

CARVÃO, FUMAÇA E SINDICALISMO: a formação da força de trabalho férrea em Alagoinhas (1858-1888).

Luan Lima Batista¹; Elizete da Silva²

1. Bolsista PIBIC/CNPq, Graduando em Licenciatura em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, e-mail: luanlimabatista@hotmail.com
2. Orientador, Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana
3. Participante Laboratório de História e Memória das Esquerdas e das Lutas Sociais, Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana.

INTRODUÇÃO/MATERIAIS E MÉTODOS

Na presente pesquisa analisamos a formação da força de trabalho férrea de Alagoinhas, entre os trinta anos que antecedem abolição do trabalho escravo no Brasil. Nossa proposta central é perceber o “fazer-se” classe desses trabalhadores a partir do cotidiano de luta e opressões, bem como, identificar os laços de solidariedade que esses homens forjaram para resistir as determinações da *São Francisco Railway Company*, empresa responsável pela construção *E.F. Bahia ao São Francisco*. Busca-se também, investigar as tramas políticas que permearam o processo de implantação do terminal ferroviário da cidade, bem como os impactos provocados pela chegada dos trilhos de ferro em Alagoinhas.

E. P Thompson¹ fora o grande responsável por oferecer o substrato teórico para o presente esforço. . Na construção de sua tese sobre *A formação da classe operária inglesa*, Thompson recuou até as últimas décadas do século XVIII, para perceber como tradição popular influenciou no fazer-se da classe, ainda quando a mesma não tivesse constituído para si uma consciência coletiva, ou identidade partilhada por todos que a compunham. Além de apresentar valiosas contribuições teóricas, em especial as noções de experiência e consciência de classe, Thompson, defendeu uma perspectiva de História vista de baixo, de modo a perceber o protagonismo das massas, frações de classe até então, negligenciadas pelas análises.

Nossa proposta é fazer um caminho semelhante para estudar a formação da força de trabalho férrea de Alagoinhas. As análises de Souza (2011)², por exemplo, mesmo quando se apresentam com principal aporte bibliográfico, infelizmente não se debruçam sobre o nosso recorte temporal. O debate do autor esta restrito ao pós-abolição, período em que os ferroviários de Alagoinhas já demonstravam uma consciência de classe mais definida, tanto que as greves e as organizações mutuais já faziam parte do cotidiano daqueles trabalhadores.

Entretanto, período que antecede a abolição, os primeiros anos de assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro da Bahia, ainda não foram analisados. Nesse sentido, nosso objetivo é analisar a formação de classe ainda distante dos sindicatos ou organizações de auxílio mutuo. Perceber como esses trabalhadores, estrangeiros e nacionais, forjaram seus laços de solidariedade frente às exigências do trabalho ferroviário e gradativamente “evoluíram” para um nível de consciência de classe.

¹ O historiador Edward Palmer Thompson, nasceu na Inglaterra em 1924. Formado pela Universidade de Cambridge, em 1946, sua trajetória intelectual foi construídas por caminhos diferentes. Quando foi admitido como membro da Universidade de Leeds, tornou-se professor de adultos, trabalhando em um programa de extensão da universidade. Militante engajado engrossou as fileiras do Partido Comunista ao lado de estudiosos como Eric Hobsbown e Christopher Hill, ambos notadamente reconhecidos pela produção marxista, onde ficou até 1956, momento que as divergências com a direção do partido sobre influência do estalinismo, promoveram uma dissidência em massa.

² SOUZA, Robério Santos. “*Tudo pelo trabalho livre*”: *trabalhadores e conflitos no pós-abilição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

A documentação analisada é vasta e advêm tanto de arquivos públicos, como fundações e acervos digitais. Dentre esses destacamos, as Falas e Relatórios proferidos por Presidentes da Província e apresentados na assembleia Legislativa da Bahia (APEB), as Atas do Conselho Municipal de Alagoinhas e o período Noticiador Alagoinhense (FIGAM), mais os jornais *O Monitor*, *Correio da Bahia*, *Diário de Notícias*, *Gazeta da Bahia* e *Anaes da Assembleia Legislativa* e Relatório dos Trabalhos Interino do Governo da Bahia Correio da Bahia, todos disponíveis na base digital da Biblioteca Nacional.

