
“O tufão das reivindicações operárias”: trabalho urbano e conflitos sociais

Eduardo Oliveira Parente*

Resumo: Neste artigo analisamos as primeiras mobilizações organizadas pelos operários da companhia inglesa *Ceara Tramway, Light and Power*, de Fortaleza, em 1917, 1919 e 1925. Atentamos para as motivações, para a relação dos trabalhadores com a empresa e o Estado, estabelecendo as conexões entre tais movimentos e as respectivas conjunturas socioeconômicas, bem como seus desdobramentos políticos. Além disso, analisamos as formas de gestão da força de trabalho, os mecanismos de dominação e a estrutura hierárquica da *Light*.

Palavras-chave: greves, relações de trabalho, mecanismos de dominação

Abstract: This paper examines the first demonstrations organized by employees of a British company *Ceara Tramway, Light and Power*, from Fortaleza, in 1917, 1919 and 1925. We look at the motivations for the relationship of workers with the company and the state, establishing the connections between these movements and their socio-economical and political developments. In addition, we analyzed the ways of managing the workforce, the mechanisms of domination and the hierarchical structure of *Light*.

Keywords: strikes, labor relations, mechanisms of domination.

Concluindo seu período administrativo à frente do governo estadual, o Presidente do Estado, João Thomé de Saboya e Silva, como já era de praxe, enviou à Assembleia Legislativa sua *Mensagem*. Como tal, o referido documento pretendia abarcar, mesmo que sinteticamente, os mais variados aspectos de interesse da administração pública. No item referente à “Ordem Pública”, podemos ler a seguinte passagem:

Nenhum fato de excepcional gravidade veio perturbar a ordem pública no período que este documento abrange.

O tufão das reivindicações operárias não chegou até nós com o cortejo de fatos alarmantes verificados em outros países e no próprio território nacional. Algumas greves, como a do pessoal da Ceará Tramway e dos homens do mar foram resolvidas satisfatoriamente, dentro de pouco tempo, sem maiores prejuízos para o serviço público. Prova do feito eminentemente pacífico de nossa gente foi a repulsa à agitação que alguns espíritos irrefletidos tentaram promover entre os

* Mestre em História Social, pela Universidade Federal do Ceará, com a dissertação: Operários em Movimento: a trajetória de luta dos trabalhadores da *Ceara Light* (Fortaleza, 1917 – 1932). E-mail: ed_parente@yahoo.com.br

infelizes sertanejos que enchiam as ruas desta capital, quando mais intensa a Fome se fazia sentir¹.

Pelo olhar do Presidente do Estado temos, resumidamente, um pouco da diversidade dos movimentos sociais que eclodiram no Ceará nos últimos anos da década de 1910: greves de trabalhadores na *Ceara Tramway, Light and Power* (1917 e 1919), greve dos “homens do mar”, levadas de sertanejos retirantes que “enchiam as ruas” da capital devido às secas (1915 e 1919) e possível ameaça de um levante geral destes últimos, incitada e promovida (supostamente) por “alguns espíritos irrefletidos”. Podemos ainda acrescentar que, nesse período e no início dos anos 1920, houve uma ampliação no número de associações operárias (ao mesmo tempo que circula uma imprensa animada por um ideário anarquista) e o surgimento de um Partido Socialista que fez publicar o jornal *Ceará Socialista*.

O crescimento das “reivindicações operárias”, no Ceará, era percebido pelo governante como parte de um conjunto de eventos nacionais e internacionais² semelhantes e correlatos, ao mesmo tempo que deles se distanciaria pela magnitude com que ocorreu, poupando o estado de vivenciar um “cortejo de fatos alarmantes”. Decerto, somente por comparação poderíamos minimizar a intensidade dos movimentos sociais do período, ou, como propõe o Presidente, recorrendo a explicações como o caráter “eminente pacífico de nossa gente”, expediente impreciso, imponderável e decididamente atemporal, típico de uma mentalidade conservadora, que acredita que as classes subalternas só se revoltam se instigadas (ou iludidas) por elementos externos e de ideias subversivas. Somente assim, contraditoriamente, seria possível ao governante iniciar sua explanação afirmando que “Nenhum fato de excepcional gravidade veio perturbar a ordem pública no período que este documento abrange”. Obviamente, trata-se de garantir e reafirmar o próprio êxito no trato da questão social, nas mais diversas formas em que esta se apresenta.

Neste artigo pretendemos analisar, especificamente, os movimentos organizados pelos trabalhadores da companhia inglesa *Ceara Tramway Light and Power*, concessionária do serviço de transporte público por bondes e produção de energia elétrica em Fortaleza. Para tanto verificaremos as condições vividas por estes trabalhadores no exercício de seu

¹ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará pelo Presidente do Estado Dr. João Thomé de Saboya e Silva em 1920, p. 46.

² Provavelmente o evento mais impactante foi a Revolução Russa de 1917, com a vitória dos Bolcheviques liderados por Lênin e a consequente proposta de transformação socialista da Rússia. Podemos mencionar também a tentativa de uma revolução na Alemanha, em 1919.

trabalho, analisando as formas de dominação a que eram submetidos. A partir desta análise ficará mais clara a constituição dos processos reivindicatórios e das demandas desta categoria. Iniciamos este texto, portanto, com uma descrição e interpretação das greves de 1917, 1919 e 1925, contextualizadas na situação vivida nacional e localmente em períodos de forte carestia. Na segunda parte verificaremos as condições específicas de trabalho deste grupo operário, as relações estabelecidas entre trabalhadores e administração, as formas de dominação e aspectos da cultura deste grupo de trabalhadores.

I

Com o advento dos bondes elétricos, em 1913, substituindo os tradicionais bondes movidos à força animal, mudanças substanciais começam a se fazer notar no sistema de transporte público em Fortaleza. Em primeiro lugar, toda a significação e atributo de modernidade conferido à eletricidade; em segundo, a presença de uma companhia estrangeira que gozava do monopólio de produção desta nova fonte energética e do serviço de *tramways* e que marcaria, aos poucos, sua presença no cotidiano da capital; por fim, todo o conjunto de trabalhadores urbanos diretamente engajados nestas novas atividades, nestes novos ofícios, sejam aqueles mais vistos cotidianamente a operar os bondes elétricos e mantendo um contato mais próximo e cotidiano com a população (motorneiros, condutores e fiscais) ou aqueles pouco vistos durante o tempo de trabalho, mas cujo esforço era condição e garantia para o funcionamento adequado dos novos veículos: os operários da usina de energia.

Em 1917, assim como os trabalhadores de várias outras regiões do país, estes operários fizeram sua “aparição”, enquanto sujeito político coletivo, na cena pública. Nesta data foi organizada a primeira greve da categoria. Na *Mensagem* desse ano, o mesmo João Thomé de Saboya e Silva mencionava a pouca alteração ocorrida na ordem pública, explicando tal situação pela “índole pacífica da população cearense” e pela “vigilância e solicitude das autoridades”. O primeiro argumento se tornaria uma constante, como já nos foi possível verificar. O segundo aponta para o bom trabalho da administração estadual a seu cargo, garantindo a resolução plena e a contento de qualquer problema porventura surgido. Seguindo a leitura pelo documento, encontramos rapidamente uma ressalva:

Um fato, entretanto, ocorreu nesta Capital, que, embora sem conseqüências graves, não deixou de produzir certo alarme no espírito público. Refiro-me à greve dos motorneiros e condutores de bondes da Companhia Light and Power, os quais, alegando trabalho excessivo, penas injustas infligidas pela gerência e diminuição de vencimentos por meios indiretos, desde logo conseguiram a completa paralisação do tráfego, a contar de 8 de março, com sensível prejuízo para o comércio e o público em geral³.

