

# Uma “revolução” dos retirantes: a greve dos operários da Estrada de Ferro de Baturité na seca de 1888

A refugee “revolution”: The workers’ strike of the Baturité Railway in the drought of 1888

Tyrone Apollo Pontes Cândido\*

**Resumo:** O texto discute os conflitos ocorridos durante a greve dos construtores da via férrea na cidade de Baturité em 1º de outubro de 1888, em um ano de seca. Modalidade de luta consagrada da classe operária, a greve inseria-se na trajetória dos trabalhadores engajados nas obras de socorros públicos, acionadas durante as secas como uma forma encontrada pelos retirantes para pressionar engenheiros e agentes do governo. Analisar a greve dos operários do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité na seca de 1888 no contexto de sua formação de classe é a principal intenção do presente artigo.

**Palavras-chave:** Greve; retirantes; Estrada de Ferro de Baturité.

**Abstract:** The paper discusses the conflicts occurred during the strike of the railroad builders in the city of Baturité on October 1, 1888, in a year of drought. A consecrated way of struggle of the working class, the strike was part of the trajectory of workers engaged in public relief works triggered during droughts as one way that refugees found to pressure engineers and official agents. The main intention of this article is to analyze the workers’ strike of the extension of the Baturité Railway during the 1888 drought in the context of their class formation.

**Keywords:** Strike; Refugees; Baturité Railway.

---

\* Doutor em História Social pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Professor do Curso de História da Universidade Estadual do Ceará (UECE), Campus de Quixadá. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8030-8985>. E-mail: [tyronecandido@gmail.com](mailto:tyronecandido@gmail.com).

“**E**STA CIDADE esteve hoje em revolução”. Assim começava o relato feito sobre a greve dos operários que construíam a Estrada de Ferro de Baturité, numa notícia publicada no jornal *Cearense* de 3 de outubro de 1888.<sup>1</sup> Ao lermos a matéria, podemos ter uma ideia sobre o clima de tensão que pairava na cidade de Baturité dois dias antes, quando os trabalhadores da via férrea resolveram cruzar os braços.

Era seca, e os grevistas eram de fato retirantes recentemente recrutados para trabalhar nas obras de prolongamento da ferrovia como uma “medida de socorro público”. Obras públicas eram então acionadas em diferentes pontos da província do Ceará para ocupar as grandes multidões de pobres errantes em atividades laborais que visavam a combater a ociosidade e a prática da mendicância. Mais uma vez, o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, encampada pelo governo imperial desde a grande seca de 1877-1879, seria um dos principais centros para onde afluiriam imensos contingentes de pessoas, famílias inteiras; a maioria, trabalhadores do campo arruinados com a morte dos roçados e animais de criação. A cidade de Baturité era, naquele momento, um dos principais centros de concentração de retirantes da seca. Já eram mais de mil famílias precariamente abarracadas na pequena urbe clamando por emprego e comida.<sup>2</sup> Talvez fosse esse o motivo maior da sensação de medo expresso no relato do jornal *Cearense*.

A greve dos operários da via férrea de Baturité em 1888 foi um evento singular, em muitos sentidos, na longa trajetória de experiências de classe dos trabalhadores sertanejos que, a cada ano de seca, eram compelidos a deixar suas atividades costumeiras em busca do socorro oferecido pelo governo em diversas obras, como a construção de estradas e ferrovias, açudes e prédios públicos, calçamentos e uma multiplicidade de reformas urbanas acionadas nas principais cidades da província, sobretudo na capital (Fortaleza).

A história desses proletários das secas foi marcada por inúmeros e intensos conflitos, característicos de uma sociedade em que a livre circulação da pobreza esbarrava a todo o momento com medidas visando ao controle social. O confronto com agentes das comissões de socorros públicos e as forças policiais na frente de depósitos e pagadorias (onde se dava a distribuição de alimentos, vestimentas e outros recursos aos retirantes) era o modo mais característico desses conflitos. Mas, uma greve como a ocorrida em 1888 em Baturité, uma modalidade de luta em que os trabalhadores decidiam coletivamente interromper os trabalhos como um meio de protesto e modo de pressionar os patrões a atender suas reivindicações, era mesmo uma atitude inédita entre os retirantes.<sup>3</sup>

A obrigação de terem de trabalhar nos serviços do governo para obterem os meios de subsistência durante os meses de estiagem prolongada fez com que os operários das secas forjassem novos modos de luta no cotidiano de trabalho. A modalidade da greve surgiu,

1 **Cearense**, Fortaleza, p. 1, 3 out. 1888. Todos os periódicos utilizados como fonte neste artigo integram o acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

2 **Gazeta do Norte**, p. 1, Fortaleza, 2 out. 1888.

3 Cf.: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Proletários das secas**: experiências nas fronteiras do trabalho (1877-1919). Curitiba: Appris Editora, 2019.

nessa trajetória, como uma forma de protesto (entre outras tantas), fruto do acumular de experiências de classe dos retirantes empregados nas obras de socorros públicos. Por outro lado, a própria greve, hoje consagrada como uma das mais emblemáticas formas de luta da classe trabalhadora, ainda se mostrava um tanto episódica num movimento operário em formação. Analisar a greve dos retirantes-operários do prolongamento da Baturité em 1888 no contexto dessa formação de classe é a principal intenção do presente artigo.

Nas visões prevalecentes tradicionais, no entanto, os retirantes das secas eram tidos como grupos sociais vitimizados, em situação de penúria tão extrema que seu destino estava fadado a ser o de uma massa fluida de pobres, incapazes de forjar meios próprios de luta, cujas ações coletivas expressavam somente seu desespero perante a miséria. Tal representação contribuía com as perspectivas, hegemônicas desde o século XIX, que enquadravam os retirantes como uma espécie de “classe perigosa”, cujos comportamentos “bárbaros”, atentatórios contra a boa ordem “civilizada” almejada pelas elites da época, deveriam ser contidos por estreitas medidas de controle social.