DESENVOLVIMENTO

Do campo aos canteiros de obras, a escassez de braços da Bahia oitocentista aumentava exponencialmente. A crise nos setores de produção era devastadora e inevitável. Era o anúncio do fim dos tempos áureos dos senhores de engenhos baianos. A emergência dos cafezais e o prelúdio do fim da escravidão colocavam em cheque os planos de melhoramentos viários das elites baianas e os empresários estrangeiros.

O Relatório dos Trabalhos Interino do Governo de 1858 nos apresentaram alguns indícios concisos sobre essa questão. Em um comunicado otimista sobre organização burocrática da empresa responsável pela construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, fica evidente o ufanismo de setores da classe dominante em torno da inserção da mão de obra livre no Brasil.

[...] Já se achão n'esta Capital o agente nomeado para representar a Directoria, e os engenheiros encarregados de dar começo aos primeiros trabalhos, no que já effectivamente se acham empregados, e pelo vapor que acaba de passar da Europa seu informado qe agentes de contratador occupam-se de engajar operários para virem, quanto antes, dar principio aos trabalhos de execução.³

Um ano mais tarde a 9 de fevereiro de 1859, Firmo José de Melo, comunicava ao Presidente da Província, doutor Francisco Xavier Paes Barreto, a presença de estrangeiros nas obras do trecho entre Jequitaia a Peripiri.⁴ Esses condicionantes, nos levam a endossar mais uma vez, hipóteses de utilização do braço escravo nas ferrovias, mesmo quando artifício fosse proibido por força de lei. Para Maria Lúcia Lamounier, não só o Brasil, em vários outros países que vivenciaram a experiência ferroviária, esse mecanismo fora acionado em larga escala.⁵

Portanto, durante a transição da relação senhorial-escravista para assalariado-livre, as fronteiras que separavam os trabalhadores livres, em especial os estrangeiros, daqueles que viveram a experiência da escravidão eram extremamente curtas. As portas do advento da República e da Abolição da Escravidão, anseios progressistas das classes dirigentes baianas, se materializava as custas do suor e dedicação de uma nascente proletariado, marcado pela atuação simultânea de escravizados e livres.⁶

³ Relatório dos Trabalhos Interino do Governo de 1858, Edição 00002, p. 8. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Sobre a atuação de estrangeiros, sobretudo italianos, ver: SOUZA, Robério Santos. *“Tudo pelo trabalho livre”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011, p.57-64.

⁴ Cf. RELATÓRIO apresentado por Firmo José de Melo, Capitães dos Engenheiros ao presidente da província 09 de fevereiro de 1859 In:FALA pronunciada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Francisco Xavier Paes Barreto, 15 de março de 1859. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brasil>. Documento pertencente ao APEB.

⁵ Lamounier, M. L. Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. *Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX*. Economia, Selecta, Brasília (DF), v.9, n.4, p.215–245, dezembro 2008.

⁶ Sobre a formação do operariado brasileiro oitocentista, e mais especificamente, a formação da classe trabalhadora carioca, ver: MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

O assentamento dos trilhos de ferro pelos sertões baianos escondiam perigos. Silenciosas, rápidas e devastadoras, as epidemias se alastravam gradativamente. Sem as medidas de precauções e cuidados necessários, era praticamente inevitável que essas doenças não se propagasse pelas cidades. Nos canteiros de obras da *Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco*, onde a higiene e salubridade dos trabalhadores não preocupava seus patrões.