Muito embora os movimentos operários (greves em particular) não fossem, em hipótese alguma, uma novidade no Ceará, uma paralisação no sistema de transporte urbano da capital era. Antes já haviam ocorrido greves dos trabalhadores da estrada de ferro de Baturité, em 1891, 1902 e 1912, e dos catraieiros do porto, em 1904. Todas incidindo em atividades relevantes para uma economia baseada no comércio importador e exportador. Nesse momento, com a greve dos trabalhadores do tráfego de bondes, a ação operária atingia um setor de destaque para a vida urbana da capital.

A pauta de reclamações então contemplada (“trabalho excessivo”, “penas injustas”, “diminuição de vencimentos por meios indiretos”) aponta para um interesse, por parte dos trabalhadores, de conseguir maior tempo livre, diminuindo a exaustão de longas horas de trabalho, e reduzir as perdas salariais, especialmente em se tratando de uma conjuntura de aumento do custo de vida, que discutiremos mais à frente. Ainda segundo a narrativa do Presidente do Estado:

Já perdurando essa situação anômala por quatro dias e começando o espírito público a se inquietar, embora confiante nas autoridades que incessantemente agiam para que a ordem pública não sofresse maior alteração, resolvi intervir por meios conciliatórios, conseguindo, auxiliado pelo fiscal da Prefeitura junto à Light e pelo advogado da Companhia, que a Gerência desta aceitasse uma proposta por mim apresentada, ficando assim resolvido o melindroso caso⁴.

Temos rapidamente algumas informações importantes: a duração da paralisação (4 dias aproximadamente) e a intervenção governamental mediando um acordo entre patrões e operários. Inicialmente podemos imaginar que a significação e importância da referida greve, coincidindo com movimentos similares em outras regiões do país e do mundo, tenha criado uma situação que tornou imperiosa uma atuação firme da presidência estadual, evitando maior inquietação do “espírito público” com possível alastramento das greves para outras categorias. No caso, pelas próprias características do documento, não são fornecidos

³ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará pelo Presidente do Estado Dr. João Thomé de Saboya e Silva em 1917, p. 44.

⁴ Idem.

maiores dados sobre os acontecimentos desses dias, pois, em primeiro lugar, o sujeito de destaque na narração é o próprio governante, sua ação esclarecida e decidida, expressa em rápidas passagens como “resolvi intervir”, revelam uma visão voluntarista de seu próprio papel, supostamente pouco condicionada ou exigida pelas injunções do movimento, ou ainda afirmações auto-legitimadoras perante o público, que apesar de já apresentar certa inquietação, estava “confiante nas autoridades”. Simultaneamente, parece não haver dúvida que, antes de agir “por meios conciliatórios”, a atuação foi calcada em garantir “que a ordem pública não sofresse maior alteração”, revelando que estamos tratando de um momento no qual a questão social operária ainda é (e não deixaria de ser durante largo período) um tema relativo à “ordem pública”, tópico em que normalmente serão inseridas as informações sobre os movimentos de trabalhadores.

Com a resolução mediada da greve de 1917, somente em 1919 a população de Fortaleza e as autoridades teriam novamente de lidar com uma paralisação dos trabalhadores do transporte público. Na *Mensagem* desse ano, após os tradicionais elogios à “índole ordeira da população, educada no respeito à lei e na obediência ao poder público” e à “vigilância e solicitude das autoridades”, encontramos uma ressalva: a greve de motorneiros e condutores de *tramways*:

Sob o fundamento de ter sido negado pelo Gerente da ‘The Ceara Tramway Light and Power, Co. Limited’ o aumento de salários que seus motoristas e condutores lhe haviam pedido, declararam-se eles em greve na tarde de 15 daquele mês [janeiro], exigindo também com o aumento de salários, a execução dos compromissos assumidos pelo dito Gerente por ocasião da greve levada a efeito em 1917⁵.

Fica claro que as mesmas queixas da greve anterior ainda eram vivenciadas pelos trabalhadores, agora associadas a um senso extra de inconformismo diante do ludíbrio da Gerência, que não estaria cumprindo o que foi acordado no movimento anterior, mesmo tendo sido tal acordo efetuado com a chancela governamental, revelando a pouca efetividade das conquistas operárias na época diante do despotismo patronal, sempre cioso de sua autoridade. Ao mesmo tempo, o agravamento das condições e do custo de vida na

⁵ Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Ceará pelo Presidente do Estado Dr. João Thomé de Saboya e Silva em 1919, p. 46.

conjuntura do final da década de 1910 tornava necessário um acréscimo na pauta de requisições dos trabalhadores, para além da manutenção, sem descontos de qualquer espécie, do que já foi ganho: um aumento salarial, visando compensar as perdas sofridas com a carestia, tema constante da vida operária.

No *Relatório* do Chefe de Polícia José Eduardo Torres Câmara, desse mesmo ano, é mencionado que a paralisação do tráfego de bondes “como era natural, ocasionou prejuízos á população e ao comercio” e acrescentava que haviam sido iniciadas, “desde o primeiro momento, as providências ao alcance da polícia, não só com o fim de restabelecer o serviço, como especialmente para evitar alteração da ordem pública e acautelar os bens da Companhia”⁶. O “especialmente”, dito na frase do Chefe de Polícia, é revelador do interesse primeiro movendo as atenções policiais: garantir a ordem pública e proteger a propriedade privada, ambas ameaçadas pela ação operária.

No *Relatório do 1º Delegado da Capital*, em anexo ao acima citado, são destacadas algumas medidas de segurança tomadas pelas forças policiais: “No decurso dessa greve teve a polícia, de prontidão nesta Delegacia, um contingente de 21 praças da força pública; um outro de seis na usina elétrica; outro de dez praças na estação de bondes e um outro de 6 no gasômetro”. O mesmo delegado ainda destacava sua avaliação do período de greve, bem como outro motivo para a paralisação, juntamente com o resultado alcançado pelos grevistas:

Durante a greve, que durou três dias, nenhum fato lamentável se registrou, pois que com a reintegração, nos postos respectivos, de três funcionários da Companhia, os quais haviam sido demitidos, e com o aumento efetivo de 10\$ sobre os vencimentos dos paredistas, voltaram estes ao trabalho, na noite de 18 do mesmo mês.

(...)

Terminada a greve, como foi, sem incidente, e voltando os paredistas imediatamente ao trabalho, demonstraram que nada mais desejavam que ver realizadas as suas justas aspirações⁷.

Novamente uma greve curta (3 dias apenas) e com uma solução rápida favorável aos paredistas, demonstrando que estes possuíam um alto poder de negociação e pressão. No caso, também merecem destaque as medidas preventivas da polícia: contingente extra de

⁶ Relatório do Chefe de Polícia José Eduardo Torres Câmara, apresentado ao Presidente do Estado João Thomé de Saboya e Silva em 1919. Fortaleza: Typographia Moderna-Carneiro e Cia. 1919, p. 04.

⁷ Relatório do 1º Delegado da Capital, em anexo ao Relatório do Chefe de Polícia José Eduardo Torres Câmara, apresentado ao Presidente do Estado João Thomé de Saboya e Silva em 1919. Fortaleza: Typographia Moderna-Carneiro e Cia. 1919, p. 72.

praças em regime de prontidão, ao mesmo tempo que garantiam com piquetes as instalações da *Ceara Light* (usina de energia e estação de bondes) e também do Gasômetro, pertencente a outra companhia inglesa: *Ceara Gaz Company*, situada defronte à usina da *Light*, no terceiro plano do Passeio Público.

