



ROBÉRIO SANTOS SOUZA

**“SE ELES SÃO LIVRES OU ESCRAVOS”:
ESCRAVIDÃO E TRABALHO LIVRE NOS CANTEIROS DA
ESTRADA DE FERRO DE SÃO FRANCISCO. BAHIA, 1858-1863**

**CAMPINAS
2013**



Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

ROBÉRIO SANTOS SOUZA

**“SE ELES SÃO LIVRES OU ESCRAVOS”:
ESCRAVIDÃO E TRABALHO LIVRE NOS CANTEIROS DA
ESTRADA DE FERRO DE SÃO FRANCISCO. BAHIA, 1858-1863**

Orientadora: Profa. Dra. Silvia Hunold Lara

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação da Profa. Dra. Silvia Hunold Lara, para obtenção do título de Doutor em História, na área de concentração História Social.

**ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA TESE DEFENDIDA
PELO ALUNO ROBÉRIO SANTOS SOUZA ORIENTADA PELO PROF(A).
DR(A) SILVIA HUNOLD LARA E APROVADA PELA COMISSÃO JULGADORA
EM 27/03/2013.**

**CAMPINAS
2013**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR
CECÍLIA MARIA JORGE NICOLAU – CRB8/3387 – BIBLIOTECA DO IFCH
UNICAMP

So89s Souza, Robério Santos, 1978-
Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho
livre nos Canteiros da Estrada de São Francisco: Bahia,
1858-1863 / Robério Santos Souza. -- Campinas, SP :
[s. n.], 2013.

Orientador: Sílvia Hunold Lara.
Tese (doutorado) - Universidade Estadual de
Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Escravidão. 2. Trabalho – Bahia – História – 1858-
1863. 3. Ferrovias – Bahia. I. Lara, Sílvia Hunold, 1955-
II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia
e Ciências Humanas. III. Título.

Informação para Biblioteca Digital

- **Título em Inglês:** If they are free or slaves: slavery and free labor in the San Francisco Railway: Bahia, 1858-1863
- Palavras-chave em inglês:**
 - Slavery
 - Work – Bahia – History, 1858-1863
 - Railways – Bahia
- Área de concentração:** História Social
- Titulação:** Doutor em História
- Banca examinadora:**
 - Sílvia Hunold Lara [Orientador]
 - Michael McDonald Hall
 - Fernando Teixeira da Silva
 - Joseli Maria Nunes Mendonça
 - Antonio Luigi Negro
- Data da defesa:** 27-03-2013
- Programa de Pós-Graduação:** História

Onde constou "Se eles são livres ou escravos: escravidão...", leia-se ""Se eles são livres ou escravos": escravidão..."



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Tese de Doutorado, em sessão pública realizada em vinte e sete de março de 2013, considerou o candidato ROBÉRIO SANTOS SOUZA aprovado.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora.

Profa. Dra. Silvia Hunold Lara

Silvia Hunold Lara

Prof. Dr. Michael McDonald Hall

Michael M Hall

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva

Fernando Teixeira da Silva

Profa. Dra. Joseli Maria Nunes Mendonça

Joseli M. N. Mendonça

Prof. Dr. Antonio Luigi Negro

Antonio Luigi Negro

A Ross Souza, que partiu antes do fim dessa empreitada.

AGRADECIMENTOS

Construir uma estrada de ferro é uma tarefa penosa, difícil e demorada. A sua implantação só é possível com muito planejamento e, acima de tudo, com o auxílio de uma multidão de pessoas que consomem seu tempo, empregam suas forças e colocam juntas as “mãos na massa”. A execução de um projeto de doutoramento, assim como a construção de uma ferrovia, é um processo que demanda planejamento, dedicação, renúncia, trabalho árduo e, sobretudo, o auxílio de uma “multidão” de pessoas muito especiais que, compartilhando dos sonhos de seu autor, concedem generosamente apoio emocional e intelectual, dispõem de seu tempo, emprestam seus ouvidos, seus olhos e, muitas vezes, seus próprios ombros em momentos de dificuldades quase intransponíveis, que parecem não ter fim. As páginas que se seguem se dedicam a estas imprescindíveis pessoas.

Eu havia acabado de iniciar as primeiras leituras na área de “História Social do Trabalho” durante minha graduação em História quando, por indicação de uma grande amiga do Movimento Negro, li o artigo “*Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil*” que seria importante em minha formação acadêmica, pois questionava uma tradição historiográfica que apartava a experiência negra da história da classe trabalhadora brasileira. Este artigo, ao lado de outros, reforçou meu interesse em continuar pesquisando a história dos trabalhadores. À época, me identifiquei muito com o argumento presente naquele artigo.

Após a aprovação na seleção do Doutorado em História da Unicamp, passei a ser orientado pela autora daquele artigo que, ainda durante a minha graduação, tinha despertado meu olhar para a experiência negra na construção da classe trabalhadora e para as conexões entre a *escravidão e o trabalho livre*. Assim, agradeço à Profa. Silvia Hunold Lara pela orientação rigorosa e cuidadosa, apoio ininterrupto, acompanhamento permanente e pela generosidade, sempre aliada à preocupação com a sólida formação de seus alunos. As palavras não traduzem a imensa gratidão!

Sou muito grato ao conjunto de professores da área de História Social da UNICAMP, desde final de 2003, quando fui aprovado no Mestrado. De lá até aqui, algumas coisas naturalmente mudaram, mas permanece o reconhecimento do apoio, dos

ensinamentos e da aposta em meu trabalho. Agradeço aos meus professores, que integram o Centro de Pesquisas em História Social da Cultura (CECULT), a saber: Fernando Teixeira da Silva, Cláudio Henrique Moraes Batalha, Robert Slenes, Michael Hall e Sidney Chalhoub. Na qualificação, contei com as avaliações pertinentes do Prof. Michael acerca da suposta escassez de mão de obra e da contratação de imigrantes europeus, sobretudo italianos, para as obras da ferrovia. Por diversas vezes, durante a qualificação, o Prof. Sidney Chalhoub, a quem também sou muito grato, chamou minha atenção para a necessidade de ir além do tema e procurar entender que as questões que norteavam minha tese expressavam, na verdade, os dilemas mais profundos da sociedade escravista brasileira no século XIX.

Para resolver diversos assuntos na Unicamp, contei com a atenção e habilidade de Flavia Peral (Cecult), Alcebíades Junior e Ana Jaqueline, ambos funcionários da Secretaria de Pós-graduação do IFCH, e dos funcionários da Biblioteca Octávio Ianni-IFCH. Agradeço, também, aos funcionários dos arquivos em que pesquisei, especialmente do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Sou grato a John Vignolles, que me enviou documentos pertencentes ao *The National Archives* e imagens produzidas por Benjamin Mulock, no século XIX, que estão na *Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers*. Gentilmente, a pesquisadora Etelvina Rebouças também cedeu parte de seu acervo de imagens para mim. O professor João José Reis (UFBA) sugeriu alguns documentos. Além disto, contei com o apoio de algumas pessoas no processo de catalogação das fontes, especialmente Urano Andrade, um grande pesquisador, parceiro e amigo de jornada. Agradeço-lhes imensamente!

Ao longo do Doutorado participei e me beneficieei bastante das reuniões na Linha de Pesquisa “Escravidão e a Invenção da Liberdade” vinculada ao Programa de Pós-graduação da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Em uma destas oportunidades, apresentei a primeira versão do Capítulo II. Os integrantes da linha de pesquisa apresentaram contribuições valiosas que ajudaram a redimensionar alguns aspectos do texto. Agradeço, também, aos professores da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), especialmente à professora Elizete da Silva, pelo apoio incondicional em todos os momentos, e aos meus colegas da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) pela torcida

permanente. Para além da torcida, os amigos professores Kátia Lorena Almeida e Aldrin Castellucci contribuíram diretamente com a tese, apontando falhas, dúvidas e sugerindo alterações. Aldrin continua sendo um grande interlocutor sobre os temas relacionados à História Social do Trabalho.

Aos amigos e colegas, obrigado pelas vibrações positivas: Adilton Martins, Giovana Xavier, Igor Gomes, Fabricio Mota, Jeferson Willes, Alessandro Barbosa, Roney Freitas, Karine Damasceno, Iris Verena, Igor Trabuco, Ana Flávia Pinto, Ricardo Pirola, Eduardo Bittar, etc.

Sou privilegiado, também, por compartilhar o mundo com um grupo de amigos maravilhosos, aqueles quase “onipresentes”, que estão comigo para o que der e vier na vida: Carlos Eduardo Araújo (Dudu), Tatiana Farias, Glaydson José da Silva, Sueli Souza (MNU), Glaucia Fracaro, Karoline Carula, Jonis Freire, Marcelo Mac Cord, Iacy Maia Mata, Luciana Brito. Karoline, Jonis, Marcelão, Iacy e Lú leram, comentaram, criticaram e fizeram importantes sugestões à tese. Além dos olhos, emprestaram-me seus ombros nos momentos mais difíceis.

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de estudos.

Os meus familiares estiveram comigo durante o processo de doutoramento, especialmente as minhas irmãs Rose Souza e Simone Souza, na Bahia, e Francisco Ferreira, Eliana Cerqueira e minha tia Romilda Souza, em São Paulo.

D. Elza, minha mãe, é a pessoa mais importante! Ao longo do doutorado e da vida, nós atravessamos juntos “uma ponte sobre águas turbulentas”, mas estamos aqui firmes e fortes! Obrigado!

“Como uma ponte sobre águas turbulentas”
(*Bridge over troubled water*, na voz de Aretha Franklin)

RESUMO

A tese trata dos trabalhadores das obras de construção da ferrovia que ligava Salvador a Alagoinhas, pela *Bahia and San Francisco Railway Company*, no período entre 1858-1863 na Província da Bahia. De um modo geral, a sua estrutura está organizada em cinco capítulos que correspondem à análise da atuação dos empresários ingleses, das formas de recrutamento da mão-de-obra, da constituição formal das relações de trabalho e das várias experiências compartilhadas pela multidão de homens imigrantes e nacionais, livres, libertos e escravos engajados nas obras da ferrovia baiana. Foram utilizadas, principalmente, fontes administrativas da companhia inglesa responsável pelas obras, completadas pela correspondência entre os engenheiros e as autoridades provinciais bem como documentos policiais e iconográficos. A historiografia brasileira geralmente caracteriza as últimas décadas do século XIX como um período de “transição do trabalho escravo para o trabalho livre e assalariado”. Esta análise normalmente concebe a escravidão como oposta à experiência da liberdade ou enfatiza o trabalho escravo como antagônico ao trabalho livre e assalariado no século XIX. De modo diverso, esta tese ressalta que as fronteiras entre a escravidão e a liberdade podiam ser muitas vezes tênues na sociedade escravista oitocentista, tornando as experiências de trabalhadores escravos, libertos e livres pobres ambíguas, indeterminadas e precárias. Apesar de considerar as diferenças de condição entre esses trabalhadores, a tese argumenta que as experiências comuns de exploração bem como as ambiguidades e a precariedade da vida em liberdade forjaram, naquele contexto, uma identidade social entre os livres e os escravizados.

ABSTRACT

This thesis examines the laborers who took part in the construction of the railroad that connected Salvador to Alagoinhas, by the *Bahia and San Francisco Railway Company*, in the period from 1858-1863 in the province of Bahia. Overall, its structure is organized into five chapters that correspond to an analysis of the actions of the English businessmen, the forms of recruitment of manpower, the formal establishment of the working relationships, and the various shared experiences of the multitude of immigrant and national men -- free, freed, and slaves -- involved in the works of the Bahian railroad. We use primarily administrative records of the English company responsible for the works, supplemented by the correspondence between the engineers and the provincial authorities, as well as police documents and iconographic records. The Brazilian historiography generally characterizes the last decades of the 19th century as a period of "transition from slave labor to free and salaried labor". This analysis normally conceives of slavery as the opposite of the experience of liberty or emphasizes slave labor as antagonistic to free and salaried labor in the 19th century. In contrast, this thesis stresses that the frontiers between slavery and freedom could often be tenuous in the slaveholding society of the 1800s, making the experiences of slave laborers, freed laborers, and poor free laborers ambiguous, indeterminate and precarious. Despite considering the differences in condition between these workers, the thesis argues that the common experiences of exploitation, as well as the ambiguities and the precariousness of life in freedom, forged, in that context, a social identity between the free and the enslaved.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Relação resumida da distribuição de algumas ações da <i>Bahia and San Francisco Railway Company</i>	22
Quadro 2	Senhores de engenho acionistas da <i>Recife and San Francisco Railway Company</i>	23
Quadro 3	Demonstrativo parcial dos Engenheiros Militares Civis a serviço da Província	32
Quadro 4	Trabalhadores nacionais engajados na estrada de ferro – 1861	72

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Profissões dos trabalhadores italianos a bordo do navio Onorata- Bahia, 1859	62
Tabela 2	Idade dos trabalhadores italianos a bordo do navio Onorata - Bahia, 1859	63

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Escritórios dos engenheiros da <i>Bahia and San Francisco Railway Company</i> , no cais das Amarras – 1860	20
Figura 2	Mapa da <i>Bahia and San Francisco Railway</i> de autoria do engenheiro Vignoles – Bahia, 1860	89
Figura 3	Corte de Olaria, voltada para o sul no. 2 – Bahia??, 6 mar. 1860	94
Figura 4	Entrada do túnel de Periperi – Bahia, 1860	95
Figura 5	Vista do viaduto de Itapagipe sobre o mar da Bahia de Todos os Santos – Bahia, 1860	96
Figura 6	Oficinas em Periperi – Bahia, maio 1861	98
Figura 7	Fachada lateral da Estação de Passageiros de Jequitaia, face oeste – Bahia, 8 ago. 1860	102
Figura 8	“Aspecto do saguão de passageiros após o desabamento da estrutura da cobertura, [onde] morreu um operário brasileiro” – Estação de Passageiros de Jequitaia, Bahia, 12 jan. 1860	103
Figura 9	“Reconstrução da cobertura do saguão de passageiros” da Estação de Passageiros de Jequitaia depois do desabamento – Bahia, 1861	104
Figura 10	Obras em andamento na fachada frontal da Estação de Passageiros de Jequitaia – Bahia, 6 mar. 1861	105
Figura 11	Obras avançadas na fachada frontal da Estação de Passageiros de Jequitaia – Bahia, 5 jun. 1861	105
Figura 12	Interior da Estação de Passageiros de Jequitaia em construção – Bahia, 4 jul. 1861	106
Figura 13	Entrada do Túnel Mapele – Bahia, 1860	107
Figura 14	Extremo norte do túnel de Mapelle – Bahia, 6 mar. 1860 -20 abr. 1860 ..	109
Figuras 15/16	Ponte provisória e o andamento dos trabalhos da construção da ponte definitiva sobre o Rio Joanes – Bahia, 1861	112
Figura 17	“Estação de Feira Velha vista ao norte da ferrovia” – Bahia, 5 out. 1861	114
Figura 18	Abertura da face sul do Túnel Pojuca – Bahia, out. 1861	116
Figura 19	Obras complementares realizadas para o desvio do Rio Jacuípe – Bahia, 4 fev. 1862	117
Figura 20	Distrito de Santana de Catu cortado pela via férrea – Bahia, 1861	183

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1 OS SENHORES DOS TRILHOS	15
1.1 <i>Negócios ingleses</i>	25
1.2 <i>Problemas nacionais</i>	30
1.3 <i>Ao arrepio da lei: a escravidão na ferrovia</i>	37
2 “CENTENAS DE PESSOAS DE DIVERSAS NAÇÕES”	49
2.1 <i>“Trabalhadores robustos e amestrados”</i>	55
2.2 <i>“Os braços de que tanto carecemos”</i>	64
2.3 <i>“Os emigrados do interior”</i>	67
2.4 <i>Os foragidos da lei na multidão da ferrovia</i>	73
2.5 <i>Os escravos na ferrovia: lugar de trabalho e esconderijo</i>	80
3 O LABOR DOS HOMENS DE FERRO	85
3.1 <i>“Meteram-se mãos à obra”</i>	90
3.2 <i>Os imigrantes e os contratos de trabalho</i>	118
3.3 <i>Entregues à sua própria sorte: os nacionais e os arranjos de trabalho</i>	123
4 UMA MULTIDÃO QUE REIVINDICA E POLITIZA	129
4.1 <i>Trabalho, contrato e miséria</i>	135
4.2 <i>Movimentos grevistas</i>	143
4.3 <i>Temores escravistas</i>	149
4.4 <i>Controlando a circulação nas ruas</i>	157
4.5 <i>Toque de recolher e cárcere privado</i>	165
5 EXPERIÊNCIAS EM COMUM: CONTROLE SOCIAL, SOCIABILIDADES, CONFLITOS E SOLIDARIEDADES	171
5.1 <i>Gente desordeira e perigosa</i>	172
5.2 <i>Lazer e sociabilidades</i>	177
5.3 <i>Rivalidades nacionais: patrões e empregados</i>	184
5.4 <i>Rixas entre quase iguais</i>	195
5.5 <i>Juntos mas não misturados</i>	204

CONCLUSÃO	212
FONTES	215
REFERÊNCIAS	221

INTRODUÇÃO

Em 11 de julho de 1859, depois de ter recebido ordens do vice-presidente da província da Bahia para conter uma sublevação promovida por trabalhadores italianos, recentemente desembarcados para as obras da ferrovia que iria ligar Salvador a Alagoinhas, interior da Bahia, o chefe de polícia Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha enviou policiais para as propriedades do Engenho Periperi. Na madrugada do dia seguinte, o chefe de polícia, acompanhado de outras autoridades policiais, também se dirigiu para a zona de conflito com o objetivo de prender os trabalhadores acusados de espancar o engenheiro inglês Thomaz Harrover.

Ao chegar à região de Itapagipe, no lado oposto ao Engenho Plataforma, Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha se deparou com um numeroso grupo de trabalhadores italianos, alguns deles em quatro canoas, que se aproximavam da Ribeira, desarmados, dispostos a atravessar o canal que ligava ao centro de Salvador para se encontrarem pessoalmente com o cônsul sardo e, na ocasião, apresentar-lhe uma representação em que denunciavam o descumprimento do contrato de trabalho por parte da empresa férrea, as condições precárias de sobrevivência em que se encontravam e, ao mesmo tempo, solicitar sua intervenção.

Diante das informações que havia recebido do superintendente da estrada de ferro, o chefe de polícia não tinha dúvidas de que as “cabeças do motim” estariam misturadas entre os trabalhadores que haviam conseguido atravessar o canal em direção ao consulado sardo. É provável que a empresa tenha ressaltado às autoridades policiais algumas características das supostas lideranças dos trabalhadores para facilitar mais rapidamente a prisão. Antônio Ladislau, então, os chamou pelo nome entre os trabalhadores, conseguindo identificar alguns deles e encarcerá-los e, após a prisão das

supostas lideranças, autorizou que, devidamente policiados, alguns poucos trabalhadores fossem apresentados ao cônsul sardo. Quanto aos demais, foram todos desembarcados, “de modo a proibir-lhes a passagem para este o lado [da Província], tanto por mar, como por terra”.¹

O controle da circulação daqueles trabalhadores não se limitava àquela situação de conflito em Periperi, pois reverberava nas ruas de Salvador já há um longo período. Em verdade, a restrição de mobilidade fazia parte de um repertório mais amplo de medidas preventivas e repressivas das autoridades para conter a instabilidade, manter a ordem social na Província da Bahia e levar os trabalhadores, compulsoriamente, de volta ao trabalho.

A viagem prosseguiu pelas terras do engenho Plataforma, chegando, finalmente, o chefe de polícia ao seu local de destino, no engenho de Periperi, zona de tensão naquele momento. Ali, após consultar o subdelegado de polícia, constatou que, realmente, procedia a infração do contrato por parte dos empregadores. A descrição da autoridade policial revelou indícios de dilemas muito maiores enfrentados pelos trabalhadores italianos na Província da Bahia na segunda metade do século XIX.

Quando visitou os hospitais e poucos alojamentos, Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha observou, com pesar, que os trabalhadores italianos ficavam aglomerados em locais imundos e sem condições higiênicas e que não havia uma diferenciação entre os produtos destinados à sua dieta e o alimento comum. Além disto, deparou-se, também, com vários trabalhadores enfermos devido à epidemia da febre amarela, muitos dos quais “com os pés em estado deplorável, pelo estrago feito pelos bichos”.² O seu depoimento aponta para os indícios das condições de vida e trabalho a que estariam submetidos aqueles trabalhadores italianos.

Ainda que se preocupasse em descrever superficialmente as condições em que se encontravam os trabalhadores, o chefe de polícia estava interessado em prender as supostas lideranças do motim que tumultuou os canteiros de obras da ferrovia e que ameaçava a ordem social. O italiano Vianae Paolo era um deles. Depois de receber voz de

¹ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para o vice-presidente da província da Bahia. 11 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência*, Livro 5734.

² Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para vice-presidente da província da Bahia. 11 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência*, Livro 5734.

prisão de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, em Periperi, o italiano, acusado de ser um dos revoltosos, relutou em se entregar sem seus companheiros que, em solidariedade, diziam “ou todos ou nenhum”. Terminou por ser enviado, através do vapor, para Salvador sem resistir à prisão, “ficando os outros [trabalhadores] submissos [que] se dispersaram silenciosamente”.³ Naquela ocasião, a prisão como punição era fundamental para servir de exemplo para que os demais trabalhadores não ousassem se rebelar no trabalho. Entretanto, outras medidas vieram em conjunto com aquela prisão em Periperi. A informação de que diversos trabalhadores estariam armados na noite anterior fez com que fossem rigorosamente vistoriados os alojamentos, sem se obter sucesso. Foram, assim, expedidas ordens para que fosse apreendida qualquer arma encontrada entre os operários, além de ter sido determinado que fossem vigiadas “assiduamente todas as estações dos trabalhadores da estrada de ferro”.⁴

A ordem de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para que fosse ostensivamente vigiado o comportamento daqueles trabalhadores não era uma atitude isolada e desconectada de uma política de controle social mais ampla naquela sociedade escravista cuja base fundamental era o trabalho forçado. Quase um mês depois dos distúrbios no Engenho de Periperi, entre as 18h da tarde e a meia noite de 2 de agosto de 1859, os trabalhadores italianos Branianle Gugliel, Rico Joanne, Cassio Vittorio, Pietro Bizio e Barraco, brancos e solteiros, foram presos e recolhidos à prisão da Galé na Freguesia de São Pedro na Província da Bahia “por estar[em] ausente[s] do serviço da estrada de ferro”.⁵ Naquela mesma noite, as patrulhas da polícia da Freguesia de Pilar apreenderam e recolheram, na cadeia do Aljube, o trabalhador italiano Salomão João, 50 anos, branco e casado, pelo mesmo motivo.

Esses casos sinalizam como, na sociedade oitocentista brasileira, as fronteiras entre escravidão e liberdade eram, muitas vezes, indeterminadas; os limites entre trabalho

³ Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para vice-presidente da província da Bahia. 11 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência*, Livro 5734

⁴ Idem.

⁵ Mapa de presos/Relação de presos. 2 ago. 1859. APEB, *Telegramas recebidos de várias autoridades para o chefe de polícia*, Maço 6284. Grifo do autor.

livre e trabalho escravo, tênues, havendo muitas zonas indefinidas no mundo escravista. Como já observou Joseli Mendonça, naquela sociedade,

[...] mesmo para os imigrantes, o exercício do trabalho livre era experimentado na estreita confluência com as relações de escravidão. Mesmo que tenha ocorrido o distanciamento físico entre imigrantes e escravos [...], é certo que na experiência de trabalho dos imigrantes eram fartos vários dos elementos característicos da relação de escravidão: 'prisão' ao empregador pela dívida, o controle impingido pelos regulamentos das fazendas e até mesmo a aplicação de castigos físicos.⁶

Os trabalhadores italianos que foram presos em 2 de agosto de 1859 em Salvador não estavam empregados nas fazendas de café ou nos engenhos açucareiros; engajados na construção da ferrovia que ligaria Salvador ao interior da Bahia, eles passavam a experimentar no seu cotidiano formas de organização do trabalho muito próximas àquelas utilizadas para gerir o trabalho escravo na sociedade escravista. Diante das insubordinações, fugas ou evasões dos locais de trabalho para os quais haviam sido contratados foram submetidos à repressão, à coerção ao trabalho e ao cerceamento da liberdade. Esta questão parece nortear tanto a experiência dos trabalhadores escravos quanto a dos trabalhadores imigrantes e nacionais livres e libertos pobres, especialmente, mas não exclusivamente, dos indivíduos de cor na sociedade escravista.

Em 1976, a historiadora Wilma Peres Costa desenvolveu um dos estudos pioneiros mais importantes e mais densos sobre as ferrovias e seu papel fundamental para a introdução do trabalho assalariado no Brasil. Contrariando a tese de que teria reforçado a economia escravista, pois diminuiria e liberaria braços para as lavouras⁷, a estudiosa argumenta que, com raras exceções, as estradas de ferro foram imprescindíveis na desestruturação da escravidão, uma vez que intensificaram a demanda por trabalhadores,

⁶ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Liberdade em tempos de escravidão. In: CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio. (Org.). *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argumentum, 2007, p. 92.

⁷ BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

forçando e ampliando a utilização do trabalho livre na sociedade escravista.⁸ Ao reafirmar que a ferrovia enquanto técnica era oposta à escravidão, a autora enfatizou como a sua “mão-de-obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro da ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação historicamente [acelerou]”.⁹ A autora do importante estudo se situa dentro de um campo de debate mais amplo, no contexto da década de 70, que buscava responder “qual o significado que a ferrovia assume na transição para o trabalho livre?”¹⁰.

A partir de então, outros pesquisadores que se lançaram ao estudo do tema continuaram associando as ferrovias ao trabalho livre e às primeiras experiências de relações de trabalho tipicamente capitalistas no Brasil.¹¹ Eles também consideravam a suposta incompatibilidade das ferrovias com a escravidão sob o argumento de que representavam um alto nível de desenvolvimento tecnológico e de relações capitalistas, demandando trabalhadores com alta qualificação técnica, sem absorver, naturalmente, os trabalhadores escravos.¹² Muitas vezes influenciados pela legislação imperial, que proibia o uso de escravos nas estradas de ferro, identificaram as ferrovias ao trabalho livre assalariado e à introdução de relações capitalistas no Brasil. Estas interpretações, direta ou indiretamente, reforçam a ideia de que a escravidão era um “mundo à parte das ferrovias”.¹³

Ao tratar desse debate, Maria Lúcia Lamounier argumentou que essas perspectivas não conseguem dar conta da complexidade da questão: primeiro, porque é de

⁸ COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976, p. 129.

⁹ COSTA, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo...*, cit., p. 160.

¹⁰ Idem, p. 125.

¹¹ Fazendo referência aos estudos de outros autores, Lílíana R. Petrilli Segnini afirma: “Esta primazia recaía sobre o imigrante porque a ferrovia, enquanto técnica, era produto de um determinado grau de desenvolvimento as forças produtivas e, como tal, cristalizava relações de produção específicas. Em outras palavras, ao exportarem material ferroviário, os centros do capitalismo estavam exportando também as relações de produção capitalistas contidas na maquinaria. Enquanto técnica, a operação das ferrovias era incompatível com escravidão” (*Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982, p. 39); MELO, Josemir Camilo de. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: EDUFCEG, 2007.

¹² COSTA, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo...*, cit.; SEGNINI, *Ferrovias e ferroviários...*, cit.

¹³ MELO, *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*..., cit.

conhecimento geral que os escravos eram utilizados em diversas atividades que exigiam qualificação e técnicas, no mundo rural e urbano, além das “evidências de empregos de escravos nas atividades de construção e operação de ferrovias em outros países”¹⁴; em segundo lugar, porque, além de não atentarem para a condição repressiva das relações de trabalho que envolvia os trabalhadores naquele contexto, desconsideraram o desrespeito das empresas ferroviárias para com a legislação de 1852 que proibia o uso de mão de obra escrava no Brasil.

Há, de fato, problemas em considerar as estradas de ferro como um núcleo exclusivo do trabalho livre assalariado, uma vez que estudos realizados há já algum tempo vêm apontando o uso de mão de obra escrava em empreendimentos ferroviários.¹⁵ No entanto, a problemática que envolve o debate é mais complexa, sobretudo porque expressa uma questão mais geral e de fundo, na tradição historiográfica brasileira, qual seja, a de reafirmar uma suposta oposição entre a escravidão e a liberdade no século XIX e, de outro modo, conceber o trabalho escravo e o trabalho livre como experiências antagônicas.¹⁶ De acordo com Joseli Mendonça, ainda que esta ideia fosse esboçada dentro dos debates políticos, na primeira metade do século XIX, foram os abolicionistas, no jogo político do final das últimas décadas do período oitocentista, os responsáveis por levar às últimas consequências a suposta oposição entre escravidão e liberdade. Desta forma, a historiografia brasileira teria incorporado estas ideias que postulam a oposição entre a escravidão e a liberdade.¹⁷

¹⁴ LAMOUNIER, Maria Lucia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. *História econômica e história de empresas*, São Paulo, v. 3, n. 1, 2000, p. 34-35.

¹⁵ Em um estudo recente, por exemplo, reconstitui trechos da história do escravo Basílio que trabalhava nos serviços de operação da ferrovia em 1868. Conferir: Consultar: SOUZA, *Tudo pelo trabalho livre!...* Ademais, Maria Lúcia Lamounier destaca uma bibliografia nacional e estrangeira que aponta a presença de escravos nos serviços de construção e operação de ferrovias, inclusive em Cuba e nos EUA. (*Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX*. USP, Tese de Livre Docência, 2008).

¹⁶ Dentre os trabalhos mais clássicos nessa direção, ver: IANNI, Octávio. *As metamorfoses do escravo: apogeu e crise da escravatura no Brasil Meridional*. São Paulo: Difel, 1962; CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

¹⁷ MENDONÇA, *Liberdade em tempos de escravidão...*, cit.

De um modo geral, essa historiografia se pautava nas teorias da “substituição” e da “transição”, na “oposição irreconciliável” entre a escravidão e o trabalho livre e assalariado que, em relações de trabalho tipicamente capitalistas, formaria a classe operária brasileira.¹⁸ Assim, empenhados em compreender a “transição do trabalho escravo para o trabalho livre” que acompanhava o declínio do escravismo, imaginavam ser possível, naquela sociedade, pensar as experiências dos trabalhadores livres e assalariados de forma quase antagônica àquelas dos trabalhadores escravos.

Entretanto, cada vez mais frequentemente, alguns historiadores têm apontado para as conexões entre a escravidão e as experiências de liberdade durante o século XIX e no pós-abolição.¹⁹ Em trabalhos recentemente publicados, Sidney Chalhoub aborda, por exemplo, como a experiência de liberdade dos indivíduos livres e libertos, sobretudo os negros, era restrita e limitada. Esta condição de “precariedade estrutural” expressava as indefinições entre a escravidão e a liberdade na sociedade escravista.²⁰ De outro modo, enfatizando mais as relações de trabalho, o historiador Henrique Espada também aponta a precariedade dos trabalhadores livres em suas relações de trabalho. As condições precárias, reveladas nos acordos e arranjos de trabalho que analisou, apontam para a aproximação entre a condição dos trabalhadores livres e escravos no século XIX.²¹

A presente tese se insere nesse debate, ao enfatizar as conexões em torno das experiências dos trabalhadores livres, libertos e escravos e ao analisar as relações de trabalho na construção da primeira ferrovia baiana, entre 1858 e 1863, para tentar

¹⁸ LARA, Silvia Hunold. *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. Projeto História*, São Paulo, v. 16, p. 25-38, out. 1998.

¹⁹ As pesquisas recentes de Joseli Mendonça, por exemplo, se voltam para as confluências entre o trabalho escravo e livre na primeira metade do século XIX. Conferir em: *Liberdade em tempos de escravidão...*, cit. Dentre outros estudos, para as conexões entre as experiências dos trabalhadores na escravidão e no pós-abolição, consultar: FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Edunicamp, 2006.

²⁰ Cf: CHALHOUB, Sidney. *Costumes senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império*. In: AZEVEDO, Elciene et al. *Trabalhadores na cidade: cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2009, p. 23-62; e *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

²¹ LIMA, Henrique Espada. *Sob o domínio da liberdade: escravidão e os significados da liberdade no trabalho século XIX. Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 289-325, jul./dez. 2005.

compreender os dilemas mais amplos das ambiguidades e indefinições em torno da escravidão e da liberdade, na sociedade brasileira da segunda metade do século XIX. Ao engajar uma multidão de trabalhadores imigrantes, nacionais, livres, libertos e escravos, o canteiro de obras da construção da estrada de ferro da Província da Bahia constitui um espaço privilegiado para analisar, dentre outras questões, as aproximações entre a escravidão e a liberdade bem como compreender de que forma a precariedade da liberdade imposta pela política de domínio se projetava na experiência dos homens livres, libertos e escravos, na sociedade escravista. Mais que isto, enfatiza que as semelhantes condições de vida, a exploração e a compulsoriedade do trabalho na sociedade escravista teriam possibilitado, ainda que circunstancialmente, um processo de formação de identidades entre aqueles diferentes trabalhadores.

O Império brasileiro ainda vivia sob a ordem escravista quando foram construídas as primeiras ferrovias. Consideradas símbolos do desenvolvimento capitalista internacional, as estradas de ferro foram introduzidas no Brasil mediante a associação de investimentos nacionais, públicos e privados, e estrangeiros, a partir da segunda metade do século XIX.²² A construção de estradas de ferro demandava um alto volume de capitais para a importação de tecnologia especializada e de maquinário de origem estrangeira. Além disto, necessitava, também, de muitos recursos para a contratação e o engajamento de uma vastíssima mão de obra, com ou sem ofício especializado.²³ Apesar de o artigo 9 da legislação imperial de 1852 proibir as companhias ferroviárias de empregar mão de obra escrava, trabalhadores cativos eram frequentemente utilizados na construção de estradas de ferro em quase todo Brasil Imperial, inclusive na Província da Bahia. A indiferença das

²² As primeiras experiências de construção ferroviária no país foram: Mauá, Recife ao São Francisco, D. Pedro I (posteriormente, chamada de Central do Brasil). A estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, objeto de nossa reflexão, é a quarta ferrovia construída em solo brasileiro.

²³ Sobre o assunto, consultar: CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978. Ainda sobre o assunto, consultar: LAMOUNIER, *Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX...*, cit.; MORATELLI, Thiago. *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada* (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

autoridades imperiais e dos responsáveis pelas companhias ferroviárias e as brechas na fiscalização aprofundavam a inaplicabilidade da lei que restringia o uso da força de trabalho escrava na ferrovia.

Assim, a *Bahia and San Francisco Railway* passou a reunir uma multidão de homens, constituída de estrangeiros e nacionais livres, libertos e escravos em seus canteiros de obra, na segunda metade do século XIX. Deste modo, para analisar as relações e as experiências de trabalho desta multidão de trabalhadores, a tese em tela se divide em cinco capítulos.

Em “Os senhores dos trilhos”, Capítulo 1, procura mostrar como as autoridades políticas baianas beneficiaram os fortes capitalistas britânicos com a concessão do projeto de construção da ferrovia. Além disto, sinaliza que tanto os empresários quanto os negociantes, engenheiros e empreiteiros britânicos mantiveram estreitas relações e negócios com a economia escravista da Província da Bahia no século XIX. Nesta direção, analisa como estes, semelhantes aos senhores escravistas, mobilizam as indefinições em torno da escravidão e da liberdade para burlar a legislação e, assim, suprir a ferrovia de braços cativos. As ações dos empresários e empreiteiros ingleses demonstram suas relações com os negócios da economia escravista e, também, reforçam o nosso argumento de que a ferrovia não era um mundo à parte em relação à escravidão, inclusive operando, muitas vezes, com os mesmos códigos dos proprietários de escravos.

Além da presença ilegal de mão de obra cativa, os empreiteiros ingleses responsáveis pela construção da *Bahia and San Francisco Railway* engajaram uma multidão de trabalhadores estrangeiros, majoritariamente italianos, e nacionais livres, libertos e escravos. A imensa maioria da força de trabalho imigrante e nacional das obras de construção desta ferrovia, aspecto comum em outras estradas de ferro, era braçal e sem nenhuma especialização.

É no Capítulo 2, “Centenas de pessoas de diversas nações”, que esta multidão de homens engajada na construção da ferrovia começa a ganhar dimensões e rosto. Por meio do cruzamento de documentos oficiais da empresa com outros tantos manuscritos da polícia e de autoridades ministeriais e provinciais, compomos uma espécie de primeira “demografia social” da força de trabalho empenhada na construção da ferrovia. Ao

informar as expressivas estimativas numéricas da multidão empregada na estrada de ferro, revela-se o engajamento de imigrantes, sobretudo italianos, indígenas, escravos e trabalhadores brasileiros pobres nos serviços de construção da ferrovia. Sob a ameaça constante do recrutamento forçado, há histórias de muitos trabalhadores nacionais e desertores que fugiam para os canteiros de obras a fim de garantirem sua liberdade. Como veremos, o recrutamento forçado constituía, neste contexto, uma das faces do exercício do domínio senhorial que restringia e ameaçava mais ainda a sua experiência de liberdade.

Adentramos os canteiros de obras no Capítulo 3, “O labor dos homens de ferro”, para tentar compreender a natureza do processo de trabalho de construção de uma estrada de ferro. Inseridos em um sistema de trabalho majoritariamente braçal e penoso, que pressupunha deslocamento constante em função do andamento das obras, a multidão de homens da estrada de ferro convivia amontoada em alojamentos coletivos incipientes, expostos a condições precárias e ao risco constante de acidentes nas obras. Embora estivessem submetidos a semelhantes condições adversas de vida e de trabalho, os trabalhadores imigrantes e nacionais possuíam diferentes vínculos com a empresa. Enquanto os trabalhadores imigrantes se submetiam ao regime de contrato de trabalho, em muitos aspectos arbitrários, os trabalhadores nacionais se encontravam em condições mais vulneráveis e construía arranjos temporários de trabalho na estrada de ferro. Com condições de trabalho relativamente mais degradantes quando comparadas às dos imigrantes e sua demanda por maior autonomia, os trabalhadores nacionais geralmente optavam pelo trabalho agrícola, no período das chuvas, em lugar do engajamento na ferrovia.

No Capítulo 4, “Uma multidão que reivindica e politiza”, voltamos a análise especificamente para a situação social dos trabalhadores sardos, enfocando o contrato de trabalho a que estavam submetidos, suas insatisfações, experiências de coerção extraeconômica e tentativas de alianças com o mundo das senzalas. Ainda que contemplassem alguns direitos, os contratos firmados com os empreiteiros eram, muitas vezes, descumpridos ou, até mesmo, utilizados como instrumento de exploração dos trabalhadores.

Os operários italianos vieram para trabalhar nas obras da construção da estrada de ferro mediante um acordo contratual realizado na península italiana com o empreiteiro John Watson que, ao mesmo tempo em que garantia alguns direitos aos trabalhadores, intensificava a sua expropriação. Diante de uma situação de miséria que comprometia sua sobrevivência e das ações dos empreiteiros e das autoridades baianas que procuravam forçá-los ao serviço nas obras da ferrovia por meio do cerceamento de suas liberdades, os trabalhadores italianos se insubordinaram, fizeram agitações grevistas e estabeleceram temerosas alianças com os trabalhadores escravos das senzalas. Argumentamos aqui que as experiências comuns de exploração, as ambiguidades e a precariedade da liberdade forjaram, naquele contexto, uma possível identidade social entre os trabalhadores livres e escravizados. Logo, a emergência de uma identidade comum entre os subalternos não constituía algo impossível naquela sociedade escravista.

Em “Experiências em comum”, Capítulo 5, continuamos abordando as experiências de exploração e de luta, os conflitos e as solidariedades. Entretanto, ao contrário do capítulo anterior, que enfatiza, exclusivamente, os trabalhadores italianos e suas relações com o entorno escravista, agora, a lente de análise se estende para uma multidão mais ampla de trabalhadores estrangeiros, nacionais livres, libertos e escravos. Vista, de um modo geral, como uma multidão desconexa e desordeira, pelas autoridades baianas, estes trabalhadores, ao mesmo tempo em que compartilhavam espaços de sociabilidades e de trabalho, experiências em comum de exploração e de lutas que os aproximavam e fortaleciam seus vínculos, rivalizavam internamente e enfrentavam os desafios de conviver com as diferenças que poderiam enfraquecer o seu reconhecimento comum como classe. Nesta perspectiva, procuramos compreender as lógicas internas que forjaram ou dificultaram a experiência e o processo de conformação de identidades na multidão de trabalhadores estrangeiros, nacionais livres, libertos e escravos da estrada de ferro.

As fontes históricas para este estudo são amplas e variadas. No decorrer das pesquisas, reunimos importantes documentos relativos à *Bahia and San Francisco Railway Company*, em especial sobre as obras e os trabalhadores da construção, no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Estes manuscritos (relatórios financeiros e técnicos, ofícios e

correspondência de diversos tipos) abordam variadas dimensões do universo do trabalho ferroviário como conflitos, condições de vida e trabalho, salubridade, ordem pública, reivindicações operárias e os dilemas da sociedade escravista oitocentista. Trata-se de uma importante documentação que, além de elucidar aspectos específicos da atividade de construção de ferrovias, permite adentrar um pouco no desconhecido mundo dos trabalhadores engajados naquelas obras.

Além dessas fontes documentais, incluímos, em nossas análises, ofícios trocados entre a Presidência da Província da Bahia com outras autoridades, a exemplo de consulados, ministérios da Justiça, do Império, do Comércio e Obras Públicas, dos Negócios Estrangeiros. Neste caso, o método utilizado consistiu em cruzar esta documentação com manuscritos da polícia e do judiciário, a exemplo de processos judiciais e criminais, o que possibilitou conhecer melhor as políticas de recrutamento de mão de obra nacional e estrangeira mais as preocupações das autoridades políticas e policiais em relação aos trabalhadores.