Na tentativa de mapear as condições de higiene da Província, o relatório apresentado pelo Dr. Inspetor da Saúde Pública ao Presidente da Junta Central de Higiene, nos forneceu algumas informações importante. Essa fonte entretanto, faz menção a atuação do naquele momento recém inaugurado Hospital de Mont-Serrat, uma instituição conhecida por atender pessoas de diversas nacionalidades. Entre os enfermos acometidos pelas febre figuravam também os trabalhadores da ferrovia⁷:

[...] O Director informa que pela maneira porque ali se faz o serviço tem o mesmo Hospital merecido mais de uma vez elogios e agradecimentos do Corpo Consular. *Tendo sendo acommettidos de febre amarella vários estrangeiros não aclimados, dos que trabalham na Estrada de ferro, e havendo ao demais queixas sobre a qualidade de gêneros alimentícios, que lhes fornecia a Empresa, e contra os Hospitales por ella estabelecidos, ordenei ao Inspector da Saude Publica, que procedesse ao necessário exame, indicando aquellas medidas, que julgasse convenientes.* [...] ⁸ (grifos nosso)

De acordo com a fonte, infelizmente, não podemos apontar com o numero de estrangeiros acometidos pelas febres a quantidade de trabalhadores ou se, tal como costa no documento as condições dos trabalhadores melhoraram. Porém, já percebemos a que condições de trabalho esses ferroviários, eventualmente, poderiam está submetidos. Sabemos apenas a quantidade e nacionalidade desses trabalhadores, “*Em fins de Março proximo passado o pessoal empregado na estrada de ferro era de 2639 homens, sendo 2069 Brasileiro, 446 Italianos, 107 Inglezes, 11 Allemães, 4 Francezes e 2 Suissos.* [...]”⁹

Silenciosas e devastadoras, as epidemias facilmente chamavam a atenção das autoridades. A 25 de abril de 1872, o jornal *Correio da Bahia* publicava em sua primeira página o apelo que Presidente da Província fazia as autoridades da Vila Alagoinhas e Inhambupe. Tratava-se mais uma vez de uma questão de saúde pública.

1ª secção. – Acto. – O presidente da província recommenda as auctoridades das villas de Alagoinhas e Inhambupe que prestem ao dr. Ernesto Ermelino Ribeiro, que segue para a segunda das dictas villas, o auxilio de que ele carece, para o desempenho da comissão de que vae incumbido. [...] ¹⁰

Ainda nesse mesma situação dramática, publicou no *Correio da Bahia* a 27 de abril daquele mesmo ano, a solicitação de emergência do Presidente da Província ao Dr. Ernesto Ermelino Ribeiro, para que este envie, imediatamente, um relatório completo informando as condições sanitárias da Villa de Inhambupe. Em seguida, ordena o coronel comandante de policia, enviar urgentemente um destacamento de 10 soldados e um oficial para a vila moribunda auxiliar a junta do Dr. Ernesto, e é claro, tudo o transporte fora garantido pela San Francisco Railway Company:

[...]3.ª secção. – Officio ao coronel comandante de geral do corpo de policia. – Espeça v.s. suas ordens para que amanha, impreterivelmente, siga pela estrada de ferro uma força de 10

⁷ A violência das epidemias nos canteiros de obra também fora problematizadas em um estudo clássico de sobre a ferrovia Madeira-Mamoré. Conferir discussão em: HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma*. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2 ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2005. Para mais informações sobre o cotidiano de luta desses trabalhadores, ver: SOUZA, Robério Santos. *Se eles são livres ou escravos:escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estada de São Francisco: Bahia, 1858-1863* (Tese de doutorado) – Campinas, SP:2013.

⁸ Relatório dos Trabalhos Interino do Governo de 1860, Edição 00001, p. 21-22. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

⁹ Relatório dos Trabalhos Interino do Governo de 1860, Edição 00001, p. 97. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>

¹⁰ *Correio da Bahia*, 25 de abril de 1872.

peças, commandada por um official, a qual chegando á Alagoinhas deverá continuar até a Villa de Inhambupe, onde ficará á disposição do respectivo delegado, devendo o official escolhido para essa comissão apresentar-se hoje mesmo ao dr. chefe de policia, afim de receber suas instituições.
(Officiou-se ao superintendente da estrada de ferro mantendo dar passagem)¹¹

Entretanto essas duas fonte nos apontam para outros questionamentos.

