

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

HF = 9,3
JAL

**O Contexto Histórico e as Greves dos Ferroviários no Rio Grande do Norte
durante a Primeira República
(1889-1930)**

Haroldo Gomes da Silva

Natal / 1999

HAROLDO GOMES DA SILVA

O CONTEXTO HISTÓRICO E AS GREVES DOS FERROVIÁRIOS NO RIO GRANDE
DO NORTE DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA
(1889-1930)

Monografia apresentada à disciplina
Pesquisa Histórica II, ministrada pela
Professora Denise Mattos Monteiro, do
Curso de História da Universidade Federal
do Rio Grande do Norte, sob a orientação
da Professora Denise Mattos Monteiro.

Natal / 1999

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO, 3

1. CONTEXTO HISTÓRICO DA PRIMEIRA REPÚBLICA, 5
 - 1.1. A economia brasileira no período da Primeira República, 5
 - 1.2. Urbanização: sinal de uma sociedade em mutação, 8
 - 1.3. O Estado brasileiro na Primeira República, 10
 - 1.4. O Rio Grande do Norte no contexto da Primeira República, 11
2. O DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO BRASILEIRO, 15
 - 2.1. O Império e o surgimento das ferrovias no Brasil, 15
 - 2.2. As ferrovias no Rio Grande do Norte, 20
3. O MOVIMENTO OPERÁRIO NA PRIMEIRA REPÚBLICA, 23
 - 3.1. Fases do movimento operário brasileiro, 23
 - 3.2. Características do movimento operário brasileiro na Primeira República, 24
 - 3.3. A classe trabalhadora da Primeira República no Rio Grande do Norte, 30.
4. AS GREVES FERROVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO NORTE DURANTE O PERÍODO DA PRIMEIRA REPÚBLICA, 34
 - 4.1. A greve de 1892 – 40 minutos de paralisação, 34
 - 4.2. A greve de 1909 – 10 dias de paralisação, 36
 - 4.3. A greve de 1920 – 8 dias de paralisação, 43

CONCLUSÃO, 46

BIBLIOGRAFIA, 48

INTRODUÇÃO

A história do movimento operário no Brasil tem pouco mais de um século e é uma história marcada por muitas lutas e conquistas. Do final do século passado até os dias atuais, os trabalhadores se constituíram em sujeitos ativos na vida pública brasileira. A Primeira República foi marcada, entre outros, por grandes mobilizações e pela invenção de diversas formas de organização do operariado. Em Natal, essa história não foi diferente.

Nossa pesquisa visou analisar as greves dos ferroviários no contexto histórico da Primeira República no Rio Grande do Norte, identificando as motivações, os impactos, a abrangência, o significado, enfim, desses movimentos na história local. Tratou-se de compreender a sociedade da época a partir da história de sujeitos sociais que não ocuparam lugar de destaque na historiografia tradicional do Rio Grande do Norte. Nosso trabalho quiz, então, resgatar a participação dos trabalhadores no referido período histórico, identificando sua importância para a sociedade da época.

Utilizamos como fonte de pesquisa alguns dos jornais de Natal, que circularam no período estudado (1889-1930), que encontramos nos arquivos do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte – IHG/RN e do Arquivo Público Estadual. Uma das principais dificuldades enfrentadas diz respeito a ausência de informações mais precisas sobre os ferroviários. Os jornais tratam quase especificamente das greves, não acrescentando mais informações sobre sua preparação e desdobramento. A visão dos mesmos é elitista, não identifica entre os trabalhadores os verdadeiros sujeitos da greve. O foco quase sempre é desviado para os “apoios” que os trabalhadores recebem. Pouco se tem de reportagens sobre a vida, a organização e a luta dos trabalhadores da Primeira República.

Contudo, percebe-se que as greves dos ferroviários envolveram significativas parcelas da sociedade, foram movimentos que contaram com apoio de diversos setores sociais. Os ferroviários, enquanto categoria profissional, tinham poder de mobilização, estavam articulados entre si, tinham o respeito da população. Todas as três greves envolveram reivindicações de tratamento para os operários brasileiros igual ao dispensado aos operários ingleses. Esse fator foi determinante para que o apoio às greves fosse geral, fazendo com que estas se constituíssem em movimentos de forte popularidade, principalmente, as greves de 1909 e 1920.

Para melhor compreender a luta dos ferroviários, dividimos o trabalho em quatro capítulos. O primeiro se constitui numa contextualização geral do período da Primeira República, quando tentamos visualizar melhor a sociedade da época. O segundo apresenta o desenvolvimento ferroviário, destacando suas características no Brasil e, em particular, no Nordeste. O terceiro aborda a classe trabalhadora no Brasil e no Rio Grande do Norte, no período de 1889 a 1930, tentando identificar as particularidades do movimento sindical no nosso estado. O quarto apresenta as greves dos ferroviários no Rio Grande do Norte, durante a Primeira República, suas motivações, abrangência e significado, dentro do contexto estudado nos capítulos anteriores, de desenvolvimento industrial e de gestão das primeiras formas de organização da classe trabalhadora.

1. O CONTEXTO HISTÓRICO DA REPÚBLICA VELHA

Em linhas gerais, o advento da República no Brasil significou o “fim do *unitarismo* do Império”, a ascensão das elites dominantes que não ocupavam espaço no Império e das oligarquias locais¹. Se no período do Império o poder estava centralizado e sob o controle dos grandes proprietários de terra (os plantadores de café), a República possibilitou o fortalecimento das elites locais, dando maior liberdade e autonomia aos Estados. Caracterizou-se, também, por ser um período de forte disputa política nos Estados, nepotismo nas administrações estaduais, ausência do cidadão da vida política, monopólio do poder nos grandes proprietários de terra².

No Rio Grande do Norte, a complexidade dessa situação se expressava no tipo de sociedade que se configurou no período: uma sociedade de base agrária (os produtos que dominavam a economia da região eram o algodão e o açúcar), com uma população pobre, cuja maioria era analfabeta e dominada pelos coronéis. Nesse quadro, destacou-se a família Albuquerque Maranhão que dominou o Estado por 28 anos, constituindo-se na “mais representativa da burguesia agro-comercial-exportadora do Rio Grande do Norte”³.

1.1. A economia brasileira no período da República Velha

A periodização da história econômica brasileira se diferencia da periodização do capitalismo mundial. O desenvolvimento deste último divide-se em três etapas: a primeira, da Revolução Industrial até 1870; a segunda, de 1870 até a Primeira Guerra Mundial; e a terceira, de 1918 aos dias atuais⁴.

A primeira etapa (da Revolução Industrial a 1870) teve como característica principal “o desenvolvimento de extensa divisão internacional do trabalho”, tendo como centro a Grã-Bretanha. As ex-colônias espanholas, portuguesas e algumas inglesas da América inseriram-se no sistema capitalista mundial como “produtores especializados de artigos coloniais”⁵.

A segunda etapa (1870-1917) configurou-se como a de expansão imperialista, quando capitalismo se modificou profundamente e o capital industrial se tornou hegemônico. Simboliza também o “o fim da hegemonia britânica e o início das rivalidades

¹ MONTEIRO, Hamilton. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal. In: LINHARES, Maria Yedda (org) *História Geral do Brasil*. p.233.

² Id. Ibid. p.234-235.

³ SOUZA, Itamar. *A República Velha no Rio Grande do Norte*. p. 96-104.

⁴ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Bóris (org) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III, vol. 1 (Estrutura de poder e economia). p.347.

interimperialistas”⁶. Alguns fatos importantes antecederam esse período: a abolição da escravidão nos Estados Unidos e na Rússia (1861-65), a unificação da Itália e Alemanha e a Revolução Meiji⁷ (1867).

A terceira etapa (1918 em diante) foi a de “refluxo capitalista”, “reorganização interna da economia capitalista” e de surgimento das empresas “multinacionais”⁸.

O Brasil estava longe de desempenhar um papel relevante na dinâmica do capitalismo mundial. Na divisão internacional do trabalho, o país apresentava-se como “produtor especializado num artigo de sobremesa — o café — e numa matéria-prima extrativa — a borracha”⁹.

A industrialização brasileira teve seu início a partir dos anos 1880, localizada na região Sudeste (sobretudo no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo), firmada nos capitais provindos do setor cafeeiro, despontando inicialmente a indústria têxtil¹⁰. Segundo MONTEIRO,

*A industrialização brasileira não nasce como substitutiva de importações, em decorrência das crises internacionais, tais como guerras e depressões conjunturais ... A indústria brasileira nasce, fundamentalmente, a partir de capitais nacionais e aproveitando-se de condições favoráveis internamente.*¹¹

Até o início da década de 30, os investimentos diretos de capitais estrangeiros na industrialização brasileira foram modestos¹². Depois que a indústria nacional se tornou rentável e o mercado interno se fortaleceu é que “os capitais estrangeiros tendem a penetrar e se instalar em atividades produtivas”¹³.

A partir de 1870, iniciou-se um período de disputas entre as potências imperialistas e a principal arma nestes conflitos foram as “inversões de capitais dos países

⁵ Id. Ibid. p.347.

⁶ Id. Ibid. p. 347-348

⁷ Reforma conservadora (ou revolução do alto) que marcou a ruptura com a velha ordem feudal e a instituição do capitalismo no Japão, diante das investidas do mundo Ocidental (HOBSBAWM, Eric. *A Era do Capital*. p.164-167).

⁸ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Bóris (org) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III, vol. 1 (Estrutura de poder e economia). p. 349.

⁹ Id. Ibid. p.349.

¹⁰ GAREIS, Maria da Guia dos Santos. *Industrialização do Nordeste*. p. 30-31.

¹¹ MONTEIRO, Hamilton. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal. In: LINHARES, Maria Yedda (org) *História Geral do Brasil*. . p.246.

¹² SUZIGAN, Wilson, SZMRECSÁNYI, Tamás. Os investimentos estrangeiros no início da industrialização do Brasil. In: SILVA, Sergio S., SZMRECSÁNYI (org) *História Econômica da Primeira República*. p. 262.

¹³ MONTEIRO, Hamilton. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal. In: LINHARES, Maria Yedda (org) *História Geral do Brasil*. . p.248.

industrializados nos países desenvolvidos”¹⁴. Os objetivos dessas inversões eram obter taxas de lucros mais elevadas e dominar os mercados internos das economias coloniais, mediante o estabelecimento de empresas subsidiárias.

Essa fase ficou mais clara a partir da Primeira Guerra Mundial com a substituição progressiva do capital britânico pelo americano. Segundo MONTEIRO,

*a substituição não era só de um país, mudava-se também a natureza da presença estrangeira. Os capitais ingleses destinavam-se preferencialmente ao setor terciário (estradas de ferro, companhias de seguro, etc) ou eram emprestados aos governos. Os capitais norte-americanos majoritariamente são aplicados em atividades produtivas, quer no setor secundário, quer no setor primário.*¹⁵

A indústria nacional, portanto, cresceu convivendo com esse “parceiro poderoso” que era o capital norte-americano. O capital estrangeiro passou a investir num mercado consumidor de elite ou no mercado externo; o capital nacional, por sua vez, se especializou na produção de artigos leves para um mercado popular.

Apesar de alguns autores condicionarem, com ênfase, o desenvolvimento da industrialização brasileira à cafeicultura, difundindo o papel desempenhado por esta na formação daquela — o que, do ponto de vista historiográfico significa o privilegiamento do Sudeste, afirmando-o como centro das transformações econômicas do período —, pode-se afirmar que o processo de industrialização brasileiro na República Velha aconteceu de forma mais eqüitativa. Para GAREIS,

*A estrutura industrial no Nordeste ocupava posição marcante no conjunto da estrutura produtiva industrial do Brasil, no período de 1880 a 1920. A leitura dos dados quantitativos dos Censos de 1907 e 1920 revela que o setor industrial apresentou crescimento entre 1907 e 1920. Neste ano, o número de estabelecimentos cresceu 694,7%, enquanto que o capital empregado nas indústrias aumentou 157,5%, o número de operários 109,5% e o valor da produção 424,7% em relação ao ano de 1907.*¹⁶

De forma que a industrialização brasileira na República Velha se inseriu num quadro de expansão do capitalismo mundial, no movimento das grandes potências (Grã-Bretanha, Estados Unidos da América, Alemanha, entre outras) de buscar novos mercados e aumentar taxas de lucros. Na sua formação inicial, teve forte influência do capital nacional, mesmo contando em seguida com a importante participação do capital

¹⁴ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Bóris (org) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III, vol. 1 (Estrutura de poder e economia). p. 363.

¹⁵ MONTEIRO, Hamilton. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. p.248.

estrangeiro. Além disso, foi um processo que embora tendo o Sudeste como região privilegiada, aconteceu também nas outras regiões do país.

O processo de industrialização criou as condições para o desenvolvimento de um outro movimento muito importante na compreensão da sociedade brasileira da época: a urbanização.

1.2. Urbanização: sinal de uma sociedade em mutação

Até o final do século XVIII a rede urbana brasileira era inexpressiva. A política colonial e o sistema de produção que se instituiu no país durante o período colonial não ofereciam condições de desenvolvimento urbano. A colônia se constituiu em mera fornecedora de matérias-primas para o mercado internacional, restringindo o mercado interno e inibindo o desenvolvimento do artesanato, das manufaturas e do comércio interno¹⁷. Para COSTA,

As condições de produção vigentes no período colonial nos primeiros séculos da colonização não foram de molde a favorecer o desenvolvimento dos núcleos urbanos, nem a gerar valores "burgueses" comumente associados ao fenômeno urbano europeu.¹⁸

A partir do século XVIII, houve uma reorientação da política colonial. Nas regiões mineiras, o controle e a fiscalização da exploração do ouro exigiram um novo aparato burocrático e policial, que limitasse a autonomia dos poderes locais pela Coroa. O trabalho livre, na região aurífera, se desenvolvia melhor e deu-se o surgimento de regiões periféricas ocupadas em cultivar gêneros de primeira necessidade e a criar gado para abastecer as minas, "o mercado interno cresceu, estimulando o comércio e a urbanização". No entanto, no conjunto do país, prevalecia a estrutura agrária tradicional.¹⁹

A Independência deu, então, novos rumos às funções burocráticas e políticas, e as capitais das províncias tornaram-se "centros político-administrativos". Contudo, a exportação de produtos agrários continuou sendo a base da economia e "as condições que haviam inibido o desenvolvimento urbano no período colonial continuaram a atuar durante a primeira metade do século XIX", prevaleceram os contrastes entre as "cidades portuárias" e os "núcleos urbanos do interior"²⁰. Estes últimos tinham como principais características: aspecto descuidado; imprecisão dos limites entre a zona rural e urbana; boa

¹⁶ GAREIS, Maria da Guia dos Santos. *Industrialização do Nordeste*. p. 113.