A documentação policial, composta por correspondência e ofícios recebidos e enviados entre as autoridades policiais, entre estas e as autoridades da Província da Bahia, foi amplamente incorporada durante toda a análise. Mais do que uma reconstituição dos crimes ou de supostos criminosos, as fontes policiais nos informaram sobre a experiência de vida e a exploração do trabalho, a precariedade de condições e revelaram como as autoridades baianas acionaram medidas repressivas e coercitivas, típicas de relações escravistas, para forçar os trabalhadores livres ao trabalho. Estas eram situações que apontavam para as conexões escravidão e liberdade, no período oitocentista.

O conceito de *experiência* entendido como aspecto mediador do processo histórico de formação de identidade classista de E. P. Thompson foi fundamental para pensar as relações entre os trabalhadores imigrantes, nacionais, livres, libertos sob o mundo da escravidão na segunda metade do século XIX.²⁴ Suas reflexões acerca das experiências dos trabalhadores ingleses no século XVIII ajudaram a pensar as experiências de

²⁴ Ver; THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v. 1.; e *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

exploração e opressão compartilhadas por homens pobres ao mesmo tempo diferentes e semelhantes. As noções de “precariedade” de Sidney Chalhoub e de Henrique Espada foram importantes para abordar as fontes, dissecá-las e tentar entender situações que sinalizavam para os imprecisos limites entre escravidão e liberdade no século XIX.²⁵

A partir do conjunto de fontes analisadas e dos avanços historiográficos proporcionados por diversos autores que trataram do tema em questão, esperamos poder ter encontrado, na análise das relações de trabalho dos canteiros da estrada de ferro, uma pequena porta de entrada que venha a contribuir para o debate sobre as relações entre o trabalho escravo e o trabalho livre na sociedade escravista brasileira, mostrando suas conexões e não uma “oposição irreconciliável”.²⁶

²⁵ CHALHOUB, *Costumes senhoriais...*, cit.; LIMA, *Sob o domínio da liberdade...*, cit.

²⁶ LARA, *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil...*, cit.

1 OS SENHORES DOS TRILHOS

As iniciativas mais efetivas para a construção pioneira de uma via férrea baiana no século XIX nasceram da Junta da Lavoura, uma associação que reunia poderosos senhores de engenhos e proprietários de escravos. Esta entidade foi a responsável pela idealização e elaboração da primeira proposta para a construção de uma ferrovia na Província da Bahia.¹ Em 1849, esta já havia sido destacada pelo presidente da província como uma associação, “possuída de patriotismo” que vinha discutindo, inclusive junto ao Governo Imperial, acerca da viabilidade de uma estrada de ferro.²

Três anos mais tarde, em 1º de setembro de 1852, uma comissão composta pelos proprietários rurais Antônio Ferrão Muniz, Luiz Francisco Gonçalves Junqueira e Justino Nunes de Sento Sé, representantes da Junta da Lavoura, apresentou à Assembleia Legislativa Provincial um projeto para a construção de uma estrada de ferro que objetivava integrar a cidade portuária de Salvador ao Rio São Francisco, em Juazeiro, importante entreposto comercial, e este com as outras províncias localizadas mais ao norte, a exemplo de Pernambuco.

O projeto “Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a Estrada de Ferro ao Juazeiro”, publicado em 1852, pretendia convencer a sociedade

¹ Sobre a Junta da Lavoura e a proposta para a construção de uma estrada de ferro para a Província da Bahia, consultar: FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. 2005. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006, p. 86; ZORZO, Francisco Antônio. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX: estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 28, p. 9-120, jan./jun. 2003.

² Fala que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Desembargador Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, na abertura da Assembleia Legislativa da mesma província: 4 jul. 1849. Bahia, Typ. de Salvador Moitinho, 1849. Esta referência se encontra também em: ZORZO, *A engenharia e a importação da tecnologia...*, cit., p. 117.

baiana acerca da importância econômica e da viabilidade da construção deste grande empreendimento. Além do desenvolvimento econômico, a Junta da Lavoura acreditava, também, que a construção da estrada de ferro introduziria um grande número de braços livres europeus ávidos por trabalho, “formando-se assim pelo interior da nossa e das outras províncias, muitos povoados *que servirão de focos de civilização e de indústria*”³. Aos seus olhos, a ferrovia constituía um instrumento valioso de colonização e imigração.

De acordo com o projeto dos proprietários rurais, a ferrovia seria possível a partir da captação de recursos privados através da organização de sociedades anônimas. Contrariando uma tendência comum no período, propunha-se adotar um modelo de estradas de ferro anglo-americano que, segundo os argumentos, concorria “com a inglesa no velho mundo”⁴. Ainda que os Estados Unidos e a Inglaterra fossem mencionados como dois paradigmas de civilização e progresso, a Junta da Lavoura mostrava predileção pelas ferrovias norte-americanas.

Embora tenha conseguido a concessão para a construção da estrada de ferro entre Salvador e Juazeiro, mediante a Lei nº 450, de 21 de junho de 1852, decretada pela Assembleia Legislativa Provincial⁵, a Junta da Lavoura passou a ser gradativamente descartada em prol dos interesses de grandes capitalistas ingleses. Ao que tudo indica, a manobra política que resultou na transferência dos direitos exclusivos da Junta para os capitalistas ingleses contou com a participação decisiva de João Maurício Wanderley⁶, que assumiu a presidência da província no ano de 1853, e de seu aliado, o empresário Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto. As primeiras ações que sinalizaram a derrocada da Junta da Lavoura foram, por um lado, a recusa do então Presidente da Província, João

³ MUNIZ, Antônio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SENTO SÉ, Justino de. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia: Tip. Republicana do Guaycuru, 1852, p. 7, grifos do autor.

⁴ MUNIZ; JUNQUEIRA; SENTO SÉ. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura...*, cit., p. 4.

⁵ ASSEMBLÉIA PROVINCIAL DA BAHIA. Lei nº 450, de 21 jun. 1852. Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura... Anexo.

⁶ Após deixar o cargo de Presidente da Província da Bahia, João Maurício Wanderley se tornou um dos parlamentares da Câmara de Deputados do Império, em 1854. De acordo com Sidney Chalhoub, João Maurício Wanderley, que se tornaria Barão de Cotegipe, apresentou, na Câmara de Deputados, em 1854, um projeto que visava combater o tráfico de escravos entre as províncias. Conferir em: CHALHOB, *Costumes senhoriais...*, cit., p. 54.

Maurício Wanderley, de permitir que os seus integrantes organizassem uma companhia para levar adiante a estrada de ferro, conforme determinava a Lei Provincial nº 450, de 1852, sob a alegação de deficiência das rendas públicas para tal empreendimento e, por outro lado, da possibilidade do governo imperial conceder a Moniz Barreto o privilégio para construir a ferrovia, desconsiderando, assim, a legislação provincial que beneficiava a Junta da Lavoura.⁷

Em 19 de novembro de 1853, o Governo Imperial concedeu, oficialmente, ao empresário Joaquim Muniz Barreto, o privilégio exclusivo para a construção de uma ferrovia entre Salvador e a margem direita do Rio São Francisco. Comum em outras ferrovias brasileiras construídas no século XIX, o contrato de exclusividade, além de garantir prerrogativas e direitos, estabelecia, nitidamente, algumas restrições contratuais ao construtor, inclusive concernentes à mão de obra a ser engajada na construção e na operação da estrada de ferro. De acordo com o contrato,

Art. 9 – A companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construção da estrada de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidos aos colonos uteis e industriais.⁸

O contrato de exclusividade concedido ao empresário Joaquim Muniz Barreto pelo governo imperial foi antecedido por muitas discussões no seio das elites baianas. Calorosos debates se deram na Assembleia Provincial da Bahia, em 1853, acerca da proposta de revogação da lei nº 450/1852 que, praticamente, excluía a candidatura da Junta da Lavoura para construir a primeira estrada de ferro. No entanto, estes debates extrapolavam o âmbito do legislativo, empolgando, também, a imprensa baiana, depois de 1853.

⁷ Termo de contrato e ajuste que o Governo Imperial firmou com Joaquim Francisco Muniz Barreto, para a construção de uma estrada de ferro na Província da Bahia. In: *Fala proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley*, 1º mar.1854. Bahia, Typ. de Antônio Olavo da França Guerra e Comp., 1854.

⁸ BRASIL. *Decreto nº 1.299*, de 19 de dezembro de 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilegio exclusivo... Rio de Janeiro, 1853.

O tema deve ter ganhado repercussão nas ruas de Salvador através das matérias que eram publicadas cotidianamente na imprensa. O jornal *O Paiz*, por exemplo, reclamava incansavelmente contra o que chamou de escândalo, denunciando em seus editoriais os interesses “escusos” que estavam por trás da proposta de revogação da lei nº 450, que beneficiaria Muniz Barreto.⁹ De acordo com o periódico, enquanto eram retirados da Junta da Lavoura os privilégios para construir a linha férrea até o rio São Francisco, a proposta de Joaquim Muniz Barreto, patrocinada por João Wanderley, ganhava força.

O periódico *O Paiz* publicava vários artigos que protestavam quanto às articulações políticas realizadas pelo presidente da província, para destituir a candidatura da Junta da Lavoura e levar adiante o projeto da estrada de ferro em parceria com Moniz Barreto. Wanderley parece ter pressionado e interferido nas sessões da Assembleia Legislativa Provincial e, com isto, teria adquirido o apoio que necessitava para obter êxito em seus interesses políticos. De fato, naquele período, a proposta do empresário Moniz Barreto conseguiria a aprovação de outros benefícios junto ao governo provincial.

Não raras vezes, o jornal *O Paiz* criticou o contrato para a construção da estrada de ferro com o empresário Muniz Barreto, noticiando que os interesses particulares de Wanderley se sobrepujam aos interesses da província da Bahia. Mais que isto, acusava-o de ser beneficiário direto na suposta transação.¹⁰ Alguns periódicos informavam que o contrato de exclusividade para a construção da ferrovia baiana seria comercializado na Inglaterra. Na ótica de seus acusadores, o presidente da província ampliaria as vantagens no campo político, através da aprovação de uma legislação garantidora de auxílios do governo imperial e provincial, e o empresário negociaria diretamente com os capitalistas ingleses.

Em verdade, algumas pessoas acreditavam que o contrato de exclusividade para a construção da estrada de ferro da Província da Bahia seria transferido para uma companhia de origem britânica em prejuízo da Junta da Lavoura. Por esta razão,

⁹ A ESTRADA DE FERRO – escândalos da maioria da assembleia legislativa provincial – infâmia do governo da província. *O Paiz: jornal político, literário e comercial*. 15 abr. 1854, p. 1-2.

¹⁰ A ASSEMBLEIA PROVINCIAL ANARQUIZADA. *O Paiz...* 22 abr. 1854, p. 1; A ASSEMBLEIA PROVINCIAL E A ESTRADA DE FERRO – rejeição do aditamento!!! *O Paiz*. 25 abr. 1854, p. 2

antecipavam que “a companhia inglesa que se tem de formar há de sem dúvida ser inglesa: todos sabem como são os ingleses propensos a interpretar em seu favor qualquer cláusula duvidosa [...]”¹¹.

Em 1855, Joaquim Muniz Barreto, após conseguir o contrato de exclusividade e as garantias de incentivos imperiais e provinciais, organizou, sob a forma de sociedade anônima, os estatutos da *Companhia Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco*, com sede administrativa em Londres, cidade onde residia sua direção geral e seus principais acionistas. No entanto, o empresário baiano abdicou de seus privilégios, transferindo seus direitos de concessionário para os empresários britânicos reunidos nesta companhia organizada na Inglaterra.¹² É provável que tenha comercializado o contrato de concessão com os homens de negócios da Inglaterra.

O ingresso dos investidores ingleses nesse negócio pode ser visto também como uma evidência da hegemonia econômica exercida pela Inglaterra em todo o mundo, naquele período.¹³ No Brasil, como em vários outros países, os empresários ingleses detinham força econômica e forte influência política, exportavam seus produtos industrializados, assinavam diversas obras públicas e administravam importantes setores comerciais e empreendimentos urbanos no país.¹⁴ Ademais, na Bahia, a comunidade britânica integrava a importante Associação Comercial.¹⁵

¹¹ A ESTRADA de ferro. *O Paiz*. 25 abr. 1854, p. 1.

¹² Decretos nº 1.614 e 1615, de 9 de junho de 1855. (BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil de 1855*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1856. Tomo XVIII, Parte II).

¹³ Dentre outros temas, os estudos clássicos de Eric J. Hobsbawm tratam da hegemonia econômica e industrial da Inglaterra nesse período, inclusive a importância da introdução do ferro que vai configurar o surgimento das ferrovias no mundo. Conferir: *A era do capital, 1848-1875*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996; e *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

¹⁴ Sobre vários aspectos da influência dos ingleses no Brasil, conferir: GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973; FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000; e TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. 2. ed. Curitiba: HD Livros, 1996.

¹⁵ Conferir: SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. 1998. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998, p. 84. A ativa participação dos homens de negócios britânicos na Associação Comercial permanece no período republicano: SANTOS, *Associação Comercial da Bahia...*, cit.

No início de 1856, a *Bahia and San Francisco Railway Company*, companhia britânica concessionária responsável pela construção da primeira ferrovia baiana, se encontrava em processo de organização. De acordo com o Presidente da Província, nos idos de janeiro daquele ano, instalou-se, na cidade de Londres, a diretoria composta de “*fortes Capitalistas, e Banqueiros*” que garantiriam a construção da estrada de ferro. Por sua vez, ressaltou que aguardava a aprovação das plantas e orçamentos pelo Governo Imperial, juntamente com o relatório elaborado por Charles Vignolles, engenheiro inglês contratado para realizar estudos técnicos preliminares para a posterior execução das obras da estrada de ferro. Esta etapa seria fundamental para, então, serem lançadas as ações da ferrovia no mercado britânico.¹⁶

Figura 1 – Escritórios dos engenheiros da *Bahia and San Francisco Railway Company*, no cais das Amarras – 1860¹⁷



Fonte: FERREZ, Gilberto. *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 70

¹⁶ Fala recitada na abertura da assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima, em 14 maio 1856. Bahia, Typ. de Antônio Olavo da França Guerra e Comp., 1856.

¹⁷ Todas as fotografias aqui apresentadas são de autoria de Benjamin Mulock. As fontes de onde foram retiradas serão indicadas em cada caso.

A cerimônia de lançamento da construção da estrada de ferro pela companhia inglesa no Brasil foi noticiada pelo periódico *The Illustrated Lond News*, da Inglaterra, em 19 de julho de 1856, ano que passou a ser apontado como o marco inicial da organização da *Bahia and San Francisco Company*. Por sua vez, o início das obras de construção da estrada de ferro teve efetivamente curso no ano de 1858, período que coincide com o lançamento das ações da Companhia no mercado de Londres.¹⁸

Além de Londres, os capitalistas ingleses decidiram distribuir uma cota de 5.000 ações da companhia férrea na praça comercial da Bahia (Quadro 1). Ao que parece, a medida fazia parte dos esforços, por parte dos empresários ingleses, para retribuir a alguns apoiadores políticos que os beneficiaram com a concessão do contrato de exclusividade para a construção da ferrovia e, também, conquistar a simpatia dos opositores desta negociação.¹⁹ Com isto, membros das elites baianas, compostas por alguns poderosos senhores de escravos e outros proprietários de terras, além de profissionais liberais, comerciantes estrangeiros e brasileiros, passaram à condição de acionistas da *Bahia and San Francisco Railway Company* naquele ano.²⁰

Ao que tudo indica, os membros das elites baianas que integrariam a rede de negócios da estrada de ferro iam além de simplesmente proprietários de terras e de escravos. Há indícios de que Joaquim Pereira Marinho, um dos maiores traficantes de escravos da Província da Bahia, mantinha relações com os empresários ingleses da *Bahia and San Francisco Railway Company*.²¹ Em 11 de abril de 1859, um relatório confidencial do conselho de acionistas informou que, no dia 27 de novembro de 1858, havia sido eleito

¹⁸ FERNANDES, *Do mar da Bahia ao rio do sertão...*, cit., p. 95-96.

¹⁹ Cf. vários documentos avulsos em: APEB, *Viação*, Maço 4967.

²⁰ A relação completa dos proprietários rurais e comerciantes brasileiros e estrangeiros que adquiriram as ações da *Bahia and San Francisco Railway Company* naquele ano se encontra numa listagem em: APEB, *Viação*, Maço 4967. Uma breve relação de acionistas também está reproduzida em: SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! trabalhadores e conflitos no pós-abolição (1892-1909)*. Salvador: EDUFBA/FAPESP, 2011.

²¹ A trajetória de Joaquim Pereira Marinho e os seus negócios com o contrabando de escravos na Província da Bahia, encontra-se em: XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828 – 1887*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

para integrar o comitê brasileiro, dentre outros, Joaquim Pereira Marinho, identificado como “presidente do conselho dos diretores do Banco da Bahia”.²²

Quadro 1 – Relação resumida da distribuição de algumas ações da *Bahia and San Francisco Railway Company*

NOMES	AÇÕES
J. L. Peterson	40
Rod Steffen	30
Adolph Laué	30
Jesler Kesler H ^a	25
José Pereira Carvalho	30
Cassiano Cardoso Brum	25
Francisco Lourenço da Costa Lima	30
Manoel José de Almeida Couto	40
Paulino José Rodrigues Guimarães	10
Jean Baptiste Chenal	24
Joaquim Jose Rodrigues	10
Francisco José Godilho	25
José Joaquim Seabra	30
Dr. Miguel de Teive e Argollo	24
Miguel José Maria de Teive e Argollo	24
Euclides Salustino Ferreira	21
Benjamim Ferreira Marinho	10
Barão de Itapicuru	5
Major Luiz Rodrigues Dutra Rocha	30
Hutton Vignoles	16
Francisco de Sousa Santos Moreira	16
Antonio de Sousa Santos Moreira	24
John Georges Poing Pestro	30
Lino José dos Santos	10
[...]	[...]

Fonte: Distribuição de cinco mil ações. APEB, *Viação*, Maço 4967

A participação de senhores de engenhos e proprietários de escravos em empreendimentos ferroviários no Brasil, inclusive naqueles financiados com o capital inglês, não era um fato excepcional, durante a segunda metade do século XIX. Assim como

²² *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

na *Bahia and San Francisco Railway Company*, grandes proprietários de engenhos mantinham relações comerciais com a *Recife and San Francisco Railway Company*. A este respeito, os dados completos coletados por Josemir de Melo apontam que quase quarenta senhores de engenhos detinham o montante de mais de mil ações da estrada de ferro pernambucana (Quadro 2).²³

Quadro 2 – Senhores de engenho acionistas da *Recife and San Francisco Railway Company*

PROPRIETÁRIOS	ENGENHOS	AÇÕES
Ignácio de Barros Barreto	Buranhaem	12
João Francisco Xavier Paes Barreto	Mato Grosso	36
Antonio Francisco Paes de Mello Barreto	Carnigo(?)	10
Francisco do Rego Barros Barreto	Marengi	10
José Joaquim do Rego Barros	–	25
Vicente Elias Cavalcanti de Albuquerque	–	10
Barão de Cimbres	Algodais	10
Antonio Ellias de Rego Dantas	No Cabo	80
Henrique Marques Lins	Matapiruna	50
Eustáquio Velloso da Silveira	Bom Despacho	50
Barão de Suassuna	–	100
Ignácio José Coelho	Em Bonito	75
J. M. Portella	Em Muribeca	25
Manoel S. Correa de Sá	–	3
José Rufino Barbosa da Silva	Bamburral	10
[...]	[...]	[...]
TOTAL		1.491

Fonte: BT 41 591. Joint Stock Companies Act, May 23, 1857; idem, April 26, 1860 (Lista de acionistas)²⁴

Alguns importantes negociantes ingleses residentes na Província da Bahia, também possuíam ações da *Bahia and San Francisco Railway Company*. Além de dispor de uma quantidade de escravos e de outras propriedades em Salvador, o patrimônio do

²³ MELO, *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*..., cit., p. 231.

²⁴ Idem, p. 231.

poderoso empresário George Munford, em 1862, por exemplo, incluía o investimento em ações na *Bahia and San Francisco Railway Company*. Como muitos de seus compatriotas, o britânico George Munford possuía escravos, fato que parecia comum entre os ingleses na Província da Bahia.²⁵ Na segunda metade do século XIX, os empresários e comerciantes britânicos continuariam ampliando significativamente sua influência e seu poder econômico no Brasil, inclusive no setor de exportação de produtos manufaturados, de tecnologia e em vultosos investimentos na construção e implantação de estradas de ferro ou em outros empreendimentos em várias províncias brasileiras.²⁶

Apesar das pressões da Inglaterra para a abolição do tráfico de africanos para o Brasil, antes e durante 1850, muitos desses comerciantes e empresários ingleses mantinham relações estreitas com a economia e com a sociedade escravista brasileira.²⁷ Na Província da Bahia, os poderosos homens de negócios da Inglaterra participavam de importantes empreendimentos provinciais, controlavam grandes casas comerciais e monopolizavam obras de construção de ferrovias, geralmente na condição de engenheiros, empreiteiros, supervisores etc. Ao que tudo indica, aqui, como em toda parte do Império, muitos deles se tornaram senhores de escravos ou estabeleceram negócios diretamente com a economia escravista brasileira.²⁸

²⁵ Informações mais detalhadas sobre a vida do empresário inglês George Munford e seus negócios com escravos podem ser consultadas em: GUENTHER, Louise H. *British merchants in nineteenth-century Brazil: business, culture, and identity in Bahia, 1808-1850*. Oxford, England: Centre for Brazilian Studies, University of Oxford, 2004.