Apesar das especulações de uma possível febre de caráter epidêmico, os documentos examinados não apontam com clareza para os rumos que a comissão de saúde do Dr. Ernesto tomou. O que não pode passar despercebido é a ação do Governo provincial no sentido de estudar e se possível, providenciar atendimento aos enfermos. A sombra de uma epidemia poderia colocar qualquer administração sob alerta. Controlar a epidemia de Inhambupe, significava não apenas garantir a saúde dos moradores daquela cidade, mas mantê-la longe das cidades vizinhas, sobretudo Alagoinhas.¹²

Cinco anos mais tarde, a *Gazeta Médica da Bahia*, relocava no centro das discussões o surto de febre no interior e a presteza do Dr. Ernesto Ermelino Ribeiro em estudá-las. Com base no levantamento estatístico de dados do Hospital Mont-Serrat – o mesmo que comentamos anteriormente - o Dr. Ernesto justifica com os dados referentes a entrada de operários que trabalhavam nas proximidades da linha ferra de Alagoinhas, a quantidade de trabalhadores e o quadro de saúde daqueles acometidos por um surto de febre amarela. De acordo com o estudo:

Afebre amerella tem-se manifestado ultimamente, com certeza, nas proximidades marginaes da linha férrea de Alagoinhas, onde nos informa que também já appareceram alguns casos que passam por ser d'aquella molestua, sem que, entretanto, nos provenha este juízo de origem authorisada.

E' de receiar que, a continuar a presente estação como vae, isto é, mais quente do que costuma ser ordinariamente, a febre amarella recrudesça ainda, tanto na cidade como no ancoradouro.

Ao obsequio do nosso estimável collega o Sr. Dr. Inspector de saúde publica devemos os seguintes dados estatísticos do movimento do hospital especial do Mont-serrat.

Eis aqui o quadro organizado pelo respectivo medico interno, o Sr. Dr. Ernesto Hurmerlino Ribeiro, desde 24 de Outubro de 1876 a 31 de Maio ultimo.¹³

Os enfermos estavam relacionados, conforme mostra, a seguir, a tabela 1.

Tabela 1 – Relação dos trabalhadores estrangeiros e nacionais acometidos por febre amarela nas proximidades da linha férrea de Alagoinhas.

Nacionalidade	Entraram	Sahiram	Fallec.	Existem
Inglezes	24	18	5	1
Francezes	4	2	1	1
Italianos	2	-	2	-
Portuguezes	2	1	1	-
Russos	1	1	-	-
Noruegueses	1	1	-	-
Americanos	5	5	-	-
Allemaes	2	2	-	-
Chilenos	1	1	-	-
Brasileiros	2	1	-	1
Gregos	1	-	-	1
Suecos	1	-	1	-
Total	46	32	10	4

Fonte: Tabela construída a partir das informações contidas no periódico *Gazeta Médica da Bahia*, 1877, p. 259.

¹¹ *Correio da Bahia*, 27 de abril de 1872.

¹² Para mais informações sobre as epidemias na Bahia oitocentista, ver: David, Onildo Reis. *O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador, EDUFBA/Sarah Letras, 1996.

¹³ *Gazeta Médica da Bahia*, 1877, p. 259.

Se não bastassem as condições insalubres que esses trabalhadores estavam cotidianamente acometidos, a insegurança também agrava o desconforto.

A 20 de junho ultimo deu-se, na linha da Estrada de ferro, uma ocorrência, de que entendo dever dar-vos conhecimento. No logar denominado – Lama Preta – entre Camassari e a Matta de S. João, quando passavam os empregados da empresa, conduzindo os dinheiros para pagamento dos trabalhadores das obras não obstante irem acompanhados por dois soldados de Cavallaria, foram, de surpresa, accommettidos por um grupo de salteadores com quem travam lutam da qual resultou o ferimento de um dos ditos empregados, e de um soldado, retirando-se a final os ladrões, e ficando salvo o dinheiro.¹⁴

Ao lado das epidemias e das extensas jornadas de trabalho, somava-se os acidentes de trabalho.. Surpreendente, nesse sentido, fora a nota rastreada entre as fontes coligadas no jornal *Correio da Bahia*. Tratava-se, das notícias publicadas no *Jornal Verdade*, naquela altura o principal veiculo de informação a circular na cidade de Alagoinhas. A nota envereda por dois sentidos, o primeiro, corresponde a movimentação comercial dos gêneros alimentícios negociados na cidade, o mais importante para nós, remonta ao grau de periculosidade que os trabalhadores das obras de prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia poderiam estar submetidos.