As duas greves, coincidindo com um grande ascenso dos movimentos sociais em várias outras localidades do país⁸ e do exterior, demandaram uma atenção extra do governo estadual e das forças de segurança pública. Simultaneamente às paralisações dos trabalhadores da *Light*, o Ceará vivenciou outros tantos movimentos que conferiam uma dimensão conturbada a esta conjuntura do final da década de 1910: crescimento do associativismo operário em geral; surgimento de uma imprensa operária animada por um ideário anarquista: *Voz do Graphico*, órgão da Associação Graphica do Ceará, e *O Combate*, órgão da Federação dos Trabalhadores do Ceará⁹; formação de um Partido Socialista, também editando uma folha semanalmente, *Ceará Socialista*¹⁰; outras greves em categorias importantes como ferroviários e trabalhadores do porto, e as secas em 1915 e 1919, que contribuíam para agudizar localmente uma crise de proporções nacionais e internacionais. No caso, justamente esta crise do final da década ajuda a entender o caráter conturbado do período, assim como as características dos movimentos que eclodiram.

Podemos entender algumas das dificuldades vivenciadas pelas classes trabalhadoras de Fortaleza neste período atentando para as reclamações publicadas pelas páginas dos periódicos. Por exemplo, o jornal *Ceará Socialista*, órgão do Partido Socialista Cearense, ao abordar o tema da “Carestia” afirmava:

Não deve existir no sentimento popular a mais leve sombra de esperança de melhores dias. A vida no Ceará inteiro vai se tornando insustentável. Os exploradores da desgraça alheia cada vez mais apertam a sacola do pobre, aumentando, criminosamente, desumanamente os preços dos gêneros de primeira necessidade.

Ontem, era o monopólio do querosene – a especulação mais ignóbil que enriqueceu, em poucos meses, centenas de comerciantes desalmados, que, em outra terra, estamos certos, teriam o castigo merecido. Ninguém dirá o contrário, pois o querosene era vendido a eles, comerciantes, a 25\$000 a caixa e revendido

⁸ Além dos amplos movimentos grevistas em importantes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, podemos mencionar, também, a greve geral na Bahia em 1919.

⁹ Ambos os jornais foram apresentados integralmente em: GONÇALVES, Adelaide e SILVA, Jorge. *A Imprensa Libertária do Ceará (1908 – 1922)*. São Paulo: Imaginário, 2000.

¹⁰ Apresentado em fac-símile em: GONÇALVES, Adelaide. *Ceará Socialista*: anno 1919. Florianópolis: Insular, 2001.

aos consumidores, a 100\$, 120\$, 150\$ e até 180\$000! Muitas famílias tiveram os seus lares às escuras, durante meses!

Hoje, é o café, a farinha, a carne verde, o feijão, o arroz, o açúcar, o pão, etc., todos esses gêneros, genuinamente nossos, exclusivamente nossos, os quais subiram seus preços, alguns a mais de 100% (cem por cento!) O café está a 2\$400 e a 2\$600 o quilo. A farinha que era de 140 reis está a 380 rs o litro. A carne a 1\$400 o quilo. O pão de 100 rs não equivale ao que se vendia a 40 rs, ao passo que a farinha de trigo baixou 50% (cinquenta por cento!)¹¹.

O aumento no custo de vida, pressionando as frágeis economias operárias, está na raiz do descontentamento social desse momento e ajudam a explicar o alargamento na pauta das demandas trabalhistas dos lightianos, que já tivemos oportunidade de averiguar: se em 1917, no início da crise, as reclamações se referiam ao regime de trabalho e aos mecanismos empresariais (multas) que reduziam os ganhos dos operários, em 1919 se incluiria uma solicitação de aumento salarial, que permitisse compensar, de certa forma, o déficit provocado pela carestia, ao mesmo tempo que havia uma preocupação com colegas demitidos, demonstrando a existência de uma visível solidariedade classista.

O mesmo *Ceará Socialista* afirmava que a situação se tornava ainda mais angustiada devido à seca, aos poderosos e inescrupulosos comerciantes locais e ao Estado, caracterizado pela inércia:

Neste momento angustiante por que passa a terra da fome e do martírio, agravada, duplamente, pelos flagelos da seca e da política, neste momento, repetimos, é quando a exploração comercial mais se intensifica e a desumanidade mais aviltante persegue o povo trabalhador de nossa terra: o operariado cearense, o trabalhador cearense, o pequeno funcionário cearense.

Todos gemem ao peso de chumbo desse passado caro e péssimo. Entretanto a Associação Comercial, composta dos maiores capitalistas, dorme a sono solto, refestelada, e nem se lembra sequer de que o povo sofre, devido o truste açambarcador, organizado por esses mesmos elementos que a compõem.

Dormem também os poderes constituídos do Estado, porque não estabelecem, como é de direito, um preço nos gêneros de primeira necessidade, compatível com as condições econômicas de um povo miseravelmente pobre¹².

A conjugação de tão diversos fatores, agravando a situação de carência das classes trabalhadoras, ajuda a explicar a intensidade dos movimentos sociais, conforme analisaram

Foot Hardman e Victor Leonardi:

As grandes greves e lutas operárias no Brasil desse mesmo período significaram, em parte, uma explosão de descontentamento e resistência contra a situação crescente de penúria dos trabalhadores. Em face de uma situação insuportável de exploração do trabalho e de perda constante das condições mínimas de vida, os

¹¹ Ceará Socialista, 14 de julho de 1919, p. 02.

¹² Idem.

operários chegaram quase espontaneamente a compreender a necessidade de transformação social, lutando nas fábricas e nas ruas contra a ordem republicana capitalista¹³.

De forma semelhante analisaria Boris Fausto, em estudo clássico, alargando a visão sobre as características (e transformações) vivenciadas pelo movimento operário, nesta conjuntura de 1917 a 1920. Segundo ele, esse período

se define antes de tudo pela emergência de um movimento social de base operária nos centros urbanos do país. Emergência que, no plano das ações coletivas e da organização se reflete em vários níveis: no maior número de greves da História brasileira, concentrado em poucos anos, até o fim da Segunda Guerra Mundial; na realização de algumas grandes manifestações de massa; no avanço da sindicalização; no surgimento de uma imprensa operária de maior amplitude; na modificação das expectativas na vida cotidiana, onde se desenha a esperança de uma alteração revolucionária do sistema social ou pelo menos a tangível possibilidade de uma vida melhor.

A este ascenso da classe operária corresponde uma alteração nas relações entre as classes e grupos sociais. A chamada questão social sai de um quase esquecimento e se torna objeto de debate tanto no nível da sociedade civil como do Estado¹⁴.

Nesse sentido ganha significação a vaga repressiva ao movimento operário que se seguiu a esta conjuntura, bem como as primeiras tentativas de regular, através de instrumentos legais, o movimento social. A intervenção do Estado – de forma cautelosa e pouco eficiente do ponto de vista das conquistas efetivas para os trabalhadores – representou, todavia, uma mudança perceptível. No caso que estamos analisando, a presença governamental, na greve em 1917, parece ter sido positiva para a obtenção das demandas dos trabalhadores, apesar da burla patronal denunciada em 1919. Ficou, porém, a perspectiva de que o Estado (e talvez até a polícia) poderia se tornar um mediador em caso de disputas. O governo de João Thomé parece ter iniciado uma postura indicativa de diálogo, expressa, também, quando da fundação do Partido Socialista, recebido cordialmente na sede do governo do Estado. Todavia, diferente do tratamento conferido aos movimentos de trabalhadores urbanos eclodidos neste período foi a forma com que este mesmo Presidente

¹³ HARDMAN, Francisco Foot. e LEONARDI, Victor. *História da Indústria e do Trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte*. São Paulo: Global, 1982, p. 201.