¹⁷ COSTA, Emília Viotti da. *Urbanização do Brasil no século XIX*. In: *Da Monarquia à República*. p. 195-196.

¹⁸ Id. *Ibid.* p. 200.

¹⁹ Id. *Ibid.* p. 200.

parte da população vivia em chácaras cujos limites chegavam à cidade; a maioria das casas eram de taipa, mantidas fechadas durante a semana, pois os moradores só vinham à cidade aos domingos e dias de festa para as cerimônias religiosas e compras nas lojas e feiras locais; as pessoas viviam no campo; o trânsito urbano era escasso; nas ruas circulavam os escravos, mulatos e negros livres; os edifícios mais importantes eram as igrejas e conventos; o abastecimento de água era deficiente, dependendo de postos e chafarizes; os dejetos eram despejados nos ribeirões ou no mar; a iluminação era precária; nas cidades maiores a assistência hospitalar era fornecida pelas Santas Casas, instituições religiosas filantrópicas, de caráter paternalista, inspiradas na tradição cristã, típica do catolicismo; o artesanato e o comércio eram reduzidos; a população vivia isolada do mundo; o principal veículo de comunicação entre as cidades do interior e o mundo exterior eram os “mascates” e “tropeiros”; as estalagens eram raras, os viajantes ficavam na dependência da boa vontade e acolhida da população local; as portas das casas nunca se trancavam; quase não existiam crimes contra a propriedade; os crimes passionais referiam-se à ofensas a honra pessoal ou rivalidades de família; a Igreja era o “único lugar público em que os representantes de todas as camadas sociais e cores se reuniam”. Nela enterravam-se os mortos, procediam-se as eleições e “o bimbalar dos sinos marcava os quartos de hora”; a mulher vivia segregada sob severa disciplina patriarcal. Os núcleos urbanos do interior criaram ainda melhores oportunidades de “emancipação para o escravo urbano e relativa mobilidade das camadas inferiores da sociedade”²¹.

Depois da Independência, os núcleos urbanos continuaram na dependência das oligarquias rurais e as cidades dependentes do poder provincial. A política se resumia à luta entre famílias, os limites entre as coisas públicas e privadas estavam pouco definidos, o político não representava o povo, aparecia como seu “benfeitor”. Às populações urbanas faltava iniciativa política, vivendo na apatia²².

A partir da segunda metade do século XIX alguns fenômenos provocaram mudanças significativas na estrutura econômica e social do país. O primeiro foi a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, desde a cessação do tráfico em 1850, passando pela abolição em 1888 até a entrada dos imigrantes no sul do país; o segundo foi a “instalação da rede ferroviária, iniciada em 1852”; e o terceiro foi o desenvolvimento da industrialização e do sistema de crédito. Esses fatores juntos foram responsáveis pelo

²⁰ Id. Ibid. p. 201.

²¹ Id. Ibid., p. 200-205.

fortalecimento do mercado interno e por uma melhor distribuição da riqueza²³. Segundo TENÓRIO, este é o “momento de maiores transformações econômicas da história brasileira”, marcado por um acelerado e visível progresso e grandes melhoramentos materiais²⁴.

Com isso, vieram os melhoramentos urbanos: construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafês; melhorou calçamento, iluminação e abastecimento de água; aperfeiçoaram-se os transportes urbanos; cresceu o número de escolas; multiplicaram-se os jornais e revistas; fundaram-se associações artísticas e musicais; aumentou a sociabilidade; atenuou-se a disciplina rígida do patriarcalismo e as notícias passaram a circular mais rapidamente²⁵. Segundo COSTA, “os benefícios do progresso concentraram-se nos grandes centros que se modernizaram rapidamente”²⁶. A urbanização cresceu paralelamente à industrialização.

Entre os melhoramentos urbanos característicos do período da República Velha estavam a estrada de ferro e o porto. Ambos tinham sua importância no aprofundamento das relações comerciais intranacionais e internacionais. Por eles escoava-se a produção das diversas regiões do país, constituindo-se numa intensa rede de comunicação comercial. Setor estratégico para a economia do período, foi nele que o capital britânico resolveu investir, financiando tanto a construção nacional quanto construindo por conta própria, contando com a garantia de juros por parte do governo brasileiro. Em 1880, existiam 11 companhias ferroviárias inglesas no Brasil; em 1890, este número aumentou para 25²⁷.

1.3. O Estado brasileiro na República Velha

A historiografia sobre a República Velha no Brasil tem, tradicionalmente, desenvolvido uma “visão simplista” das relações entre o Estado e os interesses oligárquicos agro-exportadores vinculados ao café, difundindo a idéia da apropriação do primeiro pelos segundos²⁸.

A República Velha foi um período estratégico na formação do Estado Brasileiro. As evidências disto estão na ampliação e especialização do aparato burocrático estatal,

²² Id. Ibid. p. 208-210.

²³ Id. Ibid. p. 210-211.

²⁴ TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. p. 13.

²⁵ COSTA, Emília Viotti da. *Urbanização do Brasil no século XIX*. In: *Da Monarquia à República*. p. 215.

²⁶ Id. Ibid. p. 216.

²⁷ SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Bóris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III, 1º volume (Estrutura de poder e economia). p. 347-348.

²⁸ GOMES, Angela de Castro. A república não-oligárquica e o liberalismo dos empresários. In: SILVA, Sergio S., SZMRECSÁNYI (org.) *História Econômica da Primeira República*. p. 91.

com destaque para as transformações ocorridas no Exército; o aumento de sua capacidade de extração de recursos fiscais da sociedade; o processo de centralização do poder então ocorrido e sancionado pela reforma constitucional de 1926. Todo esse processo não contrariou os interesses oligárquicos mas se desenvolveu sob seu estímulo e demanda. Os desdobramentos disso é que o Estado no Brasil tornou-se ator privilegiado antes que outros atores coletivos tivessem se organizado frente aos interesses agrários; e, além disso, ganhou uma dimensão autoritária.²⁹

O estabelecimento da Federação significou a partilha do poder, antes concentrado nos grandes proprietários de terra (plantadores de café), com os oligarcas locais. O Estado na Primeira República intervém em diversos momentos da história: está presente no processo de industrialização, seja oferecendo condições propícias para o investimento do capital nacional ou estrangeiro; seja reprimindo manifestações que interfiram no bom desempenho do capital; seja cooptando os trabalhadores; ou ainda, desenvolvendo ações de assistência social.

O grande marco da ação planejada do Estado no Nordeste foi a criação, pelo governo federal, da Inspetoria de Obras Contra as Secas (1909) como forma de combater a seca — entendida como grande entrave ao desenvolvimento da economia da região — através da construção de açudes públicos e estabelecimento de colônias agrícolas. “Incentivaram-se, particularmente, as companhias de estradas de ferro para que estabelecessem núcleos coloniais às margens das ferrovias que construíssem”.³⁰

1.4. O Rio Grande do Norte no Contexto da República Velha

No final do século XIX, a economia do Rio Grande do Norte era tipicamente agro-exportadora, especializada na produção de matérias-primas, dentro de um sistema de divisão internacional do trabalho. Os principais produtos primários exportados eram o açúcar e o algodão³¹.

O início da indústria têxtil no Rio Grande do Norte tem como marco o ano de 1877. Um contrato feito pelo presidente da província com Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, concedendo como privilégio 40 anos de incentivos fiscais, possibilitou a instalação de uma fábrica de tecidos, que foi inaugurada em 1888 com 80 operários, 48

²⁹ Id. Ibid. p. 92.

³⁰ TAKEYA, Denise M. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte*. p.93-94.

³¹ LIMA, Hermano M. F., TAKEYA, Denise M. *História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte – 1892/1930*. p. 18-19.

teares e 1.600 fusos. Os mesmos proprietários fundaram outra fábrica de *Óleos e Farelos de Algodão*, em São Gonçalo, em 1904³².

De 1901 a 1913, o capital acumulado pela economia agro-exportadora originou a instalação de mais unidades fabris. Paralelamente a isto aconteceu a implantação de uma rede ferroviária no Estado que tinha como objetivo principal canalizar a produção sertaneja para as cidades portuárias. O novo imperialismo desejava exportar capitais e bens de capital e o Estado respondia com o estabelecimento de indústrias e estradas de ferro³³.

Nesse período, o êxodo rural foi muito grande, principalmente, por causa das secas. A solução encontrada pelo Estado para conter a saída das pessoas do campo foi investir na açudagem e nas frentes de trabalho, além do estabelecimento de colônias agrícolas, pastoris e extrativas em terras devolutas do Estado³⁴. A grande seca de 1904 forçou uma grande corrente migratória. Em junho desse ano, “mais de quinze mil flagelados concentraram-se em Natal, quando então a população desta cidade era de 16.056 habitantes, conforme o Censo de 1900”³⁵. Foi esse contingente populacional que impulsionou a construção da *Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte*.

Em 1905, criou-se o *Banco de Natal* para financiar a agricultura do Estado e a *Sociedade Agrícola do Rio Grande do Norte*, que tinha como objetivos empreender viagens e estudos, promover estabelecimento de campos de experiência e demonstração, adquirir sementes, empregar maquinismos desconhecidos e comunicar-se com outras sociedades congêneres. Posteriormente, são desenvolvidas diversas iniciativas de ensino agrícola no intuito de superar o baixo nível técnico da indústria açucareira³⁶. Para o setor algodoeiro, a política foi investir no desenvolvimento de estradas de ferro, estradas carroçáveis, instalações portuárias aliados a um programa de combate às secas.

O período de 1914 a 1920 teve a peculiaridade de situar-se no contexto da Primeira Guerra Mundial e, além disso, em 1915 aconteceu uma das grandes secas do estado. Os dois primeiros anos desse período foram difíceis para a agricultura, abalando a economia e as finanças do estado. 1914 foi um ano de inverno forte, inundações que destruíram

³² TAKEYA, Denise M. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte*. p.48.

³³ LIMA, Hermano M. F., TAKEYA, Denise M. *História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte – 1892/1930*. p. 40-41.

³⁴ Id. Ibid. p. 51

³⁵ SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)*. p. 234.

³⁶ LIMA, Hermano M. F., TAKEYA, Denise M. *História político-administrativa da agricultura do Rio Grande do Norte – 1892/1930*. p. 43-47.

plantações (de algodão, cana-de-açúcar e cereais). Já 1915 foi ano de estiagem, uma das maiores do Nordeste, causando perdas de até 70% do gado³⁷.

A República Velha no Rio Grande do Norte caracterizou-se como sendo um período de lançamento das “raízes das instituições norte-rio-grandenses”³⁸. Nasceram as primeiras indústrias, organizações operárias, sociedades civis (representativas das diversas classes sociais), universidade popular, Instituto Histórico e Geográfico, instituições financeiras, entre outro. Segundo SOUZA, os principais produtos exportados pelo estado são o sal e o algodão. A concentração da terra se evidenciava no fato de que existiam 209 latifúndios com 2.001 hectares ou mais, ocupando uma área equivalente a 43,64% da área ocupada pelo total de estabelecimentos rurais (5.678) do estado³⁹. A maioria das políticas governamentais, que envolviam os principais produtos exportados (sal, algodão, açúcar e cera de carnaúba), respondia quase que exclusivamente aos interesses privados das elites oligárquicas locais⁴⁰.

Acrescente-se a isso o fato de que o setor industrial no Rio Grande do Norte tinha pouca expressão. Em 1920, o Estado ocupa o sétimo lugar, no Nordeste, em número de estabelecimentos industriais (197) — ficando à frente apenas do Maranhão e do Piauí —, dos quais 115 eram indústrias têxteis, 46 indústrias de alimentação e 36 de outros setores industriais⁴¹.

Os setores de transporte e de comunicação tinham uma importância significativa na sociedade da época. Verifica-se isto no depoimento, que coletamos no jornal *A República*, do Governador do Estado, Dr. Adolpho da Silva Gordo, quando passava a administração ao chefe de polícia interino, Jeronymo Americo Rapozo da Câmara, em 1890:

Um meio absolutamente necessário para o desenvolvimento da intendência neste Estado é o caminho de ferro. Si o caminho de ferro é sempre o factor mais poderoso do desenvolvimento material de um povo, se é em grande parte a sua rede enorme de caminhos de ferro que a República dos Estados Unidos da América do Norte deve a sua prosperidade, neste Estado, o caminho de ferro é condição imprescindível do seu progresso. Não há meios de comunicações e o transporte de cargas é feito a preços tão exagerados, que não há indústria que possa subsistir⁴².

³⁷ Id. Ibid. p. 77-78.

³⁸ SOUZA, Itamar. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)*. p. 11.

³⁹ Id. Ibid. p. 21.

⁴⁰ Id. Ibid. p.23-55.

⁴¹ Id. Ibid. p. 57-58.

⁴² Jornal A REPÚBLICA, 16.07.1890.