Alagoinhas. – Lê na *Verdade* de 13 de maio do corrente:

[...]

- No dia 10 um trabalhador da estrada de ferro foi recebido em casa de empreiteiro do prolongamento da mesma estrada, dr. Galvão, afim de fazer a amputação de uma das mãos, que esmaga em consequência da explosão de uma mina.

O infeliz não quis ser chloroformisado e com todo sangue frio fumou um charuto durante a operação, sem soltar um femido.

A amputação foi feita pelo dr, Pedro José Pereira, com assistencia do dr. Cunha Britto e acadêmico.¹⁵

Embora, percebemos que a atitude do jornal seja apenas narrar os fatos, sobretudo quanto a opulências do comércio de Alagoinhas e os mais “nobres” sentimentos de auxilio que os homens de proa da pequena vila de Alagoinhas perante a agonia de um pobre operário, percebemos alguns silêncios nesse processo. Não sabemos, por exemplo, se esse infeliz trabalhador tinha plena noção ou até alguma espécie de capacitação para desempenhar suas atividades, sobretudo, quando estamos falando da eclosão de uma mina ou se ele recebera algum tipo de assistência ou reparação dos responsáveis pelo prolongamento após o acidente. Espoliados por seus patrões e mercê de uma infinidade de riscos, tal como relatamos anteriormente, esses operários gradativamente, forjavam suas experiências de classe, com base em seus costumes e práticas cotidianas.

A experiência cotidiana fruto dos códigos culturais historicamente firmados na vivencia dos trabalhadores, bem como seus interesses em comum, redes de solidariedade, e formas de resistência, definem a sua consciência de classe. Para Thompson, 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.”¹⁶

Um das grandes renovações propostas por Thompson era a noção de consciência de classe, que o autor analisou no “fazer-se” da classe operaria inglesa. Ou seja, a classe não pressa existir enquanto forma de representação dos trabalhados, por exemplo. Que se deve

¹⁴ Relatório dos Trabalhos Interino do Governo de 1861, Edição 00003, p. 15-16. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>

¹⁵ *O Monitor*, 18 de janeiro de 1878.

¹⁶ THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operaria inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, v. 1, p. 10.

ser lembrado, para Thompson, é força da consciência de classe. Os trabalhadores, mesmo quando ainda não estão organizados de modo sistemático – como em sindicatos e associações – pode ser movidos por uma consciência de classe, que é cotidianamente alimentada nas expectativas vividas.

A noção de experiência marca a grande inovação em relação ao pensamento marxista ortodoxo. Assim, a experiência cotidiana fruto dos códigos culturais historicamente firmados na vivência dos trabalhadores, bem como seus interesses em comum, redes de solidariedade, e formas de resistência, definem a sua consciência de classe.

CONCLUSÃO

Ao cruzar as fontes com a bibliografia e, sobretudo, o referencial teórico podemos compreender o um pouco mais do universo ferroviário na Bahia. Obviamente que no presente esforço ainda é muito prematuro traçar grandes considerações sobre cotidianos desses trabalhadores, o que não nos impede, entretanto, de aportar algumas evidências desse processo de formação da classe.

Fica evidente, portanto, quanto era heterogenia as experiências do corpo de trabalhadores ligados a *São Francisco Railway Company*. Nas fontes coligidas não encontramos evidências que levem a reafirmar a presença de escravos nas obras. Porém a luz da bibliografia seria um equívoco não considerar essa possibilidade, ainda mais, se recordarmos o quanto o labor ferroviário é segregacionista e hierarquizado.