Neste artigo essas visões são contestadas ao indicar um arsenal de articulações de luta construído pelos retirantes durante as secas. Procura-se com isso situar o presente trabalho num campo da história social que procura alterar um conceito bastante rígido sobre as possibilidades de os trabalhadores livres pobres criarem formas autônomas de resistência, ainda que inseridos numa ordem social escravista. Uma historiografia qualificada indica como as teses acerca de uma suposta “fragilidade estrutural” das classes trabalhadoras brasileiras não condiz com expressivas manifestações de luta cuja invisibilidade diz mais respeito aos arranjos da memória social que a uma efetiva ausência.<sup>4</sup>

O interesse, no presente trabalho, volta-se assim para as formas como os retirantes lidavam com a dinâmica de controle e resistência no cotidiano das secas, particularmente nas interfaces do mundo do trabalho nas obras de socorros públicos. Sustenta-se que a incorporação das jornadas de trabalho naquelas obras não se caracterizou como mera adequação dos retirantes; foi, antes, um cenário complexo, composto por experiências diversificadas em que muitas vezes trabalhadores das secas burlavam o controle de classe, desviando as regras pretendidas por autoridades e administradores dos canteiros de construção. Pelos meandros dessas experiências de luta é que se dava a formação de classe entre os trabalhadores das secas, pois, como concebia E. P. Thompson, uma classe social se constitui não tanto como uma “estrutura” ou uma “categoria”, “mas como algo que ocorre efetivamente (e cuja ocorrência pode ser demonstrada) nas relações humanas”.<sup>5</sup>

4 Cf.: NEVES, Frederico de Castro. **A multidão e a história**: saques e outros movimentos de massa no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000; EISENBERG, Peter. **Homens esquecidos**: escravos e trabalhadores livres no Brasil, séculos XVIII e XIX. Campinas: Editora da Unicamp, 1989. MOURA, Denise Soares de. **Saindo das sombras**: homens livres no declínio do escravismo. Campinas: Editora da Unicamp, 1998. Ver ainda: CHALHOUN, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980. **Cadernos AEL**, Campinas, v. 14, n. 26, 11-49, 2009.

5 THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**. Vol. 1: A árvore da liberdade. 3ª edição. Rio

A análise que segue baseia-se num levantamento de matérias de jornais da época, em títulos que circulavam pela província do Ceará, mas também em periódicos da Corte e de províncias vizinhas. Valeu-se também da análise de ofícios e relatórios oficiais produzidos por autoridades e engenheiros da Estrada de Ferro de Baturité, e ainda por um relatório composto por um chefe de polícia acerca das ocorrências de Baturité. A título de conclusão, busca-se situar o caráter da greve dos operários de construção da ferrovia em face aos cenários nacional e global.

## **Um dia de greve**

SÁBADO, 29 DE SETEMBRO DE 1888. O engenheiro-chefe João Augusto César de Souza surpreendeu os trabalhadores do prolongamento da ferrovia, concentrados em Baturité, ao “declarar ao povo da estrada que cada trabalhador percebia 800 réis diários e que do corrente mês em diante pagaria somente 700 réis”. A declaração pegou a todos de surpresa, pois para a semana seguinte estava marcado o primeiro pagamento de salários desde o início das obras. Recrutados ao longo do mês de setembro, já alocados em diversas turmas de trabalhadores que operavam os serviços preliminares da via férrea, os operários ainda não sabiam ao certo a quantia que receberiam. Os salários seriam pagos mensalmente, o que dificultava o controle de cada trabalhador sobre a soma de seus ganhos diários, os descontos, as eventuais multas. Muitos acreditavam que a diária estaria cotada em mil réis, mas ninguém tinha certeza, pois, como apresentado pela matéria publicada no jornal *Cearense*, “sobre essa questão dos salários reinava todo o segredo”. A desconfiança converteu-se em indignação ante a declaração do engenheiro-chefe. Sentindo-se enganados, os trabalhadores combinaram então de tirar satisfações com César de Souza na segunda-feira seguinte.<sup>6</sup>

Foi o que fizeram. Logo pela manhã, às 8 horas da segunda-feira, uma comissão de 60 homens se dirigiu à casa do engenheiro e reclamaram contra o rebaixamento dos salários. O engenheiro, no entanto, disse que não voltaria atrás e manteria a ordem do corte anunciado. Imediatamente “todos se retiraram murmurando e abandonaram os instrumentos de trabalho”. “Plano concertado entre todos eles, a greve foi geral”. Naquele dia não se veria “um único trabalhador na estrada”. Somente o corpo de cavouqueiros não aderiu à paralisação.<sup>7</sup>

Os operários se reuniram então em frente à estação ferroviária, uma concentração de mais ou menos 600 pessoas, no bairro do Putiú, onde falavam em “tomar uma vindita contra o Dr. César”. Alguns soldados pretenderam desarmar os operários, atitude que precipitou uma “tremenda luta”. Uma testemunha disse ter visto então “muita cacetada, pedrada e facada”. Os praças, tendo sido espancados pelos retirantes, refugiaram-se no edifício da estação e trancaram a porta. A mesma testemunha informou ainda que:

---

de Janeiro: Paz e Terra, 1997. p. 9.

6 *Cearense*, Fortaleza, p. 1, 3 out. 1888.

7 *Ibidem*.