As ferrovias existentes no Estado tinham como objetivo escoar a produção local para outros mercados. Referindo-se a utilidade da estrada de ferro Natal-Nova Cruz, assim se posiciona TAKEYA:

*Servia, essencialmente, para escoar a cana-de-açúcar e seus produtos, oriundos da área percorrida pela ferrovia, e o algodão, cultivado na faixa litorânea e no Agreste.*⁴³

Em 1900, a população do Rio Grande do Norte era de 274.317 habitantes, correspondendo a 1,58% da população do país). Vinte anos mais tarde aumentara para 537.135 pessoas (1,75% da população brasileira do período)⁴⁴. No final dos anos 20, o Rio Grande do Norte tinha 412 escolas com 31.987 alunos, representando um universo de 17,94% da população⁴⁵. Um artigo de jornal de outubro de 1892, nos primeiros anos da República, assim descreve Natal:

*Cidade pobre e pequena; edificação irregular e mesquinha; poucos recursos de alimentação; cemitério insuficiente e feio (sem árvore, sem flor, sem gosto); iluminação elementar e parca (lâmparina); ruas irregulares e sujas; praças nuas e tristes (sem sombra nem assento); do porto de Natal se vê 3 ou 4 edifícios*⁴⁶.

Com certeza uma sociedade muito diferente dos grandes centros urbanos do país e do mundo, com uma realidade muito específica e inserida num contexto de intensas transformações econômicas, políticas, sociais e culturais, vendo-se obrigada a participar desse processo e a assumir as conseqüências dessa participação, distribuindo seu impacto de forma diferenciada entre a sua população. Uma sociedade que teve no desenvolvimento ferroviário um dos mais significativos sinais da presença do mundo moderno, do progresso, do urbano, de manifestação de relações de trabalho assalariadas, de facilitação nas comunicações. A chegada das ferrovias representou a existência de um novo tempo.

⁴³ TAKEYA, Denise M. *Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte*. p. 111.

⁴⁴ MARIZ, Marlene da Silva, SUASSUNA, Luiz Eduardo. *História do Rio Grande do Norte – Império e República (1822-1934)*. p. 106.

⁴⁵ Id. *Ibid.* p. 116.

⁴⁶ *Jornal O CAIXEIRO*, 26.10.1892.

2. O DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO BRASILEIRO

2.1. O Império e o surgimento das primeiras ferrovias no Brasil

Da década de 40 a de 90 do século XIX, o Brasil viveu um momento especial na sua expansão econômica, caracterizada por um aumento das exportações brasileiras de 214%, pela elevação dos preços médios da exportação que cresceram em cerca de 46% e pela redução no índice dos produtos importados de 8%. A ampliação do mercado capitalista mundial impulsionou o comércio externo brasileiro e provocou o investimento em melhoramentos materiais⁴⁷. Esse contexto favoreceu o investimento em obras de infraestrutura que viessem a possibilitar aquela, como foi o caso das estradas de ferro.

Portanto, foi o surto de expansão econômica que provocou a necessidade do investimento em transportes. Acrescente-se a isso, o fato de que as concepções liberais predominantes no país naquele momento faziam da expansão econômica uma mera função da melhoria dos meios-de-transporte⁴⁸. Essa situação possibilitou que o capital inglês fizesse valer o seu predomínio, fazendo do investimento nas estradas de ferro a sua principal iniciativa econômica no Brasil.

Em 1830, teve início o primeiro serviço regular de viação ferroviária do mundo (Manchester-Liverpool). No Brasil, o quadro dos transportes e comunicações até o rush ferroviário e o incremento da navegação a vapor, na segunda metade do século XIX, era rudimentar e precário. As estradas não proporcionavam comodidade aos viajantes, os caminhos eram estreitos e as vias fluviais sem tratamento⁴⁹. Depois de várias tentativas, a Lei 641, de 1852 marcou o ponto de partida da viação férrea brasileira⁵⁰. Dessa primeira iniciativa destaca-se a Estrada de Ferro Mauá, que foi de grande importância para a economia brasileira e a Recife – São Francisco, considerada a segunda estrada de ferro do país e o primeiro investimento inglês em ferrovias no Brasil. Durante toda a década de 1860, a febre das ferrovias continuou intensa⁵¹.

A segunda etapa do desenvolvimento ferroviário brasileiro ocorreu a partir da Lei 2.450, de 24/09/1873, que era mais liberal do que a anterior, chegando a autorizar o governo “a conceder uma subvenção por quilômetro e garantia de juros que não excedesse

⁴⁷ TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. p. 15-16.

⁴⁸ MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*. Cap.: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais. p. 194.

⁴⁹ TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. p. 36-38.

⁵⁰ Id. *Ibid.* p. 44.

⁵¹ Id. *Ibid.* p. 45-48.

a 7% correspondente ao capital empregado, pelo prazo de 30 anos, às companhias que demonstrassem, através de planos e estatísticas, que poderiam obter uma renda líquida da ordem de 4%.

A legislação que regulava a construção de ferrovias garantiu uma série de concessões para as companhias que operavam no setor, tais como: direito de importação; lavrar minas nas zonas privilegiadas e cessão gratuita de terrenos devolutos; facilitara a desapropriação de terrenos particulares com benfeitorias e comprometera-se a pagar a fiança e os juros semestralmente. Como contrapartida, exigia das empresas obrigações: abatimento de 50% nos telegramas governamentais, transporte de sementes, plantas e funcionários do governo; aprovar tarifas organizadas pelas companhias; etc.⁵² Na verdade, o Estado brasileiro facilitou ao máximo os investimentos no setor.

A política ferroviária do Império deu prioridade às províncias do Sudeste/Sul em detrimento das do norte, principalmente, no período de 1871 a 1875. Nesse período, as ferrovias baiana e pernambucana não avançaram um só quilômetro, permanecendo no mesmo ponto em que estavam há mais dez anos atrás⁵³. Nos últimos vinte anos do Império, as províncias do norte declinaram em relação às do sul. Em 1871, no início do surto ferroviário brasileiro, o Brasil tinha 820km de ferrovias, das quais 33% eram nortistas. Em 1879, o Brasil tinha 8.930km de ferrovias e apenas 26% eram nortistas⁵⁴. Essa opção de investir no sul traduz a intenção de “fazer do Rio o centro comercial e industrial do norte do Império”⁵⁵.

No caso específico do Nordeste, antes da estrada de ferro, o transporte era feito por animais, principalmente cavalos. Até a metade do século XIX, predominava o transporte fluvial/marítimo de pequenas embarcações sobre o terrestre. A construção de ferrovias em Pernambuco e Bahia aconteceu nas décadas de 1850 e 1860. Nas outras províncias da região, isso só foi possível a partir de 1880. Tal fato acabou favorecendo Recife e Salvador⁵⁶, que eram os centros urbanos da região e centralizavam o comércio do Nordeste, tendo grande influência política no país mesmo com a transferência do centro do poder de Salvador para o Rio de Janeiro. Entre as características das ferrovias nordestinas estão as de que elas “não foram precedidas de uma grande rede de tração animal, capaz de

⁵² Id. Ibid. p.49-50.

⁵³ MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*. Cap.: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais. p. 196-197.

⁵⁴ Id.Ibid. p. 192.

⁵⁵ Id.Ibid. p. 196-197.

⁵⁶ TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. p. 61-73.

escoar a pequena produção de cada zona” e de que eram completamente dependentes do exterior, sendo vítimas dos enganos cometidos pelos estrangeiros por não conhecer a região.⁵⁷

Apesar das dificuldades, a grande maioria das ferrovias nordestinas tinham traçados óbvios e contribuíram para inserir a rede ferroviária na economia de exportação (viabilizando-as financeiramente) e provincializar o comércio regional, rompendo a dominação das grandes praças sobre as pequenas províncias. Em contrapartida, reforçaram o sistema exportador – importador e o grau de dependência da economia brasileira. “As vias férreas na Europa ou fora dela, construídas no decorrer da segunda metade do século XIX, tiveram sempre esse caráter de corredores comerciais, subsidiários da rede mundial de transporte marítimo”.⁵⁸

Segundo MELO, “a implantação da rede ferroviária no norte reforçou a estrutura das relações comerciais interprovinciais”⁵⁹. A partir da segunda metade do século XIX, surgiu a aspiração nas províncias do norte de *provincializar*⁶⁰ os seus respectivos comércios. Nessa perspectiva,

*as ferrovias deveriam servir de instrumento da emancipação provincial, desviando para as pequenas capitais o movimento comercial que, em detrimento seu, as grandes praças regionais entretinham com os centros urbanos do interior, de um lado, e com o exterior, do outro*⁶¹.

As pequenas capitais, portanto, conseguiram dominar o comércio das áreas interioranas, “impondo-se como intermediário entre elas e as grandes praças”, mas não eliminaram Recife e Salvador, nas relações com o exterior e com outras regiões do país. Nos últimos anos do Império as pequenas ferrovias tinham se tornado simples prolongamento das vias férreas das grandes províncias.⁶²

Os gabinetes liberais de 1882 a 1885 enfrentaram déficits sucessivos. A opinião de muitos homens públicos do Império era de que a “crise financeira fora gerada pelo programa ferroviário”⁶³. Era comum o caso de ferrovias deficitárias. Os representantes

⁵⁷ Id. Ibid. p. 75.

⁵⁸ MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*. Cap.: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais. p. 196-197.

⁵⁹ Id. Ibid. p. 220.

⁶⁰ Segundo MELO (1984:221), provincializar significa “reservar às praças de suas respectivas capitais a exportação dos produtos dos seus *hinterlands* e a importação dos artigos estrangeiros por eles consumidos, mediante a ampliação do comércio direto com o exterior”.

⁶¹ MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*. Cap.: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais. p. 221.

⁶² Id. Ibid. p.222.

⁶³ Id. Ibid. p. 201.

sulistas no Parlamento reclamavam do ônus que as ferrovias nortistas acarretaram às finanças imperiais. O argumento utilizado era o de “erros técnicos de traçado cometidos pelo Governo sob o assédio de interesses provinciais”. Um caso freqüentemente citado era o da ferrovia Bahia – São Francisco. Os trilhos evitaram o Recôncavo açucareiro para internarem-se nos tabuleiros e caatingas em busca do chamado “vale promissor”. A pressão dos investidores ingleses contribuiu no equívoco do investimento⁶⁴.

As razões do déficit, apresentadas pelos grupos políticos dominantes no norte, centravam-se nas “elevadas tarifas destinadas à remuneração do capital estrangeiro e a cobrir os desperdícios verificados na construção e operação das linhas”. Os fretes saíam muito caros. Em alguns casos, “o transporte por animais saía mais barato ou ao menos pelo mesmo preço que cobrava a companhia”⁶⁵.

As empresas ferroviárias eram protegidas pelos juros, não sendo, assim, incentivadas a rever as tarifas, ocasionando um duplo prejuízo ao Governo Imperial: desembolso anual da garantia de juros de 7% e privação do aumento da receita fiscal que teria resultado com o aumento das exportações. O problema do déficit era muito mais complexo do que os representantes do sul no Parlamento indicavam.

Outro dado importante para análise é que as ferrovias construídas pelo Estado saíam mais baratas mesmo concedendo aos empreiteiros um lucro de 30 a 40%. Exemplos disso foram os prolongamentos das ferrovias Salvador – São Francisco, que proporcionou uma economia de 50% e o caso da Recife – Palmares, que gerou uma economia de mais de 30%⁶⁶.

Além disso, as ferrovias estrangeiras manipulavam tarifas para proteger os interesses comerciais ingleses. Segundo denúncia do Barão de Cotegype, chefe conservador do norte, “um dos dirigentes do Império mais respeitados pelos círculos da *city* com interesses no país”, a ferrovia Salvador – Alagoinhas “cobrava, pelo açúcar destinado às refinarias inglesas, um frete inferior ao estipulado para o açúcar cristalizado” com o objetivo de eliminar o açúcar cristalizado do mercado inglês.⁶⁷

Outro expediente utilizado pelas ferrovias estrangeiras, era a recorrência à manobras cambiais para fazer transferência de dividendos para Londres. Nas ferrovias Recife – Palmares e Salvador – Alagoinhas, por exemplo, as transferências não tinham

⁶⁴ Id. Ibid. p. 209.

⁶⁵ Id. Ibid. p. 212-213.

⁶⁶ Id. Ibid. p. 216.

⁶⁷ Id. Ibid. p. 216.

calendário fixo, eram realizadas nas ocasiões de baixa do câmbio. Em 1880, o ônus desta operação para o Tesouro Nacional foi superior a 100 contos.⁶⁸

Apesar da crítica dos representantes sulistas no Parlamento, houveram ferrovias exitosas no norte. A estrada de ferro Recife – Palmares, foi um exemplo disso. As razões do sucesso estavam no fato de que atravessava a mais importante área açucareira do Império; conquistou o “bolsão interior da mata úmida” para a economia canavieira; incorporou a última fronteira açucareira de Pernambuco e, de 1857-1877, na zona servida pela ferrovia, duplicou o número de engenhos e triplicou o volume físico de produção de açúcar da província e as receitas gerais e provinciais. “Entre as ferrovias nacionais, ela ocupava, o terceiro lugar em renda bruta, só inferior a da Santos-Jundiaí e a da Pedro II”.⁶⁹

A política ferroviária brasileira no Império marca uma aliança do Estado com o capital estrangeiro, estabelecendo no decorrer dos anos uma relação de subserviência do primeiro em relação ao segundo. O Estado garantia os juros necessários ao capital estrangeiro para os investimentos ferroviários e este retribuía proporcionando os recursos financeiros e tecnológicos, para afiançar a política de centralização do Estado. Esta parceria, a curto prazo, permitia que o Estado contentasse clientelas partidárias e, a longo prazo, protegesse o país do conflito social, “mediante um programa de inversões de infraestrutura”.⁷⁰

Percebe-se, então, que o desenvolvimento da política ferroviária foi marcado também pelos interesses regionais. Um caso concreto dessa interferência ocorreu em Sergipe, uma das províncias esquecidas no desenvolvimento ferroviário, “apesar de o valor do seu comércio de exportação ser superior” ao das províncias do Rio Grande do Norte, Paraíba, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina. A influência da Bahia na política imperial vetou o caminho de ferro de Sergipe.⁷¹ Essa política acabou favorecendo Pernambuco e Bahia. Isso se deu graças ao jogo parlamentar, cuja contrapartida dos representantes dessas províncias no Parlamento foi o apoio ao Governo no empreendimento ferroviário no sul. Era a prática da velha política do “toma lá, dá cá”.