¹⁴ FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e Conflito Social*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 158 e 159.

se portaria quanto às ações e à presença de retirantes em Fortaleza. Conforme analisou Frederico de Castro Neves:

Ao que parece, o governo do Estado quis deixar ao máximo possível por conta das instituições de caridade, ou da caridade individual, o atendimento à população de retirantes. Talvez, (...), o Presidente João Thomé e seus auxiliares estivessem convencidos de que uma excessiva intervenção do Estado no mercado de alimentos e de mão-de-obra pudesse ser mais inconveniente do que mesmo a presença de famintos na capital, e o movimento do mercado, ele mesmo, pudesse fazer retornar a oferta de vagas de trabalho e de preços ao nível considerado normal, apesar das condições especiais de escassez por conta da seca. A caridade, portanto, e não medidas governamentais de intervenção no mercado, seria o instrumento mais correto para relacionar-se com os retirantes, definindo esse relacionamento no círculo da esfera privada, das iniciativas individuais ou de grupos de indivíduos, como a Liga das Senhoras Católicas, inserindo a assistência social no âmbito de ação da vida religiosa¹⁵.

Mas a diferença não deve ser levada muito longe, pois, se houve uma certa aceitação em atuar como mediador, esta foi ditada pelas necessidades e dinâmica do momento, como já destacamos. Além do mais, a questão operária continuaria sendo rotulada como um tema de “ordem pública”, e a postura do governo mantém-se muito mais fundamentada nos postulados liberais do que em uma postura intervencionista. Mesmo assim, em ambas as greves os trabalhadores obtiveram significativo êxito, ainda que momentâneo. Uma nova greve só ocorreria em novembro de 1925.

Nesta data o jornal *O Nordeste* noticiava a “desagradável surpresa” provocada por se “acharem em greve os motorneiros e condutores da Light”, deixando a cidade desprovida do “tráfego de bondes”:

Procuramos saber os motivos desse movimento e apuramos o seguinte. A causa imediata da greve fora a demissão, pelo Gerente da “Light”, dum condutor, de nome José Vicente, e do fiscal José Cláudio, por irregularidades apuradas no serviço. José Cláudio conta já, na “Light” e na antiga Companhia Ferro Carril, mais de 30 anos ao serviço de tração urbana. Por isso os colegas, num movimento de solidariedade de classe, decidiram não trabalhar enquanto seus companheiros não fossem readmitidos.

Além disso, aproveitando-se da ocasião, exigiam o pessoal da “Light”, os 30% de aumento que ela lhes prometera quando elevou o preço das passagens. A “Light” lhes anunciara, então, 30% de aumento; mas, dizem os seus empregados, esse aumento não ia a 30% reais, mas ficava em pouco mais de 20¹⁶.

O *Jornal do Commercio*, divulgando detalhes da greve, ressaltava que “a noite, por ocasião do recolhimento dos bondes á Estação Central, no Boulevard Visconde Rio Branco, o

¹⁵ NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e a História: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relumê-Dumará; Fortaleza- CE: Secretaria de Cultura e Desporto, 2000, p. 90.

¹⁶ O Nordeste, 16 de novembro de 1925, p. 04.

peçoal do tráfego da ‘The Ceara Tramway Light and Power’ combinou entrar em greve.” Decerto, o momento de encontro e de circulação de informações, no qual os trabalhadores teriam recebido a notícia da demissão dos dois colegas de trabalho, somando-se à queixa salarial, seria propício para uma rápida “assembleia” informal, deliberando-se pela paralisação. O mesmo periódico prosseguia referindo a origem da insatisfação salarial que “tinha raízes no movimento popular que se esboçou quando foi do aumento das passagens”, pois nesta ocasião “a gerência da empresa inglesa assumira, para com os seus empregados, o compromisso de aumentar-lhes 30% nos salários, o que, parece, ainda não se verificou completamente”¹⁷. No caso, a referida promessa fora feita, de fato, quando houve a elevação das tarifas nas passagens dos bondes e instituição de *tramways* com classes diferenciadas (1ª e 2ª). Tais mudanças geraram uma ampla insatisfação social expressa em uma revolta popular entre setembro e outubro de 1925. Para evitar enfrentar, simultaneamente, uma revolta e uma greve dos seus trabalhadores, a *Light* optou por conceder um aumento salarial.

Ainda segundo o *Jornal do Commercio*, sendo “Conhecida a resolução da gerência” quanto à demissão do fiscal e do condutor, “os murmúrios dos pequenos funcionários, começaram a ecoar”, já que nenhum deles teria se apresentado ao trabalho no dia 15 de outubro: “Estava declarada a greve”. Somente “alguns empregados, que desconheciam ainda a marcha dos acontecimentos, apresentaram-se ao trabalho”, fazendo, todavia, “causa comum com seus colegas rebelados, pois se inteiraram perfeitamente do que ocorria”. O periódico concluía afirmando que os grevistas “se tem mantido numa atitude pacífica” e estariam “firmes na defesa de seus interesses”, não sendo registrada “nenhuma perturbação da ordem pública”¹⁸.

O Nordeste destacava, por sua vez, que no mesmo dia 16 havia sido fechado, à noite, um acordo “entre o gerente da *Light* e o seu advogado dum lado e, do outro, o presidente da Associação dos Chauffeurs e Motorneiros e respectivo advogado”, no qual a gerência reintegrava os trabalhadores demitidos e aceitava conceder, integralmente, os 30% de aumento salarial reclamado. Todavia, “a maioria dos motorneiros e condutores resolveu não aceitar aquela combinação assentada por seu presidente, João Bonifácio. Satisfazia-se a

¹⁷ *Jornal do Commercio*, 16 de novembro de 1925, p. 04 (Folha da Tarde).

¹⁸ *Idem*.

readmissão. Não a contentava, entretanto, a percentagem de aumento”. Alegavam os trabalhadores que o percentual de elevação prometido pela empresa não seria de 30%, mas de 50%. Diante do prosseguimento da greve foi visível, na estação de bondes, “certo movimento agitado”, comparecendo ao local o “delegado Weyne, o capitão Espinheiro e o advogado dos motorneiros, dr. Aduino Fernandes, que conseguiram fazer os grevistas se retirarem pacificamente para as respectivas casas”¹⁹. A *Light* obteve garantias da polícia de que não seriam permitidas quaisquer formas de pressão sobre aqueles que porventura se apresentassem ao trabalho.

No dia seguinte, prosseguiria a greve, “embora em menores proporções”, pois a *Light* “se valeu de pessoal estranho ao serviço e dos elementos que não aderiram a greve”, conseguindo manter em circulação alguns *tramways*. Ao mesmo tempo, era noticiado que, “em diversos pontos da cidade, elementos grevistas e outros que a eles se incorporaram, tentaram impedir o tráfego dos bondes, praticando depredações e ensaiando vaias”. A ação da polícia não tardaria, seja guarnecendo as propriedades da companhia (“Nos pontos terminais e na Estação, foram colocadas patrulhas”), seja efetuando “prisões de civis e de empregados da *Light* que se mantinham em atitude agressiva”. São citados os nomes dos seguintes motorneiros e condutores: José Balthazar de Freitas, Manoel Soares da Silva, Antonio Luiz do Nascimento, Cesário Gomes de Oliveira, Oscar Barbosa, João Sena Bastos, Feliz Ferreira Furtado, Antonio Salles Ribeiro e Fernando Gonçalves Barros, “dos quais a Polícia apreendeu punhais e outras armas”²⁰.