Quatro a cinco praças que se refugiaram na estação foi o bastante para o povo forçar a entrada no edifício, não o conseguindo a muitos pedidos e rogos; mas ninguém pôde impedir uma chuva de pedras sobre o mesmo, de que resultou quebrarem tudo quanto era vidro, relógio e caixilhos das portas.<sup>8</sup>

A exaltação entre os trabalhadores parecia ser extrema, tendo o repórter do *Cearense* registrado que “o povo assaltante, a rugir como feras, jurava matar os soldados”. Somente às três horas da tarde, “a muito rogo de diversas pessoas” e do padre local, Antero Bernardino, os soldados puderam retirar-se do prédio da estação “quando serenou um pouco a irritação popular”. Ainda assim, os grevistas impuseram a condição “deles, sitiantes, virem escoltando a força pública ensanguentada, rasgada e algumas praças sem boné e sem facão”. Dirigiram-se desse modo ao quartel da cidade, “com muito trabalho dos que os apaziguavam, pois que queriam dar ainda nos soldados!”.<sup>9</sup>

Uma ladeira com aproximadamente um quilômetro de extensão afastava a estação ferroviária do centro urbano de Baturité. Na medida em que os soldados escoltados e a multidão furiosa subiam aquele trecho, o medo tomava conta dos moradores da cidade, o que fez com que se espalhasse uma “triste notícia de que seria saqueada a população”.

Isso alarmou tanto a cidade que num momento fechou-se tudo, procurando cada qual trancar-se o melhor possível e armar-se para o que viesse. Foi um barulho infernal o bater das portas de envolta com a gritaria geral.

Mas o que os moradores de Baturité temiam não passaram de “boatos aterradores”. Uma vez recolhida a força pública ao quartel, “o povo voltou para o Putiú numa gritaria danada e lá acampou”.<sup>10</sup>

Parecia que a onda de conflitos havia terminado. Os grevistas cortaram o fio elétrico da estação para impedir o envio de telegramas para Fortaleza. Decerto buscavam evitar o pedido de reforços policiais. Mas as mensagens foram transmitidas da estação seguinte de Canoa e, ao cair da tarde, chegou a Baturité um trem expresso que trazia 28 praças para “garantir à população”. Ao desembarcarem, os novos soldados foram cercados pelos retirantes e, pondo-se em marcha para a cidade, foram acompanhados pela multidão que, “numa vozzeria infernal”, insultaram os soldados até entrarem no quartel.

Segundo o relato publicado em outro periódico de Fortaleza, o *Pedro II*, “foi outro susto que tivemos, tanto mais quanto se dizia que desta vez seria saqueado o mercado público”. Porém, os grevistas restringiram-se a permanecer “por algum tempo nas imediações do mercado, mas com pouca demora seguiu para a estação dando *vivas e morras*”.<sup>11</sup>

À noite ainda circularia por Baturité “um boletim insultuoso ao engenheiro-chefe”, mas não se teve mais notícias de novas ações por parte dos grevistas. Nem por isso os moradores

8 *Pedro II*, Fortaleza, p. 2, 5 out. 1888.

9 *Ibidem*.

10 *Ibidem*.

11 *Ibidem*. Itálico no original.

da cidade conseguiram dormir tranquilos, pois “estão todos amedrontados”, garantia a matéria do *Pedro II*.

Se o engenheiro em chefe não foi atacado hoje em sua própria casa nesta cidade, agradeça à intervenção de cidadãos distintos. Assim mesmo, os engenheiros (alguns) e suas famílias, receosos, pediram socorro e refugiaram-se em casas estranhas.<sup>12</sup>

## Baturité e os operários do prolongamento

ANTES MESMO DE A GREVE SER DECLARADA, a concentração dos retirantes provocava preocupações entre os habitantes da cidade de Baturité. Ainda que a falta de chuvas não tenha sido generalizada, já a partir de meados do ano muitas famílias sertanejas abandonavam seus locais de moradia em direção ao litoral e a outros pontos menos castigados pela seca. Baturité, porta de entrada de um fértil maciço de serras onde prosperava a cultura do café e diversos outros produtos agrícolas, era um dos lugares mais procurados pelos retirantes.<sup>13</sup>

O prolongamento da ferrovia que trazia o mesmo nome da cidade era o principal motivo de atração para as numerosas famílias pobres. Desde a seca de 1877-1879, a linha ferroviária havia sido encampada pelo governo imperial para implantar a política de socorrer as multidões de retirantes, oferecendo trabalho e salário no lugar da distribuição gratuita de recursos. Enquanto durou a seca, um trecho de aproximadamente 90 quilômetros foi construído pelos retirantes, entre Pacatuba e Canoa.<sup>14</sup> Após o fim da seca, seria ainda concluído o trecho até Baturité. No novo tempo de seca, em 1888, já se sabia que aquela última estação seria onde se concentrariam os socorros públicos, dando-se prosseguimento ao prolongamento da via férrea com o trabalho dos retirantes.

A concentração daquela população adventícia na pequena urbe trazia, porém, perturbações para os já antes estabelecidos. Em meados de agosto, falava-se na chegada de “300 a 400 pessoas que para ali afluem diariamente”.<sup>15</sup> Uma correspondência publicada no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro informava não haver “uma árvore ali que não abrigue uma família de emigrantes”. E dizia, ainda:

É a gente que desce do sertão, impelida pela necessidade, a vagar como bando de ciganos, a implorar o óbolo da caridade pública, que se mostra já um tanto retraída! Aqueles que não têm bastante resignação para conter os reclamos do estômago, que se não querem *tannerizar* (sic.), vão lançando mão do que encontram: ovelhas, bodes, galinhas etc., nada escapa-lhes à tentação. Muitos são os casos que se tem registrado de crimes desta ordem nesta povoação.<sup>16</sup>

12 Ibidem.

13 LIMA, Pedro Ailton Queiroz. **À sombra das ingazeiras**: o café na serra de Baturité (1850-1900). 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

14 CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da seca**: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Col. Outras Histórias. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.