²⁶ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981; SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976; e CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

²⁷ Para uma discussão acerca das pressões britânicas ao governo imperial para a suspensão do comércio de escravos, consultar: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. I: 1808-1831; p. 207-233. Nesta mesma coletânea, encontra-se o artigo de Jaime Rodrigues que problematiza o tema ao propor rediscutir e redimensionar a tese clássica da pressão inglesa como fator determinante para a suspensão do tráfico de escravos para o Brasil. Consultar em: O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. II, p. 297-337.

²⁸ Sobre o poder dos homens de negócios da Inglaterra e a sua relação com escravidão ver em: SILVA, *Cidadãos de outra pátria...*, cit.

1.1 *Negócios ingleses*

A *Bahia and San Francisco Railway Company*, após selar o monopólio na compra da concessão por Muniz Barreto em 1856, contratou, na cidade de Londres, o empresário inglês John Watson como empreiteiro responsável pelas obras de construção da primeira estrada de ferro da Bahia. Suas ações exemplificam tanto a natureza das atividades comerciais destes capitalistas estrangeiros quanto demonstra o monopólio da comunidade britânica nas obras públicas da Província da Bahia.

Ao firmar o contrato de empreitada em 1856, John Watson, engenheiro civil residente em Londres pelo menos até 1860, passou a ter um papel determinante na condução das atividades de implantação da *Bahia and San Francisco Railway*; ele coordenaria não apenas a montagem da uma espécie de estrutura logística, como a importação de materiais da Inglaterra, a execução dos projetos e traçados previstos para a linha férrea, mas, também, o recrutamento de um grande contingente da força de trabalho necessária para uma obra daquela natureza.

Os registros da Polícia do Porto, que controlava a entrada e saída de passageiros que desembarcavam pelo mar, apontam que John Watson chegou à Província da Bahia em 1858, provavelmente com a intenção de acompanhar de perto os trabalhos nos canteiros de obras da estrada de ferro que se iniciavam naquele ano.²⁹ O engenheiro fiscal Firmo José Melo, no relatório enviado ao presidente da província da Bahia, em 9 de fevereiro de 1859, comentava sobre os avanços das obras iniciadas em 1º de setembro de 1858, que se realizaram “durante o tempo em que aqui esteve o empresário [John] Watson, porque depois que ele se ausentou para a Inglaterra não sei porque motivo muito pouco se há feito a tal respeito”.³⁰ Há poucas informações acerca da permanência do empreiteiro das obras Watson na Bahia.

Se os dados sobre o seu trânsito entre Londres e Salvador parecem escassos, as informações extraídas de diferentes processos cíveis que envolviam Watson possibilitam

²⁹ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1.

³⁰ Relatório de Firmo Jose Melo. 9 de fevereiro de 1859. In: *Fala recitada na abertura da assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Francisco Xavier Paes Barreto em 15 de março de 1859*. Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1859.

rastrear não apenas as atividades comerciais que definiam o seu poder econômico, mas, também, a natureza das redes e grupos sociais da comunidade britânica que acionou na praça comercial, na Bahia e na Inglaterra. É através destas informações que se sabe, por exemplo, que, além da estrada de ferro, este ampliou seu patrimônio ao acumular contratos de empreitada de outras obras em Salvador, capital da província. Em 1859, a Diretoria da Companhia Diques entrou com uma ação processual no Tribunal da Relação contra John Watson, solicitando pagamento por perdas e danos pelo não cumprimento do contrato. Segundo os representantes da Companhia, o “contratador dos caminhos de ferro na Inglaterra”, como era qualificado o réu, nos autos, deveria ressarcir-la por não ter concluído as obras previstas em contrato com aquela companhia.³¹

No curto espaço de tempo em que teve negócios na praça comercial da Bahia, o empreiteiro Watson contou sempre com os serviços de outros ingleses, muitos deles engenheiros designados ainda em Londres para tratar de seus vários contratos. O seu representante junto à Cia. de Diques era o inglês James Overend, conforme procuração assinada em Londres no ano de 1857. Naquela ocasião, Watson dizia constituir Overend como seu bastante procurador, uma vez que o mesmo seguiria para a “Bahia do Império do Brasil em referência a um certo contrato por uma escritura datada no dia 20 de abril de 1856 [...] na dita cidade de Londres pela construção de um dique”.³² Viajando no paquete inglês Tamar, que partiu do porto de Southampton, o engenheiro civil Overend desembarcou na Bahia, em 31 de julho de 1857, a serviço da estrada de ferro. O fato de, em 30 de maio de 1858, ter desembarcado com a família sinaliza que pretendia fixar residência e, provavelmente, trabalhar como engenheiro nas obras da empreiteira de Watson ou assumir contratos de empreitadas de obras públicas provinciais.

Outro personagem inglês que, recorrentemente, aparece em documentos oficiais referentes ao empreiteiro John Watson é o engenheiro civil Patrick Olgivie que, saído do porto de Southampton no Paquete Inglês Avon, desembarcou na Bahia, juntamente com sua esposa, em 2 de julho de 1858. No termo de protesto, datado de 1859, anexado ao processo

³¹ Ação de Protesto. Autora: Diretoria da Companhia de Diques. Réu: John Watson. Salvador. 1859. APEB, *Tribunal da Relação, Seção Judiciária*, 45/1611.

³² Idem.

movido pela Companhia de Diques, este já é citado como representante legal de Watson.³³ Não resta dúvida de que, além de James Overend, Patrick Olgivie passou a se constituir o principal agente dos negócios de Watson na Bahia, principalmente no que se refere às obras de construção da estrada de ferro.

Em 7 de abril de 1860, Watson, empresário precavido e cauteloso com os negócios, compareceu perante Luiz Augusto da Costa, vice-cônsul do Império do Brasil em Londres, para reconhecer sua assinatura, com o testemunho dos engenheiros James Overend e Hugh Wilson, em uma procuração que designava Patrick Olgivie como seu representante legal nos negócios na Bahia. Nesta procuração, dizia Watson ter realizado um contrato de uma estrada de ferro e de outras obras no Brasil, a exemplo do contrato com a Cia. de Diques Mecânicos, e justificava a sua decisão de nomear Olgivie como legítimo procurador:

[...] posto que Patrick Olgivie se [achava] presentemente no dito Império do Brasil, encarregado de superintendência da dita estrada, e obras respectivas, e se tenha convencionado, que para esse fim lhe seriam conferidos todos os plenos poderes, que forem necessários [...].³⁴

O empreiteiro Watson, com essa atitude, transferia a Olgivie amplos poderes para cuidar de seus contratos na Província da Bahia. Tal documento confirma a importância de Olgivie nas empreitadas comandadas por Watson e sugere, ainda, que estes homens tinham mais que meras relações de compatriotas; isto é, eram empresários associados em diversos negócios.

Embora não se encontrasse constantemente na Província da Bahia e, por isto, sempre acionasse e contasse com a assessoria de “sócios” importantes, como os ingleses Olgivie e Overend, John Watson teve um papel central na condução das obras de construção da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. Mesmo distante, na Inglaterra,

³³ Ação de Protesto. Autora: Diretoria da Companhia de Diques. Réu: John Watson. Salvador. 1859. APEB, *Tribunal da Relação, Seção Judiciária*, 45/1611.

³⁴ Ação ordinária de cobrança. Autor: John Watson. Réu: William A. Lord. 1861. APEB, *Tribunal da Relação, Seção Judiciária*, 79/283101.

país sede do escritório da *Bahia and San Francisco Railway Company*, a intervenção do empreiteiro era decisiva para a execução e a continuidade daquela importante obra.

Watson atuou pessoalmente no processo de recrutamento e contratação de parte considerável da mão de obra estrangeira destinada à construção da estrada de ferro baiana. Seus esforços pessoais para resolver o suposto problema de falta de trabalhadores, entrave para o andamento da construção segundo os discursos oficiais, não passaram despercebidos por autoridades do governo provincial que ressaltavam os esforços empenhados por Watson para suprir “essa falta [de braços]”.³⁵

Às vezes, ele delegava a função de recrutamento de trabalhadores a compatriotas. Uma procuração datada de fevereiro de 1865 dava poderes legais ao engenheiro Hugh Wilson para representar Watson sob a seguinte justificativa: “atendendo que me acho envolvido em certos contratos e obras na cidade da Bahia [...] e atendendo que Hugh Wilson, morador na Bahia, está presentemente superintendente dos ditos contratos e das ditas obras”. Ao representá-lo no cumprimento de contratos, Wilson ganhava poderes, ainda, para “engajar quantos empregados e operários, admitir quantos empregados e operários que ele [julgasse] conveniente”.³⁶

Além do recrutamento de operários braçais para as obras de construção, o empreiteiro e seus agentes foram hábeis em contratar trabalhadores ingleses para ocupar determinados postos qualificados nos serviços da estrada de ferro à custa dos cofres públicos. Por volta de abril de 1861, período em que parte da estrada já se encontrava em funcionamento, a Tesouraria da Fazenda informava à Presidência da Província que, dentre as despesas, constava uma respectiva quantia “que foi despendida com os preparos, transportes e vencimentos pagos em Londres pelo empresário John Watson, com a vinda de guarda livros e mais empregados de custeio da estação...”.³⁷

Embora contasse com o apoio de autoridades importantes neste assunto, a exemplo de Paes Barreto, John Watson nem sempre teve suas demandas atendidas. Pelo

³⁵ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1859.

³⁶ Ação Arbitral 269. Interessados: Thomaz Jefferson Thompson. Partes: John Watson. 1866. APEB, *Tribunal da Relação, Seção Judiciária*, 28/984.

³⁷ Correspondência do Presidente da Província para John Watson. 2 abr. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965.

menos, o empreiteiro não teve sucesso junto ao Ministério dos Negócios do Império quando solicitou a isenção de impostos de produtos importados a serem destinados aos trabalhadores. A este respeito, Sérgio Teixeira de Macedo, do Ministério dos Negócios do Império, confirmando o parecer de Francisco de Salles Torres Homem, do Ministério dos Negócios da Fazenda, expedido em 28 de junho de 1859, comunicou ao vice-presidente da província o indeferimento da solicitação feita pelo empreiteiro Watson para a “concessão de despacho livre de direitos dos gêneros alimentícios, roupa e calçado importados para os trabalhadores”.³⁸ A julgar por este parecer, mais do que falta de prestígio entre as autoridades políticas da Bahia, o indeferimento da solicitação de Watson se justificava na medida em que a condição oitava do contrato celebrado e aprovado pelo decreto nº 1299, de 19 de dezembro de 1853, não previa a importação de “semelhantes objetos”.³⁹

Em 1861, John Watson apareceu como autor de uma ação ordinária de cobrança, no Tribunal do Comércio, contra William Lord, capitão da Galera Americana New Hampshire, sob a alegação de que a embarcação havia supostamente danificado ou perdido um carregamento de material destinado à construção da estrada de ferro na Bahia. Isto contrariava os termos da carta de fretamento, acordo firmado entre W. Lord e John Watson, que determinava que o capitão transportasse uma grande quantidade de materiais (ferro e carvão) da Inglaterra para a Bahia.⁴⁰

Aliás, a importação de produtos da Inglaterra foi uma questão que causou transtornos para a reputação de John Watson. Em 7 de março de 1859, o empreiteiro teve de se desculpar com os diretores da estrada de ferro pela infração de contrabando de materiais praticado pelo inglês James Brown, seu mestre de vapor. Um mês depois, o superintendente da estrada de ferro não dispensou esforços para tratar com o presidente da

³⁸ Correspondência de Francisco Salles Torres Homem, Ministério dos Negócios da Fazenda, para Sérgio Teixeira de Macedo, Ministério dos Negócios do Império. 28 jun. 1859. APEB, *Correspondência recebida do Ministério do Império*, Maço 861.

³⁹ Idem.

⁴⁰ Ação ordinária de cobrança. Autor: John Watson. Réu: William A. Lord. 1861. APEB, *Tribunal da Relação, Seção Judiciária*, 79/283101.

Província da Bahia acerca dessa acusação de contrabando que envolvia o homem de confiança do empreiteiro.⁴¹

As atividades de Watson estiveram vinculadas à estrada de ferro mesmo depois de finalizada sua construção em 1863, isto porque, nos idos de 1866, mais uma vez ele esteve implicado em uma ação processual movida por Thomas Jeferson Thompson, superintendente da estrada de ferro.⁴²

Em pouco mais de uma década, o empresário John Watson e consorciados ingleses acumularam contratos de importantes empreendimentos, mobilizando a circulação de vultosos capitais, a importação de materiais e de tecnologia britânica e o recrutamento de mão de obra nacional e estrangeira para a execução de obras na Bahia.

1.2 *Problemas nacionais*

Os empresários e engenheiros ingleses, no entanto, não estavam sozinhos nesta empreitada: eles eram seguidos de perto por Firmo José Melo, então 1º Tenente do Corpo de Engenheiros, responsável por transmitir ao presidente da província da Bahia as primeiras informações dos “trabalhos preliminares, necessários para a organização de um projeto de estrada de ferro”. As atividades a que se referia o engenheiro eram etapas fundamentais para a “organização das 20 primeiras léguas” da estrada de ferro da Bahia ao Rio São Francisco e compunham o projeto que estava sob a responsabilidade do engenheiro inglês Hutton Vignoles e que deveria ser entregue ao governo provincial.⁴³

⁴¹ Correspondência de John Watson para os diretores da estrada de ferro. 7 mar. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967; Correspondência de Charles Carrey, superintendente da estrada de ferro, para o Francisco Xavier Paes Barreto, presidente da província. 7 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴² Segundo alegou Thomas Jeferson Thompson, o “empreiteiro de obras públicas” Watson, tendo sido contratado em 12 de outubro de 1864 pela companhia da estrada de ferro para construir uma ponte de ferro na Estação Central de Jequitaiá e levantar postes telegráficos, não havia concluído e entregue todas as obras no prazo previsto o que justificaria o seu pedido de reparação por perdas e danos, diante da inexecução do contrato celebrado com a Companhia. Ação Arbitral 269. Interessados: Thomaz Jefferson Thompson. Partes: John Watson. 1866. APEB, *Tribunal da Relação*, 28/984.

⁴³ Relatório de Firmo José Melo para o presidente da província João Maurício Wanderley. 20 abr. 1855. p. 1 e 2. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1856.

Escrito apenas a partir de suas anotações particulares, uma vez que não teve acesso aos trabalhos gráficos elaborados pelos engenheiros ingleses, o relatório de Firmo José Melo, mesmo produzido em um momento adverso de suas condições físicas, narra minuciosamente os primeiros trabalhos técnicos do que, posteriormente, conformaria o traçado e os destinos da ferrovia da Bahia ao São Francisco.⁴⁴

A experiência profissional acumulada ao longo dos anos em que esteve vinculado como diretor da Junta de Engenheiros da Bahia deve ter contado para que o presidente da província, João Wanderley, o escolhesse para acompanhar os trabalhos iniciais da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. Ele acompanhou interinamente as obras até o início de 1860. Após consultar o governo provincial da Bahia acerca da substituição ou não de Firmo José Melo, o Ministério dos Negócios do Império, em 20 de março daquele ano, decidiu nomeá-lo engenheiro fiscal permanente.⁴⁵ É bem verdade que esta escolha não comportaria embaraços, pois contava com o apoio político do presidente da província da Bahia e com a admiração de engenheiros do alto escalão do Império.

O engenheiro C. B. Lane, designado pelo Governo Imperial para avaliar os projetos da estrada de ferro sob a supervisão de Firmo José Melo, destacou em seu relatório que “o [...] conhecimento que ele possui de todos os detalhes e circunstâncias desta estrada [provam] a assiduidade e atenção contínua na execução das [suas] obrigações.”⁴⁶ Para fins de garantir os seus direitos como engenheiro fiscal, em 27 de setembro de 1861, a Diretoria de Obras Públicas e Navegação do Império enviou para o Presidente da Província da Bahia

⁴⁴ Relatório de Firmo José Melo para o presidente da província João Maurício Wanderley. 20 abr. 1855. p. 1 e 2. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1856, p. 7.

⁴⁵ Sobre a consulta acerca da substituição ou não de Firmo José Melo consultar: Correspondência confidencial de Sergio Teixeira, Ministério dos Negócios do Império, para o Presidente da Província. 7 jan. 1859. APEB, Maço 887. Para a nomeação de Firmo José Melo, consultar os seguintes documentos: Correspondência de João de Almeida Pereira Filho, Ministério dos Negócios do Império, para o Presidente da Província. 20 mar. 1860. APEB, *Correspondência recebida do Ministério do Império*, Maço 862. Esta informação se encontra também reproduzida em: GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1869, p. 321.

⁴⁶ Relatório do Engenheiro C. B. Lane, membro do Instituto de Engenheiros Civis. 18 nov. 1859. APEB, *Correspondência recebida do Ministério do Império*, Maço 862.

a portaria de sua nomeação.⁴⁷ Além deste, o Governo Imperial, em 1861, nomeou ainda como seus comissários, M. Teste, seu ajudante, e um funcionário da Tesouraria da Fazenda para, a partir das conversações com a Companhia, realizar a avaliação das contas das despesas relacionadas com a construção da estrada e o exame das receitas e despesas de seu respectivo custeio.⁴⁸ Firmo José Melo e a sua pequena equipe, no ano seguinte, conseguiram que o Ministério da Fazenda investisse a importância de trezentos e oitenta mil réis para a construção do escritório do engenheiro fiscal em Salvador.⁴⁹

Uma vez designado como fiscal da construção da ferrovia, Firmo José Melo conseguiu ser dispensado das suas outras atribuições como funcionário da Junta de Engenheiros e encarregado de obras públicas provinciais.⁵⁰ Em 1862, a província da Bahia contava com um quadro restrito de engenheiros para atender às diversas demandas com as obras públicas. Mesmo assim, dispensou um de seus engenheiros mais atuantes para os serviços da estrada de ferro. (Quadro 3).

Quadro 3 – Demonstrativo parcial dos Engenheiros Militares Civis a serviço da Província

Cargo	POSTOS	NOMES	DATAS DAS NOMEAÇÕES	OBSERVAÇÕES
Direção	Major do Corpo de Engenheiros	Manoel da Silva Pereira	25 abril 1851	
	Tenente da Armada	Lourenço Eloy Pessoa Pereira	10 agosto 1855	
	Cap. do Corpo de Engenheiros	João José da Sepúlveda e Vasconcellos	3 julho 1858	
	Idem	Firmo José Melo	10 março 1852	Dispensado do serviço da Província para ser o Fiscal da Estrada de Ferro
	Tenente da Armada	Jacome M. Baggi	14 fevereiro 1859	

Fonte: APEB, Junta de Engenheiros. Maço 4859

⁴⁷ Correspondência da Diretoria de Obras Públicas e Navegação para o Presidente da Província da Bahia. 27 set. 1861. APEB, *Correspondência recebida dos Ministérios Imperiais*, Maço 759.

⁴⁸ Correspondência da Diretoria de Obras Públicas e Navegação para o Presidente da Província da Bahia. 11 dez. 1861. APEB, *Correspondência recebida dos Ministérios Imperiais*, Maço 759.

⁴⁹ Correspondência da Diretoria de Obras Públicas e Navegação para o Presidente da Província da Bahia. 2 jan. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Ministérios Imperiais*, Maço 759.

⁵⁰ Documentos existentes atestam o licenciamento de Firmo José Melo da Junta de Engenheiro e de outras obras públicas para se dedicar ao cargo de engenheiro fiscal da estrada de ferro. Cf., dentre outros: APEB, *Junta de Engenheiros*, Maço 4960.

As autoridades públicas sabiam que o acompanhamento e a fiscalização dos serviços de construção das estradas de ferro bem como o seu funcionamento eram de extrema importância para o bom desenvolvimento dos trabalhos e, sobretudo, para salvaguardar os interesses e os cofres públicos. Dentre as atribuições do fiscal estavam o dever de coibir excessos e desperdícios na aquisição e uso de materiais destinados à construção e de fazer valer os contratos e acordos assinados, ou seja, todas as questões que envolvessem a estrada de ferro contariam com a avaliação dos fiscais do governo que deveriam encaminhar relatórios circunstanciados para os governos imperial e provincial.