O Nordeste destacava, ainda, que:

Há uma certa agitação nas ruas, estando a polícia em desusada atividade. Na Praça, à chegada e à saída dos bondes, eram estes recebidos com vaias. Aqui e ali, viam-se rodas de grevistas, cercados de populares. Em vários pontos das linhas, teve ciência a polícia de se estarem formando grupos hostis, decididos a impedir o tráfego de bondes. Logo foram tomadas as providencias para garantir os que quiserem trabalhar e evitar desordens. A polícia apreendeu as armas de alguns e vai efetuar a prisão dos mais exaltados²¹.

O Jornal do Commercio indicava que somente alguns poucos grevistas estariam ainda firmes, “insuflados que são por indivíduos exploradores da tensão de ânimos criada pela

¹⁹ *O Nordeste*, 16 de novembro de 1925, p. 04.

²⁰ *Jornal do Commercio*, 17 de novembro de 1925, p. 01.

²¹ *O Nordeste*, 17 de novembro de 1925, p. 01.

greve”²². Não são dados, contudo, maiores esclarecimentos sobre quem seriam tais ‘insufladores’. *O Nordeste*, ao mesmo tempo, informava que o dr. Mozart Pinto Damasceno, até então advogado da Associação dos Motorneiros e responsável pelo primeiro acordo entre a *Light* e os grevistas, teria se demitido de suas funções, por não concordar com o prosseguimento da greve decidido pelos operários. Teria assumido seu lugar o advogado Aduino Fernandes²³. A companhia, todavia, mantinha-se irredutível quanto à nova percentagem de elevação salarial exigida pelos trabalhadores grevistas. Diante do pouco apoio, mesmo entre os demais colegas de trabalho, os grevistas manifestavam o propósito de encerrar o movimento e retornar à companhia. No dia 18, *O Nordeste* anunciava que “voltaram ao trabalho todos os que ainda recalcitravam na sua atitude contra a companhia, restabelecendo-se o tráfego com toda regularidade” e destacava o pedido de apoio feito pelos grevistas, no dia anterior, à Sociedade Deus e Mar:

Tivemos conhecimento de que ontem, durante o dia, o pessoal da “Deus e Mar” foi solicitado pelos grevistas a dar-lhes a sua solidariedade no movimento contra a “Light”. Tanto a diretoria da “Deus e Mar” como os associados rejeitaram, in limine, o seu concurso, alegando estarem solidários com o seu advogado, Dr. Mozart Pinto, o qual como advogado também do pessoal da “Light”, se manifestara contra a parede. Em todo caso, porém, ficou marcada uma reunião plenária da “Deus e Mar”, para a noite, a fim de resolver sobre o assunto.

Na hora em que se realizava essa reunião, compareceu uma comissão de grevistas, a qual cientificou a “Deus e Mar” do seu propósito de voltar ao trabalho, retirando, pois, o pedido de auxílio que lhe fizera. Aliás, a “Deus e Mar”, segundo sabemos, ia dar solução contrária ao pedido²⁴.

Terminava assim a greve de 1925, apresentando, contudo, um saldo positivo, pois tanto os trabalhadores dispensados foram reintegrados, quanto o percentual de 30% de elevação salarial foi pago integralmente. Decerto, para a maioria dos trabalhadores, essas duas conquistas já fossem suficientes, o que explicaria a falta de apoio para aqueles que desejavam prosseguir batalhando por uma elevação maior.

Nesses três movimentos analisados, temos um certo padrão de mobilização e organização que precisa ser destacado: em primeiro lugar, somente os trabalhadores ligados ao tráfego de bondes da *Ceara Light* participavam. As queixas, propostas e exigências eram, exclusivamente, deste grupo de operários (motorneiros, condutores e fiscais), que se singularizavam pela combatividade. Em segundo lugar, o tempo de greve: quatro dias,

²² Jornal do Commercio, 17 de novembro de 1925, p. 01.

²³ O Nordeste, 17 de novembro de 1925, p. 04.

²⁴ O Nordeste, 18 de novembro de 1925, p. 04.

aproximadamente, em 1917; três dias, em 1919; quatro dias, em 1925, revelando um elevado poder de pressão, oriundo de sua posição peculiar na vida urbana e, possivelmente, da situação vantajosa da categoria dos motorneiros (guiadores de bondes com habilitação especial para o exercício da profissão), que não poderiam ser fácil e rapidamente substituídos. Em terceiro lugar, a associação, até este momento, parece desempenhar um papel, se não secundário, ao menos parcial e fragmentário do ponto de vista da organização dos trabalhadores e da direção de seus movimentos grevistas. Conforme vimos, em 1925, a deflagração da greve foi decidida informalmente pelos operários na Estação de Bondes e não na sede do sindicato. A movimentação dos grevistas, também, não parece ter o sindicato como centro de referência: as menções a pequenos grupos informalmente constituídos (“rodas de grevistas”) apontam para uma auto-organização, independente de qualquer institucionalidade. Não havia, contudo, ações concatenadas, com a exceção do “caráter pacífico” de todas as greves, sendo dadas as devidas ressalvas para a de 1925, na qual alguns “grupos hostis” tentaram, sem êxito, impedir a circulação dos bondes. O acordo feito pelo Presidente da Associação e respectivo advogado foi ignorado por parte dos trabalhadores, que deliberaram permanecer em paralisação. Além do mais, a própria representatividade de uma “Associação dos Motorneiros” precisa ser posta em causa, pois, como a denominação já indica, somente uma restrita parcela dos trabalhadores (justamente os mais qualificados e bem situados) seria partícipe.

Também devemos destacar um grande acúmulo de experiência nesses anos: os trabalhadores aprenderam que podem interferir na forma gerencial da companhia, pleiteando o fim de medidas que reduzem seus ganhos, e que o salário recebido não corresponde, tão somente, ao tempo trabalhado, mas ao indispensável para garantir a subsistência do trabalhador e sua família, ou seja, que o salário deve ser correspondente ao custo de vida. Aprenderam também que o Estado pode ser um interlocutor válido em suas disputas com os patrões, e que a sua inserção particular no ambiente urbano (que lhes confere força) torna imperiosa a obtenção de apoio social para além do próprio contingente, atingindo as mais diversas categorias, operários em particular, como verificamos na tentativa frustrada de auferir apoio entre os associados da ‘Deus e Mar’. Também existe toda uma noção de solidariedade classista para com os colegas, definindo quais seriam as

razões ‘justas’ ou ‘injustas’ para uma demissão. Tudo isso representa um profundo senso de garantir a própria dignidade e impor limites ao arbítrio patronal.

II

Essencialmente, a inserção da Ceara Tramway, Light and Power, em 1913, na capital cearense, companhia formada por capitais ingleses, cujos acionistas-proprietários residiam em Londres, se liga ao processo mais geral, existente desde o século XIX, de internacionalização da economia capitalista, com maciços investimentos de capitais, por parte das potências imperialistas europeias (e seguidamente norte-americanas), nos países do capitalismo periférico, seja da África e Ásia, com a criação de vastos impérios coloniais, seja da América Latina, cuja maior parte era politicamente autônoma, com governos próprios, desde as três primeiras décadas do século. Como argutamente captou Margarida de Souza Neves:

as grandes potências hegemônicas descobrem, nas áreas periféricas – inclusive no Brasil –, um mercado lucrativo para aplicações financeiras e passam a investir fortemente ali, onde a mão-de-obra é barata, os direitos sociais estão longe de serem conquistados e a matéria-prima é farta e disponível²⁵.

