

## **Carvão, Fumaça e Sindicalismo: a formação da força de trabalho ferroviária em Alagoinhas (1858-1888).**

Autor<sup>1</sup>; Autor<sup>2</sup>;

1. Luan Lima Batista, graduando em Licenciatura em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, email: [luanlimabatista@hotmail.com](mailto:luanlimabatista@hotmail.com);
2. Orientadora Elizete da Silva, Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana, email: [cliosilva@yahoo.com.br](mailto:cliosilva@yahoo.com.br);
3. Participante do LABELU (Laboratório de História e memória da esquerda e lutas sociais dos séculos XIX e XX)  
Palavras-chave: Trabalhadores, Ferrovia, Alagoinhas.

### **INTRODUÇÃO:**

A presente pesquisa tem como objetivo analisar a construção da classe operária na Bahia, em particular a formação da força de trabalho ferroviária na cidade de Alagoinhas. Busca-se estudar a e os possíveis impactos sociais, econômicos, culturais e políticos, promovidos pela chegada da Estrada Ferro Bahia ao São Francisco no município, em meados da segunda metade do século XIX.

Uma eventual explosão demográfica, oportunidades de empregos e negócios, chegada ou ampliação de alguns serviços essenciais, melhorias na infra-estrutura e incentivos fiscais como um todo, possivelmente seriam essas algumas das temáticas corriqueiras de conversas a cada residência, a cada praça ou esquina de uma cidade que se encontrasse no caminho de uma grande empreiteira de transporte. E é nesse sentido, que os moradores de Alagoinhas, até então uma pequena cidade do Recôncavo Baiano, partilhavam semelhantes perspectivas.

Interligar por vias férreas o litoral baiano - centro político e administrativo do província - os sertões, era de suma importância para a manutenção da saúde econômica do Bahia. Desta forma, o município de Alagoinhas, distante cerca de 123 km da capital baiana, Salvador, representava um ponto de estratégico para o planos da Salvador and San Francisco Railway Company, empresa inglesa responsável pelo transporte férreo na Bahia e no Brasil em geral.

Portanto, se por um lado, os trilhos de ferro conduziram o Estado brasileiro a sua tão sonhada modernização, por outro, o processo de instalação dessa tecnologia no Brasil – e em neste caso em particular, a cidade de Alagoinhas – pressupunha para além um planejamento geral de implementação das ferrovias, todo um projeto de formação/transformação cultural daqueles indivíduos, que futuramente poderiam fazer parte da força de trabalho responsável pelo funcionamento das locomotivas.

Sintonizar esses trabalhadores ao ritmo e as normas das relações de trabalho propostas pelo capitalismo industrial, era a base do triunfo de boa parte dos interesses políticos e econômicos que coabitavam em torno dos planos de instalação das ferrovias na Bahia.

Embora muito distante do que acontecia no Sul e Sudeste do País quanto às transformações promovidas pela a instalação de um terminal ferroviário, a Estrada Ferro São Francisco, inaugurada em Alagoinhas no ano 1863, não demorou muito a provocar transformações substâncias na região.

Em tempos de intensa efervescência política, correligionários dos movimentos republicano e abolicionista alcançavam grandes avanços, cidades cresciam e se modernizavam, e a reboque da tardia industrialização brasileira, construía-se a classe operária brasileira. Não obstante, assim como sul no país, formou-se no Nordeste brasileiro, uma nova classe de trabalhadores, os ferroviários. Portanto, torna-se pertinente nesse sentido, analisar a relação da força de trabalho férrea de Alagoinhas com outros movimentos sociais.

Inseridos no mesmo universo de trabalho e dividindo cotidianamente as mesmas alegrias e angústias a organização desses trabalhadores enquanto classe, sujeitos que

compreendiam sua influência para o meio, e reivindicam melhorias para sua categoria, era inevitavelmente, uma questão de tempo.