15 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, p. 2, 21 ago. 1888.

16 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 1 out. 1888.

Outro correspondente preocupava-se com a contaminação de doenças que a aglomeração de retirantes poderia tornar incontrollável:

Dessa acumulação de povo que não sabe observar os princípios mais comezinhos da higiene, de que não tem a mais simples noção, não se pode deixar de sentir funestas consequências. Há muito combustível amontoado para a propagação de um incêndio... Com tais elementos não se demorará muito a manifestar-se alguma epidemia, a varíola, por exemplo, que é companheira inseparável da seca.<sup>17</sup>

Enfim, temia-se a sublevação geral dos pobres. Já antes, em 1877, Baturité havia sido palco de um desses levantes de retirantes que se tornava uma prática recorrente durante as secas.<sup>18</sup> No dia 15 de outubro daquele ano, uma multidão de três a quatro mil pessoas reuniu-se em frente à casa do tesoureiro da comissão de socorros para reivindicar comida. Era fim de tarde e o agente limitou a distribuição a apenas duas pessoas, tentando evitar seguir com a atividade noite adentro. O povo então lançou-se sobre a porta da casa e a invadiu, agarrando sacos de farinha e outros gêneros alimentícios. As forças policiais conseguiram recuperar parte das sacas e restabelecer a normalidade. Porém, no dia seguinte, novo conflito se desencadeou, com nova invasão ao armazém. Em seu relatório ao presidente da província, o coronel de polícia de Fortaleza declarou: “A importante cidade de Baturité está debaixo de um vulcão”.<sup>19</sup>

O emprego dos retirantes nos serviços do prolongamento parecia, portanto, uma medida urgente e necessária para evitar que novas cenas associadas à desordem social voltassem a serem vistas em Baturité. Era, ao mesmo tempo, uma providência visando reter as migrações até o litoral e dali para as terras amazônicas ou outras paragens. Em maio de 1888, o governo imperial já havia autorizado o início dos trabalhos do prolongamento da ferrovia por 84 quilômetros, entre Baturité e Quixadá. Pretendia-se com as obras empregar até 200 mil operários.<sup>20</sup> No entanto, até setembro a comissão chefiada pelo engenheiro César de Souza restringiu seus trabalhos aos serviços preliminares de marcação e desapropriação de terrenos, o que ocupava apenas um menor número de retirantes. Somente em 7 de setembro haveria a cerimônia oficial para o início efetivo dos trabalhos.<sup>21</sup> Quando se deu a greve dos operários da Baturité, no início de outubro, ainda não passava de 400 o número dos trabalhadores ocupados em atividades de limpeza, nivelamento e destocamento de terreno.

No entanto, muitos manifestavam a opinião de que a quantidade de operários então ocupados no prolongamento poderia ser bem maior. Era o caso de um correspondente da *Gazeta do Norte*, jornal de Fortaleza, ao sustentar que “cerca de 21 quilômetros já se acham preparados e nesse trecho podiam bem ser empregados uns 1.500 homens”.<sup>22</sup> Uma parte das autoridades e outros setores das classes dominantes de Baturité criticavam o excesso de rigor

17 *Gazeta do Norte*, Fortaleza, p. 1, 2 out. 1888.

18 NEVES, op. cit.

19 Ofício de 22 out. 1877, ofícios diversos. Fundo: Justiça, correspondência do Ceará, IJ1 (282), Arquivo Nacional.

20 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, p. 1, 7 out. 1888

21 *Constituição*, Fortaleza, p. 2, 11 set. 1888.

22 *Gazeta do Norte*, Fortaleza, p. 1, 2 out. 1888.

com que o engenheiro-chefe César de Souza lidava com os retirantes. Aquele engenheiro, a despeito de suas inegáveis competências técnicas como construtor de ferrovias, parecia não compreender os riscos potenciais implicados em não tratar de empregar o máximo possível de operários, que era a maneira esperada pelo governo para promover o acesso dos sertanejos pobres aos socorros oficiais.

Os protestos durante o dia da greve dos operários do prolongamento não eram, dessa forma, acontecimentos isolados. Nos dias seguintes, entre 300 e 400 retirantes voltavam a ocupar a frente da casa onde residia César de Souza em Baturité, exigindo “com ameaças e gritos não só a sua admissão aos serviços da estrada, como o aumento do salário! Alguns deles estavam armados de paus e pedras!” Em face ao perigo, engenheiros membros da comissão do prolongamento, “sem as precisas garantias”, já previam “a necessidade de abandonar os serviços”.<sup>23</sup> Ou, como declarou outro correspondente anônimo: “O povo já não pede serviço, exige, impõe, puro domínio da desenfreada oclocracia que se levanta: ‘sic volo, sic jubeo’ [‘quero-o, ordeno-o’]”.<sup>24</sup>

## **Salários, trabalho e formas de luta**

ASSIM QUE SOUBE DA PARALISAÇÃO dos operários da ferrovia, o presidente da província Caio da Silva Prado convocou o chefe de polícia do Ceará, Cândido Valeriano da Silva Freire, instruindo-o a seguir imediatamente até Baturité para verificar as ocorrências e procurar restabelecer a ordem pública “alterada naquele dia pelos distúrbios”. Cândido Freire, dessa forma, tomou um trem especial naquele 1º de outubro, por volta das sete da noite, chegando a Baturité duas horas depois. Sem tempo para qualquer providência, recolheu-se para dormir.