No caso cearense, assim como em várias outras localidades do Brasil, as inversões de capital estrangeiro se fizeram notar desde o início do XIX, e se intensificaram nas últimas décadas do mesmo século, seja pela progressiva instalação de casas comerciais, dedicadas ao comércio importador/ exportador, tanto inglesas²⁶, quanto francesas²⁷, ou através da obtenção, por parte de companhias internacionais, dos direitos de exploração de vários

²⁵ NEVES, Margarida de Sousa. Os cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil Republicano. Vol. 1. O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 20.

²⁶ GIRÃO, Raimundo. Economia e Comércio. In: _____. *Geografia Estética de Fortaleza*. Fortaleza: UFC/ Casa de José de Alencar, 1997, p. 101.

²⁷ TAKEYA, Denise Monteiro. *Europa, França e Ceará: origens do capital estrangeiro no Brasil*. UFRN: Imprensa Universitária, 1995.

serviços públicos²⁸, ou ainda em parcerias (ou empréstimos) na construção de portos e/ou ferrovias²⁹. É nesse sentido que podemos compreender a instalação da *Ceara Light* em Fortaleza: ao mesmo tempo, parte do processo de crescimento urbano e econômico da capital, com os necessários aparelhamentos em sua infraestrutura, e parte da internacionalização da economia capitalista.

Com a instalação da *Ceara Light*, substituindo a Ferro-Carril dos bondes a tração animal, ocorreu uma expansão nas oportunidades de trabalho, pois passaram a existir mais bondes em circulação, demandando mais motorneiros, condutores, fiscais, operários das oficinas e da usina de energia.

Os bondes, em particular, tornaram-se uma marca poderosa nas reminiscências de muitos que se puseram, tempos depois, como memorialistas de Fortaleza. Blanchard Girão, por exemplo, chega a sugerir um caráter “democrático” aos bondes, afirmando, de maneira nostálgica, que estes se caracterizavam como

o espaço agitado da cidadezinha que começava a ganhar foros metropolitanos. Democrático, recebia em seus amplos bancos de madeira envernizada cidadãos de todas as categorias. Senhores em impecáveis ternos brancos de linho HJ, inglês legítimo, e humildes ambulantes com suas cestas ou tabuleiros, mulheres do povo com trouxas e embrulhos pesados. Barulhentos, desarrumados, passageiros e veículos dominavam o cenário nervoso da Capital, a sua Praça do Ferreira, ruas adjacentes e bairros. Os bondes em certos horários viajavam apinhados por dentro e por fora. Porque sempre havia um pedaço mínimo de estribo para alguém colocar uma ponta do pé e agarrar-se ao balaústre e assim seguir viagem arriscadamente...³⁰

Por outro lado, é possível localizarmos avaliações menos entusiásticas. Em matéria bastante significativa publicada pelo jornal de orientação católica *O Nordeste*, podemos encontrar a seguinte nota:

Veículos servindo ao transporte urbano de todas as classes sociais, neles viajam promiscuamente as elegantes damas de nossa culta sociedade ao lado de sujos caipiras que lhes soltam ao rosto baforadas de charutos de vintém e, de quando em vez, sobre o soalho do carro, nauseabundas cusparadas. É uma situação muito

²⁸ Os exemplos mais duradouros, no Ceará, são a *Ceara Gaz Company*, desde 1866 explorando o serviço de iluminação pública a gás carbônico até 1934, e a *Ceara Light*, explorando o transporte por bondes e a produção de energia elétrica para residências, fábricas e jornais, existindo de 1913 até 1947.

²⁹ TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

³⁰ GIRÃO, Blanchard. *O Liceu e o Bonde: na paisagem sentimental da Fortaleza-província*. Fortaleza: Editora ABC, 1997, p. 25.

desagradável para pessoas educadas e que se cultivam, até mesmo as que só conhecem rudimentares preceitos de higiene³¹

Mesmo que ambas as citações, de certa maneira, se reforcem mutuamente, é evidente a diferença de tom. A proximidade social, obtida pelo efeito “democratizante” do serviço de transporte público, na visão memorialista, é percebida com reservas ou ásperas críticas por parte do periódico conservador. Sem dúvida, trata-se de diferenças políticas (e no caso, talvez, temporais) bastante claras.

Os bondes, ao favorecerem o contato entre as pessoas – e poderíamos acrescentar que seus pontos de embarque e desembarque de passageiros permitiam contatos semelhantes –, extrapolavam sua função de transporte visando um deslocamento geográfico ágil. Eram lugares que possibilitavam, mesmo que momentaneamente, o convívio entre pessoas conhecidas e desconhecidas. Eram espaços onde se podia falar das frivolidades e dificuldades do cotidiano, contar mexericos e fofocas da vida alheia, em especial dos poderosos, manter diálogos sobre temas da política parlamentar e se atualizar acerca das questões do momento. Não podemos duvidar que os trabalhadores do tráfego participavam ativamente desta ampla teia de sociabilidade.

A presença – e um certo estranhamento – para com os cidadãos ingleses residentes em Fortaleza também seria uma marca nas reminiscências dos cronistas da capital. Raimundo de Menezes, após rememorar a passagem dos bondes à tração animal para os modernos *tramways* da *Ceara Light*, que provocaram “grande alvoroço” na cidade, destaca alguns casos anedóticos sobre a atuação dos engenheiros albiões nas obras de instalação e assentamento dos trilhos e linhas de energia:

Os engenheiros ingleses, encarregados de dirigir os trabalhos em Fortaleza, desconhecendo o nosso ambiente e o nosso idioma, sofreram alguns dissabores. Certa vez, uma turma de trabalhadores abria o mato no então final da linha do Outeiro, procurando levar os trilhos para mais além, quando, diante de enormes e perigosas moitas de urtigas-cansação, estacaram os serviços, sendo repreendidos pelo técnico britânico, que, para mostrar como se fazia o trabalho, se pôs, sem paletó, a arrancá-las, desassombrosamente, a dizer entre os dentes: ‘Não pode arranca mão? Vejam como mim faz!’ Minutos depois, porém, os braços e as mãos do pobre mister ficaram em petição de miséria, e, em consequência, levou um mês inteiro na cama...

Outra vez, o mesmo engenheiro fazia a condução de uns trilhos e gritava em inglês a palavra *push* que significa *empurrar*, não o entendendo, faziam era puxar...³²

³¹ O Nordeste, 20 de dezembro de 1922, p. 03.

Mesmo que de forma irônica e anedótica, a passagem descrita pelo cronista chama atenção para um aspecto importante: os rígidos padrões disciplinares sobre a força de trabalho, introduzidos por engenheiros e técnicos ingleses em quaisquer atividades em que estivessem envolvidos. Não seria diferente a forma administrativa instaurada na *Light* sobre os operários. Como destacou Michelle Perrot, é extremamente importante verificarmos os vários mecanismos disciplinares constituídos ao longo do tempo, lembrando sempre que não se trata de propor uma evolução em linha reta das estratégias de disciplina, mas perceber que os “sistemas se sobrepõem e coexistem”, e no interior de um mesmo empreendimento poderiam estar abrigadas “formas variadas de organização do trabalho”³³. Assim sendo, importa para nossa investigação, em primeiro lugar, pensarmos a distinção funcional básica sobre a qual se funda a companhia *Light* em Fortaleza: setores internos e externos. No primeiro caso, temos a usina e as oficinas; no segundo, o tráfego. Enquanto o primeiro setor se caracteriza pelo *confinamento*, o segundo se notabiliza e singulariza pela *dispersão*, conferindo aos trabalhadores ocupados nesta área uma *mobilidade espacial* considerável – o que não significa um abrandamento dos dispositivos disciplinares, como teremos oportunidade de verificar.