Pouco a pouco, as associações coletivas – clubes, sindicatos – se tornaram fortes aliados dos ferroviários, e as greves passariam a ser o meio mais incisivo para se pressionar os capitalistas da Salvador and San Francisco Railway Company, e as autoridades baianas.

### **MATERIAL, MÉTODOS OU METODOLOGIA (ou equivalente)**

Inserida no campo da História Econômica, a pesquisa também se estende pelos sentidos da História Social. Desta forma, pretende-se estudar os anos entre 1858 a 1888, correspondente ao período que antecede a construção Estação Férrea São Francisco em Alagoinhas até a Abolição na Escravatura no Brasil.

Inicialmente, pretende-se utilizar, como fontes de pesquisa, os Arquivos da Prefeitura Municipal de Alagoinhas, haja vista a necessidade de compreensão das tramas políticas em torno da construção do terminal ferroviário na região.

O Acervo da Rede Ferroviária Federal, em Salvador, também representa o aceso a fontes em potencial para análise de conjuntura da força de trabalho dos ferroviários. De forma a oferecer informações substanciais, quanto às ações da empresa frente a possíveis reivindicações da classe trabalhadora.

Por fim, avaliar os periódicos que circulavam na cidade, e nesse sentido, ter uma noção ampliada do que representava o terminal ferroviário da Salvador and San Francisco Railway Company nas relações sociais e políticas, para população de Alagoinhas.

### **RESULTADOS E/OU DISCUSSÃO (ou Análise e discussão dos resultados)**

Devido ao caráter inicial da presente pesquisa, ainda não tive contato com as fontes necessárias, segue apenas algumas linhas gerais acerca da bibliografia consultada, haja vista que ainda não tive contato com a documentação

Sobre a influência da Revolução Francesa, sobretudo as concepções liberais fomentadas nesse período, a Revolução Industrial britânica conduziu o mundo a uma nova conjuntura econômica e social. (HOBSBAWN, 1996, p.9) No século XIX a Inglaterra já despontava como a maior potência econômica do globo, a plena face da modernidade e um modelo de civilização a ser copiado.

As sombras do capital especulativo, das indústrias e ferrovias, a Inglaterra passou a exercer sua hegemonia econômica sobre as demais nações do mundo. Porém, concentremo-nos na última inovação citada, as ferrovias, de forma a compreender como essa inovação tecnológica influenciou diretamente as disputas política administrativa, e as relações de culturais e sociabilidade no Brasil.

No Brasil, nação de dimensões continentais, as ferrovias emergiam como ferramenta determinante para integração e o desenvolvimento nacional. Interligar os sertões as regiões litorâneas do País, significava, estender pelos caminhos outrora esquecidos, as leis, as rotas comerciais, os costumes e modernidade nascente dos centros urbanos.

Como uma nação que almejava se desligar do *status* de País não desenvolvido, o Brasil, não dispunha de todo aparato científico e tecnológico necessários para realizar, de forma gradual e segura, a sua própria revolução industrial. Ao confiar na crença em que as ferrovias colocariam o país nos trilhos do desenvolvimento, as elites progressistas brasileiras, decidiram importar capital e a tecnologia fundamental para o processo modernização e integração nacional brasileira por meio das locomotivas. O historiador Pablo Luiz de Oliveira

Lima utiliza a expressão *queima de etapas* para sintetizar essa manobra política. (LIMA, 2009, p. 20)

Inevitavelmente, enfrentamentos no campo político tornar-se-iam comuns. De lado, os políticos, empresários, profissionais liberais, defendiam a implantação das ferrovias como elemento primordial na caminhada rumo ao progresso, e de outro, os conservadores, que relutavam pela idéia de progresso via a construção dos trilhos de ferro. Assim, tamanha as transações políticas e burocráticas, que a primeira ferrovia brasileira apenas fora inaugurada em 1854 pelo Barão de Mauá. Em Alagoinhas, foco da presente pesquisa, logo 1863.