O desenvolvimento ferroviário brasileiro no Império foi marcado, então, pela forte presença do capital inglês, pelas concessões do Estado, por empreendimentos deficitários, pela centralização dos investimentos no sul, pela política de *provincialização* das

⁶⁸ Id. *Ibid.* p. 217.

⁶⁹ Id. *Ibid.* p. 208.

⁷⁰ Id. *Ibid.* p. 194.

⁷¹ Id. *Ibid.* p. 206.

províncias do norte. Foi um empreendimento que trouxe benefícios mas que serviu também para acentuar desigualdades regionais e que, na forma que foi implantado, trouxe muitos problemas para o Estado brasileiro.

2.2. As ferrovias no Rio Grande do Norte

A primeira concessão para construção de ferrovia no Rio Grande do Norte foi prevista pela Lei Provincial nº 630, de 26/11/1870, que referia-se a uma estrada de ferro ligando Natal a Ceará-Mirim. O projeto não foi adiante.⁷²

A concessão para a construção de uma ferrovia ligando Natal – Nova Cruz veio com a Lei nº 682, de 08.08.1873 e foi adquirida por um grupo de empreendedores do Rio de Janeiro: Cícero Pontes, Luiz Pedro Drago, José de Sá Bezerra e Francisco Manuel da Cunha Junior. A duração do processo de levantamento de capitais durou sete anos. Em 1878, a concessão foi transferida para uma empresa inglesa. A abertura da Natal – Nova Cruz aconteceu no processo de desenvolvimento da segunda etapa do surto ferroviário iniciado com a Recife – São Francisco (1858). Houve ainda uma terceira etapa, quando o Estado construiu ferrovias como forma de contenção às calamidades da seca (exemplos: Baturité e a Sobral, no Ceará; Paulo Afonso, em Alagoas; e Central, Caruaru e Sul, em Pernambuco).⁷³

A Natal – Nova Cruz foi assumida por 15 investidores britânicos e um brasileiro (C.F. Alforado, filho de José Bernardo G. Alforado, investidor ferroviário em Pernambuco, na década de 1860). A garantia recebida para construção da Natal – Nova Cruz está na Lei 682, de 1873, foi de 7% sobre o capital de seis mil contos de réis⁷⁴.

Esta ferrovia deveria percorrer 75 milhas inglesas, cerca de 121 km; em linha única com um metro de bitola. O Presidente do Rio Grande do Norte, em 1882, não concordava com a projeção da estrada de ferro para Nova Cruz, que considerava uma “vila insignificante”. Na sua opinião, seria melhor trocar o projeto por uma rodagem para Bananeiras (PB).⁷⁵

Para MELO, a estrada de ferro Natal – Nova Cruz se transformou num empreendimento deficitário, configurando um caso óbvio de erro de roteiro de traçado. O rumo prioritário de uma estrada de ferro no Rio Grande do Norte deveria ser “o vale do Ceará-Mirim, principal área geoeconômica da província, responsável por cerca de 60% da

⁷² MELO, Josemir Camilo de. A ferrovia inglesa Natal – Nova Cruz. In: *Caderno de História*. p. 29.

⁷³ Id. Ibid. p. 29.

⁷⁴ Id. Ibid. p.29.

⁷⁵ Id. Ibid.p. 29.

exportação de açúcar”. A primeira secção da Natal – Nova Cruz acompanhava de perto o litoral sul e concorria com a navegação de cabotagem, mais barata. As razões que explicavam a existência dessa estrada de ferro eram a proximidade do Vale do Ceará-Mirim com o Rio Potengi (podendo a produção do primeiro utilizar o transporte fluvial); o fato de que a produção algodoeira do sertão tinha mais necessidade do transporte ferroviário; e, por último, pela proximidade do Vale com a capital, “considerava-se que a construção de uma ferrovia não constituiria um favor à província do mesmo alcance dos que o Governo Imperial fizera ao Ceará, à Paraíba ou Alagoas”.⁷⁶

Em 27 de fevereiro de 1878, o engenheiro Mr. Jason Rigby, inaugurou as obras num lugar chamado *Nau dos Refoles*. Porém, o início dos trabalhos só aconteceu um ano depois. Em 1881, houve a inauguração do primeiro trecho (Natal – São José de Mipibu), correspondente a 48,8km. Em 1882, deu-se a abertura do tráfego até a Lagoa de Montanhas, totalizando 101,8km. Finalmente, em 1883, foi aberta a Natal – Nova Cruz.⁷⁷

O material rodante foi um dos mais caros da região. A razão disso estava na suntuosidade dos carros de primeira classe (15 locomotivas, 25 carros de passageiros, 141 de cargas e 13 para transporte de animais, 50 para lastro). Foram necessários 18 navios para transportar este material dos Estados Unidos e da Inglaterra, desde 1879 para o Rio Grande do Norte.⁷⁸

Cedo os investidores perceberam o erro de investir na Natal – Nova Cruz. No início da década de 1880, houve queda nas ações em Londres e a renúncia de dois diretores. Na inauguração das obras foram contratados 1.000 assalariados.⁷⁹

Nos três primeiros anos as despesas foram maiores do que a receita. A contenção de gastos ocasionou a suspensão dos serviços dos trens aos domingos. De 1894 a 1899, o déficit foi de 134 contos de réis. A Natal – Nova Cruz caracterizou-se como sendo uma empresa deficitária.⁸⁰

O governo republicano decidiu então arrendar todas as ferrovias federais por 33 anos. De 1901 a 1909, o trecho Natal – Independência (Guarabira) foi arrendado a *Great Western do Brazil*, o que proporcionou um crescimento de 140% na receita.⁸¹

⁷⁶ MELO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*. Cap.: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais. p. 210-211.

⁷⁷ MELO, Josemir Camilo de. A ferrovia inglesa Natal – Nova Cruz. In: *Caderno de História*. p. 29-30.

⁷⁸ Id. *Ibid.* p. 30.

⁷⁹ Id. *Ibid.* p. 30.

⁸⁰ Id. *Ibid.* p. 30.

⁸¹ Id. *Ibid.* p. 31.

A importância da Natal – Nova Cruz pode ser resumida nos seguintes aspectos: criação de um mercado de mão-de-obra livre, assalariada, em plena formação econômico-social escravista; o desenvolvimento da indústria têxtil; o incentivo à urbanização; o escoamento da produção para exportação existente no Estado e o aperfeiçoamento do sistema de comunicação.

Para o nosso estudo, vale destacar o primeiro aspecto citado acima. Da experiência com a ferrovia, surgiu uma categoria de trabalhadores assalariados, que veio a se tornar uma das mais ativas no movimento operário da Primeira República, ao lado dos marítimos e portuários, empreendendo diversas lutas contra a exploração capitalista no país.

3. O MOVIMENTO OPERÁRIO NA PRIMEIRA REPÚBLICA

O movimento operário na Primeira República caracterizou-se como sendo o embrião de um movimento maior que se desenvolveu pós-1930 com o aceleração do desenvolvimento industrial. Um período rico em tanto em organização como em mobilização.

3.1. Fases do Movimento Operário Brasileiro

Segundo RODRIGUES, o movimento operário brasileiro se divide em cinco períodos: 1º) Mutualista (antes de 1888); 2º) Resistência (1888-1919); 3º) Ajustamento (1919-1934); 4º) Controle (1934-1945); 5º) Competitivo (1945-1964).⁸²

O primeiro período, *mutualista*, não é rigorosamente sindical, tendo coexistido com o trabalho escravo, teve característica de organização gremial e base artesanal.⁸³

O segundo período, de *resistência*, recebeu este nome por conta da existência de várias organizações intituladas: União de Resistência, Associação de Resistência, Liga de Resistência e Sindicato de Resistência. É uma fase de grande efervescência e agitação social, provocando, após a Proclamação da República, o surgimento de vários agrupamentos políticos: socialistas, positivistas, evolucionistas, marxistas, anarquistas, etc. Os anarquistas têm forte participação nesse período de intensa atividade política e sindical⁸⁴.

O terceiro período, de *ajustamento*, é conhecido como momento de transição, uma fase de intensa disputa pela hegemonia do movimento entre anarquistas e comunistas e é quando o movimento sindical adquire um tom mais brando ou reformista e menos revolucionário⁸⁵.

O quarto período é o de *controle*, que se caracterizou pela criação de instrumentos de controle sobre o movimento sindical. Os sindicatos são “declarados, por lei, órgãos de colaboração do Estado”. Perdem, então, a característica de instrumentos de luta da classe operária. Nessa fase foram criadas as condições para o advento do “peleguismo”⁸⁶.

⁸² RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 6.

⁸³ Para RODRIGUES (1968:4) o movimento sindical compreende “todo esforço informal e autêntico de levar a classe trabalhadora a lutar por suas reivindicações”.

⁸⁴ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 8-12.

⁸⁵ Id. Ibid. p. 12-16.

⁸⁶ Segundo RODRIGUES (1968:19) o *peleguismo* é um “fenômeno gerador de dirigentes sindicais que se contentam com as atribuições legais e se tornam instrumentos dóceis para que a organização atue menos no interesse de sua classe do que no interesse particular da empresa econômica e da ordem política do momento”. O *pelego* é o “elemento que dialoga com os patrões usando uma linguagem cordata, paternalista e

O quinto período é o *competitivo*, quando diversas correntes disputaram o movimento sindical. O “peleguismo” não desapareceu, continuou atuando. Surgiu o “trabalhismo”, corrente política baseada na experiência inglesa, herdeira da política social de Vargas que tinha como instrumento de ação política os organismos vinculados ao Ministério do Trabalho; a corrente “católica”, através dos círculos católicos, de ação assistencial. O sindicalismo passou a representar um significativo segmento da sociedade brasileira e, por isso, tornou-se um “fato político”, objeto de disputas⁸⁷.

Segundo RODRIGUES, o sindicalismo brasileiro cumpriu uma trajetória que “foi de uma atuação radical, para um retraimento que, finalmente, redundou na abertura de várias frentes de definições divergentes e que ainda não encontrou formas de ação comum e decisiva sobre os processos específicos e globais da sociedade em que se insere”.⁸⁸

Uma outra periodização da história do movimento operário brasileiro é sugerida por GIANOTTI, assim dividida: 1º período – nascimento da classe operária (1850 a 1900); 2º período – início das lutas operárias (1900 a 1930); 3º período – implantação do sindicalismo oficial (1930 a 1945); 4º período – florescimento do sindicalismo populista (1945 a 1964); 5º período – o sindicalismo na Ditadura Militar (1964 a 1980); e o 6º período – o novo sindicalismo (1980 a 1987).⁸⁹

Essas formas de periodizar a história do movimento operário ajudam a compreender o seu desenvolvimento, mas não podem ser absolutizadas, sob pena de não se considerar que essas fases se articulam de forma dinâmica, o que pode levar a uma análise linear.

3.2. Características do Movimento Operário na Primeira República

Os operários desse período da história do Brasil eram, na sua maioria, migrantes estrangeiros, principalmente, italianos, espanhóis e portugueses. Os primeiros eram maioria nos diversos ramos industriais de São Paulo. Os espanhóis e portugueses predominavam entre os marítimos. Em 1893, os estrangeiros em São Paulo contavam 71.468 numa população de 130.775 habitantes, representando 54,5% da mesma. No mesmo período, a mão-de-obra estrangeira ocupada na indústria correspondia a 82,5% do

submissa e chega mesmo a agir mais em função dos interesses patronais do que da categoria formal que ocasionalmente representa”.

⁸⁷ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 22-24.

⁸⁸ Id. *Ibid.* p. 25.

⁸⁹ GIANOTTI, Vito. *Reconstruindo nossa história – 100 anos de luta operária*. p. 11.

total. Em 1900, “92% dos operários industriais no Estado de São Paulo eram estrangeiros e 81% eram italianos”⁹⁰.

Segundo PINHEIRO, “ao se falar de classe operária no Brasil entre o final do século XIX e o final da Primeira República se faz referência a uma classe onde o imigrante estrangeiro é predominante”⁹¹. CARONE ressalta que já antes da proclamação da República prepondera o elemento estrangeiro entre o operariado (numérica e ideologicamente)⁹². E, RODRIGUES chega a concluir que

*o imigrante foi o grande elemento dinamizador da sociedade do Brasil republicano. Contribuiu para quebrar tabus, até então imunes às críticas e às descrenças: atingiu assim a propriedade privada, o Estado, o Parlamento, o Exército e a Igreja. Essas instituições, pela primeira vez no Brasil, foram olhadas com senso crítico fora dos meios intelectuais, desmascarando-as naquilo que elas tinham de inatacáveis até então.*⁹³

Uma arma muito utilizada pela burguesia e as oligarquias para enfraquecer o movimento operário eram as expulsões de estrangeiros. Esse fator juntamente com as crises econômicas e a Primeira Guerra Mundial fizeram com que a presença do operário estrangeiro fosse se reduzindo progressivamente. Já a partir de 1920, São Paulo e Rio de Janeiro recebem migrantes do Norte e Nordeste do país em grande quantidade.⁹⁴

Outro fator a se destacar são as condições de vida e de trabalho dos operários desse período histórico. Viviam em bairros localizados, “antros fétidos que serviam de habitação a milhares de famílias”. As fábricas estavam montadas em prédios adaptados às necessidades (sem condições higiênicas e de segurança), não havia assistência hospitalar e os atingidos por acidentes de trabalho não possuíam a mínima garantia de indenização. As mulheres e crianças estavam submetidas às mesmas condições que os homens. A jornada de trabalho variava, de acordo com as necessidades patronais, prevalecendo as longas jornadas e os salários minguados.⁹⁵

A legislação trabalhista praticamente inexistia. Quando havia lei, geralmente, não era cumprida. Reinava o regulamento da fábrica: a disciplina era rigorosa, os erros

⁹⁰ PINHEIRO, Paulo Sergio. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III. 2º vol. (sociedade e instituições- 1889-1930). p. 138-139.