Se a usina de energia e as oficinas guardavam uma forma de organização do trabalho mais “clássica”, nos moldes do sistema fabril, todavia, devemos ressaltar uma diferença substancial: na fábrica tradicional, o parcelamento das tarefas e a introdução de um moderno maquinário³⁴ visavam garantir a subordinação da mão de obra aos ritmos maquínicos, retirando dos trabalhadores, simultaneamente, o controle sobre o produto final do trabalho e o controle, bem como o conhecimento, do processo de produção, tornando o papel da gerência cada vez mais necessário e indispensável como organizador do conjunto e detentor do poder de prescrever a natureza e intensidade do trabalho.

No caso que tratamos, se o parcelamento de tarefas e uma consequente hierarquização permanecem como constantes, o mesmo não se pode falar quanto à introdução do maquinário, que não despoja o operário do controle sobre o processo e o

³² MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou* (crônicas históricas da Fortaleza Antiga). Fortaleza/São Paulo; HUCITEC, 1977, p. 43 e 44.

³³ PERROT, Michelle. As três eras da disciplina industrial na França do século XIX. In: *Os Excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 55.

³⁴ MARGLIN, Stephen. Origem e funções do parcelamento das tarefas. In: GORZ, André (org.). *Crítica da Divisão do Trabalho*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

ritmo de trabalho. A introdução da lenha para aquecimento das caldeiras, o cuidado com a pressão nas válvulas, a verificação da quantidade exata de energia produzida e sua distribuição pelas linhas condutoras etc. etc., tudo isso dependia da habilidade dos trabalhadores, de sua destreza e conhecimento prático. Não havia um sistema de máquinas determinando velocidade e quantidade. Estas dependiam, totalmente, dos trabalhadores que, portanto, conservavam grande dose de controle sobre o processo de trabalho.

No caso das oficinas, cujos trabalhadores tinham a incumbência de proceder a todos os pequenos reparos nos *tramways*, da mesma forma, não havia um padrão “clássico” de disciplina. Todavia, as dificuldades do trabalho – com a notória insalubridade dos locais da atividade laboral – eram uma constante, conforme destacou, em suas memórias, Otacílio de Azevedo:

Quando me empreguei na ‘Ceara Light Tramways and Power Co. Ltd’, em 1914, como pintor, o serviço era dos mais pesados nas dez longas horas de labuta. Com hidróxido de potássio limpava eu toda a tinta velha dos bondes, usando, depois, uma camada de tinta antiferruginosa que, ao secar, era cuidadosamente lixada. Depois de cuidadoso envernizamento, o veículo permanecia várias horas numa estufa livre do pó. Era um trabalho penoso e demorado no qual eu absorvia todo aquele pó vermelho da tinta básica, que se localizava nos meus brônquios, provocando-me escarros sanguinolentos como os dos tuberculosos³⁵.

A insalubridade das oficinas era notoriamente conhecida. Em seu “*Manifesto*”, o *Partido Socialista Cearense* apontava como uma de suas metas melhorar as condições de trabalho nas oficinas, em especial no tocante à higiene dos ambientes, situação semelhante àquela encontrada nos estabelecimentos fabris:

A falta de higiene – nas fábricas e oficinas – é coisa incontestável e dolorosa. Não há ventilação, nem luz, nem água em condições de ser bebida sem nojo! A limpeza (!), que consiste num varrimento sem desinfetante e em ocasião inoportuna, é uma das causas da tuberculose aniquiladora do operariado³⁶.

Sem ventilação e limpeza adequada, o interior das oficinas e das fábricas era, portanto, nocivo à saúde dos trabalhadores, situação causadora de moléstias como a tuberculose. Até mesmo algo fundamental como água potável para consumo dos operários parece ser raro nestes locais, o que representa mais um absurdo que aumentava o volume de queixas. A experiência de trabalho nas oficinas da *Light*, portanto, não se diferenciava da

³⁵ AZEVEDO. Otacílio de. *Fortaleza Descalça: reminiscências*. Fortaleza: UFC/ Casa de José de Alencar, 1992, p. 89.

³⁶ *Jornal Ceará Socialista*, Anno: I, nº 01, 14 de julho de 1919.

situação vivida em outros estabelecimentos. A insalubridade dos locais de trabalho era mais um problema vivido pelo conjunto da classe operária.

Para os trabalhadores do tráfego, divididos basicamente em três ofícios (motorneiros, condutores e fiscais), além dos possíveis riscos dos acidentes de trânsito, devemos acrescentar a importância do relacionamento com o público. Como destacamos anteriormente, os bondes se configuravam enquanto espaços que favoreciam o encontro, o convívio e a troca de informações entre uma grande variedade de indivíduos. Motorneiros, condutores e fiscais, que diariamente participavam desta mesma situação, não estavam excluídos deste diversificado conjunto de diálogos e debates. A *mobilidade espacial*, que já mencionamos, portanto, favorecia os contatos diários dos trabalhadores com um diversificado conjunto de pessoas. Ao mesmo tempo, operando um serviço de relevo para a vida urbana, era de se esperar que estes trabalhadores desenvolvessem uma aguda percepção da própria importância social. Tal percepção, a nosso ver, teria contribuído, de alguma maneira, para a combatividade destes trabalhadores, que foram a ponta de lança dos movimentos grevistas de 1917, 1919 e 1925.

Longas jornadas de trabalho, rígida disciplina, multas, insalubridade, formam uma parte importante da experiência concreta vivenciada no exercício da atividade laboral. Sobre tais dificuldades e queixas é que se articulariam, aos poucos, as demandas expostas e publicizadas durante as greves. Todavia, podemos afirmar, seguindo a sugestão de Edward Thompson, que a “experiência da exploração” não diz respeito somente aos baixos salários e às precárias condições de trabalho, mas ao cerne do relacionamento patrões/operários e à possível ausência de alguma forma de reciprocidade nas relações entre os dois lados: “A relação de exploração é mais que a soma de injustiças e antagonismos mútuos. É uma relação que pode ser encontrada em diferentes contextos históricos sob formas distintas, que estão relacionadas a formas correspondentes de propriedade e poder estatal”³⁷.

Qual seria, portanto, a forma específica de exploração e dominação a que estavam submetidos os trabalhadores lightianos? Elucidando esse questionamento poderemos compreender mais adequadamente a experiência de trabalho e a formação de uma cultura de trabalho entre o grupo. Conforme já dissemos, a *Light* apresentava um intrincado sistema

³⁷ THOMPSON, Edward. Exploração. In: *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Vol. II: A maldição de Adão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 28.

de divisão do trabalho e qualificação profissional, que dividimos, inicialmente, em dois grandes setores: externos (tráfego e manutenção) e internos (usina e oficinas). É claro que todos estavam interligados, visto que estamos nos referindo a um sistema complexo e concatenado. Em cada uma dessas áreas existiam divisões e subdivisões às quais correspondiam diferenças salariais. Podemos observar como exemplo mais significativo o caso do tráfego: na base da escala encontravam-se os condutores de 3ª classe, que podiam ascender à de 2ª, depois de 1ª, e daí, mediante a habilitação necessária, poderiam tornar-se motorneiros de 3ª, 2ª e 1ª. Galgando tal ascensão e demonstrando disciplina no trabalho, poderiam tornar-se Fiscais, novamente de 3ª, 2ª e 1ª; daí, talvez, para o trabalho de escritório. Percebemos claramente que essa estrutura se pauta por uma possibilidade de ascensão profissional. Qual seria o impacto de tal perspectiva na subjetividade dos trabalhadores? A expectativa de mobilidade, profissional e social, inibia a participação em ações coletivas?