Com a tecnologia e o capital, faltava apenas a força de trabalho. O maior empecilho para os capitalistas era não contar com um corpo de trabalhadores que estivessem aptos as exigências do trabalho industrial. Se antes, estavam os brasileiros, e neste caso em particular, os novos operários da cidade de Alagoinhas, acostumados a ter uma dinâmica simples de produção, algo que não ultrapassasse a escala doméstica de produção, agora teriam que se habituar a disciplina imposta pelo capitalismo industrial. (THOMPSON, 1998, p. 280)

Não obstante, tamanha a necessidade de inculcar no povo baiano os rigor do trabalho, característicos de uma sociedade regida sobre os reflexos da revolução Industrial. Neste sentido, tornava-se necessário uma transformação sociocultural. Além das ferrovias e capital inglês, a Bahia do século XIX, já convivia com elementos diretos da cultura britânica, tais como a Igreja Anglicana e o Cemitério Britânico. (SILVA, 1998) Para Souza:

Condizente com essa ideologia que procurava instaurar novos valores nos trabalhadores, o trabalho ferroviário baiano, nos anos que se seguiram á abolição da escravidão, foi marcado por políticas de disciplinarização e tentativas específicas de reorganização e regulamentação do processo de trabalho. (SOUZA, 2011, p.68)

Por essa nova força de trabalho ao ritmo e as normas das relações de trabalho propostas pelo capitalismo industrial, era o primeiro passo rumo ao sucesso dos planos dos ingleses e das elites brasileiras. Em seu estudos sobre a força de trabalho ferroviária na cidade de Alagoinhas no pós-abolição, Robério Souza expõe as concepções de trabalho e o perfil do trabalhador exigido para São Francisco Railway. Jornada de trabalho, punições, padrão de vestimenta, local de moradias, tudo era devidamente regulamentado pela empresa:

Criados pela ótica patronal, os regulamentos se multiplicaram no Brasil no final do século XIX e se configuraram como conjuntos de regras e normas cada vez mais extensos, que incluíam desde prescrições morais para os operários até dados sobre salários, multas, penalidades, suspensões e dispersão das tensões. Esses dispositivos disciplinares expressavam, em grande medida, a vontade e a expectativa de seus empregados. (SOUZA, 2011, p.67)

Espoliados pelas condições desumanas de trabalho, os trabalhadores da São Francisco Railway a partir da organização de associações mutualistas, clubes e sindicatos, passaram a construir seus laços de solidariedade. (SOUZA, 2011, p.90) Nesta lógica, nascia sua própria consciência de classe, ou seja, dividindo suas angustias, partilhando experiências, construindo sua identidade de forma a articularem juntos suas reivindicações e objetivos comuns, esses sujeitos se constituíam enquanto classe. E. P Thompson, historiador inglês e autor de obras como, “A formação da classe operária inglesa” e “Costumes em Comum” – ambas imprescritíveis no processo de fundamentação teórica para a presente pesquisa - define que a consciência de classe:

“... acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si,

e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente opõem) dos seus (THOMPSON, 1987, v.1: p.10)

Gradativamente, as reivindicações pacíficas e as posteriores greves passariam a fazer parte do universo operário baiano.

## REFERÊNCIAS

- FONTES, José Raimundo. *A Bahia de todos os trabalhadores: classe operária sindicato e política (1930-1947)*. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1997.
- HOBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções, 1848-1875*. 5.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovias, sociedade e cultura, 1850-1930*. Melo Horizonte, MG: Argumentvm, 2009.
- MATOS, Rafaela Gonzaga. *Viver para trabalhar na década de 1930: greves ferroviárias na Bahia*. Monografia de conclusão de curso – Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2008.
- SILVA, Elizete da. *Cidadão de outra pátria: anglicanos batistas na Bahia*. 427 f. 1998. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1998.
- SOUZA, Robério S. *“Tudo pelo trabalho livre!”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.
- THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- THOMPSON, E. P. (Edward Palmer). *A formação da classe operária inglesa*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. 3v (Oficinas da história ; v. 1).