⁹¹ Id. Ibid. p. 140.

⁹² CARONE, Edgard. A classe operária. In: *A República Velha* (I Instituições e Classes Sociais / 1889-1930). p. 192.

⁹³ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 32.

⁹⁴ CARONE, Edgard. A classe operária. In: *A República Velha* (I Instituições e Classes Sociais / 1889-1930). p. 192.

⁹⁵ Id. Ibid. p. 195-196.

acarretavam multas (alguns operários chegavam a perder 1/3 dos salários), os castigos corporais aplicavam-se a meninos e aprendizes; muitas empresas não concediam descanso semanal remunerado, nem direito à licença remunerada para tratamento de saúde e a carga horária de trabalho variava de 10 a 14 horas.⁹⁶

Segundo CARONE, a classe operária cresceu progressivamente. Em 1889, existiam 54.164 operários; em 1910, aumentou para 159.600; em 1920, passou para 275.512; e, em 1930, chegou a 450.000 trabalhadores; que estavam concentrados no Rio de Janeiro e São Paulo. Ocupavam posição secundária em número de operários os estados do Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco e Bahia. Outros estados, conforme o referido autor, tinham uma participação ínfima na produção industrial.⁹⁷

As formas de organização do operariado eram as mais diversas: Corporação, Caixas Beneficentes, Socorros Mútuos, Sociedade de Resistência, Sindicatos e Bolsa de Trabalho.⁹⁸

A *corporação* (termo corrente até 1930) não era um tipo de associação, tratava-se do “conjunto de operários de uma dada empresa ou de toda uma categoria profissional”. Os *socorros mútuos* eram “sociedades de ajuda material, para os operários necessitados” (comuns até 1930). As *caixas beneficentes* eram “formas usadas pelos grandes estabelecimentos industriais e ferrovias de arrecadação de recursos para ajudar os trabalhadores doentes ou desenvolver programas assistenciais”. As *ligas operárias* tinham caráter assistencial, destinavam-se também à defesa dos interesses imediatos (melhoria salarial e redução de horas de serviço). As *sociedades de resistência* constituíam-se em unidades homogêneas, que apareceram com a transformação das ligas e centros, eram “uniões de ofício” que se espalharam pelo país em filiais. A *câmara* ou *bolsa de trabalho* era um organismo paralelo ao sindicato, muitas vezes servindo a um conjunto de sindicatos, destinava-se à pesquisa do mercado de trabalho, colocação de mão-de-obra, ensino geral e profissional. Os *sindicatos profissionais* foram criados pela Lei Federal de 1907 e podiam ser classificados por “setor econômico”, “características do grupo profissional” e “capacidade agremiativa do proletariado”.⁹⁹

⁹⁶ PINHEIRO, Paulo Sérgio. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III. 2º vol. (sociedade e instituições- 1889-1930). p. 138-139.

⁹⁷ CARONE, Edgard. A classe operária. In: *A República Velha* (I Instituições e Classes Sociais / 1889-1930). p. 192-193.

⁹⁸ Id. Ibid. p. 196.

⁹⁹ Id. Ibid., p. 197.

Uma das principais características das organizações dos trabalhadores no período da Primeira República era a autonomia em relação ao Estado, constituindo-se em iniciativas próprias da classe trabalhadora. Conforme RODRIGUES, o sindicato era visto como prolongamento do lar, não se empregava a designação de *líder* ou *dirigente*: falava-se simplesmente de *militante*. O militante sindical do primeiros períodos era um “indivíduo cioso de sua habilidade profissional, com sede de saber e disposição intensa de participar dos movimentos político-sociais, imbuído de um alto espírito de solidariedade, ativo e corajoso, tanto ao discutir com o patrão como ao enfrentar a polícia”.¹⁰⁰

Contudo, é importante destacar que até 1920 várias correntes políticas e ideológicas disputaram a hegemonia dessas organizações: anarquistas e anarco-sindicalistas, católicos, socialistas e os sem orientação política. Depois de 1920, o predomínio da participação é dos comunistas.

Segundo PINHEIRO, o anarco-sindicalismo se constituiu na corrente mais importante do movimento operário durante quase trinta anos. Sua proposta era a de que os sindicatos deveriam liderar “a luta contra o Estado e formar a base da nova sociedade a ser criada”. Dava ênfase à luta econômica; pretendia abolir o Estado e organizar as atividades da sociedade através dos sindicatos; opunha-se às associações mutualistas e às cooperativas; lançou as “sociedades de resistência” que precederam os sindicatos; as greves eram consideradas “exercícios revolucionários”, devendo culminar na greve geral revolucionária; a estratégia básica era a ação direta, negando a política eleitoral ou parlamentar; dava forte ênfase ao internacionalismo; os líderes eram verdadeiramente operários. A participação do operário brasileiro no anarco-sindicalismo foi grande. “Mesmo entre os operários militantes, os nativos eram proporcionalmente mais numerosos e haviam constituído a maioria dos últimos congressos operários”.¹⁰¹

CARONE e RODRIGUES não estabelecem distinção entre anarquismo e anarco-sindicalismo.

Alguns fatos importantes da época testemunham o vigor do movimento operário. Um deles foi o *I Congresso Operário Brasileiro* (1906), realizado no Rio de Janeiro, que contou com a participação de 43 delegados, representando 28 sindicatos operários do Rio

¹⁰⁰ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 34.

¹⁰¹ PINHEIRO, Paulo Sergio. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III. 2º vol. (sociedade e instituições- 1889-1930). p. 149-151.

de Janeiro e de São Paulo. Desse congresso saiu a decisão de criar a *Confederação Operária Brasileira* (C.O.B), posição defendida pelos anarco-sindicalistas.¹⁰²

Em 1913, realiza-se o *II Congresso Operário Brasileiro*, com a participação de 59 associações operárias e 4 jornais, e uma representação de 177 delegados de vários estados¹⁰³. No ano anterior, 1912, tinha-se realizado um *Congresso Operário*, no Rio de Janeiro, sob a direção de Mário Hermes da Fonseca, filho do presidente da República, com a participação de 66 associações de diversos estados brasileiros. Este congresso foi de caráter reformista defendendo a “melhoria econômica e a *elevação social*, intelectual e moral do proletariado, abstraindo da questão religiosa, não se ocupando das doutrinas internacionalistas, antimilitaristas e antiestatais, deixando ao futuro a solução do problema da organização da propriedade”¹⁰⁴.

Em 1915, os anarquistas realizam o *Congresso Internacional da Paz*, que conta com grande participação, inclusive de dois delegados da Argentina. Entre as conclusões desse congresso estava que os

operários devem responder à guerra com uma greve geral revolucionária; usar de boicote; combater o sorteio militar; criar um comitê para relações internacionais e nacionais; tomar a deliberação formal de não prestar serviço militar quando sorteados, fazer propaganda sistemática contra o ensino militar, escolas de guerra e de nacionalismo”.¹⁰⁵

Os anarquistas, portanto, são uns dos que se levantaram em defesa da paz, condenando a opção por uma guerra que para os trabalhadores reservava a morte nas suas trincheiras.

Durante todo o período da Primeira República nascem e renascem organizações operárias, inclusive partidos políticos. A imprensa operária é intensa, fervejam os pequenos jornais e boletins, atendendo as diversas concepções políticas da época, divulgando as novas idéias, principalmente, socialistas e anarquistas presentes em todo o mundo.

Outra forma de organização e luta bastante presente são as greves. Segundo CARONE, entre os anarquistas da Primeira República, existiam duas opiniões sobre as mesmas: a primeira de que seriam responsáveis pela “preservação e aperfeiçoamento do

¹⁰² PINHEIRO, Paulo Sergio. O proletariado industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira* Tomo III. 2º vol. (sociedade e instituições- 1889-1930). p. 153.

¹⁰³ Id. Ibid. p. 154.

¹⁰⁴ CARONE, Edgard. A classe operária. In: *A República Velha* (1 Instituições e Classes Sociais / 1889-1930). p. 196.

¹⁰⁵ Id. Ibid. p. 212.

próprio regime, pois, mesmo que o proletariado ganhe a greve, o regime se conserva; daí ser necessária uma greve geral, única e revolucionária”. A segunda (majoritária) considerava as greves “ações preparatórias da greve geral, tendendo em seu crescimento organizado, a recobrir toda a área do mencionado conflito básico da sociedade capitalista”. Por fim, a greve era entendida enquanto “arma de protesto do operariado contra todas as formas de exploração econômica impostas pela burguesia”.¹⁰⁶

Durante toda a Primeira República, as greves se repetiram e, apesar de algumas vitórias, os problemas continuaram os mesmos. As principais reivindicações eram de redução da jornada de trabalho, melhores salários e condições de trabalho e proibição do trabalho para as crianças e do trabalho noturno para as mulheres. A classe dominante reagiu com a repressão policial, “que resulta em mortes, fechamento de sindicatos, prisão e deportação de líderes, expulsão de estrangeiros e legislação cada vez mais ferrenha”.¹⁰⁷

Segundo RODRIGUES, o primeiro movimento grevista de vulto foi o dos ferroviários da Companhia Paulista (1906). A greve geral de 1907, também, está entre os melhores exemplos de mobilização e movimento organizado. A greve geral de 1917, que paralisou quase todas as atividades urbanas de São Paulo. Outras tantas greves de menor expressão aconteceram.¹⁰⁸

Vale destacar o poder de mobilização dos marítimos e ferroviários. Estes últimos, segundo CARONE são

*os mais organizados dentre o proletariado, os propagadores das greves de reivindicações políticas; isto se explica pelo fato de um dos seus líderes ser de origem pequeno-burguesa e estar ligado aos jacobinos da época; e também pelo fato de os ferroviários da Central do Brasil terem sido dos primeiros a se beneficiarem da legislação do trabalho.*¹⁰⁹

Entre as características dos marítimos e ferroviários estava a de que a mobilidade da profissão marcava a atuação sindical. Eram trabalhadores que tinham prestígio, homens que dirigiam o navio e a locomotiva, em constante contato com outras realidades, portadores naturais e idéias, indivíduos experientes ou “viajados”. Esses fatores, também, contribuíam para a força dessas categorias.

¹⁰⁶ Id. Ibid. p. 217.

¹⁰⁷ Id. Ibid., p. 217.

¹⁰⁸ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 42-43

¹⁰⁹ CARONE, Edgard. A classe operária. In: *A República Velha (I Instituições e Classes Sociais / 1889-1930)*. p. 218.

Entre as greves do período, destaca-se a participação dos operários da *Great Western*, principalmente, em Recife. Em 1892, aconteceu uma primeira paralisação dos funcionários dessa companhia, em Natal. Em 1903, houve uma greve, em Recife. De 7 a 21 de novembro de 1906, eclodiram grandes greves no Recife com a participação dos operários da *Great Western*. De 13 a 25 de janeiro de 1909, aconteceu a grande greve nessa companhia que envolveu operários dos Estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Em 1911, houve outra paralisação na *Great Western*, em Recife¹¹⁰. Em 1920, realizou-se outra greve na *Great Western*, envolvendo funcionários dos quatro estados citados anteriormente.

Percebe-se que havia uma cultura de reivindicação, participação e solidariedade entre os ferroviários da *Great Western*, que interferiu na realidade da época, envolvendo inclusive outros setores da sociedade em suas mobilizações.

Toda essa mobilização interferiu, posteriormente, na elaboração de uma legislação trabalhista que regulasse melhor as relações entre capital e trabalho no Brasil. Conforme RODRIGUES, “todos os pontos fundamentais da moderna legislação do trabalho já haviam sido levantados pelo movimento operário brasileiro em suas primitivas fases”. Ou seja, os benefícios sociais da legislação trabalhista que surge no pós-30 é fruto das lutas da classe trabalhadora e não da livre vontade do governo, como geralmente se costuma referir-se no Brasil, atribuindo-se tal façanha, principalmente, a Getúlio Vargas, o “pai dos pobres”.¹¹¹

3.3. A Classe Trabalhadora da Primeira República no Rio Grande do Norte

Existem muito poucos dados sobre a composição da classe trabalhadora no Rio Grande do Norte. Sabe-se que, no período de 1889 a 1930, o número de operários era reduzido. O Censo Demográfico de 1920 indica que existiam 197 estabelecimentos industriais no Estado, com a participação de 2.146 operários, distribuídos pelas salinas de Macau, Areia Branca e Canguaretama; as ferrovias *Great Western* e *Estrada de Ferro Central*; os portos de Natal e de outras cidades marítimas; indústria de alimentos e bebidas; e setor gráfico. Esse contingente operário durante toda a Primeira República estava localizado nas cidades litorâneas, onde se dava uma maior circulação de informações.¹¹²

As condições de trabalho dos operários norte-rio-grandenses não se diferenciavam das dos outros operários brasileiros. Em artigo do jornal *O Rio Grande do Norte*,

¹¹⁰ Id. Ibid. p. 219-226.

¹¹¹ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 45.

retratando a situação dos operários da Fábrica de Tecidos de Natal, denuncia-se o salário ínfimo pago aos trabalhadores; a jornada de trabalho que se inicia às 6:30 da manhã, indo até às 21 horas, com 2 horas de intervalo para refeições. O artigo compara o ganho semanal do operário, trabalhando 12 horas por dia, que chega no máximo a 8\$000 e o lucro do proprietário, Sr. Jovino Barreto, que chega a 121\$151 reis, livre de todas as despesas¹¹³.