Sem dúvida são questões complexas. Mike Savage, ao averiguar as múltiplas dimensões contidas no processo de formação da classe, mencionou a importância da temática da “mobilidade social”, que tanto poderia “propiciar o reforço” quanto “a erosão da estabilidade coletiva”. Segundo esse autor, tal temática, mais averiguada por sociólogos (cujo enfoque priorizava a mobilidade entre diferentes gerações de trabalhadores), estaria marcada por um viés “excessivamente estrutural, limpando-a da ‘experiência’ dos indivíduos”. Neste caso seria imprescindível pensar a questão da mobilidade “dentro de uma mesma geração”, e as conseqüentes expectativas proporcionadas pela disponibilidade de certos tipos de “ascensão de carreira”³⁸.

Para o nosso caso podemos indicar algumas hipóteses relativamente sólidas. Não parece que a perspectiva de ascensão na carreira tenha, em geral, inibido as ações coletivas reivindicatórias. Provam isso as várias greves ocorridas em 1917, 1919, 1925. Contudo, é possível que haja contribuído para separar os trabalhadores de escritório (que já galgaram uma melhor condição e estavam mais próximos da cúpula administrativa da empresa) do conjunto dos demais operários, que já estavam divididos por diferenças funcionais. É provável que os trabalhadores de escritório achassem pouco vantajoso ou seguro arriscar

³⁸ SAVAGE, Mike. Classe e História do Trabalho. In: BATALHA, Cláudio. SILVA, Fernando Teixeira da. FORTES, Alexandre (orgs.). *Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas-SP: Editora da Unicamp, 2004, p. 34 -37.

sua posição participando de movimentos que os indisporiam com a Gerência. O mesmo pode ser dito para alguns fiscais do tráfego e operários da usina, sem, entretanto, autorizar qualquer generalização a respeito.

Além disso, apesar das diferenças que já verificamos, todo o conjunto dos trabalhadores tinha uma referência comum, independentemente das atividades que desempenhassem: todos tinham de se reportar (obedecer, reclamar, negociar) a técnicos, administradores e engenheiros, vários deles estrangeiros. Os proprietários eram verdadeiros sujeitos-ausentes, praticamente intangíveis. Qualquer solicitação ou reclamação passava por uma rede hierárquica que no plano local tinha como autoridade maior o gerente inglês, E. M. O. Scott.

Mais uma vez podemos recorrer às lembranças de Otacílio de Azevedo:

Eu disse que o trabalho era penoso e insalubre e o salário vergonhoso. Mas além disso o que mais nos doía era a ausência completa de justiça ou caridade por parte dos donos da Companhia. Certa vez, um dos operários sofreu um acidente: um grande choque o projetou dentro de uma vala e ele quebrou uma perna. Durante algum tempo ele viveu de pequena parte de nossos salários; nós nos cotizávamos e ele recebia agradecido a nossa esmola. Graças a isso não morreu de fome junto com a família. Um dia, ele voltou ao trabalho e ao entrar, mancando um pouco, um dos ingleses em sua fala arrevezada, declarou que ele estava na rua – não queriam ali aleijados. Não havia, àquele tempo, amparo legal ao trabalhador no Brasil³⁹.

Nessa passagem temos exemplarmente definidos os princípios de dominação sobre os lightianos: além da já conhecida insalubridade e periculosidade dos diversos ambientes de trabalho, percebemos claramente uma ausência de reciprocidade – com a evidente lacuna de qualquer forma de obrigações mútuas – na relação entre a chefia e os trabalhadores, agravada pela inexistência de qualquer amparo legal⁴⁰, provocando uma forte sensação de desamparo e insegurança entre os operários, que só reconhecem uma solução para superar as adversidades: o auxílio mútuo, nascido no espaço concreto da experiência de trabalho e das necessidades dos trabalhadores. Ao mesmo tempo, a rivalidade em relação aos patrões, e ao constante arbítrio patronal, ganharia cada vez mais consistência, não importando se estes indivíduos vistos no dia a dia são somente representantes dos verdadeiros proprietários.

³⁹ AZEVEDO, Otacílio. Op. cit., p. 91.

⁴⁰ No caso, a ausência de leis de proteção ao trabalhador não é uma constante para o conjunto do período analisado. Podemos citar, por exemplo, a Lei de Acidentes, de 1919, e a Lei de Férias, criada em 1925.

O auxílio mútuo, em particular, se configura como a base fundamental da solidariedade de classe. Ante as adversidades cotidianas, os trabalhadores aprenderam que não poderiam depender da “justiça” ou da boa vontade dos patrões. Da mesma forma, perceberam que não era suficiente aguardar benefícios do Estado. As conquistas são constantemente burladas e/ou lentas – qualquer melhoria é normalmente fruto da luta organizada dos operários. As necessidades, por sua vez, são urgentes. Esperar não é boa tática. Os operários precisavam agir por iniciativa própria. Para amenizar as dificuldades do dia a dia, para superar ou mitigar os problemas e necessidades, formas de ação coletiva pareciam ser a melhor solução. O auxílio mútuo ganha, assim, uma ampla dimensão. Representa uma forma coletiva de alcançar melhorias palpáveis em momentos de necessidade e, ao mesmo tempo, solidifica a solidariedade entre os trabalhadores, potencializando outras formas de ação coletiva. Em poucas palavras, ao lado dos mecanismos de auxílio mútuo, os trabalhadores construíram formas de luta direta contra os patrões, abarcando – como já verificamos – múltiplos aspectos de seu estrito interesse: a contestação dos mecanismos disciplinares, a requisição de aumentos salariais e a proteção a colegas demitidos.

III

Ao longo deste artigo tentamos compreender um pouco da experiência de trabalho e luta dos operários da companhia *Ceara Light*. Vimos como esta trajetória tem início, de certa forma, simultaneamente à grande efervescência do movimento operário brasileiro e mundial em 1917, que tornava a “questão social” um tema de interesse geral. Outra greve, em 1919, demonstrava mais ainda um ritmo de mobilização que acompanhava o compasso de outros movimentos grevistas semelhantes. Era um período de forte crise econômica, agravada, no Ceará, pela seca e pela ação dos poderosos comerciantes locais. Ao mesmo tempo, os grupos de trabalhadores, sentindo esta necessidade, se organizavam e protestavam. Em 1925, uma nova paralisação, confrontando a poderosa *Ceara Light*.

Justamente por esta peculiaridade – trabalhadores de um serviço público explorado por uma empresa de capital estrangeiro – fez-se imprescindível verificarmos os detalhes acerca da forma e dos mecanismos de dominação desta companhia sobre seus

trabalhadores. Rígidos padrões de disciplina, multas, acidentes, segregação (afastamento) dos operários em relação aos patrões etc. configuravam uma dominação impessoal e caracterizada por forte arbítrio patronal.

No acúmulo de experiência destes movimentos ficava nítido, para os operários, que suas demandas eram respostas a necessidades surgidas no ambiente de trabalho, na vida cotidiana e na solidariedade de classe. Sua compreensão se torna mais aguçada ao perceberem que podem interferir na administração da poderosa companhia inglesa, em um constante esforço em prol da própria dignidade, do reconhecimento social e da ampliação da cidadania.

Recebido em 06/12/2009.

Aprovado para publicação em 11/04/2010.