Logo ao amanhecer, por volta das 5h30, aquela autoridade dirigiu-se ao acampamento dos operários onde conversou com alguns deles que lhe expuseram suas reclamações. Os trabalhadores disseram estar dispostos a deixar os serviços do prolongamento “em vista da diminuição recente e inesperada do salário de 800 réis para 700, insuficiente para a subsistência”. Além disso, alegaram que os pagamentos “efetuavam-se com atraso de oito dias e depois de findo o mês, circunstância que muito dificultava as condições de vida”. Pelo que o chefe de polícia deixou registrado num ofício, podemos, assim, perceber alguns aspectos das queixas que levaram os operários do prolongamento à greve de 1888.<sup>25</sup>

De fato, a diminuição dos salários e o pagamento feito somente uma vez por mês foram deliberações que o engenheiro César de Souza confirmou quando, naquela mesma manhã, reuniu-se com o chefe de polícia Cândido Freire. César de Souza sustentou que “não era possível restabelecer o salário porque trabalhos idênticos em outras localidades

23 **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, p. 2, 1 out. 1888.

24 **Gazeta do Norte**, Fortaleza, p. 2, 20 out. 1888. BN. Locução latina: “hoc volo, sic jubeo, sit pro ratione voluntas” (Juvenal, *Sátiras*, VI, 223). Significa: “quero-o, ordeno-o, que a minha vontade substitua a razão”.

25 Ofício n. 657, de 3 out. 1888. Fundo: Chefatura de Polícia, livro 29 (215), Arquivo Público do Estado do Ceará (doravante APEC).



eram remunerados a 500 e 600 réis”. Disse também que não podia satisfazer os pagamentos em prestações quinzenais “porque apenas tinha um empregado encarregado desse serviço e de avultada escrituração”, incapaz de preparar tantas folhas de pagamento que seriam necessárias para a frequência proposta.

As alegações do engenheiro do prolongamento, no entanto, eram questionadas por “outras pessoas que me pareceram habilitadas”, ouvidas também pelo chefe de polícia. Autoridades locais, como o juiz da comarca e o juiz municipal que também participavam da reunião, discordavam dos argumentos do engenheiro César de Souza, afirmando que as condições de vida em Baturité eram “mais difíceis e, sobretudo, mais dispendiosas do que em outros pontos onde havia trabalhos da mesma natureza”, e que os pagamentos poderiam ser feitos nos fins de semana ou em quinzenas, “desde que o tesoureiro tivesse dois pagadores para auxiliá-lo neste serviço”.<sup>26</sup> Diante de todos os argumentos apresentados – tanto pelos trabalhadores quanto pelo engenheiro-chefe do prolongamento, quanto ainda pelas outras autoridades locais –, a despeito de todas as divergências, ficava claro que o ponto mais sensível dos protestos ocorridos na greve confluía para o valor e para a forma de pagamento dos salários. Como disse Karl Marx, em todas “transições históricas efetivas o trabalho assalariado aparece como dissolução [...]”.<sup>27</sup>

De fato, a redução salarial representava um duro golpe nas maneiras que os operários arranjavam para garantir a subsistência da família. Em geral, apenas homens adultos estavam sendo contratados para os serviços, o que significava que a diária de 700 réis estipulada representaria o principal ganho monetário de uma família inteira de retirantes. Por outro lado, a carestia dos alimentos em Baturité atingia patamares altíssimos, como relatado numa correspondência para o *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, em alusão ao mês de agosto de 1888:

A miséria é extrema. Os gêneros alimentícios atingem a preços fabulosos: a farinha está a 12\$ e a 14\$ o alqueire de 128 litros; o feijão a 400 rs. o litro, ou 51\$200 por alqueire; o milho a 12\$800, a rapadura a 20\$ a carga. A carne é que tem sustentado o preço a 280 rs. por quilo: porque as feiras têm sido sempre carregadas. Os fazendeiros, temendo futuros e quase certos prejuízos, procuram desfazer-se de seu gado, no que obram bem.<sup>28</sup>

Decerto, a forte alteração nos preços dos alimentos estava entre as maiores preocupações dos operários do prolongamento. Estocar gêneros era algo fora de cogitação. Daí porque, além de maiores salários, os trabalhadores reivindicassem que o pagamento fosse feito a cada semana, no máximo por quinzena.

César de Souza, porém, parecia querer seguir um critério econômico de liberalismo estrito em relação ao valor dos pagamentos, forçando a redução salarial em função de um

26 Ofício n. 657, de 3/10/1888. Fundo: Chefatura de Polícia, livro 29 (215), APEC.

27 MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858, esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2011. p. 34.

28 **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, p. 2, 1 out. 1888.

hipotético (e suposto) mercado de trabalho desfavorável aos trabalhadores. Em seu raciocínio, os operários haveriam de se submeter à redução dos salários, tendo em vista não poderem encontrar melhores alternativas de emprego em outros serviços. Mas retirantes e autoridades sabiam que os trabalhos nas obras de socorros públicos não seguiam apenas aos critérios do mercado de trabalho. Como serviço de socorro, havia um reconhecimento tácito de que aqueles salários visavam, acima de tudo, substituir a distribuição gratuita de comida, inculcando um pacto de reciprocidade diferenciado daqueles encontrados em empreendimentos capitalistas convencionais.