Em 1920, o jornal *A República*, publicou uma reportagem sobre um acidente no viaduto da Grota Funda, na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que resultou na morte imediata dos trabalhadores Manoel Varella e Marcolino Francisco, e depois, de Manoel Amaro, em Lages, para onde fora removido. Outro operário, Silvestre Pereira, encontrava-se na enfermaria, vítima do mesmo acidente. O jornal acentua a agilidade do Dr. Rocha Werneck, diretor competente pelos trabalhos de construção da referida Estrada, ao tomar as devidas providências logo após o desastre, que o jornal considerou “todo casual”. Nenhuma referência há a proteção das vítimas, principalmente o sobrevivente, ou a indenização das famílias dos mortos em acidente de trabalho, demonstrando a precariedade das relações de trabalho e a inexistência de proteção social ao trabalhador no período citado.¹¹⁴

A primeira associação operária do Rio Grande do Norte foi a *Sociedade União Beneficente dos Artistas*, criada em 1873, por 40 sócios, e que chegou a sobreviver por duas décadas. Tinha como objetivo: “congregar os operários e protegê-los na doença ou na indigência mediante fundos sociais, empréstimos ou hipóteses”, era de natureza mutualista¹¹⁵. Várias outras formas de organização se seguiram a esta. O período em que surgiu a maioria das associações operárias do Rio Grande do Norte é o de 1919 a 1930. Segundo SOUZA, as razões desse fato podem ser encontradas na repercussão da Revolução Russa de 1917.¹¹⁶

De 1873 a 1930, segundo SOUZA, existiram 42 associações operárias no Rio Grande do Norte¹¹⁷. Nessa relação não está incluída uma *Associação dos Ferroviários*, citada no jornal *Diário do Natal* de 1909, conforme reportagem descrita abaixo:

Recebemos o relatório dessa sociedade desde a data de sua fundação, em 13 de maio de 1907, até 30 de novembro de 1908. Nesse período a sua receita foi de 10.354\$000 e a despesa de 6.363\$100, verificando-se um saldo de 3.990\$900.

¹¹² SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)* . p. 78.

¹¹³ Jornal *O RIO GRANDE DO NORTE*. n.º 160. 25.01.1893.

¹¹⁴ Jornal *A REPÚBLICA*. 25.02.1920.

¹¹⁵ SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)* . p. 79.

¹¹⁶ Id. *Ibid.* p. 83.

*Na serie A existem 260 socios, e na serie B 37; fazem parte da Caixa Previdente 281 socios.*¹¹⁸

No entanto, nas reportagens por nós pesquisadas sobre as greves dos ferroviários não foi encontrada qualquer referência a participação dessa associação nos movimentos grevistas.

Na bibliografia consultada não há vestígio de participação dos anarquistas no movimento operário do Rio Grande do Norte. Mesmo assim, há um debate ideológico nos jornais locais, que circula em torno das condições de vida e de trabalho dos operários locais.

Em 1893, por exemplo, os jornais *O Rio Grande do Norte* e a *A República* travaram um debate sobre a situação dos operários da Fábrica de Fiação e Tecidos, de Jovino Barreto. Em 1904, um jornalista publicou no jornal *A República* vários artigos do escritor J. Novicow, traduzidos do francês: *O cristianismo primitivo e o socialismo moderno: analogias e semelhanças*.¹¹⁹ Nos anos subseqüentes, prosseguiu a publicação de artigos e a realização de conferências sobre temas relacionados à luta dos trabalhadores.

Entre as greves que se tem notícia nesse período estão a dos operários das salinas de Macau, em 1892; a dos ferroviários da *Great Western*, também em 1892; em 1893, a greve dos operários do jornal *Diário do Natal*; a dos trabalhadores do porto, em Areia Branca, em 1898; a greve dos ferroviários da *Great Western*, que abrangeu os estados de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, em 1909; a greve dos trabalhadores da *Empresa de Tração, Força e Luz*, que explorava as linhas de bonde elétricos de Natal, em 1919; a greve na *Great Western*, em 1920; e, por fim, a greve dos estivadores de Natal, que paralisou a cidade e teve a participação de João Café Filho.

Se, durante a Primeira República, o período de 1919 a 1930 é o que mais viu surgir organizações de trabalhadores é, também, aquele no qual ocorreram menos greves. Não sendo possível afirmar que essa fase, por ser a que vivenciou a criação do maior número de associações de trabalhadores no período estudado, tenha sido a mais significativa do ponto de vista da intervenção social e política da classe trabalhadora.

Nesse contexto de mobilização operária, os ferroviários tiveram uma participação muito significativa. Deles partiu a organização de três das maiores greves, durante a Primeira República no Rio Grande do Norte. Constituíam-se numa categoria com

¹¹⁷ Id. Ibid. p. 140.

¹¹⁸ Jornal *Diário do Natal*, n.º 3.646, 28.02.1909.

¹¹⁹ SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)*. p. 86-89.

considerável poder de mobilização e articulação. Em vista disso, faz-se necessário conhecer melhor as greves realizadas pelos ferroviários durante a Primeira República no nosso estado.

4. AS GREVES FERROVIÁRIAS NO RIO GRANDE DO NORTE DURANTE O PERÍODO DA PRIMEIRA REPÚBLICA

O Rio Grande do Norte na Primeira República foi palco de três importantes greves ferroviárias: a primeira em agosto de 1892; a segunda em janeiro de 1909; e a terceira em março de 1920. Essas greves tiveram algumas características em comum: a) todas elas foram movimentos de trabalhadores nacionais; b) não tiveram uma organização da classe (associação, sindicato, liga, etc) que tomasse a direção do movimento em nível local; c) todas tiveram apoio da sociedade local, principalmente, pelo sentimento de rejeição ao “estrangeiro”, o “operário inglês”, que existia na sociedade da época; d) não há vestígios de participação de vanguardas operárias do período (anarquistas, socialistas ou comunistas), como aconteceu em outros estados, tendo se caracterizado esses movimentos como espontâneos, sem maiores vinculações políticas.

No entanto, cada greve tem características próprias e deve ser analisada separadamente.

4.1. A greve de 1892 – 40 minutos de paralisação

Os empregados da estrada de ferro Natal – Nova Cruz apresentaram reivindicação de aumento salarial ao superintendente da ferrovia, em agosto de 1892. Os motivos apresentados para a solicitação foram: a “alta enorme dos preços de todas as mercadorias importadas” e o fato de que “os empregados estrangeiros receberam aumento de 20%”¹²⁰. O primeiro motivo demonstra a importância da participação das importações na vida da população local.

No dia 23 de agosto, os operários resolveram paralisar suas atividades. Segundo SOUZA, a mobilização aconteceu da seguinte maneira:

No dia 23 do passado ao aproximar-se a hora da partida do trem regular da ferrovia de Natal e Nova Cruz, e quando todos os passageiros, alguns até já embarcados, aguardavam a saída do trem da estação da capital — os empregados das oficinas, com anuência de todos os outros incorporados, colocaram-se ao pé da máquina — e disseram que o trem não sairia, sem que a diretoria resolvesse sobre uma petição, apresentada há dias, para o fim de obtermos aumento de ordenados,... acrescentando que eram levados a esse pedido por causa do aumento de ordenado já feito a outros muitos empregados não nacionais, com exceção deles reclamantes, por serem brasileiros. Diante da

¹²⁰ Jornal *O CAIXEIRO*, n.º 03, 24.08.1892.

*solidariedade dos grevistas, e chegada a hora da partida, o Dr. Cunha Lima, secundado pelo Dr. Junqueira, que acaba de substituir àquele no cargo de engenheiro fiscal, dirigindo-se aos grevistas, conseguiu a partida a 1 hora e 55 minutos, da tarde — 40 minutos depois da hora marcada — pelas justas e razoáveis ponderações que lhes fez — prometendo e garantindo chamar a atenção da diretoria e do governo geral para o fato que reclamavam.*¹²¹

Diante do prometido os trens voltaram a circular. Vários jornais deram destaque ao fato: *O Nortista, O Caixeiro, O Rio Grande do Norte, A República.*

No dia 08 de setembro do mesmo ano, o jornal *O Rio Grande do Norte*, publicou um artigo sobre a reivindicação dos operários brasileiros da Estrada de Ferro Natal – Nova Cruz, apresentando a versão da companhia. Nesse texto, a empresa justifica o aumento salarial dado aos operários ingleses, afirmando que os mesmos foram contratados na Inglaterra por três anos, com salário de 20 libras sterlinas mensais pago na Inglaterra ou no Brasil em razão do câmbio do dia, com direito a passagem de ida e volta. Os elementos do acerto salarial com os empregados ingleses no tempo de construção da estrada incluíam: fixar quantia certa pela moeda do paiz; o câmbio da época era 23 por 1\$000, determinando-se um salário de 208\$000 mensais, que sofreu considerável alteração; os operários ficaram induzidos a aceitar a modificação, baixando o câmbio até 10 por 1\$000. Isso provocou uma diminuição no salário que ficou reduzido a menos da metade; diante de tal fato apresentaram reivindicação à diretoria da empresa, que lhes concedeu aumento de 20%. O artigo conclui dizendo:

*A superintendência não olvida os interesses de seus operários, sejam estrangeiros ou nacionais, e não se descuidará de fazer por elles, o que estiver em suas forças; mas não pode de um momento para outro fazer o que não cabe em suas atribuições e é sem razão a queixa de não ter sido logo tomada em consideração a supplica dos operarios brasileiros, que foi levada a sua presença e que não teve nem podia ter decisão no curto prazo de dois ou três dias, tanto mais quanto a solução definitiva dependia do despacho do governo da União, que neste prazo não podia nem mesmo pelo telegrapho do Estado.*¹²²

Na verdade não se sabe se a reivindicação dos operários brasileiros foi atendida ou não. O curioso é que o salário do operário inglês, que segundo o referido artigo correspondia 208\$000 mensais era muito mais alto do que os salários dos operários da Fábrica de Tecidos, de Jovino Barreto, que trabalhavam 12 horas por dia e recebiam, no

¹²¹ SOUZA, Itamar de. *A República Velha no Rio Grande do Norte (1889 – 1930)*, p. 97-98.

¹²² Jornal *O RIO GRANDE DO NORTE*. 08.09.1892.

máximo, 8\$000 por semana, correspondendo a 32\$000 mensais¹²³. Os operários ingleses recebiam quase sete vezes mais do que os operários da citada Fábrica de Tecidos. Isso demonstra que os ferroviários, principalmente os ingleses, constituíam uma categoria com maiores benefícios do que outras.

Apesar do curto período, essa greve tem importância, também, porque se realizou num momento próximo à abolição da escravatura, demonstrando que já nessa época existia uma consciência de mobilização dos trabalhadores assalariados, num Estado afastado dos grandes centros urbanos onde circulavam as idéias anarquistas e socialistas, que motivavam a maioria das mobilizações dos trabalhadores.

4.3. A greve de 1909 – 10 dias de paralisação

Essa greve teve início em Recife, no dia 12 de janeiro de 1909. Segundo depoimento do operário Manoel do Ó, a greve envolveu 8.600 funcionários da empresa. Manoel era o líder do comitê de greve do Cabo (Recife). A *Great Western* se tornou arrendatária de todas as estradas de ferro da região. Os cargos superiores eram ocupados por trabalhadores ingleses, com salários superiores aos brasileiros e “com direito a vários meses de licença com vencimentos”.¹²⁴

Os ferroviários eram tidos como trabalhadores privilegiados. No dia 10 de janeiro daquele ano, uma “comissão composta por um advogado, um professor de faculdade e um deputado” procurou o Sr. Lorimer, superintendente da *Great Western*, e apresentou as reivindicações dos ferroviários. A representação, datada de 09 de janeiro de 1909, estava assinada por Manuel Ribeiro, Antonio Nascimento e Alfredo Neves e estabelecia um prazo de 48 horas para uma resposta favorável, sob ameaça de greve. O prazo foi prolongado por mais um dia por solicitação do superintendente da *Great Western*. A resposta que veio de Londres à representação dos trabalhadores foi negativa.¹²⁵

A greve mostrou o nível de consciência dos trabalhadores e, também, se apresentou como um momento de “exigência de dignidade nacional”, uma luta pela soberania nacional, ameaçada pelos interesses ingleses. Por isso, a greve obteve o apoio da população e da imprensa.¹²⁶

No *Centro dos Operários*, na rua Estreita do Rosário, em Recife, estava o quartel general do movimento. Comitês locais nos centros-chaves da ferrovia, organizou-se um

¹²³ Jornal *O RIO GRANDE DO NORTE*, n.º 160, 25.01.1893.

¹²⁴ ACO – *Manoel do Ó – 100 anos de suor e sangue*. p. 50.

¹²⁵ Id. Ibid. p. 51-54.

¹²⁶ Id. Ibid. p. 56.

movimento de apoio financeiro e moral às famílias dos grevistas. A colaboração vem de todas as partes: comércio, indústria, classes armadas, imprensa, população do interior, intelectuais, etc. Desde o início, no entanto, o governo federal repudiou a greve, o que causou “repulsa geral no mundo intelectual nordestino”.¹²⁷

Em Natal, a greve se inicia no dia 13 de janeiro, e o jornal *Diário do Natal*, assim se refere ao movimento:

Não somos em regra apologistas das greves mas no caso da Great Western esta reduzio o numero dos empregados e baixou os salarios, promettendo elevalos mais tard, que até hoje não cumpriu, apesar do aumento constante de suas rendas.

*Aconselhamos aos nossos patricios toda a calma e que se mantenham firmes na sua resolução até que sejam devidamente atendidos.*¹²⁸

No dia 14 de janeiro, o jornal *Diário do Natal* publicou ampla reportagem sobre a greve. Segundo essa edição, os grevistas são mais de cinco mil; e o comércio de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte “soffrerá extraordinariamente com a suspensão do tráfico da Estrada em consequência da greve”. No entanto, segundo este veículo de comunicação, a greve é “justa e digna” porque os operários não foram atendidos em suas reclamações; é “nobre” enquanto reação “contra os abusos da *Great Western*” e é “sympathizada pelo povo”. Acrescenta ainda o jornal, “o brasileiro operario ou empregado da *Great Western* não tem ali a menor garantia”, os salários são péssimos e a diretoria reduziu o número de empregados e sobrecarregou os que ficaram.¹²⁹

Em contrapartida, a situação do “empregado inglez” é muito diferente: bem remunerado, “como um nababo, só passa a champangne”, “são os filhos da companhia que em detrimento dos nossos patricios nada fazem e tudo ganham”.¹³⁰

A imprensa dava assim total apoio à greve dos operários brasileiros, difundindo um sentimento de desprezo pelo operário inglês. Realmente, a luta ultrapassou o caráter meramente reivindicativo do operariado para atingir um nível de defesa da dignidade nacional.

