAPH – IFAN – Universidade São Francisco, 2000.