Distante do sindicalismo mais formalizado ou qualquer modo de representação mais concreto restava apenas a esses trabalhadores a experiência cotidiana de luta. Estrangeiros e nacionais, estavam submetidos a violência e perigos nos canteiros de obras. Guardadas as devidas proporções, os trabalhadores estrangeiros, embora ambientados ao serviço mecanizado sofriam mais que os brasileiros os reflexos de horas de labor a mercê das intempéries naturais. Todavia, tinham ao menos a possibilidade de serem atendidos por uma instituição especializada em tratar enfermos de outras nacionalidades, tal como fazia o Hospital Mont-serrat ou o atendimento específico dos ingleses pelos seus médicos.

Entendemos o quanto esses operários eram fundamentais para o funcionamento da ferrovia, sobretudo sobre a ameaça de uma febre de caráter epidêmico se aproximava dos canteiros de obras. Todavia, reiteramos as condições de moradia e alimentação também potencializam a proliferação das doenças. O auxílio do Estado ou dos responsáveis pela empresa só era disponibilizados quando as condições de trabalhos se torvam impraticáveis, algo que de acordo com as nossas fontes, não era pensado de modo a proteger esse trabalhadores.

Enfim, são múltiplos os caminhos as serem melhor problematizados. Este relatório apresenta mais uma, das várias possibilidades de interpretação do universo daqueles que doaram suas vidas por um sonho ambicioso, através da implementação das ferrovias, porém mal concebido da classe dominante baiana a serviço do capitalismo industrial estrangeiro, em troca de muito pouco.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese de Doutorado. Campinas, UNICAMP, 2000.

CASTELLUCCI, Aldrin Armstrong Silva. *Trabalhadores, máquina política e eleições na Primeira República*. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.

CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. *Pescadores e Roceiros: Escravos e Forros em Itaparica na segunda metade do século XIX (1860-1888)*. Universidade de São Paulo, USP, Brasil, 2005.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

_____. CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008.

DAVID, Onildo Reis. *O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador, EDUFBA/Sarah Letras, 1996.

FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 2005, UFBA.

FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade. História de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

FONTES, José Raimundo. *A Bahia de todos os trabalhadores: classe operária, sindicato e política*. Tese de doutoramento. São Paulo, FFLCH/USP, 1997

FONTES, José Raimundo. *A Bahia de todos os trabalhadores: classe, operária e política (1930-1942)*. Tese. Doutorado. - FLCH /USP. São Paulo: Universidade de São Paulo. 1997.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2 ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

JACKSON, Luiz Carlos. *Gerações pioneiras na sociologia paulista (1934-1969)*. *Tempo Social*. revista de sociologia da USP. v. 19, n. 1.

LARA, Sílvia H. *Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. *Alagoinhas: A Ferrovia e a Cidade Moderna (1880-1930)*. In: IV Encontro Estadual de História – ANPUH-BA História: sujeitos, saberes e práticas. 29 de julho a 01 de agosto de 2008. Vitória da Conquista – BA.

_____. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)*. Salvador, 2010.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm, 2009

MATOS, Rafaela Gonzaga. *Experiências de Ferroviários e Legislação Trabalhista: Um desencontro*. (Dissertação de mestrado). UEFS, 2011.

_____. *Viver para Trabalhar na década de 1930: Greves Ferroviárias na Bahia*. (Monografia). UEFS, 2008.

MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MARTINS, Flávio Dantas. *Pretos, pobre e proletários: a formação da classe operária baiana e a greve ferroviária de 1927*. (Monografia). Feira de Santana, 2008.

REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. *Revista da USP Dossiê Brasil/África*. São Paulo, 18:07-29, jun./jul./ago. 1993.

REIS, João; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*.

SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. Tese de doutoramento. São Paulo, FFLCH/USP, 1997.

_____. *Protestantismo: visões do progresso e do trabalho no Brasil*. In: *Humanas: revista de Departamento de Ciências Humanas e filosofia – UEFS*. – ano1, n1(jan./jun.2002) Feira de Santana: UEFS, 2002.

SOUZA, Robério Santos. *Se eles são livres ou escravos:escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estada de São Francisco: Bahia, 1858-1863* (Tese de doutorado) – Campinas, SP:2013.

_____. *“Tudo pelo trabalho livre”: trabalhadores e conflitos no pós-abilição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. 2.ed. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operaria inglesa: a arvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987,

_____. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998,

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001