Com seus protestos, os operários do prolongamento da Baturité alcançaram uma vitória parcial, mas significativa. No dia 7 de outubro, o presidente Caio da Silva Prado emitiu um telegrama em que estipulava a elevação do “salário dos trabalhadores casados e chefes de família a 800 rs.”, a obrigação de “fazer todos os pagamentos a jornaleiro semanalmente”, além de providenciar, com “urgência e economia, o alojamento e higiene dos trabalhadores”. O presidente reforçava que se tratava de medidas “a serem postas em execução desde já”.<sup>29</sup> Além disso, em menos de uma semana a administração do prolongamento contratou mais 200 operários para os serviços.<sup>30</sup>

Notícias posteriores, no entanto, indicavam que “apesar do aumento de salário para 800 réis, continuava o sistema absurdo e até criminoso de, pela falta de pagamento semanal, obrigar-se o operário a fornecer-se no armazém do fornecedor”. De acordo com o método de “fornecimento”, os operários, sem dinheiro para comprar produtos nas feiras, viam-se obrigados a contrair dívidas com comerciantes, geralmente fornecedores autorizados pelo administrador das obras, que recebiam diretamente dos agentes da ferrovia os valores descontados do salário dos operários, o que (obviamente) provocava diversas objeções. Além daquela dívida servir como um mecanismo de coerção e aprisionamento à obra, os preços cobrados pelos fornecedores eram sempre mais altos que os requisitados nas feiras livres, rebaixando ainda mais o poder de compra dos trabalhadores. Esse era o motivo pelo qual, segundo um correspondente do *Diário de Pernambuco*, os operários só se alistaram “na estrada quando o desespero da fome a isto os obriga”.<sup>31</sup>

A prática do pagamento de salários com a mediação de fornecedores pode ter sido um modo encontrado pelos dirigentes do prolongamento para manter os serviços em face de uma recorrente dificuldade da Estrada de Ferro de Baturité para dispor de dinheiro em montante e regularidade necessárias ao pagamento semanal dos operários. Por outro lado, o sistema de fornecimento forçava a permanência dos trabalhadores nas obras, pelo menos até a próxima data de pagamento, e essa era uma importante medida em favor de uma política de fixação dos retirantes que, já se sabia, constituíam um tipo de trabalhador móvel, permanentemente atento às alternativas que podiam prontamente o convencer a abandonar as obras. Em

29 **Constituição**, Fortaleza, p. 2, 15 out. 1888.

30 **Diário de Pernambuco**, Recife, p. 2, 16 out. 1888.

31 **Diário de Pernambuco**, Recife, p. 2, 5 fev. 1889.

geral os engenheiros sabiam o quanto poderia ser desafiante conter os operários das secas, sobretudo quando as chuvas voltavam a cair no sertão. Assim ocorria porque os trabalhadores do prolongamento eram sertanejos que, nos tempos de seca, nunca rompiam completamente os laços com a terra e a produção rural.

Por outro lado, o cotidiano de trabalho nas obras representava um acúmulo de experiências de classe entre os operários. A greve de 1888 deve ser entendida, nesse sentido, como uma forma dentre outras que os retirantes forjavam para lidar com as duras condições que encontravam nessas obras de socorros públicos. Desde a seca de 1877-1879, a via férrea constituiu-se em palco de fortes conflitos, sendo a recusa ao trabalho uma das primeiras formas de resistência acionadas pelos operários. Assim que as primeiras turmas de trabalhadores organizadas em Fortaleza chegaram a Pacatuba, onde teria início as obras do prolongamento, grupos numerosos de retirantes decidiam retornar à capital, tão logo constataavam as condições em que teriam de trabalhar.<sup>32</sup>

Durante a seca de 1877-1879, quando os administradores das obras conseguiram estruturar um imenso esquema de trabalhos, dividindo os retirantes em turmas de trabalhadores alocadas por diferentes residências ao longo do trecho da linha férrea em construção, mesmo então os antagonismos entre engenheiros e operários foram constantes. Falhas na regularidade do pagamento dos salários, o descontentamento com o autoritarismo dos engenheiros, o estranhamento ao rígido código de trabalho exigido e a recorrente falta de alimentos (ou mesmo a distribuição de comida podre) eram os principais motivos da indignação das imensas aglomerações de trabalhadores. O estado de tensão presente no cotidiano do prolongamento mostrava-se nesse trecho de um ofício do engenheiro-chefe Carlos Alberto Morsing dirigido ao presidente da província em janeiro de 1879:

De dia para dia vão tomando proporções mais sérias semelhantes faltas que [...] prejudicam sobremodo a ordem e presteza desejável do andamento dos trabalhos, e até expõem a segurança individual dos chefes de serviços, sitiados por mais de mil operários que trabalham sem perceber o sustento para si e suas famílias.<sup>33</sup>

Em tais circunstâncias, o cotidiano de trabalho do prolongamento tornava-se explosivo, com supervisores e engenheiros circulando sempre armados ou escoltados por soldados quando em contato com as multidões de retirantes a quem dirigiam ordens e reclamações por serviços mal executados.

De sua parte, os trabalhadores iam aprendendo a lidar com as novas experiências de trabalho que caracterizavam as obras. As turmas de operários – unidades criadas pelos engenheiros da ferrovia para viabilizar o controle, a assiduidade e a ordem no pagamento de salários – convertiam-se em espaço de articulação dos subalternos. Naquelas turmas, os trabalhadores debatiam sobre seus problemas e articulavam reivindicações em relação

32 CÂNDIDO, op. cit., 2005, p. 72-89.

33 Ofício de 4/01/1879, Fundo: Estrada de Ferro de Baturité, APEC.

ao controle dos horários, aplicação de multas, punições julgadas injustas e uma diversidade de outras objeções que compunham as jornadas. Nos longos meses que duravam as secas, os retirantes alocados nas turmas de operários iam constituindo laços de uma solidariedade coletiva.

A greve dos operários do prolongamento da Baturité em 1888 surgiu nessa trajetória de experiências em que diversas formas de luta eram promovidas pelos coletivos de retirantes concentrados pelo governo em obras de socorros públicos. Muitos daqueles que participavam da paralisação de 1888 haviam antes trabalhado nas obras do prolongamento na seca de 1877-1879, ou ainda em outras obras acionadas pelas comissões de socorros públicos.