Nessa perspectiva, Joaquim Jose Ignácio, do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, oficiou ao Presidente da Província para alertá-lo que o engenheiro fiscal das estradas de ferro não poderia se ocupar de outras atividades que não aquelas para as quais estivesse exclusivamente incumbido. Ao especificar o estudo, a inspeção, o exame e as estratégias para reduzir os custos feitos pelas companhias como atribuições fundamentais dos fiscais e determinar que “de forma alguma distraia do serviço das mesmas estradas os respectivos fiscais”, destacou que estes profissionais foram “a quem o governo confiou tão melindroso encargo, empregando-os em objetos alheios à sua fiscalização”.⁵¹

Ao longo dos anos em que esteve como fiscal tanto das obras de construção quanto dos serviços de operação da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, Firmo José Melo deve ter constatado o tamanho da responsabilidade que lhe fora atribuída, bem como o peso de “tão melindroso encargo”. Como engenheiro fiscal, o trabalho por ele desenvolvido acumulou a admiração de uns e a desaprovação de outros, pois se tornou um dos maiores entraves para os concessionários da *Bahia and San Francisco Railway* e para os empreiteiros John Watson e seu auxiliar Patrick Olgivie.

O engenheiro Firmo José Melo, nos relatórios enviados periodicamente para o Ministério dos Negócios do Império, se encarregava de transmitir informações minuciosas tanto sobre as questões técnicas acerca do estágio das obras em construção, a exemplo de o

⁵¹ Ofício de Joaquim José Ignácio, Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, para o Presidente da Província da Bahia. 10 abr. 1861. APEB, *Ministério da Agricultura*, Maço 759.

ritmo dos trabalhos, os materiais utilizados nas obras ou mesmo sobre os locais escolhidos para erigir as respectivas estações ferroviárias, quanto sobre as questões de ordem mais política e financeira que envolviam a implantação daquele grande empreendimento sob a responsabilidade dos engenheiros ingleses.

A superintendência da Companhia e os engenheiros ingleses da estrada de ferro tiveram de conviver, a contragosto, com as constantes reclamações e denúncias feitas pelo engenheiro fiscal ao longo de todo o processo de construção da estrada de ferro e, até mesmo, nos anos iniciais de funcionamento da ferrovia. Após a inauguração das suas primeiras seções, quando alguns trechos de trilho começaram a operar, o fiscal e seus ajudantes ainda cuidavam de acompanhar, entre outras coisas, os balanços contábeis das companhias para relatar a situação do funcionamento da estrada de ferro para as autoridades imperiais e provinciais.

Passados dois anos desde o início das obras de construção, uma correspondência enviada por Firmo José Melo tratando do demonstrativo das despesas feitas com a desapropriação de terrenos para a linha férrea construída pela companhia, forçou Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro na ocasião, a prestar esclarecimentos para o presidente da província. Assim, Dick se esforçava para dirimir as dúvidas suscitadas pelo engenheiro fiscal que as levou ao público e às autoridades a partir das “queixas feitas pelo empreiteiro em sua carta”.⁵²

Homem apegado às leis de seu país, Firmo José Melo levou aquele assunto às últimas consequências, causando embaraços políticos entre o Ministério dos Negócios do Império e a Presidência da Estrada de Ferro da Bahia, localizada em Londres, e, provavelmente não satisfeito com a questão, publicou uma correspondência, em 6 de dezembro de 1860, no *Diário da Bahia* em que problematizava a situação dos arbitramentos das desapropriações de terrenos feitos pela companhia ferroviária. Os seus argumentos se baseavam na interpretação que fazia sobre a legislação que regulava os caminhos de ferro.

⁵² Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da Província. 27 out. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

Logo, a demasiada ousadia de Firmo José Melo, levando a discussão para a imprensa, recebeu críticas por parte do Ministério dos Negócios do Império que, através do governo provincial, tratou de conter o espírito contestatório do engenheiro fiscal advertindo-o de “que não [procedesse] regularmente levando à imprensa questões relativas à Estrada de ferro, pois que disso [podiam] resultar embaraços para o Governo”.⁵³

Suas ações posteriores demonstraram que ele não estava disposto a diminuir as críticas aos administradores e engenheiros da estrada de ferro, mesmo após ter sido repreendido pelo Ministério dos Negócios do Império em 1860. Em 12 de junho de 1861, “animado” pelo acolhimento que suas queixas sobre a via férrea haviam tido com João Augusto Chaves, vice-presidente da província, o engenheiro fiscal se mostrou esperançoso ao dizer da sua manifesta disposição “a não tolerar abusos e infrações do contrato, que até hoje [...] tem se dado apesar de [...] [seus] esforços, dos quais felizmente o Governo [possuía] mais de uma prova”. Nesta direção, convidava o vice-presidente da província para percorrer os trechos da primeira seção da estrada de ferro, a fim de verificar a validade de suas representações e “as [tirar] do esquecimento”. Muito provavelmente conhecedor das artimanhas dos engenheiros, sugeria, ainda, que o vice-presidente verificasse a estrada no próximo dia, pois, assim, constataria os estragos provocados pelas chuvas naquela seção, “antes que de todo [desaparecessem] os vestígios”.⁵⁴

Esses desentendimentos entre os engenheiros ingleses e o responsável pela fiscalização da estrada de ferro, ao contrário do que se podia esperar, vinham se prolongando e se intensificando havia algum tempo. Alguns destes conflitos estavam relacionados ao mundo do trabalho, sobretudo aqueles ocasionados pela imprudência ou inobservância dos contratos por parte dos engenheiros ingleses, o que despertou a atenção e a vigilância do engenheiro fiscal.

Nos últimos meses de 1860, a sociedade baiana e as autoridades provinciais e imperiais foram convidadas por Firmo José Melo a refletir sobre a natureza da força de trabalho empregada nas obras de construção da estrada de ferro e a legislação vigente no

⁵³ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da Província. 27 out. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵⁴ Correspondência de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, para José Augusto Chaves, vice-presidente da província. 12 jun. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965.

Brasil. Decerto, suas considerações tratariam de assuntos polêmicos e mesmo comprometedores, uma vez que ele pretendia propor um debate em torno das leis imperiais sobre a via férrea e, assim, uma reflexão acerca tanto dos trabalhadores livres imigrantes quanto dos nacionais e escravos nas obras de construção da estrada de ferro na Província da Bahia.

Após ter oferecido explicações às autoridades provinciais sobre o impasse das desapropriações de terreno, o superintendente da estrada de ferro, Alfred Dick, teve de enfrentar outros embaraços provocados pelas denúncias públicas realizadas pelo engenheiro fiscal. Por meio de cartas enviadas entre outubro e novembro de 1860, o engenheiro inglês contestou, diante de Antônio da Costa Pinto, presidente da província, as reclamações de Firmo José Melo de que a empresa infringia o regulamento da estrada de ferro ao empregar estrangeiros como “guarda-cancelas” e “mestres da estação” nos serviços dos trechos em funcionamento da estrada. Buscando desqualificar as acusações do engenheiro fiscal, Dick disse supor que o mesmo “não deu ao referido artigo a interpretação conveniente”.⁵⁵

Segundo alegações do engenheiro fiscal, o superintendente da estrada de ferro desobedecia às leis do país quando empregava imigrantes nos postos de “guarda-barreiras”.⁵⁶ Convencido sobre tal assunto, Firmo José Melo fundamentava as suas queixas no regulamento previsto em contrato que vetava o emprego de estrangeiros como “guardas barreiras”, ao passo que determinava que fossem “escolhidos cidadãos brasileiros morigerados”. Visivelmente incomodado com as explicações evasivas e com a tentativa de desqualificação de sua interpretação da legislação em vigor, ressaltou admirar-se que o superintendente quisesse “dar lição de interpretação de um artigo escrito em língua

⁵⁵ O artigo ao qual se refere o superintendente é o de n. 33, do Decreto n. 1.299, de 19 de dezembro de 1853 sobre a questão dos “guardas barreiras”. Correspondências em inglês e a cópia traduzida enviada por Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província, em 27 de outubro 1860. Sobre a questão dos “mestres da estação”, consultar: Correspondências em inglês e a cópia traduzida enviada por Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província, em 10 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵⁶ A definição mais genérica indica que se tratava de um trabalhador da estrada de ferro encarregado de abrir e fechar as barreiras para a passagem ou mudança de nível da locomotiva.

vernácula” e que, na verdade, este comportamento representava uma tentativa de se furtar ao cumprimento de um dever.⁵⁷

O engenheiro Firmo José Melo demonstrou ser um defensor incondicional de que determinados postos da estrada de ferro fossem ocupados pelos trabalhadores nacionais, conforme estabelecia a legislação. De forma contundente, defendeu esta prerrogativa ao lamentar que “os brasileiros que podiam e deviam ser empregados legalmente em semelhantes funções, veem seu direito e justiça menoscabados pelo estrangeiro dentro de seu próprio país”.⁵⁸

1.3 *Ao arripio da lei: a escravidão na ferrovia*

Apesar de toda a polêmica gerada em torno da questão das desapropriações dos terrenos e do emprego de estrangeiros em ocupações a princípio destinadas aos nacionais, nenhuma denúncia seria mais embaraçosa para os engenheiros ingleses do que a de que usavam largamente trabalhadores cativos nas obras de construção da primeira estrada de ferro da Bahia.

Na Província da Bahia, ao menos parte da poderosa comunidade britânica se relacionava vigorosamente com a economia escravista, inclusive dela participando ativamente na condição de senhores de escravos. Em uma minuciosa pesquisa que realizou sobre os anglicanos na Bahia, Elizete da Silva identificou comerciantes ingleses como proprietários de escravos: “o Sr. Eduardo Jones que tinha 6 escravos domésticos; o Sr. George Munford que possuía 11 escravos que trabalhavam na sua roça no Acupe e o Sr. George Blandy que possuía 4 escravos”.⁵⁹ Em verdade, uma quantidade considerável de ingleses que frequentavam os cultos da igreja Anglicana na Bahia era formada por senhores de escravos. Na segunda metade do século XIX, por sua vez, a Igreja Anglicana se dividia oficialmente entre duas posições acerca do assunto:

⁵⁷ Correspondências enviadas por Firmo José Melo, engenheiro fiscal, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 19 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵⁸ Idem.

⁵⁹ De acordo com a estudiosa do tema, os escravistas ingleses concebiam os seus escravos como bens e mercadoria, semelhantes aos senhores de escravos brasileiros. SILVA, *Cidadãos de outra pátria...*, cit., p. 150.

A primeira foi de convivência com a instituição escravista que encontrou no país, arraigada profundamente na sua vida econômico-social. Houve uma espécie de anuência, ou acomodação diante do fato, isto é, por parte de comerciantes anglicanos, sua membrezia, comercializar e possuir escravos para o serviço pessoal e empreendimentos. A outra foi de condenação do ‘horrendo tráfico humano’ [...]. Entre essas posições observa-se concretamente o fosso entre o discurso concebido em torno da questão e a prática vivida no cotidiano dos anglicanos residentes no país.⁶⁰

Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, em 29 de outubro de 1860, escreveu para o presidente da província com o intuito de esclarecer as denúncias feitas pelo engenheiro fiscal acerca do uso de mão de obra escrava, qualificando-as de “infundadas”. Ao tratar diretamente do assunto, desmentiu as acusações e delas isentou a si e a “todos aqueles que [tinham] relação com aquela importante empresa”, como os empreiteiros e seus agentes.⁶¹ No entanto, o engenheiro inglês seria traído por suas próprias palavras.

Embora negando o engajamento de trabalhadores escravos, Alfred Dick disse que era impossível seguir inteiramente as determinações do decreto que restringia o uso de mão de obra escrava nos trabalhos dos caminhos de ferro. De acordo com ele, “nenhum escravo, *conhecido por tal*, [era] engajado, *porém quando se vem oferecer trabalhadores, o empreiteiro certamente não pode conhecer se eles são livres ou escravos*”. Transferia, assim, a responsabilidade de fiscalizar e obstruir tais casos às autoridades provinciais que, sugeria ele, poderiam adotar como medida preventiva dispor guardas policiais ao longo de toda a estrada de ferro “a fim de vigiar que se não oferecessem escravos para suas obras”.⁶² Deste modo, ainda que tivessem trabalhadores escravos, os empreiteiros britânicos declaravam abertamente que fingiam não os ver.

Outro episódio ajuda a elucidar as relações muitas vezes estreitas entre empresários/empreiteiros ingleses e o mundo da escravidão. Contratado para fazer duas estradas em Santo Amaro pelo sistema *Mac Adam*, em 1858, James Overend se viu envolvido em uma questão política delicada que poderia comprometer as relações entre o

⁶⁰ SILVA, *Cidadãos de outra pátria...*, cit., p. 151.

⁶¹ Correspondência em inglês e cópia traduzida de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província. 29 out. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁶² Idem.

Brasil e a Inglaterra. A Legação Britânica do Rio de Janeiro questionou às autoridades brasileiras sob os riscos de uma possível reescravização, diante do fato de 200 africanos livres estarem empregados nas obras comandadas por Overend. Tal acusação foi contestada por João Vieira Cansação de Sininbú, Senador do Império, sob o argumento de que se tratava de uma injustiça não só contra a Província, “mas também contra os seus próprios compatriotas, pois desde o engenheiro Vignoles, que [era] o chefe dos trabalhos de exploração, até o engenheiro Malvy que [era] agente de Mr. Overend na execução dessas obras [eram] súbditos ingleses”.⁶³ Assim, o experiente político tentava desqualificar as acusações envolvendo os próprios súditos ingleses responsáveis por aquelas obras, numa questão que perduraria meses.⁶⁴

A atitude assumida pelos empreiteiros ingleses em relação à possível indefinição da condição jurídica dos trabalhadores que eram empregados nas suas obras não se tratava de uma atitude isolada. O argumento empregado para explicar a possível utilização de mão de obra escrava operava com a mesma lógica predominante na sociedade escravista brasileira que justificava as arbitrárias tentativas de escravização ilegal.⁶⁵ Ao que parece, a prática dos engenheiros ingleses não se diferenciava da própria atuação do Governo Imperial em relação aos africanos ilegalmente escravizados ou em relação ao tratamento ambíguo que as autoridades públicas davam aos africanos livres no período, colocando-os mais próximos do trabalho escravo.⁶⁶ Neste caso, os empreiteiros ingleses e o Governo Imperial se comportavam de forma semelhante, o que sinaliza para algo que era

⁶³ Correspondência enviada para o Governo Imperial. 19 fev. 1858. APEB, *Registro de correspondência expedida para o Governo Imperial*, Maço 712.

⁶⁴ Correspondência enviada para o Governo Imperial. 2 out. 1858. APEB, *Registro de correspondência expedida para o Governo Imperial*, Maço 712.

⁶⁵ Dentre outros trabalhos, consultar o estudo sobre as constantes tentativas de reescravização no Brasil imperial: GRINBERG, Keila. Reescravização, direitos e justiças no Brasil do século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (Org.). *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006, p. 101-128.

⁶⁶ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, Manolo. (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 389-417.

estrutural naquela sociedade, as frágeis fronteiras entre a escravidão e a liberdade; o quanto era precária e indefinida a condição de liberdade.⁶⁷

As insistentes indicações de Firmo José Melo de presença escrava nas obras da ferrovia causariam mais transtornos futuros para os diretores da estrada de ferro na Bahia. Não fosse assim, Alfred Dick, além das correspondências enviadas em 27 e 28 de outubro, não teria escrito uma nova carta para o presidente da província tratando tanto dos “guarda-cancelas” quanto dos escravos empregados como trabalhadores na ferrovia alegando novamente serem infundadas as reclamações.⁶⁸

Firmo José Melo escreveu uma longa correspondência para o presidente da província na qual avaliava a questão do trabalho escravo nos canteiros de obras da estrada de ferro de modo muito interessante e elucidativo. As suas ponderações fornecem elementos para uma análise dos sentidos da lei que coibia cativos em ferrovia e, sobretudo, permitem uma reflexão mais ampla no que diz respeito às expectativas dos trabalhadores nacionais quanto às oportunidades de emprego criadas nas obras de construção ferroviária e a relação dos ingleses com o mundo escravista.⁶⁹

A Cláusula 9 do contrato firmado entre o Governo Imperial e a companhia da estrada de ferro da Bahia, no início da década de 1850, proibia o uso de braços escravos em obras ferroviárias e era a base para o argumento legal do engenheiro brasileiro. Dizendo-se horrorizado pelo escândalo de braços escravos na ferrovia, Firmo José Melo afirmava que aquela legislação objetivava, nitidamente, “não só dar trabalho a braços livres do país, como indiretamente concorrer para a imigração estrangeira, trabalhadores morigerados, e pois útil ao Brasil que desse elemento de sua futura prosperidade e grandeza tanto

⁶⁷ Ao criticar o conjunto de estudos, inclusive alguns de seus trabalhos que se preocuparam mais em destacar a “liberdade” e suas vias de acesso, sem atentar para a “qualidade” desta liberdade nas experiências daqueles que a conseguiam, o historiador Sidney Chalhoub argumenta que os livres e libertos viviam sob a condição de uma liberdade precária, expressa nas indeterminações entre a escravidão e a liberdade. Conferir: *Costumes senhoriais...*, cit. O argumento se encontra desenvolvido com maior densidade em seu livro mais recente: *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

⁶⁸ Correspondência em inglês e cópia traduzida de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província. 8 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁶⁹ Correspondência de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, para Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província da Bahia. 19 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

carece”.⁷⁰ Assim, ao passo que vangloriava a missão colonizadora da lei, destacava, ainda, o seu caráter preventivo no sentido de evitar que a força de trabalho escrava fosse desviada da produção agrícola, esta já ressentida, segundo ele, pela escassez de trabalhadores.

O abuso praticado pelo agente do empreiteiro e, sobretudo, o descaso com o assunto por parte do superintendente fez com que Firmo José Melo constatasse as contradições apresentadas nas correspondências do engenheiro Alfred Dick. Buscando mobilizar o apoio político do presidente da província, o engenheiro fiscal ressaltou o caráter sarcástico do superintendente e, inclusive, destacou a fragilidade de sua versão, que era, na realidade, uma nítida confissão da existência do trabalho cativo na ferrovia. De acordo com sua avaliação,

[...] o referido superintendente tanto reconhece, sabe e tem própria ciência do fato de trabalhar-se na Estrada com braços escravos, que é ele o próprio a declarar não ser possível, atentar as circunstancias existentes, cumprir mui restritamente as disposições do Decreto que proíbe o emprego de escravos nas obras da Estrada de ferro, sinal de que escravos se hão de empregados em tal mister.⁷¹

Alfred Dick argumentava, ainda, que o empreiteiro não tinha como verificar a condição jurídica dos trabalhadores que ofereciam seus serviços para a Companhia. Em contraposição, o engenheiro fiscal dizia que a identificação dos escravos que, sem dúvida, estavam empregados na via férrea era um procedimento fácil, caso fossem solicitadas as “papeletas” que atestariam se eram escravos ou livres. O apego ao cumprimento da legislação que proibia cativos na ferrovia por parte do engenheiro fiscal se opunha frontalmente aos interesses escravistas dos administradores da estrada de ferro. As evidências apontam que os homens de negócios ingleses usaram os mesmos códigos e utilizaram o mesmo *modus operandi* dos senhores de escravos.

Ao que parece, sublocar alguns serviços da estrada com senhores de engenho era uma forma de garantir mão de obra escrava na ferrovia. De acordo com o engenheiro Firmo José Melo, os empreiteiros sublocavam determinados serviços da estrada a alguns

⁷⁰ Correspondência de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, para Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província da Bahia. 19 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁷¹ Idem.

senhores de escravos que, por sua vez, utilizavam os seus respectivos cativos para executarem estas obras, abrindo mais uma brecha para que o decreto imperial de restrição da mão de obra escrava nas ferrovias fosse amplamente desrespeitado.

Semelhante ao que acontecia na Bahia, outros empreendimentos ferroviários pareciam engajar escravos durante a segunda metade do século XIX, havendo evidências da presença de trabalhadores cativos em várias obras de construção e operação de estradas de ferro no Brasil. Ao que tudo indica, além de trabalhadores assalariados nacionais e imigrantes, os recrutadores de estradas de ferro contaram com força de trabalho cativa. Convidar abertamente fazendeiros para alugarem seus escravos, a despeito da legislação imperial proibitiva, parecia ser uma das formas comuns de suprir a necessidade de mão de obra nas estradas de ferro.

Neste sentido, em 1857, o *Diário de Pernambuco* informava aos leitores que “a pessoa que tiver escravos e quiser alugar para trabalhar na estrada de ferro, pagando-se mil rs. por dia, ou mesmo gente de forra que queira a sujeitar, dirija-se a rua estreita do Rosário n. 25, segundo andar”⁷², e os senhores de escravos não dispensaram a possibilidade de obter lucros com o aluguel da mão de obra escrava para as obras em construção da ferrovia.