A reclamação dos operários brasileiros estava assim subscrita por seus advogados:

Illm. Exm. Sr. João Alexandre Lorimer, mui digno superintendente da Great Western — Os abaixo assignados, commissionados pelo pessoal brasileiro das estradas de ferro São Francisco, Ribeirão a Cortez, Limoeiro, Conde d'Eu,

¹²⁷ Id. Ibid. 57-59.

¹²⁸ Jornal *Diário do Natal*. 13.01.1909.

¹²⁹ Jornal *O Diário do Natal*. 14.01.1909.

Natal, Sul, Alagoas e Central de Pernambuco, vêm por este meio, em nome desse pessoal e no seu proprio, invocar a vossa esclarecida atenção para o que passam a expor, certos de que na serenidade de vosso espirito e na retidão de vossa consciencia encontrará prompto acolhimento a justiça da presente reclamação, que é feita em defesa das mais justas aspirações de uma classe numerosa.

Sr. Superintendente, não vos é desconhecida a situação precária dos empregados da Great Western, que até hoje e de longa data têm sofrido resignadamente todas as privações e supportado heroicamente os rigores e injustiças de sua sorte mesquinha, em contraste com a crescente prosperidade da Companhia, a que de tão bôa vontade têm sempre servido e continuam a servir.

Há precisamente sete annos que sob pretexto de mas condições da mencionada Companhia foram os salarios d'aqueles empregados grandemente reduzidos e, apesar da promessa de que a reduçção então feita seria temporaria, a verdade é que ella tornou-se definitiva e para muitos tem até sido aggravada.

As condições da companhia, entretanto, são desde algum tempo as melhores possiveis, como se evidencia dos relatorios annualmente publicados, sem que tenha sido cumprida a promessa que foi feita aos mesmos empregados de serem melhorados as suas condições.

As reclamações amigaveis dos empregados em questão, apesar de baseadas nas mais justas razões e de pleiteadas com o mais louvavel comedimento, não tem sido tomadas na devida consideração.

Em toda parte a sorte dos homens que trabalham deve merecer a atenção d'aquelles, em cujo proveito elles trabalham, e até da própria nação, que, quanto mais os protege, melhor cuida dos seus propios interesses.

Infelizmente assim não tem pensado a companhia, que dignamente superintendeis, o que arrasta todo o pessoal brasileiro da Great Western a dura contingência de endereçar-vos esta representação, por meio da qual vos reclama:

1. — *Augmento de 50% para os empregados cujos salarios não excederem de duzentos e cincoenta mil réis (250\$000) mensaes, e de 20% para aquelles cujos salarios mensaes forem superiores a duzentos e cincoenta mil réis (250\$000).*
2. — *Descanso (folga) de dois dias pelo menos durante 30 dias de serviço para machinistas, foguistas e conductores, sem prejuizo dos seus vencimentos e sem obrigação de comparecerem à officina ou às estações e secções respectivas.*
3. — *Responsabilidade da companhia para com os seus empregados pelos accidêntes do trabalho.*

¹³⁰ Id. Ibid. 14.01.1909.

4. — *Garantia de conservação nos respectivos lugares dos empregados, que adoecerem, sem prejuízos dos seus vencimentos durante a molestia.*
5. — *Abolição de remoções obrigatorias.*
6. — *Augmento de mais dois passes livres durante o anno para os empregados e suas famílias.*
7. — *Concessão de diárias aos empregados quando em serviço fora das officinas ou de suas secções.*

Os abaixo assignados, a bem dos direitos da numerosa classe, a que neste momento servem de orgam, e dos interesses da propria companhia que dignamente representaes, esperam a favorável solução da presente reclamação dentro de quarenta e oito horas.

Antonio Nascimento

Alfredo Neves e

Manoel Ribeiro.¹³¹

Esta carta reivindicativa apresenta muito mais do que um conjunto de reivindicações trabalhistas. Demonstra um elevado nível de consciência sobre o trabalho, quando descreve muito mais do que uma mera reivindicação salarial. Tratava-se de reconhecer o trabalhador enquanto ser humano, dotado de capacidades e de limitações, e de respeitá-lo enquanto tal. Esse sentimento não esteve apenas nas lideranças da greve nem nos trabalhadores em greve, esteve presente na sociedade que não concordava com o desnivelamento de tratamento entre o operário inglês e o brasileiro.

A diretoria da *Great Western* recebeu as reclamações mas não cedeu a nenhuma das reivindicações. Os jornais criticavam a posição da companhia. Correu a notícia de que o superintendente da companhia, em Londres, na resposta dada ao Sr. Lorimer que a representava aqui no país, declarou que “conhecia bem o Brasil e depois de quatro dias de fome os empregados se renderiam ao trabalho”. Em Natal, a *Liga Artística Operária* manifestou seu apoio aos grevistas. “Em nome dos grevistas, o Sr. João Candeia, agradeceu em breves palavras a solidariedade”.¹³²

O *Diário do Natal* publicou as seguintes trovas sobre a greve:

O tempo é de greve,

Barulho, o diabo...

O povo brasileiro está revoltado

Contra a prepotência

De poderosas companhias estrangeiras

¹³¹ Jornal *Diário do Natal*, n.º 3.616, 14.01.1909.

*No sul é grande o barulho,
No norte faz-se parede,
O povo que ao infeliz tem sede
Levanta-se contra o esbulho.*

*Estes estão roendo um cachorro cru
Não attendem as justas reclamações
Mas estão também comendo safado...
Livrem-se de uma revolta geral.*

*Então é grande a arrelia
O povo que muito pode
Faz tudo feder a bode
E mister na pua chia.¹³³*

No dia 14 de janeiro houve uma primeira conferência, no Palácio do governo, em Recife, entre o Dr. Herculano Bandeira, governador do Estado; o Sr. J. A. Lorimer, superintendente da *Great Western* e os advogados dos grevistas. O objetivo desta foi tratar do acordo entre os grevistas e a *Great Western*. Não houve acordo e a greve continuou. A opinião geral era que os operários brasileiros venceriam e as primeiras conseqüências da greve começavam a aparecer: “aumento dos gêneros alimentícios”.¹³⁴

Os jornais anunciaram uma nova conferência para o dia 15 de janeiro, que também não chegou a qualquer acordo. Enquanto isso as manifestações de solidariedade cresciam. “Os empregados das Estradas de Ferro de Caxangá e de Olinda e os da Companhia de bonde, em Recife, manifestaram-se solidários com os grevistas, fazendo cessão em favor dos mesmos do salário de um dia de serviço”.¹³⁵ “O comércio de Natal abriu uma subscrição em favor dos grevistas, a qual já monta a mais de um conto de réis”.¹³⁶

No dia 18 de janeiro a Fábrica de Fiação e Tecidos de Natal, não funcionou “por não ter toros, que para aquella eram transportados nos trens da *Great Western*. A fábrica Vigilante do Cel. Philadelpho Lyra, também está parada pelo mesmo motivo”.¹³⁷ O jornal *A República* comunica que “devido à greve estão suspensas as communicações com as

¹³² Id. Ibid. n.º 3.617, 16.01.1909.

¹³³ Id. Ibid. n.º 3.617, 16.01.1909.

¹³⁴ Id. Ibid. n.º 3.617, 16.01.1909.

¹³⁵ Id. Ibid. n.º 3.617, 16.01.1909.

¹³⁶ Id. Ibid. n.º 3.618, 17.01.1909.

¹³⁷ Id. Ibid. n.º 3.619, 19.01.1909.

idades servidas pela via-férrea sendo ali absoluta a falta de notícias”¹³⁸. Por outro lado, as manifestações de solidariedade continuavam:

*O chefe de depositos e officinas da Estrada de Ferro Central, auctorisou ao major Augusto Leite, a fazer publico, pela imprensa, que elle e o pessoal sob sua gerencia, destinaram um dia de serviço em favor dos grevistas.*¹³⁹

Continuavam as manifestações de apoio da imprensa:

*Cada dia que se passa
A greve ganha affeições
Já não há quem não lhe faça
Mui sinceras adhesões*

*Da resistência depende
Victoria sem nenhum susto,
Pois é o que se defende,
Nesta causa, muito justo.*¹⁴⁰

No dia 20 de janeiro aconteceu uma conferência no Rio de Janeiro entre o representante da *Great Western* e o *Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas*, Dr. Miguel Calmon que “aconselhou aquella companhia a entrar em accordo com os advogados dos grevistas”. No entanto, o superintendente se manteve irredutível e nada propôs¹⁴¹. No dia 23 de janeiro, o *Diário do Natal* chama a atenção para os prejuízos causados pela greve, para a intransigência da diretoria da companhia inglesa e para o desinteresse do governo.

A demora da greve começa a incomodar os jornais:

*Não sei em que vae dar essa greve
Dos operarios nacionaes da Great Western,
Francamente que já estou pensando que
Isso vae dar numa agua suja damnada.*¹⁴²

Mas, o apoio aos grevistas continua:

*Mas, não são elles culpados
Do que possa acontecer,
Os excessos evitados
Desde já podiam ser.*¹⁴³

¹³⁸ Jornal *A REPÚBLICA*. 18.01.1909.

¹³⁹ Jornal *Diário do Natal*. n.º 3.619, 19.01.1909.

¹⁴⁰ Id. Ibid. n.º 3.619, 19.01.1909.

¹⁴¹ Id. Ibid., n.º 3.621, 21.01.1909.

¹⁴² Id. Ibid., n.º 3.623, 24.01.1909.

¹⁴³ Id. Ibid. n.º 3623, 24.01.1909.

A responsabilidade é do governo e da companhia:

*Si o governo tivesse
Andando bem avisado
Tomado vivo interesse
Pelo seu povo explorado*

*Mas, não quer e antes quasi que num pacto
Criminoso com a companhia, torna se
Indiferente ao clamor dos seus patricios,
Deixando-os à mercê da ganacia ingleza.*

*Provocando desta sorte
Uma água suja futura,
Dos que justiça e não morte
Hoje pedem com candura.¹⁴⁴*

A greve se encerrou no dia 23 de janeiro de 1909, conforme comunicou um telegrama recebido pelo jornal *Diário do Natal*, nesse mesmo dia, após as 11 horas da noite:

Presidente Associação Comercial junto ao governador do Estado responsabilizou-se praso oito dias advogados grevistas satisfazer augmento salarios. Advogados grevistas em meeting agora noite communicaram, acceitar a proposta, dando por terminada a greve. Grandes aclamações ao Brasil e aos advogados.¹⁴⁵

A noticia do fim “honroso” da greve foi recebida “com demonstrações de verdadeiro regosijo, pelos operarios da Estação desta Capital, que soltaram muitos foguetes e repicaram a sineta”, cita o jornal *Diário do Natal*¹⁴⁶. *A República* comunica o fim da greve e informa de uma reunião de grande número de pessoas na estação da *Great Western* nesta capital, “sendo queimados muitos fogos e recebendo os chefes do movimento aqui muitas felicitações”¹⁴⁷.

No entanto, o acordo feito pelos advogados “desagradou a maioria do público, porque o principio da dignidade nacional ficou vencido”¹⁴⁸. Até o dia 06 de fevereiro, o governador de Pernambuco, Dr. Herculano Bandeira, não tinha publicado a decisão arbitral da greve da *Great Western* prometida para o dia 30 de janeiro. Tal posicionamento vinha

¹⁴⁴ Id. Ibid. n.º 3623, 24.01.1909.

¹⁴⁵ Id. Ibid. n.º 3623, 24.01.1909.

¹⁴⁶ Id. Ibid. n.º 3623, 24.01.1909

¹⁴⁷ Jornal *A República*. 25.01.1909.

¹⁴⁸ Jornal *Diário do Natal*, n.º 3.624, 26.01.1909.

gerando descontentamento entre os empregados da estrada¹⁴⁹. Telegrama recebido pelo *Diário do Natal* comunica que

O Dr. José Vicente, advogado dos grevistas, publicou hoje uma carta, dizendo que a ser verdade o que dizem os jornais ser a decisão arbitral, será forçado a proclamar que os grevistas foram victimas do mais formidavel e horripilante conto de vigario e armadilhas indecentes.

*Esta carta produzio enorme sensação. Já começam a apparecer receios de repetir se o movimento grevista.*¹⁵⁰

*A commissão central dos grevistas publicou uma carta, dizendo ser a decisão arbitral um verdadeiro logro.*¹⁵¹

No entanto, os jornais do dia 10 de fevereiro anunciaram as conquistas obtidas com a greve:

*Segundo lemos nos jornais de Pernambuco, a questão dos grevistas ficou assim resolvida: aumento de 30% em favor dos empregados de ordenados inferiores a cem mil reis. Aumento de 20% em beneficio dos empregados de ordenados de 100\$000 a 250\$000. Aumento de 10% em favor dos diaristas das oficinas. Concessão de dois dias de descanso por mez a cada empregado. Concessão de três pãsses de privilegio mensaes*¹⁵².

No dia 25 de janeiro Gil Braz, publicou um artigo em *A República*, intitulado *A Lição da Greve* em que ressalta que os prejuízos causados revelam a gravidade do apelo à greve. Segundo ele, o governo deve tomar cuidado nos contratos com estrangeiros para garantir os direitos nacionais e os estrangeiros devem tratar os brasileiros com respeito. A maior lição, acrescenta Braz, foi o patriotismo dos operários de Maceió a Natal, “acolheram-se à sombra da bandeira da Pátria e adornaram-se com a côres nacionais”¹⁵³.

4.3. A greve de 1920 – 8 dias de paralisação

O jornal *A REPÚBLICA* anunciou que “os operários da *Great Western* nesta capital declararam-se hontem em greve, solidarios com os seus companheiros dos outros Estados”. A comissão de operários procurou o jornal para comunicar que a greve seria “pacífica e jamais praticariam qualquer acto de depredação, incompatível com os seus sentimentos e a defesa eficaz dos seus direitos”¹⁵⁴.