E, afinal, o poder de pressão dos operários das secas podia extrapolar o âmbito das obras, pelo que era encarado com grande preocupação pelas elites políticas da época. A estratégia de reunir as multidões de retirantes nas obras de socorros públicos – das quais o prolongamento da Baturité destacava-se entre as maiores – na intenção de obrigar aqueles grandes contingentes de miseráveis a trabalhar como condição para receberem os auxílios do governo, acabava por oferecer as condições de formação desses trabalhadores como classe social que se afirmava, resistia, protestava e, às vezes, obrigava autoridades a tomarem providências concretas para evitar a proliferação de revoltas.

A greve dos operários da Baturité em 1888 foi um desses protestos. Ao mesmo tempo, sinalizou para um potencial de luta que poderia alcançar resultados ainda mais drásticos. Ao longo dos meses que seguiram o fim da greve, as autoridades promoveriam a abertura de novas obras, por toda a província, para a ocupação de um número maior de retirantes. Com a súbita morte do presidente Caio da Silva Prado e a subsequente posse do conselheiro Henrique D'Ávila à frente do governo provincial, em julho de 1889, esta autoridade julgou ter encontrado aquelas obras “inteiramente desorganizadas e anarquizadas”, ordenando a suspensão dos serviços de socorros públicos. Milhares de operários que subsistiam dos salários e socorros oficiais viram-se assim bruscamente desamparados. Imediatamente uma onda de levantes de operários das obras suspensas, com assaltos a armazéns e ataques aos comboios que transportavam os alimentos do governo, culminaram na destituição do presidente da província naquele mesmo mês.<sup>34</sup>

## **A greve como forma de luta**

REGISTROS SOBRE GREVES remontam à antiguidade. Construtores de túmulos em Deir el Medina, no antigo Egito, no 29º ano do reinado de Ramsés III (1155 a.C.), promoveram o que pode ser considerado como o primeiro movimento paredista da história. Mais tarde, já nos tempos

34 CEARÁ. **Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Conselheiro Henrique D'Ávila, senador do Império e presidente do Ceará passou a administração desta província ao Excelentíssimo Senhor...** Fortaleza: Typographia Econômica, 1889, p. 4-5 e anexos. **Libertador**, Fortaleza, 6, 7, 9 e 10 set. 1889. BN. **Cearense**, Fortaleza, p. 2, 21 set. 1889.

do Império Romano, eventos nomeados de *secessio plebis* ocorreriam por pelo menos cinco vezes entre 494 e 287 a.C. No entanto, somente durante os primeiros estágios do capitalismo moderno as greves se tornariam uma forma de protesto regular dos trabalhadores.<sup>35</sup>

Ao longo dos tempos, a greve enquanto forma de luta assumiu feições bastante variadas. Muitas vezes associadas a outros tipos de protestos, a própria caracterização da paralisação como método de pressão sobre os patrões se complexifica. Atualmente temos uma grande tendência em associar as greves com a formação de um movimento operário organizado e constituído por trabalhadores assalariados livres. Mas a coisa não é assim tão simples.

Se inserirmos as origens das greves na vasta gama de estratégias que os trabalhadores forjavam para pressionar seus contratadores, temos de nos reportar a situações em que os promotores dos protestos eram pessoas sujeitas a regimes de extrema privação de liberdade, inclusive escravos. Certamente as primeiras greves guardavam semelhanças com o “êxodo coletivo”, no qual um grupo de trabalhadores abandonava o local de trabalho por estar cansado da exploração ou condições de vida que levava. Nesse caso, “os principais exemplos ocorrem entre escravos, servos por dívidas, artesãos e assalariados de ‘instituições totais’, como os marinheiros”.<sup>36</sup> Por outro lado, há muitos casos de greves que não dependeram da existência de sindicatos ou outras instituições de resistência dos operários para ocorrerem, ou, quando os sindicatos existiam não tiveram qualquer papel na sua organização e transcurso. O grande levante nas ferrovias dos Estados Unidos em 1877, considerado como o primeiro movimento grevista com dimensões nacionais naquele país, nas palavras de Philip Foner, “não teve nada que se assemelhasse a uma liderança central ou direção”.<sup>37</sup> Pode-se ainda fazer alusão às chamadas “greves selvagens” (*wildcats*), construídas desde a base e contra as diretrizes dos sindicatos que se alastraram por indústrias de França e Itália no final dos anos de 1960.

No cenário brasileiro a coisa não é menos complexa. A associação da formação da classe operária com o fim do regime escravista e a grande imigração de europeus para os primeiros centros industriais do país consolidou de tal maneira certos estereótipos sobre negros supostamente “incapazes” de se adaptar ao capitalismo e à sociedade de classes que “as experiências dos trabalhadores livres e libertos anteriores à abolição seriam engessadas na ‘pré-história’ da classe operária nacional”.<sup>38</sup> Como indicaram Flávio Gomes e Luigi Negro, o mito do imigrante radical impediria mesmo que “o trabalhador local (a começar pelo escravo)” figurasse “como protagonista das lutas operárias”.<sup>39</sup> Segundo essas representações caricatas (nada históricas), a própria paralisação coletiva do trabalho seria uma forma de luta inédita,

35 VELDEN, Sjaak van der. Strikes, lockouts, and informal resistance. In: LINDEN, Marcel van der; HOFMEESTER, Karin. **Handbook the Global History of Work**. Berlin/Boston: De Gruyter, 2018. p. 526.

36 LINDEN, Marcel van der. **Trabalhadores do mundo**: ensaios para uma história global do trabalho. Campinas: Editora Unicamp, 2013. p. 196-197.