Há que se considerar que se o engajamento destes escravos nas obras da estrada de ferro era abertamente anunciado na imprensa é porque havia certa cumplicidade e aquiescência por parte das autoridades políticas e policiais. Ao menos, as autoridades parlamentares indicavam que conheciam intimamente os meandros do esquema entre os recrutadores de mão de obra para a ferrovia e os proprietários de escravos. O discurso do senador Visconde de Jequitinhonha, na sessão de 12 de junho de 1854, aponta nesta direção:

Não sei se Vossa excelência já sabe do fato que vou citar; mas ele é sabido, creio que não estou em erro; *muitos fazendeiros pequenos têm tirado da lavoura uma boa porção de seus escravos e os têm empregado nas estradas de ferro que se estão abrindo; de maneira que a agricultura*

⁷² Os periódicos em que constam as informações acerca dos convites públicos para o engajamento de escravos para a ferrovia em Pernambuco se encontram citados em: FREYRE, *Ingleses no Brasil...*, cit. Estas informações também foram anteriormente analisadas em: LAMOUNIER, *Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit., p. 139.

*tem sofrido por essa causa. Na verdade, qualquer que seja o gênero da cultura, que seja de café, que seja de açúcar, que seja do que for; e duas patacas estão se dando geralmente a trabalhadores que se empregam nas estradas [de ferro] [...] Assim, esses fazendeiros pequenos têm tirado seus escravos das fazendas e os têm empregado nas estradas [...] têm maior interesse; e aqueles que têm vendido os sítios, depois os escravos, ou os têm posto ao ganho, têm também muito lucro. Eis como as condições primordiais de uma indústria alteram o sistema regular estabelecido pela economia política.*⁷³

A utilização de anúncios com a finalidade de atrair tanto trabalhadores livres quanto escravos para os serviços nas estradas de ferro não era uma prática incomum entre esses agenciadores de mão de obra, nos períodos posteriores à década de 1850. Ainda que fosse um ato que contrariava a legislação imperial vigente, muitos construtores continuavam noticiando abertamente – sem a necessidade de camuflagem – o engajamento de homens escravizados naquelas obras.

Nessa direção, em 9 de fevereiro de 1871, o empreiteiro da Companhia Paulista informava, abertamente, ao público, sob o título “Trabalhadores”, que precisava “de uns cem livres ou escravos para os trabalhos da estrada de ferro da C. P.”, com a garantia de “muito bons jornais e comodidades”, devendo os trabalhadores interessados tratar “na fazenda da Samambaia, a uma légua de Campinas com o empreiteiro”.⁷⁴ Assim como os empreiteiros ingleses da ferrovia baiana denunciados por Firmo José Melo, os construtores da linha férrea da região de Campinas também pareciam não se intimidar com as leis que coíbiavam mão de obra escrava em ferrovias. Naquela sociedade escravista, o recurso ao trabalho escravo parecia ser natural aos olhos dos empreiteiros ingleses.

Firmo José Melo mostrava estar atento aos burburinhos produzidos nas ruas da capital da Bahia, ao registrar em suas denúncias as expectativas de homens livres pobres acerca das oportunidades de trabalho na estrada de ferro. Assim, narra o engenheiro, “os trabalhadores livres ali estão todos os dias a dirigirem-me amargas queixas por terem sido a

⁷³ Anais da Assembleia do Senado Imperial, v. I, p. 244-281 (apud SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papyrus, 2001).

⁷⁴ MOURA, Denise A. Soares. *Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: Centro de Memória Unicamp, 2008, p. 286.

eles preferidos os escravos”⁷⁵, o que sinaliza para o comportamento em prol do engajamento dos trabalhadores nacionais em um período em que eram comuns imagens negativas em relação à sua predisposição para o trabalho.

Ao que tudo indica, Firmo José Melo sabia dos desdobramentos políticos das acusações contundentes que fez contra os engenheiros ingleses. Não é de estranhar que, diante do contexto político tão emblemático do discurso abolicionista britânico e de sua crescente pressão sobre o Governo Imperial brasileiro para a repressão ao tráfico de escravos, o engenheiro fiscal recorresse a uma espécie de retórica nacionalista para defender a sua posição contrária ao desrespeito das leis restritivas referentes ao uso de escravos nas ferrovias por parte dos ingleses. Assim, sublinhava: “E quando eu, buscando cumprir meu dever, procuro ao mesmo tempo fazer justiça e dar meio de subsistência ao brasileiro, sou charqueado fora de todo propósito pelo estrangeiro que em meu próprio país zomba da lei[...]!”⁷⁶

No tempo em que esteve como responsável pela fiscalização e pelo acompanhamento das obras, Firmo José Melo denunciou abertamente as íntimas relações da estrada de ferro com a escravidão. Suas palavras, ainda que muitas vezes parecessem ser lançadas ao vento, causariam embaraços aos homens de negócios da ferrovia, inclusive, com as autoridades diplomáticas de seu próprio país de origem.

Decorridos poucos meses desde as primeiras denúncias públicas feitas pelo então engenheiro fiscal Firmo José Melo, o tema referente ao engajamento de trabalhadores escravos nas obras da ferrovia voltaria, ainda, a causar problemas aos engenheiros ingleses. Em 4 de maio de 1861, John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia, informou a Alfred Dick, superintendente da companhia férrea, que fontes confiáveis haviam garantido que trabalhadores cativos eram amplamente utilizados nas obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway*.⁷⁷

⁷⁵ Correspondência de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, para Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província da Bahia. 19 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁷⁶ Idem. Grifo do autor.

⁷⁷ Correspondência de John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia, para Alfred Dick, superintendente da companhia férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*. 4 maio 1861. Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128/72, folhas 427, 428.

Na época em que escreveu essa correspondência, a autoridade diplomática inglesa demonstrou conhecer bem os meandros das relações que envolviam os negócios entre os empresários e engenheiros da ferrovia e os senhores de escravos na Província da Bahia. Não por acaso, John Morgan afirma saber “que contratos [eram] feitos em certas partes da Estrada entre a vizinhança que reside em torno da construção e que aqueles trabalhos [eram] inteiramente empregados por seus escravos”.⁷⁸ Ao que tudo indica, os engenheiros ingleses subcontratavam trabalhadores escravos, provavelmente em acordo com os seus proprietários, para executarem determinadas obras de alguns trechos da linha férrea.

O cônsul britânico também discordava do uso da mão de obra escrava, pois considerava uma infração ao acordo contratual firmado entre a companhia férrea e o governo imperial. Ademais, ressaltava que o engajamento de trabalhadores cativos nas obras da ferrovia, no contexto da acentuada crise de braços, poderia resultar em grandes prejuízos à agricultura. Por estas razões, opunha-se que estes trabalhadores fossem “suprir [...] a necessidade imediata dos subempreiteiros brasileiros que eles obteriam de outra forma, senão pelo uso de escravos, em suas próprias terras”.⁷⁹ Assim, alertava que caso semelhante ocorrido na Província de Pernambuco havia ocasionado comunicações com a direção da Companhia em Londres.

Esse tipo de negociação com o mundo escravista não era improvável naquele período no Brasil oitocentista. Há indícios de que construtores de estradas de ferro, por exemplo, negociavam diretamente com senhores de escravos e proprietários de terras tanto para a contratação de seus escravos quanto para a execução de determinados serviços na ferrovia. É o caso da Estrada de Ferro D. Pedro II, localizada na região do café, no Rio de Janeiro, e uma das primeiras ferrovias do país. O relatório de um engenheiro-chefe, em 1860, nos informa acerca das dificuldades para disciplinar e fixar os trabalhadores importados e relata o emprego de “homens resistentes ao trabalho, mas que, no entanto,

⁷⁸ Correspondência de John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia, para Alfred Dick, superintendente da companhia férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*. 4 maio 1861. Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128/72, f. 427, 428. Idem.

⁷⁹ Idem.

seriam instruídos”. Os empreiteiros da D. Pedro II recrutavam, localmente, trabalhadores, “filhos do país e negros, que depressa se habilitam para um trabalho eficaz, e serão sempre mais fáceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos...”.⁸⁰

Em verdade, muitos desses trabalhadores nativos da Estrada de Ferro D. Pedro II eram escravos que os fazendeiros alugavam para os serviços da estrada de ferro na época de suspensão dos trabalhos das lavouras. Neste caso, conforme Almir El-Kareh, “os escravos empregados nas obras eram, pelo visto, emprestados pelos seus proprietários, em geral, fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução”.⁸¹ Logo, as relações entre as empresas ferroviárias e o mundo escravista não eram antagônicas no Brasil; eles conviviam e se beneficiavam mutuamente. Ao menos, é o que se pode dizer dos negócios estabelecidos entre os empreiteiros da *Bahia and San Francisco Railway Company* e os proprietários de terras e escravos na Província da Bahia.

Quando escreveu para o cônsul John Morgan, em 6 de maio de 1861, o superintendente Alfred Dick assegurou, à sua maneira, que não eram verdadeiras as denúncias acerca da presença de trabalhadores escravos nas obras de construção da estrada de ferro. Dizia desconhecer casos de escravos “entre os homens que se apresentam para serem contratados”. No entanto, o esforço do superintendente inglês de negar a existência de trabalho escravo na estrada de ferro esbarrava, mais uma vez, na dificuldade de identificar precisamente qual a condição jurídica dos trabalhadores: “o contratador não pode saber possivelmente se eles [eram] livres ou escravos”.⁸² Ao contrário de se constituir uma dificuldade comprovar a condição jurídica dos trabalhadores que se apresentavam nos canteiros de obras, as palavras do superintendente, mais uma vez, revelam os dilemas em torno das indefinições jurídicas e, como consequência, as ambiguidades latentes que precarizavam a condição da liberdade na sociedade escravista.

⁸⁰ EL-KAREH, Almir. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982, p. 77.

⁸¹ Idem, p. 78.

⁸² Correspondência de Alfred Dick, superintendente da companhia férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*, para John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia. 6 maio 1861. *Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128/72 folhas, 430-431*. (Tradução livre do inglês para o português). Agradeço a John Vignoles, engenheiro e pesquisador do *Institution of Civil Engineers*, o envio de alguns documentos referentes ao debate sobre a utilização de mão de obra escrava pertencentes ao Arquivo Nacional de Londres.

Alfred Dick se embasava nas informações repassadas por Patrick Olgivie, agente do empreiteiro John Watson, que, em relação aos negócios firmados com os proprietários das terras vizinhas às obras da ferrovia, confirmou que a empreiteira realmente os contratava para a execução de alguns serviços, mas que “nenhum deles [estava] fazendo isso com seus próprios empregados, tendo sublocado outros em pequenas porções”.⁸³ Infelizmente, não podemos saber ao certo se estes proprietários de terras que faziam acordos com os empreiteiros da estrada de ferro eram famílias de colonos, pequenos ou grandes senhores de escravos. Provavelmente, tratava-se de senhores de escravos proprietários de terras localizadas na região próxima às obras da ferrovia. Os acordos com os subcontratadores, responsáveis por pagar ao pessoal que arregimentava, certamente, seriam a maneira mais eficiente e menos comprometedora de engajar trabalhadores escravos, uma forma de burlar a legislação, prática sem constrangimentos comum aos senhores de escravos.

O agente do empreiteiro, Patrick Olgivie, também reconhecia e justificava o possível engajamento de braços cativos na construção da ferrovia. Por isto, argumentava convenientemente que não poderia assegurar a inexistência de escravos nas obras da estrada de ferro, uma vez que “possa estar acontecendo sem que nós saibamos, mas aqueles que trabalham para nós se apresentam como homens livres e pagos como tal”.⁸⁴ Pelo visto, a possível dificuldade em identificar com precisão a condição jurídica de livre ou escravo daqueles trabalhadores se somava, de certo modo, à indiferença quanto à questão por parte dos empregadores ingleses. Estes, inseridos em uma sociedade de ordem escravista, pareciam pouco se importar com o fato daqueles trabalhadores serem escravos ou livres.

A complacência dos empreiteiros ingleses com o uso de trabalho escravo contava com o apoio dos administradores da companhia férrea. Não por acaso, Alfred Dick admitia que, caso não fossem acionadas medidas eficientes, não veria como obstar o uso de mão de obra escrava “sob as circunstâncias existentes”. Neste sentido, propunha o

⁸³ Correspondência de Patrick Olgivie, agente do empreiteiro, para Hutton Vignoles, engenheiro residente da *Bahia and San Francisco Railway Company*. 6 maio 1861. Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128-72, folha 432. (Tradução livre do inglês para o português).

⁸⁴ Idem.

policiamento permanente na região que abrangia as obras da estrada de ferro para “garantir que escravos não se apresentem para contratação”.⁸⁵ Ainda que propusesse o recurso à polícia para coibir a apresentação de cativos na estrada de ferro, o superintendente da companhia férrea apenas não explicava como se deveria proceder quando os próprios empreiteiros ingleses, à revelia da legislação imperial, contratavam os trabalhadores escravos mediante negócios e acordos com os seus senhores.

De um modo geral, os empreendimentos ferroviários, em várias partes do Brasil, inclusive os que contaram com financiamento britânico, usaram mão de obra escrava no período oitocentista. Esta questão evidencia como as estradas de ferro mantinham íntimas relações com a sociedade escravista brasileira naquele período. Os dilemas referentes à utilização de mão de obra escrava na estrada de ferro, contrariando a legislação imperial de 1852, sinaliza como aquela sociedade brasileira estava experimentando ou reagindo às tentativas de viver sem o trabalho escravo, no século XIX, o que, por si só, era muito complicado, sobretudo, em uma sociedade em que a escravidão era estrutural. Da mesma maneira que os empreiteiros ingleses, dissimuladamente, diziam não ter como identificar a condição jurídica dos trabalhadores que estavam nos canteiros de obras da ferrovia, os fazendeiros afirmavam não poder saber se os africanos comprados por eles eram ilegalmente traficados. Embora com sentidos diferentes e em condições específicas, estes casos representam, assim, um contexto mais geral de indefinição entre a escravidão e a liberdade na sociedade brasileira oitocentista.

⁸⁵ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da companhia férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*, para John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia. 6 maio 1861. Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128/72 folhas, 430-431. (Tradução livre do inglês para o português).

2 “CENTENAS DE PESSOAS DE DIVERSAS NAÇÕES”

Em carta escrita em 22 de fevereiro de 1861, o subdelegado José Nicolao da Silva não poupou palavras para lembrar ao presidente da província da Bahia que, em 18 daquele mês, havia encaminhado, em caráter de urgência, uma correspondência para o chefe de polícia relatando a necessidade de um destacamento de praças no arraial de Pojuca, um dos pontos onde se localizavam as obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway*, primeira ferrovia baiana. Para o subdelegado, esta medida tinha como objetivo “prevenir os crimes, prender-se criminosos e desertores, e manter-se a ordem entre as *centenas de pessoas de diversas nações*, que [ali estavam] aboletadas e empregadas nos serviços da via férrea”.¹

A autoridade policial acreditava que esta providência se fazia necessária para manter sob controle a multidão de homens que se engajava nas obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway* naquela região. Ainda que criminalizasse aquela multidão de trabalhadores, o subdelegado José Nicolao da Silva revelava um traço fundamental acerca da natureza e da composição da força de trabalho da estrada de ferro: a sua diversidade.

A diversidade da multidão de trabalhadores à qual se reportava o subdelegado de polícia, marcou, durante todo o período, a construção da primeira estrada de ferro baiana. As páginas que se seguem se dedicam a reconstituir o perfil social e demográfico desta multidão de homens ainda sem rosto que passaria a compor os canteiros de obras da ferrovia da Província da Bahia a partir de 1858.

¹ Ofício de José Nicolao da Silva, subdelegado de Santana de Catu, para Presidente da Província, 22 fev. 1861. APEB, *Correspondência dos Subdelegados de Polícia*, Maço 3005. Grifos do autor.

Em 1858, a Lei Eusébio de Queirós completava oito anos. Com ela, o Brasil instituíra mais uma lei que procurava coibir, efetivamente, a importação da mão de obra escrava para o país. Neste mesmo ano, na importante cidade do Salvador, capital da Província da Bahia, eram inaugurados os trabalhos da primeira estrada de ferro baiana, obra pública do Império responsável pelo recrutamento de centenas de trabalhadores brasileiros e estrangeiros no início da segunda metade do século XIX.

As obras da estrada de ferro foram iniciadas em setembro daquele ano, com apenas 119 trabalhadores terraplenadores responsáveis por colocar plana a terra em desnível. Certamente, tratava-se de um número de operários muito aquém de sua imensa demanda de mão de obra.² Infelizmente, a fonte não nos fornece informações quanto à nacionalidade destes primeiros braços engajados nos canteiros da ferrovia, no entanto, existem indícios de que, pelo menos parte destes empregados desembarcados em março de 1858 fosse oriunda da cidade de Turim, localizada na península itálica.³

Preocupados com os trabalhadores imigrantes “recentemente chegados da Itália”⁴, a *Bahia and San Francisco Railway* orientou o governo da Província, na ocasião, a providenciar ações para conter a febre amarela⁵, conseguir habitações apropriadas para os doentes e um hospital no distrito dos Mares, região portuária de Salvador. Ademais, estes

² Relatório de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, de 9 fev. 1859. In: Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa..., 1859.

³ AZEVEDO, Thales de. *Italianos na Bahia e outros temas*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia; Secretaria da Cultura, 1989, p. 24.

⁴ Embora nesse contexto a “Itália” ainda não existisse concretamente como nação ou território unificado, optamos por adotar, neste capítulo, os termos genéricos Itália, para indicar as regiões que compunham a península, e italianos, para indicar os trabalhadores sardos, que eram majoritários, os piemonteses, os toscanos, entre outros. Quando necessário, será adotada uma terminologia mais específica e mais próxima às fontes, conforme a necessidade no texto em questão.

⁵ Não foi por acaso a recomendação feita ao governo provincial quanto aos cuidados para controlar a febre amarela, uma vez que a epidemia, no século XIX, acometia muito mais os imigrantes recém-chegados no Brasil. Certamente, tratava-se de uma recomendação preventiva tanto para atrair quanto para garantir que a mão de obra estrangeira continuasse viva. Sidney Chalhoub escreveu um trabalho sobre a epidemia da febre amarela, as teorias médicas e as ações das autoridades políticas para combatê-la em diferentes contextos do século XIX e destaca como, na década de 1870, as autoridades intensificaram o empenho em contê-la orientadas pela ideologia do branqueamento racial. (*Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996).

prováveis imigrantes italianos estariam cotidianamente sob a fiscalização de dois médicos italianos e um inglês.⁶

Decorridos alguns meses, o quadro de apenas 119 trabalhadores sofreria alterações tanto em termos quantitativos quanto em relação ao país de origem. Segundo Firmo José Melo, em fevereiro de 1859, as obras da estrada de ferro contabilizavam 350 trabalhadores, sendo 183 nacionais e 167 italianos. Pelos dados, naquele curto espaço de tempo, houve um crescimento de mais que o dobro na mão de obra empregada.⁷

O ano de 1859 foi definitivo para o projeto da companhia férrea e de seus empreiteiros, com a evidente intensificação do recrutamento da força de trabalho nacional e estrangeira. Esta política de agenciamento nacional e internacional de mão de obra operária, a princípio, demonstrou êxito, do ponto de vista quantitativo. Pelo menos, é o que indicam os registros oficiais das autoridades provinciais e dos engenheiros ingleses.

Certamente, o processo de recrutamento e importação desse vasto número de trabalhadores oriundos da Península Italiana para a estrada de ferro na Província da Bahia contou com a participação de agenciadores e intermediários na Europa. Ao menos nas últimas décadas daquele século, intermediar o agenciamento e exportação de mão-de-obra italiana era um negócio lucrativo que beneficiava muitas pessoas e empresas. De acordo com José de Souza Martins,

O emigrante foi o principal produto de exportação da economia italiana entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Com a imigração, ganhavam as companhias de transporte marítimo, ganhavam os bancos que faziam as remessas de dinheiro dos colonos a seus parentes, ganhavam os intermediários entre os colonos e os bancos aqui no Brasil.⁸

Para o contexto do período denominado de “grande imigração” de italianos para o Brasil, a partir das últimas décadas do século XIX, o estudo de Paulo Cesar Gonçalves

⁶ AZEVEDO, *Italianos na Bahia...*, cit., p. 55, nota 29.

⁷ Relatório de Firmo José Melo, engenheiro fiscal, de 9 fev. 1859. In: Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa..., 1859.

⁸ MARTINS, José de Souza. *Subúrbio; vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo*: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Unesp, 2002, p. 192.

também aponta como o recrutamento de trabalhadores italianos constituía um mercado lucrativo e envolvia uma rede extensa de pessoas, como agentes, subagentes, companhias de navegação, etc. Segundo denomina o autor, tratava-se de “mercado de braços” destinado, sobretudo, aos países do Novo Mundo, como EUA, Argentina e Brasil no período em questão.⁹

É possível que o desembarque dos trabalhadores italianos na Bahia a partir de 1858, por exemplo, estivesse inserido no contexto internacional mais amplo de “mercado de braços” daquela região. No caso dos trabalhadores brasileiros, é provável que existissem também pessoas responsáveis por atrair e recrutar a mão de obra nacional.¹⁰ Embora não haja evidências da existência nem da movimentação desta rede de agenciadores na Itália e no Brasil para o nosso período em questão, os números demonstrariam que os empreiteiros contariam com expressiva força de trabalho estrangeira e nacional para as obras da estrada de ferro.