¹⁴⁹ Id. *Ibid.*, n.º 3.631, 06.02.1909.

¹⁵⁰ Id. *Ibid.* n.º 3.631, 06.02.1909.

¹⁵¹ Id. *Ibid.* n.º 3.632, 07.02.1909.

¹⁵² Id. *Ibid.* n.º 3.634, 10.02.1909.

¹⁵³ Jornal *A REPÚBLICA*. 25.01.1909.

¹⁵⁴ Id. *Ibid.* 22.03.1920.

A *Liga Artístico – Operária* de Natal declarou-se solidária ao movimento dos trabalhadores da *Great Western* e convocou os seus membros para uma reunião afim de tratar da greve¹⁵⁵.

Os operários da Estrada de Ferro Central também aderiram a greve porque não foram beneficiados pela resolução do governo que lhes garantia um aumento de 30% nos salários¹⁵⁶. O jornal *A República* registrou visita dos operários à sua redação:

Hoje, veio ao nosso escriptorio uma grande comissão de operarios das officinas de Igapó, os quaes, por intermedio do Sr. João de Oliveira, contra-mestre das referidas officinas, nos communicaram haverem se manifestado em greve pacifica até a superintendencia da Estrada de Ferro Central resolver adicionar os 30% de augmento a que têm direito, em seus respectivos vencimentos.

*Adiantou-nos o Sr. João Oliveira, que é autoridade policial naquelle povoado, não consentir depredações no material da Estrada, em Igapó, exigindo, também, os operarios, a volta immediato ao trabalho e a permanencia dos mesmos nos respectivos logares, desde que sejam satisfeitas as suas reclamações.*¹⁵⁷

No dia 25 de março os operários realizaram um “meeting” com a solidariedade de todas as corporações artístico-operárias locais, na Praça Augusto Severo. A mobilização foi tranqüila. A polícia foi requisitada para guardar o material da *Companhia de Viação e Construcção* nas oficinas de Igapó.¹⁵⁸

No dia 26 de março, *A República* publicou uma carta de Alcides de Lima, superintendente da Estrada de Ferro Central, onde ele informava sobre os motivos do não pagamento do aumento salarial aos trabalhadores, previsto por lei:

Natal, 26 de março de 1920.

Ilmo. Sr. Redactor d'A REPÚBLICA Natal.

Amigo e Sr.

Em relação à greve do pessoal da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e para orientação do público, informo a V.Sa. o que há em relação a salarios.

A 28 de outubro p. passado, a Companhia de Viação e Construcções julgando de justiça o deferimento da petição que lhe dirigiram os empregados da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, por meio de requerimento, ao Snr. Ministro da Viação, auctorização para augmentar os vencimentos do pessoal da mesma estrada, tendo em vista a actual carestia de vida.

¹⁵⁵ Jornal *A REPÚBLICA*, 24.03.1920.

¹⁵⁶ Id. Ibid. 24.03.1920.

¹⁵⁷ Id. Ibid. 24.03.1920.

E assim procedeu a Companhia porque não pode alterar, sem autorização do Governo, os vencimentos constantes do quadro approved por portaria do Ministério da Viação de 12 de maio de 1915.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, apresenta anualmente um déficit superior a 100:000\$000; por isso, como esse aumento de vencimentos agravasse esse deficit, a Companhia pedio, nessa mesma data, ao Sr. Ministro uma ligeira modificação em suas tarifas para aumento de renda equivalente ao accrescimo de despesa.

O requerimento da Companhia, pedindo autorização para elevar os vencimentos do pessoal, teve despacho do Governo em Fevereiro, conforme comunicação que me foi feita pelo Engenheiro Chefe da 4ª Fiscalização ao Dr. João Benevides em officio de 21 de Fevereiro ultimo.

O requerimento da Companhia pedindo aumento das tarifas não teve ate hoje solução; entretanto, mesmo assim, a Companhia está agindo para pôr em execução o aumento solicitado, como podereis verificar, se quizerdes, pela correspondencia telegraphica que esta Superintendencia tem trocado a este respeito com a Directoria na Companhia, no Rio de Janeiro, antes e depois do pessoal em greve.

Por mais esse obsequio se confessa o vosso.

Amº Crº Obrº

Alcides Lima

Superintendente interino. ¹⁵⁹

Nesta carta o superintendente da Companhia, Sr. Alcides Lima, expôs as dificuldades da empresa em atender as reivindicações dos operários.

No dia 29 de março a greve se encerrou com um telegrama da comissão central de Recife, comunicando que “havia sido feito um accordo honroso entre os operarios e a administração da *Great Western*”. Imediatamente os operários se apresentaram para o serviço. Os operários da Estrada de Ferro Central também chegaram a um acordo honroso com a Companhia de Viação e, também, apresentaram-se para o trabalho¹⁶⁰. Era o fim da greve.

Essas três greves ferroviárias conseguiram tornar público no Rio Grande do Norte, durante a Primeira República, uma questão social em torno do trabalho. Um novo mundo (industrializado) estava nascendo e um novo segmento social se apresentava, mesmo com limitações, enquanto novo ator político e social: a classe trabalhadora.

¹⁵⁸ Id. Ibid., 26.03.1920.

¹⁵⁹ Id. Ibid. 26.03.1920.

¹⁶⁰ Id. Ibid. 29.03.1920.

CONCLUSÃO

O estudo das greves dos ferroviários durante a República Velha no Rio Grande do Norte permite verificar a progressiva existência de uma questão social em torno do trabalho nesse período histórico. Até 1888, o Brasil viveu o sistema escravista, onde o escravo (trabalhador) era considerado um objeto e estava à disposição do seu dono, que dele podia fazer o que melhor lhe aprouvesse. Com a Abolição da Escravatura e a Proclamação da República essa forma de exploração do trabalho humano desapareceu, pelo menos, teoricamente.

Novas relações foram criadas com base numa nova conformação do mundo do trabalho. Acentuaram-se as formas de trabalho assalariado, que no Sudeste encontraram no imigrante o principal sujeito desse processo. Um sujeito que se fez político ao reivindicar direitos, melhores condições de trabalho e de vida. Em torno dos direitos do trabalho, viveu-se uma mobilização social e política. A frase, abaixo, de Rui Barbosa expressa esse sentimento de politização do social:

*A questão social não é uma daquelas, com que se brinque impunemente.*¹⁶¹

O Rio Grande do Norte não teve essa presença do imigrante europeu, como aconteceu no Sudeste. No entanto, as lutas operárias em torno da questão do trabalho estiveram presentes. As greves ferroviárias foram motivadas pelas condições precárias de trabalho e pela baixa remuneração. Reivindicações importantes fizeram parte da pauta dos homens que dependiam do trabalho para sobreviver: salários dignos, emprego para todos, descanso na dura jornada de trabalho, atendimento nos acidentes de trabalho, acompanhamento aos doentes, direito de viajar nos trens com as famílias, pagamento de diárias quando o serviço fosse realizado fora das oficinas, tratamento igual para trabalhadores brasileiros e estrangeiros.

As três greves tiveram impacto no estado, tanto no aspecto econômico quanto no cultural, político e social. A paralisação de 1909 provocou o não funcionamento de algumas fábricas, em Natal, além de interferir na rotina do comércio local. Ao nível da região (Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) alteraram a vida local, trazendo dificuldades para o comércio, as comunicações internas e a agricultura, demonstrando a importância da rede ferroviária para o conjunto da sociedade.

¹⁶¹ RODRIGUES, José Albertino. *Sindicato e Desenvolvimento no Brasil*. p. 15.

Do ponto de vista cultural e social, as greves conseguiram ocupar espaço nos jornais da época, marcando a presença desse novo personagem histórico: o trabalhador assalariado, capaz de paralisar a vida de um estado, região ou nação. Despertaram o sentimento de solidariedade entre os trabalhadores e de outros setores da sociedade com estes. Elas proporcionaram a entrada dos trabalhadores no cenário político, negociando com o poder público e com os patrões.

Alguns dados significativos na caracterização dos personagens que fizeram parte dessa história, nossa pesquisa não conseguiu identificar por falta de informações, tais como: quem foram esses personagens anônimos da história do Rio Grande do Norte? Quantos eram? Onde viviam? Sob quais condições? Como conseguiram organizar movimentos tão expressivos sem possuir uma organização sindical que os conduzisse a essa mobilização? Estas são lacunas a serem preenchidas para que se possa analisar melhor esses movimentos grevistas.

As greves ferroviárias do Rio Grande do Norte, no período da Primeira República, afirmam a necessidade de se estudar mais o movimento operário nesse período histórico, rico em mobilizações no país inteiro. É na experiência do movimento sindical, anterior a 1930, que se encontra a organização autônoma dos trabalhadores, — livre do controle direto do Estado — nascida das lutas sociais, do esforço coletivo da classe trabalhadora de tornar-se sujeito político num país em mutação.

O movimento sindical na Primeira República teve a marca da solidariedade, do compromisso e sacrifício de muitos trabalhadores. Outro aspecto a se considerar é que não foi uma experiência exclusiva do Sudeste e o exemplo dos ferroviários no Rio Grande do Norte comprova isso. Um movimento que se fez revolucionário, propulsor de mudanças e educativo na prática da luta cotidiana. O depoimento de Manoel do Ó, nesse sentido, é emblemático:

*O que fazia o valor excepcional do movimento era a existência de uma formidável equipe de militantes e líderes, fiéis e amigos. Nem carreirismo, nem peleguismo, mas uma dedicação sincera e total à libertação da classe. E a grande riqueza do movimento era a sua liberdade. Ele era nosso. Não era dos patrões nem do governo. Podiam dissolvê-lo; mas não lhes era permitido controlá-lo. Para nós, naquela época, o sindicalismo só tinha duas alternativas: viver livre ou morrer.*¹⁶²

¹⁶² ACO – Manoel do Ó – Cem anos de suor e sangue. p.90.

BIBLIOGRAFIA

a) Fontes

- A REPÚBLICA. Natal, 16.07.1890.
- O CAIXEIRO. Natal, 24.08.1892.
- O RIO GRANDE DO NORTE. Natal, 26.08.1892.
- A REPÚBLICA. Natal, 27.08.1892.
- O RIO GRANDE DO NORTE. Natal, 08.09.1892.
- O CAIXEIRO. Natal, 26.10.1892.
- RIO GRANDE DO NORTE. Natal, 25.01.1893.
- RIO GRANDE DO NORTE. Natal, 05.02.1893.
- DIARIO DO NATAL. Natal, 13.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 14.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 16.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 17.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 19.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 20.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 21.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 23.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 24.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 26.01.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 06.02.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 07.02.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 10.02.1909.
- DIÁRIO DO NATAL. Natal, 28.02.1909.
- A REPÚBLICA. Natal, 14.01.1909.
- A REPÚBLICA. Natal, 15.01.1909.
- A REPÚBLICA. Natal, 18.01.1909.
- A REPÚBLICA. Natal, 25.01.1909.
- BRAZ, Gil. A lição da greve. **A República**, Natal, 25.01.1909.
- A REPÚBLICA. Natal, 25.02.1920.
- A REPÚBLICA. Natal, 22.03.1920.
- A REPÚBLICA. Natal, 24.03.1920.

A REPÚBLICA. Natal, 25.03.1920.

A REPÚBLICA. Natal, 26.03.1920.

A REPÚBLICA. Natal, 27.03.1920.

A REPÚBLICA. Natal, 29.03.1920.

b) Livros e outras publicações científicas

MARIZ, Marlene da Silva, SUASSUNA, Luiz Eduardo B. **História do Rio Grande do Norte – Império e República (1822 – 1934)**. Natal: Gráfica Santa Maria, 1999.

SOUZA, Itamar de. **A República Velha no Rio Grande do Norte (1889-1930)**. Natal: Centro Gráfico do Senado Federal, 1989.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Maceió: Edufal, 1979.

MELO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984 (Capítulo: As províncias do Norte e os melhoramentos materiais). p. 189-243.

MELO, Josemar C. de. A ferrovia inglesa Natal-Nova Cruz. **Caderno de História / UFRN**, v. 2, n. 1 – jan/jun, 1995, p.28-31.

TAKEYA, Denise. **Um outro Nordeste: o algodão na economia do Rio Grande do Norte**. Fortaleza: BNB – ETENE, 1985.

TAKEYA, D. & LIMA, H. **História Político Administrativa da Agricultura no Rio Grande do Norte**. Natal: EDUFRN, 1987.

SINGER, Paul. O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional (1889-1930). In: **História Geral da Civilização Brasileira** (dir. Boris Fausto), tomo III, 1º vol. (Estrutura de poder e economia). p. 345-390.

COSTA, Emília Viotti da. Urbanização do Brasil no século XIX. In: **Da Monarquia à República**. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 194-227.

MONTEIRO, Hamilton de R. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 1996. p. 233-251.

ANTUNES, Ricardo. **O que é Sindicalismo**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1980.

CARONE, Edgar. A classe operária. In: **A República Velha (I Instituições e Classes Sociais – 1889/1930)**. Rio de Janeiro: Difel, 1978. p. 191-247.

- GOMES, Angela de Castro. A República não-oligárquica e o liberalismo dos empresários. In: SILVA, Sergio S., SZMRECSÁNYI, Tamás (org.) **História Econômica da Primeira República**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 91-101.
- Ó, Manoel do. **100 Anos de Suor e Sangue**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1984.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio. O Proletariado Industrial na Primeira República. In: FAUSTO, Boris (dir.) **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo III, 2º volume (sociedade e instituições – 1889-1930). p. 135-178.
- RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e Desenvolvimento no Brasil**. São Paulo: Difel, 1968.
- GIANOTTI, Vito. **Reconstruindo nossa história – 100 anos de luta operária**. Petrópolis: Vozes, 1990.
- GAREIS, Maria da Guia Santos. **Industrialização no Nordeste (1880-1920)**. Rio de Janeiro: Notrya, 1994. (coleção história, política & sociedade).