37 FONER, Philip. **Great labor uprising of 1877**. New York: Monad Press, 1977. p. 9.

38 MAC CORD, Marcelo; SOUZA, Robério S. Trabalhadores livres e escravos. In: SCHWARCZ, Lília Moritz; GOMES, Flávio dos Santos (org.). **Dicionário da escravidão e da liberdade**: 50 textos críticos. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

39 NEGRO, Antonio Luigi; GOMES, Flávio dos Santos. As greves antes da “*grève*”: as paralisações do trabalho feitas por escravos no século XIX. **Ciência e Cultura**, v. 65, n. 2, p. 56-59, abr.-jun. 2013.

importada juntamente com as levas de imigrantes, supostamente radicais. Nada mais distante da realidade.

Ao longo do século XIX foram várias as ocorrências de paralisações envolvendo trabalhadores escravos, mas também livres e libertos, afora as greves impulsionadas por estrangeiros. Uma das mais expressivas foi aquela que João José Reis chamou de “greve negra” de 1857, promovida por centenas de africanos “ao ganho”, carregadores de rua que, ao cruzarem os braços, interromperam o comércio e o porto de Salvador por duas semanas contra uma legislação que visava controlar seus espaços de trabalho – os cantos –, prevendo inclusive a obrigatoriedade do uso de uma chapa de metal, para identificá-los como matriculados.<sup>40</sup>

No que diz respeito aos trabalhadores de construção de ferrovias, perfil de principal interesse no presente artigo, as primeiras paralisações também remontam à mesma época. Num tempo de carestia, epidemias e convulsões sociais, duas greves foram promovidas por construtores de ferrovias em Pernambuco e Bahia nos últimos anos da década de 1850. Em Pernambuco, no início de 1858, a *Recife and São Francisco Railway* contratou operários alemães e belgas (um total de 238 europeus) para substituir trabalhadores ingleses que morriam de cólera nos canteiros de obra. Os provenientes da Bélgica reclamaram de salários menores do que acertado em contrato e, então, abandonaram os serviços, seguindo para Recife a bordo de um trem. Nas tentativas de negociação, houve prisões quando a polícia foi chamada para obrigar o retorno dos trabalhadores às obras. Pouco mais de um ano depois, operários do reino da Sardenha, contratados pela congênere inglesa *Bahia and São Francisco Railway*, promoveriam seu próprio movimento paredista. Os trabalhadores que atuavam nos canteiros do Engenho Novo e Periperi resolveram cruzar os braços em julho de 1859. A polícia foi mobilizada quando verificou “motins e ofensas físicas” contra o engenheiro inglês encarregado.<sup>41</sup>

Como os trabalhadores europeus eram então contratados pelas empresas ferroviárias por receberem salários mais baixos que os pretendidos por nacionais, não se admira que as primeiras greves do setor tivessem a iniciativa de estrangeiros. No entanto, a maior visibilidade dos imigrantes pode estar relacionada à maior cobertura de informações proporcionada pela documentação dos consulados que registravam seletivamente os episódios. Por outro lado, trabalhadores estrangeiros e nacionais executavam ombro a ombro os serviços de construção no cotidiano de trabalho e é provável que a maior parte daquelas greves protagonizadas por grupos nacionais específicos fosse, na verdade, expressão de uma colaboração plural entre

40 Cf.: REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

41 MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste** (1850-1900). Campina Grande: Editora da UFCG, 2007. p. 78-81; SOUZA, Robério S. **Trabalhadores dos trilhos**: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Editora Unicamp, 2016. p. 172-178. Cf. também: LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. **História Econômica & História de Empresas**, São Paulo, v. III, n. 1, p. 43-76, 2000.

diferentes composições nacionais e étnicas. Robério Santos Souza, nesse sentido, identificou o registro de autoridades que acusavam os grevistas italianos da *Bahia and São Francisco Railway* de incitar o levante dos escravos em engenhos de açúcar das redondezas.<sup>42</sup>

Se havia barreiras nacionais ou étnicas entre diferentes composições de trabalhadores nos movimentos paredistas, tais barreiras não parecem impedir a colaboração mútua daqueles trabalhadores que compartilhavam o cotidiano nos canteiros de construção das ferrovias. Isso se mostra de modo particularmente evidente na ainda escassamente conhecida greve havida durante a construção dos primeiros quilômetros da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, na fronteira amazônica com a Bolívia, em 1878. Ali, imigrantes norte-americanos, italianos, franceses, irlandeses, ingleses, além de indígenas provenientes das terras baixas bolivianas, uniram-se a retirantes da seca deslocados do Ceará numa paralisação provocada por atraso no pagamento de salários e outros diversos motivos de descontentamento.<sup>43</sup>

As greves, dessa maneira, já compunham o repertório dos protestos operários dos construtores de ferrovia em diferentes pontos do país quando ocorreu, na seca de 1888, a “revolução” dos retirantes do prolongamento da Baturité. O que havia de novo era o fato de o movimento paredista ocorrer desta feita numa grande obra de socorros públicos em meio a uma forte seca. Os grevistas da Baturité incorporavam então um importante recurso das lutas de classe – no qual trabalhadores desafiavam seus superiores com a interrupção do trabalho – ao conjunto de formas de resistência com as quais os retirantes enfrentavam o domínio opressivo do controle social durante os longos e penosos tempos de estiagem prolongada.

Recebido em: 14/06/2020

Aprovado em: 06/07/2020

42 LAMOUNIER, op. cit.; SOUZA, op. cit.

43 Cf.: CÂNDIDO, Tyrone Apollo P. Nas fronteiras do trabalho: trânsitos e resistências numa expedição de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. **Revista Territórios e Fronteiras**, Cuiabá, v. 12, n. 2, p. 355-382, ago-dez. 2019.