Em 8 de abril de 1859, Charles Vignoles, importante engenheiro residente da companhia férrea, no relatório ordinário enviado para a diretoria sediada em Londres, informou aos seus compatriotas acerca da mão de obra disponível para a construção da ferrovia. Esta questão era fundamental, pois a insuficiência de trabalhadores poderia comprometer a execução daquele empreendimento. De acordo com as suas estimativas, o contratante tinha empregado aproximadamente 1.200 homens, acrescentando ainda que este total incluía italianos “e mais forças [que] devem ser colocadas tão rápidas elas [possam] ser obtidas”.¹¹

A quantidade estimada pelo engenheiro inglês seria ampliada nos meses subsequentes. Em 12 de setembro de 1859, segundo o relatório do presidente da Província, Manoel Messias Leão, estavam envolvidos nos serviços de construção das duas primeiras seções da estrada de ferro 1.723 trabalhadores, “metade dos quais [eram] italianos

⁹ Sobre o assunto, ver em: *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda; Fapesp, 2012.

¹⁰ Para o início do século, é possível identificar uma extensa rede de agenciadores de trabalhadores no Brasil para as obras da construção da estrada de ferro da Noroeste. Sobre o assunto, consultar: MORATELLI, *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil...*, cit.

¹¹ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. Anexo.

mandados vir pela Empresa”.¹² O registro da autoridade provincial informou, ainda, que mais 523 trabalhadores foram adicionados nos trabalhos de construção da ferrovia.

Esses números cresceram com o regular desembarque, em 1859, de imigrantes europeus, notadamente italianos, contratados para se juntar aos braços nacionais na empreitada daquela via férrea. Além do engajamento de homens locais, as expectativas de fazer progredir as obras recaíam sobre esses operários braçais oriundos da Europa. O Ministro do Império declarou que o adiamento das obras das primeiras seções se devia, ainda, à reduzida quantidade de operários demandada para algumas atividades. Com efeito, destacava a esperança do progresso destas atividades, uma vez que “foram contratados na Europa 1.000 trabalhadores, quais mais da metade já havia chegado.”¹³ Na concepção deles, o trabalho destes imigrantes seria mais produtivo que o dos nacionais.

Os registros oficiais que quantificaram o universo de trabalhadores engajados na construção da *Bahia and San Francisco Railway* demonstram que as autoridades baianas, a companhia férrea e os empreiteiros ingleses continuaram a ser bem-sucedidos nas políticas e estratégias acionadas para arregimentar e atrair a volumosa mão de obra estrangeira e nacional para aquela empreitada.

Esta tendência pode ser observada nos dados referentes ao ano de 1860. Em março, segundo consta, o número do pessoal empregado era de 2.639 trabalhadores que estavam distribuídos em termos de nacionalidade: 2.069 brasileiros, 446 italianos, 107 ingleses, onze alemães, quatro franceses e dois suíços. Caso os números estejam próximos da realidade daquele universo de trabalho, os dados impressionam, sobretudo, pela grande quantidade de brasileiros engajados nas obras, superando, inclusive, a força de trabalho imigrante.¹⁴

O número de trabalhadores se manteve relativamente estável no decorrer dos últimos meses daquele ano. Em um prognóstico mais realista para o ano de 1860, Charles Vignoles, engenheiro inglês, informou que, até seus últimos cálculos, a quantidade de

¹² Relatório feito ao Excelentíssimo Conselheiro Presidente da Província da Bahia, o senador Herculano Pereira Penna, pelo Vice-presidente o Conselheiro Manoel Messias de Leão por ocasião de passar-lhe a administração da mesma. Typographia de Antonio Olavo França Guerra, 1859, p. 9-10.

¹³ GALVÃO, *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil...*, cit., p. 318.

¹⁴ GALVÃO, *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil...*, cit., p. 319.

empregados na estrada de ferro correspondia, aproximadamente, a 1.800 pessoas e que deveria aumentar rapidamente, segundo sua avaliação, para o número máximo de 2.500. Para os últimos meses de 1860, há notícias de que a força de trabalho empenhada em toda a extensão das obras da estrada de ferro correspondia a 2.700 operários.¹⁵ O engenheiro acreditava que o número de trabalhadores da ferrovia seria ampliado naquele ano, pois, avaliava, com o fim da estação das chuvas e a suspensão do trabalho agrícola, os operários brasileiros seriam levados a engajar sua força de trabalho nas obras da estrada de ferro.¹⁶

Os esforços das autoridades provinciais e imperiais, da companhia férrea bem como de empreiteiros e seus agentes para a importação de mão de obra estrangeira e o recrutamento de nacionais resultaram no agrupamento de uma abundante quantidade de homens de diferentes etnias, de distintas condições jurídicas e de diversos países nas obras de construção da estrada de ferro. Na segunda metade do século XIX, a empreitada na estrada de ferro baiana reuniu uma volumosa multidão de trabalhadores pobres e, majoritariamente, braçais que, embora diferentes, compartilharam condições aviltantes de trabalho e a experiência da “precariedade estrutural da liberdade” que marcava as relações sociais no Brasil escravista oitocentista. O processo de engajamento de trabalhadores

¹⁵ Essa variação constatada por Vignoles não diferiu tanto do índice apresentado nos dados do contemporâneo Manuel Galvão para o mês de março de 1860. Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 24 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967; GALVÃO, *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil...*, cit.).

¹⁶ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 24 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967. Sobre o engajamento de trabalhadores rurais nas obras de ferrovia em período de estiagem, Maria Lucia Lamounier destaca que: “O trabalho de construção da ferrovia veio apresentar mais uma fonte importante de emprego para milhares de brasileiros pobres que, mesmo tendo acesso à terra, cultivando lotes próprios ou de outros, necessitavam complementar a sua renda, e para milhares de outros que provavelmente tinham que deixar as fazendas no período de entressafra” (*Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. Est. Econ.*, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 353-372, abr./jun. 2007). Esta interpretação parece se adequar também para os trabalhadores rurais baianos no contexto em questão. Trabalhar em serviços como o da ferrovia, ainda que temporariamente, poderia ser a única garantia de sobrevivência diante de um contexto de suspensão dos trabalhos agrícolas por causa das secas no sertão nordestino. Os retirantes da seca da Província do Ceará, ao que parece, correspondiam a esta realidade no século XIX. Conferir: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Operários das secas: retirantes e trabalhadores de ofício em obras de socorro público (Ceará – 1877-1919). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 3, n. 6, p. 176-193, jul./dez. 2011, p. 176-193.

européus e nacionais livres, libertos e escravos da segunda metade do século XIX, em tela, continuará sendo objeto de nossa reflexão.

2.1 “Trabalhadores robustos e amestrados”

No discurso de 15 de março de 1859, Francisco Xavier Paes Barreto, presidente da Província da Bahia, anunciou as medidas que tinham sido acionadas pelo empreiteiro John Watson para suprir o déficit de mão de obra, isto é, trazer “trabalhadores robustos e amestrados” da Europa para esta parte do Brasil.¹⁷ Os europeus são apresentados de modo superior ao nacional que, por oposição, seria supostamente mais franzino, característica pouco desejável para um trabalhador braçal de uma ferrovia. As qualificações “robustos e amestrados”, expressas no discurso da autoridade provincial, se casavam, certamente, com as expectativas das elites baianas em relação aos trabalhadores europeus.

As medidas provinciais que buscavam estimular a introdução de trabalhadores estrangeiros para os canteiros de obras da linha férrea baiana no final da década de 1850, anunciadas por Francisco Xavier Paes Barreto, se mostrariam, de fato, bem-sucedidas. O favorável fluxo de estrangeiros para a Bahia, neste período, contrasta com o fracassado projeto de imigração encabeçado pelas autoridades baianas nas últimas décadas da segunda metade do século XIX e início do XX.

Tratando dessa questão para o contexto do final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, Wlamyra Albuquerque acentua que a expectativa das elites baianas em relação à introdução de imigrantes europeus paulatinamente “se transformaria em frustração a cada navio que parava nos portos baianos a caminho do país.”¹⁸ Assim, como já dito, este malogrado projeto de imigração contrariou, em termos de resultados, as iniciativas para a introdução de mão de obra estrangeira para a construção da estrada de ferro *Bahia and San Francisco Railway*.

¹⁷ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1859. Grifos do autor.

¹⁸ ALBUQUERQUE, Wlamyra Ribeiro de. *Algazarra nas ruas: comemorações da independência na Bahia (1889-1923)*. Campinas: Ed. Unicamp, 1999. p. 40.

Enquanto o governo provincial propagava as ações que garantiriam as “boas novas” da imigração estrangeira para a Bahia, a polícia portuária registrava que, até 15 de março de 1859, já haviam entrado nada menos que quatro grandes embarcações com centenas de imigrantes de diversas nacionalidades pelo porto marítimo de Salvador, todas com trabalhadores destinados aos canteiros de obras da estrada de ferro na capital e no interior da província baiana.¹⁹

Em um estudo pioneiro sobre o fluxo imigratório para a construção da primeira ferrovia baiana, especificamente de italianos, Thales de Azevedo considerou que esta imigração tinha uma natureza distinta de outras existentes em várias partes do Brasil e, quiçá, do mundo, no período. De acordo com Azevedo,

[...] esse transplante de um milheiro de homens da Europa para o Brasil, em bloco e por prazo previamente fixado, como operários de uma obra pública, com regresso assegurado por contrato com empresa de nacionalidade diversa dos migrantes e do país em causa, é um episódio raro na história das migrações internacionais. Tanto mais para reparar é que esses homens vieram expressamente engajados para trabalho braçal, sob especiais condições contratuais, e foram mantidos em isolamento das populações locais... Tudo isso constitui matéria original – enquanto migração não sazonal ou ao longo de determinado tempo mas simultânea, em massa, ainda que distribuída em navios por exigências logísticas.²⁰

Ainda que sejam consideradas excessivas as conclusões do importante estudioso baiano quanto à singularidade da imigração para a Bahia, deve-se reconhecer que o autor tem razão quanto à caracterização da natureza do fluxo imigratório. De fato, a maioria dos trabalhadores imigrantes que aqui desembarcaram para se engajar nos canteiros de obras da estrada de ferro, a princípio, não veio com o projeto de construir colônias e não pretendia estabelecer residência fixa no “novo mundo”. Em geral, a sua estadia nas terras baianas findaria com o término da empreitada de construção da via férrea.

Ao todo, localizamos 1.025 indivíduos que, entre 1857-1861, se deslocaram para a Província da Bahia, atraídos para o trabalho na ferrovia. Alguns poucos foram para

¹⁹ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1.

²⁰ AZEVEDO, *Italianos na Bahia...*, cit., p. 29-30.

atividades ligadas ao comércio, outros para exercer postos de engenheiros, mas grande parte se empenhou na execução das atividades de construção.

Em termos gerais, os 1.025 eram procedentes basicamente de portos localizados na Itália, Inglaterra e Bélgica. A maior parte, 88,3%, vinha do porto de Gênova e desembarcou em 1859. As embarcações eram compostas de italianos, ingleses, portugueses, suíços, austríacos. Este padrão se mantém, quando se analisa cada um dos navios isoladamente. Há preponderância de pessoas do sexo masculino ligadas aos ofícios manuais (“indústria”) e destinadas a residir no “campo”, interior da Província da Bahia.

Inicialmente, foram os ingleses, sobretudo os de profissões mais qualificadas, como engenheiros e desenhistas, que, no ano de 1857, inauguraram o processo imigratório da Europa com destino à ferrovia da Bahia. Vieram para se empregar primeiramente na construção e depois nos serviços de operação dos trechos iniciais da primeira estrada de ferro da Província. Entre 21 de julho de 1857 a 29 de maio de 1861, 120 pessoas embarcaram dos portos de Antuérpia, na Bélgica, Southampton e Liverpool, na Inglaterra, e Cork, na Irlanda, com destino ao porto de Salvador.²¹ Destas, 114 eram de origem inglesa, 56 das quais se diziam destinadas a se fixar na capital, 53 no campo e onze não informaram. A maioria destes indivíduos era do sexo masculino, solteira e sem família. Vieram também a bordo do vapor inglês James, em 31 de janeiro de 1859, dois homens do serviço doméstico, certamente para cuidar da alimentação dos trabalhadores ingleses.

O porto de Southampton era o principal fornecedor de trabalhadores britânicos para a ferrovia da Bahia. Dele partiram nada menos que 87 das 120 pessoas ligadas à estrada de ferro, sendo 83 cidadãos ingleses, três portugueses e, apenas um, suíço. Dentre os homens diretamente ligados à estrada de ferro que vieram por este porto, cinquenta foram identificados como profissionais das artes, onze das letras e apenas nove associados à indústria, o que demonstra que grande parte destes britânicos estava destinada aos ofícios de maior especialização e qualificação técnica.²² Depois de Southampton, foi da cidade

²¹ APEB, *Livro de entrada de passageiros...*, v. 1, p. 18-35.

²² As embarcações com indivíduos para os serviços da construção e operação da estrada de ferro chegaram ao porto de Salvador procedentes do porto de Southampton: Vapor Glz' Miiz (8/12/1858), Pacote Inglês Tamar (30/01/1859 e 30/04/1859), Vapor Inglês Vabria do Sinimbu (12/02/1859), Pacote a Vapor Inglês Magdalena (30/03/1860/, 28/04/1860, 2/07/1860 e

portuária de Liverpool que mais saíram cidadãos ingleses para a província baiana. Procedentes deste porto, em 1 de setembro e 10 de outubro de 1859, chegaram 27 pessoas, quatro, das “letras”, destinadas ao campo, e 23, da “indústria”, que deveriam residir na cidade do Salvador.²³

Esse contingente de ingleses não superou, em termos quantitativos, os italianos, que tinham presença predominante. Localizamos 905 indivíduos, quase todos italianos, provenientes do famoso porto de Gênova, que foram recrutados como trabalhadores das obras da estrada de ferro da Bahia. Embora haja indicações de que os primeiros grupos de trabalhadores italianos chegaram em março de 1858, os registros da polícia portuária indicam que o início deste grande fluxo imigratório para as obras se intensificou, de fato, em janeiro de 1859, com o desembarque de vários grupos no porto de Salvador.²⁴

Em 14 de janeiro de 1859, procedente do porto de Gênova, Itália, atracou na zona portuária de Salvador a *Barca Sarda Onorata*. A embarcação Onorata trazia 154 homens contratados para trabalhar na estrada de ferro. Embora todos eles com sobrenome italiano, apenas 112 aparecem com a nacionalidade declarada. A menção à Itália é, de certa maneira, interessante, porque o país propriamente dito ainda não existia naquele período.²⁵ Tal fato aponta, talvez, para um processo já em curso de autoidentificação como italianos.²⁶

1/05/1861), Pacote Inglês Queida [ou Oneida] (28/04/1860 e 29/05/1861), Pacote Inglês Tyne (30/05/1860 e 2/07/1860). APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1. p. 35, 40, 41, 56, 57, 72-74 e 81.

²³ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1, p. 65-67.

²⁴ Há uma vasta bibliografia na historiografia brasileira que se dedicou ao fluxo de trabalhadores imigrantes italianos para o Brasil, sobretudo para as lavouras de São Paulo, e seus desdobramentos sociais. No entanto, a maior parte dos importantes estudos históricos enfatiza o período da chamada “grande imigração” no final do século XIX. O interessante balanço bibliográfico de Luigi Biondi, em que este analisa os trabalhos clássicos, os avanços e as pesquisas recentes nesse campo de estudo, aponta nessa direção. (Imigração italiana e movimento operário em São Paulo: um balanço historiográfico. In: CARNEIRO, Maria Luiza Tucci et al. *História do trabalho e histórias da imigração: trabalhadores italianos e sindicatos no Brasil* (séculos XIX e XX). São Paulo: Edusp; Fapesp, 2010).

²⁵ Sobre o assunto, conferir, dentre outros estudos: BERTONHA, José Fábio. *Os italianos*. São Paulo: Contexto, 2005.

²⁶ Ocorrido entre 1859-1861, o processo de unificação das províncias que compunham a Península italiana é conhecido como “*Risorgimento*”. A Itália como Estado Nação só passa realmente a existir a partir de 1861. Antes disto, a região era dividida em diversas cidades com reinos e administrações diferentes, inclusive de grandes potências europeias. BERTONHA, *Os italianos...*, cit.

Os outros 42 trabalhadores aparecem registrados como naturais de Lubeck, o que pode significar o seu último local de trabalho ou mesmo um equívoco cometido no momento do registro, o que era possível, afinal, eram línguas distintas.²⁷

A profissão atribuída à maioria (112) deles era a “indústria”, o que significava trabalho manual. Apenas seis eram das “artes” e “letras”. É bem provável que estas últimas profissões se refiram a ofícios de maior qualificação como desenhistas, ferreiros e marceneiros. Com a residência pré-definida no interior e não na capital, grande parte deles se identificou como solteiro. Alguns dos poucos casados não se aventuraram a vir sem as suas famílias para a Bahia, a exemplo de: Cerra Antonio, que veio com sua mulher e uma filha; Barnone Pietro, apenas com a sua mulher; Srato Seconde, que trouxe seu filho; e Couta Euzebbio que, curiosamente, carregou sua mãe para a Bahia.²⁸

Exatamente um mês depois, em 14 de fevereiro de 1859, atracou em Salvador, para a alegria dos empreiteiros da ferrovia, a embarcação *Sarda São Pietro* com nada menos que 170 trabalhadores, 166 declaradamente italianos, alguns poucos com suas esposas, assim como aconteceu na *Onorata*. Existem ainda quatro viajantes que, embora constem no registro como sendo dois suíços, um inglês e um austríaco, é provável que também sejam italianos, uma vez que os sobrenomes apontam neste sentido. Esta leva de trabalhadores se constituía, em sua maioria, de trabalhadores braçais (jornaleiros, aqueles sem especialização). A declaração de que todos eles estariam destinados a trabalhar no campo é muito plausível, uma vez que, àquela altura, as obras já haviam progredido e avançado, cada vez mais, para o interior, onde a demanda de mão de obra se tornava maior.

O mês de fevereiro reservava ainda mais italianos para os postos de trabalho da estrada de ferro. Um número provável de 206 italianos desembarcou no porto de Salvador em 26 de fevereiro de 1859. Dentre estes, havia 198 operários manuais, sete das letras e um do serviço doméstico, todos fixando residência fora da área urbana da capital baiana.

Tudo indica que diversos trabalhadores italianos continuaram a ver a empreitada da ferrovia *Bahia and San Francisco* como um horizonte atrativo para lograr

²⁷ Lubeck, localizada no norte da Alemanha, era uma importante cidade portuária. APEB. *Livro de Entrada de Passageiros*, v. 1.

²⁸ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1. p. 36, 38 e 39. Ao todo são 7 filhos, 4 esposas e a mãe de um trabalhador.

uma oportunidade de trabalho, ainda que temporária, em outro país. Após a longa travessia, a barca *Alexandro Volta* chegou à Bahia, em 9 de março de 1859, com mais 165 pessoas oriundas da Sardenha. Daquele grupo, 160 foram identificados como da “indústria” e cinco pessoas, sem ofício declarado, que vieram exclusivamente para trabalhar no serviço doméstico. Todos eles estavam programados para trabalhar na estrada de ferro e diziam que iriam residir no campo.

Ao que parece, os italianos, naquele período, não se restringiam ao âmbito das obras da estrada de ferro, mas se faziam presentes na sociedade baiana de um modo mais amplo. Nesta perspectiva, há notícias de que italianos teriam fundado associações de auxílio mútuo na Bahia em 1849, 1861 e 1863, e que alguns documentos destas entidades faziam referência a líderes como Cavour e Garibaldi e aos reis Vittorio Emanuel II, Umberto I e Vittorio Emanuel III.²⁹

O “Livro de Entrada de Passageiros”, uma preciosa fonte que oferece importantes informações sobre a importação dessa mão de obra estrangeira para o Brasil, bem como, ainda que de forma genérica, o nível de qualificação e o seu processo de alocação nas obras e na província baiana, possui limitações típicas de um registro documental desta natureza. Estas limitações nos impossibilitam conhecer mais profundamente a trajetória pregressa destes homens e saber mais sobre sua vida profissional em seu país de origem.

Contrariando os silêncios do “Livro de Entrada de Passageiros”, um indivíduo chamado Giomatta Chiarelle, possivelmente um italiano, rabiscou em uma relação nominal informações que nos permitem adentrar um pouco mais no universo de, pelo menos, alguns desses trabalhadores aqui desembarcados em 9 de março de 1859. Antes mesmo de tratar especificamente da condição de cada operário oriundo do porto de Genova engajado para a estrada de ferro, sobre “a posição dos indivíduos a serviço do senhor J. Watson no Brasil”, ele nos revela que esta embarcação, até chegar à Bahia, teria parado em Teneriffe, região

²⁹ CASTELLUCCI, Aldrin A. S. A luta contra a adversidade: notas de pesquisa sobre o mutualismo na Bahia (1832-1930). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 40-77, ago./dez. 2010, p. 70.

das Ilhas Canárias, onde comumente os navios aportavam para se abastecer de carvão e água.³⁰

Chiarelle documentou a entrada de 166 pessoas pelo porto de Salvador e, mesmo considerando as imprecisões quantitativas de ambos os registros portuários, é possível assegurar, mediante nominatas, que os tripulantes da embarcação *Onorata* são os mesmos por ele listados (Tabela 1). De acordo com Chiarelle, vieram 160 homens e seis mulheres, distribuídos em três grupos: “Squadra Biachi”, “Squadra Moralle” e “Squadra Squizini”. A explícita questão de gênero aqui não se trata de um mero dado. As mulheres mencionadas nesta embarcação, Laterina Biachi, Maria Pravedone, Agostina Gindice, Filomena Bernardi, Anna Ajinelli e Maddalena Savella, esposas dos trabalhadores C. Bianchi (trabalhador braçal), Giuliano Pravedone (marceneiro), Luigi Gindice (marceneiro), Gio Antonio Bernardi (trabalhador braçal), Paolo Ajinelli (trabalhador braçal) e G. Savella (trabalhador braçal), não vieram apenas para acompanhar seus parceiros de vida conjugal na travessia até o Brasil.³¹ Elas, ao que tudo indica, sem ofício, foram aproveitadas no serviço doméstico, pela estrada de ferro.³²

A embarcação documentada por Chiarrele possuía um comissário e um médico, provavelmente a serviço daqueles trabalhadores. De acordo com os seus registros, a tripulação de trabalhadores estava dividida e agrupada em turmas a partir do sobrenome de um daqueles operários. Possivelmente, tratavam-se de sub-agenciadores ou chefes de turmas que emprestavam seu sobrenome para identificar os agrupamentos de trabalhadores. Além dessas nuanças, detalhou também o ofício e as habilidades técnicas desempenhadas por cada um daqueles indivíduos.

³⁰ Strada Ferrata da Bahia al San Francisco nel Brasile. Rapporto Mensile. 9 mar. 1859. APEB, *Polícia do Porto*, Maço 6426. Considerando algumas imprecisões em relação a certos dados, este documento trata dos mesmos trabalhadores listados pelo “Livro Entrada de Passageiros”. Agradeço à pesquisadora Lisa Castilho pela indicação do documento.

³¹ Idem.

³² APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1. p. 126-127.

Tabela 1 – Profissões dos trabalhadores italianos a bordo do navio *Onorata*- Bahia, 1859³³

PROFISSÕES/	ESQUADRAS			Total	
	Bianchi	Morralla	Iguazsini	Nº	%
Trabalhador braçal/jornaleiro	42	47	50	139	88,0
Pedreiro	4	----	----	4	2,5
Ferreiro	3	----	----	3	1,9
Mecânico	1	----	----	1	0,6
Marceneiro	2	----	2	4	2,5
Assistente	----	1	1	2	1,3
Assistente - auxiliar	----	1	1	2	1,3
Chefe/ líder de Esquadra/grupo	----	3	----	3	1,9

Fonte: Strada Ferrata da Bahia al San Francisco nel Brasile. 9 de março de 1859. APEB, *Polícia do Porto*, Maço 6426

Em termos percentuais, a Tabela 1 confirma que, no conjunto daqueles embarcados para trabalhar na estrada de ferro, os trabalhadores braçais correspondiam a grande parcela (88%), resultado que corrobora uma tendência já indicada no “Livro de Entrada de Passageiros”. A análise dos números demonstra, ainda, que a mão de obra dita “qualificada”, composta por operários ferreiros, marceneiros, pedreiros, mecânicos, representava apenas 7,5%. No mundo do trabalho ferroviário, ter um ofício qualificado significava, também, a possibilidade de barganhar um maior salário, pois os trabalhadores manuais qualificados, quando comparados aos trabalhadores braçais sem especialização, recebiam melhores remunerações, como veremos mais adiante.

A maioria desses trabalhadores se aventurou na travessia para a Província da Bahia ainda jovem. Entre aqueles que chegaram em 9 de março de 1859, cerca de 46,8% estava na faixa etária de 21 a 30 anos, 31%, entre 31 e 40 anos, 16,5% na faixa de 41 a 50 e apenas 3,2% entre 51 a 60 anos (Tabela 2).

³³ Nesta tabela, excluímos 8 pessoas, a saber: 6 mulheres sem profissão informada, um comissário e um médico. Assim, o nosso universo de análise é de 158 pessoas com profissões declaradas.

Tabela 2 – Idade dos trabalhadores italianos a bordo do navio Onorata – Bahia, 1859³⁴

Squadra	Faixa Etária					
	= ou <20	21-30	31-40	41-50	51-60	Não Identificado
“Bianchi”	—	26	17	5	3	1
“Morralla”	—	28	15	7	1	1
“Iguazsini”	1	20	17	14	1	1
Total	1	74	49	26	5	3
100%	0,6%	46,8%	31%	16,5%	3%	1,9%

Fonte: Strada Ferrata da Bahia Al San Francisco Nel Brasile. 9 mar. 1859. APEB, *Polícia do Porto*, Maço 6426

G. Chiaverro, de apenas 15 anos, trabalhador braçal agrupado na “Squadra Iguazsini”, era o mais jovem da embarcação atracada em 9 de março de 1859. Não era raro encontrar jovens trabalhando ao lado de e como adultos, nos serviços de construção da ferrovia. Assim como o italiano G. Chiaverro, outras pessoas mais jovens vivenciaram o fardo do trabalho nos serviços de construção da ferrovia.

Ao longo de 1859, mais navios de trabalhadores italianos desembarcariam na Província da Bahia. Em 2 de setembro de 1859, ao atracar na região portuária de Salvador com 207 homens, procedentes do porto de Gênova, a *Barca Toscana Alfieri* parece ter encerrado o ciclo do grande fluxo imigratório de italianos para as obras de construção da primeira estrada de ferro da Província da Bahia. Sem familiares a bordo, 205 se declararam naturais da Sardenha e dois manifestaram ser de um lugar denominado “Itália”.³⁵ Nem todos os trabalhadores que integravam esta barca suportaram os muitos dias em alto mar para atravessar o Atlântico em direção ao porto de Salvador. Embarcado na *Toscana Alfieri*, o operário italiano Parrera Angelo teve interrompidas as suas expectativas de trabalho temporário na Bahia. Sob condições e causas desconhecidas, morreu antes mesmo de desembarcar no local de destino.³⁶

A profissão declarada pelos derradeiros indivíduos oriundos da península italiana, assim como a maioria dos que os antecederam, associava-os ao trabalho manual, grande parte, mais especificamente, ao trabalho não especializado. Dentre os 207

³⁴ Esta tabela se refere apenas a 158 indivíduos, tendo sido excluídas da análise 8 pessoas.

³⁵ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1, p. 58-61.

³⁶ Idem, p. 63.

trabalhadores, 203 eram profissionais da “indústria” e apenas 4 foram declarados como profissionais das “letras”, de modo que também vieram exercer esta atividade.³⁷

Os agenciadores desses trabalhadores estrangeiros sabiam das demandas da empresa e programaram cuidadosamente onde empregariam esta força de trabalho. Com a crescente interiorização das obras, devido ao avanço da construção, os recrutadores deslocaram este contingente operário para as vilas, distritos e comarcas mais afastadas, localizadas no interior da província baiana.³⁸

2.2 “Os braços de que tanto carecemos”

A importação de centenas de trabalhadores estrangeiros, notadamente italianos, demandou, das autoridades provinciais e dos administradores da ferrovia, a preparação e a montagem da infraestrutura necessária para recebê-los. Neste sentido, o Marquês de Olinda, Ministro dos Negócios do Império, em 15 de janeiro de 1859, encaminhou uma correspondência para o presidente da Província da Bahia com recomendações expressas quanto às medidas a serem tomadas para garantir, com sucesso, a vinda de mil operários italianos contratados para a estrada de ferro. As autoridades baianas foram, então, orientadas pelo ministro imperial a empregarem as medidas cabíveis para que fossem “bem acolhidas pelos empresários, e fielmente, se [cumprissem] os contratos feitos com os mesmos trabalhadores”.³⁹

O Ministro do Império considerava fundamentais essas orientações, uma vez que empreiteiros responsáveis pelas obras pareciam descumprir os contratos com os trabalhadores desde que partiam do porto de Gênova. Ao que tudo indica, o envio equivocado de um navio oriundo do reino da Sardenha (Itália) teria provocado indisposições políticas do governo sardo com a Agência Central de Colonização, “a ponto de criar embaraços fortíssimos à emigração para o Império”. Para resolver o entrave político, o ministro brasileiro em Londres interveio junto ao governo sardo que, “acedeu

³⁷ APEB, *Livro de entrada de passageiros*, v. 1, p. 58-61.

³⁸ Idem, p. 58-61.

³⁹ Correspondência de Marques de Olinda, Ministro do Império, para o Presidente da Província da Bahia. 9 out. 1858. APEB, *Correspondência recebida dos Negócios do Império*, Maço 859.

com muita dificuldade ao contrato, e embarque dos mil colonos para essa Província”. Nesta ocasião, a autoridade diplomática do Brasil em Londres deu garantias de que “se [observariam] religiosamente as condições dos contratos, e os emigrantes [seriam] tratados com humanidade”.⁴⁰ Àquela altura, com as obras apenas recém-iniciadas em 1858, as primeiras levas de trabalhadores italianos pareciam enfrentar condições adversas e experimentar o dissabor de contratos de trabalho desrespeitados. Voltaremos a esta questão oportunamente, no Capítulo 4.

Diante das condições da infraestrutura destinada aos trabalhadores, o ministro imperial recomendou ao presidente da Província que providenciasse condições adequadas de acolhimento para os trabalhadores, de modo que, segundo suas palavras, pudessem “habilitar-nos para da Itália obtermos os braços de que tanto carecemos”.⁴¹ Pretendia-se, assim, facilitar o desembarque da tão esperada mão de obra estrangeira contratada no Reino da Sardenha para a construção da estrada de ferro.

As autoridades baianas estavam empenhadas em garantir o suprimento de braços para os canteiros de obras da ferrovia. Nesta perspectiva, Francisco Xavier de Paes Barreto assegurou ao Ministro do Império que não mediria esforços para que se cumprissem os acordos previamente estabelecidos nos contratos com os trabalhadores italianos. Além disto, o presidente da província se comprometia, ainda, a zelar para que fosse dispensado a estes trabalhadores o bom tratamento, como uma questão de obrigação e humanidade. No entanto, lembrava que “o bom tratamento” seria uma prática “quando não prevalecessem outras razões”.⁴²

As pressões do Ministro dos Negócios do Império produziram efeitos nas ações do governo provincial e na própria administração da Estrada de Ferro. Em meados de janeiro de 1859, o presidente da província informou ao Ministério dos Negócios do Império que havia tomado ciência, por parte do superintendente da estrada de ferro, à época Charles Carey, de que “se [achavam já] *preparados os necessários cômodos* para os 500 operários

⁴⁰ Correspondência de Marques de Olinda, Ministro do Império, para o Presidente da Província da Bahia. 9 out. 1858. APEB, *Correspondência recebida dos Negócios do Império*, Maço 859.

⁴¹ Idem. Grifos do autor.

⁴² Correspondência de Francisco Xavier Paes Barreto, Presidente da Província, para Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império. 30 out. 1858. APEB, *Registro de Correspondência para o Governo Imperial*, Maço 700, n. 18.

[italianos] contratados para a dita Estrada que [estavam] prestes a chegar”.⁴³ O governo provincial lembrava, ainda, que a companhia férrea deveria, antecipadamente, criar condições para alojar mais outros 500 operários. Estas medidas visaram providenciar “os edifícios em que [deveriam] morar, tendo em vista a necessidade de não acumular em uma mesma habitação grande número de pessoas”.⁴⁴

Dessa maneira, a fazenda São Tomé de Paripe, situada na região periférica de Salvador, foi um dos locais escolhido pelos administradores da Companhia férrea para alojar os primeiros 500 trabalhadores italianos contratados. Esta propriedade, dotada de “cômodos [...] para agasalho de todos os ditos trabalhadores”, foi arrendada pela companhia férrea que procurou, também, construir outras residências operárias. As ações para acomodar o volumoso número de trabalhadores imigrantes não se esgotaram por aí. Há registros de que, no distrito de Periperi, nas proximidades de Paripe, uma Casa de Alambique tenha sido arrendada para a recepção de mais 150 operários. Na região de Itapagipe, também foi providenciado o aluguel de uma “casa grande que [poderia] servir para mais 100 pessoas”.⁴⁵ Assim, o superintendente da Companhia férrea acreditava que não haveria falta de alojamento para o acolhimento daqueles trabalhadores imigrantes.

Além das medidas tomadas para alojar os primeiros fluxos de trabalhadores imigrantes na região de Salvador e adjacências, as autoridades provinciais e engenheiros da estrada de ferro providenciaram uma infraestrutura, ainda que mínima, para acomodar a mão de obra no interior da Província. Eles se depararam com o desafio de montar uma logística para hospedar, no campo, os trabalhadores estrangeiros que continuavam desembarcando na Bahia e os trabalhadores brasileiros que, inevitavelmente, se movimentariam pelas diversas vilas e distritos para acompanhar as obras da construção que, cada vez mais, avançava para o interior da Bahia.

⁴³ Correspondência de Francisco Xavier Paes Barreto, Presidente da Província, para Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império. 15 jan. 1859. APEB, *Registro de Correspondência para o Governo Imperial*, Maço 700, n. 54. Grifos do autor.

⁴⁴ Correspondência do presidente da Província para o Superintendente da Estrada de Ferro. 14 jan. 1859. Apud AZEVEDO, *Italianos na Bahia...*, cit., p. 25.

⁴⁵ Correspondência de Charles Carrey, superintendente da Cia férrea, para o Presidente da Província. 13 jan. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

A orientação do governo da Província para que os trabalhadores das obras, especialmente os imigrantes italianos, não ficassem abarrotados em um mesmo espaço parece não ter sido rigidamente seguida pelos administradores e empresários da estrada de ferro, inclusive nas obras distribuídas nas áreas mais distantes da capital. Há indícios documentais que apontam que estes operários viviam aglomerados coletivamente em barracões provisoriamente construídos para hospedá-los.

2.3 “Os emigrados do interior”

*Vou-me embora pro sertão
Viola, meu bem, viola
Eu aqui não me dou bem
Viola, meu bem, viola
Sô empregado da Leste
Sô maquinista do trem
Vou-me embora pro sertão
Eu aqui não me dou bem
Ô viola, meu bem, viola.
Joãosinho da Goméa, Toada do sertão.⁴⁶*

Muitos dos trabalhadores brasileiros pobres recrutados para as frentes de trabalho na estrada de ferro eram ligados ao setor agrícola. Uma parcela considerável desta multidão de “nacionais” era oriunda da região sertaneja do interior da Província da Bahia. Ao que tudo indica, os trabalhadores rurais que provinham do sertão não pareciam dispostos a abandonar o setor agrícola para se engajar definitivamente no trabalho da estrada de ferro. Ao contrário, demonstraram a habilidade de conjugar o trabalho das lavouras com as oportunidades de trabalho sazonal na construção da *Bahia and San Francisco Railway*.

Em fins de 1860, há evidências de que dos 2.700 operários da estrada de ferro, “grande parte [consistia] de emigrados do sertão”.⁴⁷ Não é estranho que, naquele ano, o próprio governo provincial parecesse querer desenvolver políticas de engajamento de

⁴⁶ Mais uma vez, agradeço à pesquisadora Lisa Castilho, pela gentil indicação da composição musical.

⁴⁷ GALVÃO, *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil...*, cit., p. 326.

“emigrados do sertão” nas obras da ferrovia e tratou de demonstrar seu interesse aos administradores da Companhia Férrea.⁴⁸ Diante da preocupante conjuntura, entre 1857 e 1861, a atenção do Governo Provincial para com as populações oriundas da região sertaneja era plausível. Naquela época, o sertão baiano fora castigado por uma intensa estiagem que causara grande seca. Tamanho foi seu impacto no período que o governo provincial viria a criar ações para diminuir os seus efeitos entre os sertanejos, os mais diretamente afetados.⁴⁹

No dia 12 de outubro de 1860, Alfred Dick, superintendente da Companhia Férrea, se apressou em responder a um ofício enviado por Antonio da Costa Pinto, presidente da Província, acerca da possibilidade de engajamento de “emigrados do interior” nas obras. Em resposta à autoridade provincial, Dick declarou que, embora não tivesse àquela altura “experimentado o emprego de tamanha gente”, veria a possibilidade de empregá-la nos serviços da estrada de ferro. No entanto, o superintendente inglês alertaria que não desejava engajar qualquer trabalhador. Segundo ele, os trabalhadores nacionais oriundos do sertão que se apresentassem nos canteiros de obras da ferrovia em busca de emprego poderiam conseguir trabalho desde que fossem “bons e industriosos”.⁵⁰

Percorrer pequenas distâncias de vilas e distritos até os locais de construção da estrada de ferro para oferecer sua mão de obra parece ter sido uma das formas encontradas por alguns trabalhadores para assegurar uma vaga nos postos de trabalho. Arriscando-se ao insucesso de uma viagem incerta, Olímpio Francisco Preges, a fim de garantir meios para a sua subsistência, deslocou-se até Salvador para “contratar-se nos trabalhos da Estrada Férrea”, em 18 de abril de 1860. Por motivos não muito claros, o candidato à vaga nas obras da estrada foi preso e conduzido à cadeia do Aljube.⁵¹ Era alfabetizado, já que

⁴⁸ Sobre o engajamento de sertanejos e retirantes em obras de construção de estrada no século XIX, consultar: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2005.

⁴⁹ Conferir a discussão sobre esta conjuntura na região das secas no período oitocentista em: GONÇALVES, Graciela Rodrigues. *As secas na Bahia do século XIX: sociedade e política*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

⁵⁰ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da Via Férrea, para Antônio da Costa Pinto, presidente da Província. 12 out. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵¹ De acordo com a pesquisadora Claudia Trindade, antiga prisão religiosa destinada para os “diocesanos e os cristãos leigos que cometiam delitos”, a Aljube foi desativada como prisão religiosa, em 1833, quando cedida ao Governo da Província da Bahia “que passou a utilizá-la

assinou a petição em seu nome e escreveu uma carta ao chefe de polícia em que solicitava sua liberdade. Argumentou que desde o período em que fora preso, ficou “não só preterido do seu trabalho como também [corria o risco] de perder o seu lugar [no posto de trabalho da estrada de ferro] para [qual era] bastante preciso”.⁵²

Ainda que não se conheça as razões que o levaram à prisão, sabe-se que, naquele período, as pessoas livres e libertos pobres, sobretudo de cor, poderiam ser presas simplesmente por vagar pelas ruas ou ser encontrada em divertimentos, festas ou jogos, como uma política de repressão a vadiagem. “Desencadeou-se então uma vigilância policial sobre os quarteirões pobres da cidade à procura dos ociosos e vadios”.⁵³

Não foram encontradas informações que indicassem se Olímpio foi posto em liberdade e se, finalmente, conseguiu uma vaga nas obras da ferrovia. Não há também dados mais precisos sobre sua origem. Talvez fosse mais um daqueles “emigrados do interior” aos quais se referiu o superintendente da Companhia Férrea para falar dos sertanejos que viajavam para buscar trabalho na estrada de ferro.

Na década de 1860, as notícias sobre as oportunidades de trabalho nas obras na estrada de ferro não estavam circunscritas a Salvador, capital da Província. As informações sobre o recrutamento de operários poderiam ser propagadas por outros trabalhadores já engajados nas obras da estrada de ferro ou difundidas através de jornais, como acontecia na Província de Pernambuco. Em fevereiro de 1859, quando George Furness, empreiteiro da *Estrada de Ferro Recife a São Francisco*, noticiou a demanda de um elevado número de trabalhadores na imprensa de Recife, ele, certamente, considerou o alcance deste anúncio entre os agenciadores de mão de obra e entre os próprios trabalhadores.⁵⁴ Certamente apostava, como outros empreiteiros e agenciadores, que estes trabalhadores, mesmo sendo, em sua maioria, analfabetos, desenvolveriam estratégias para terem acesso às informações

como prisão civil até 1861”. Conferir: *A Casa de Prisão com trabalho da Bahia, 1833-1865*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007, p. 26.

⁵² Correspondência de Olímpio Francisco Preges para Chefe de Polícia. 21 abr. 1860. APEB, *Assuntos Diversos*, Maço 6487.

⁵³ FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX*. Salvador: Edufba; Hucitec, 1996, p. 180.

⁵⁴ *Diário de Pernambuco, 1859*. In: FREYRE, *Ingleses no Brasil...*, cit.

sobre as diversas oportunidades de trabalho amplamente divulgadas nos jornais. Como sugere Denise Moura, para a cidade de Campinas,

[...] através desses anúncios lidos ou ouvidos, tomava-se conhecimento dos trabalhos existentes nas estradas de ferro que, dia após dia, deitavam mais trilhos... Não só as estradas de ferro, mas a construção de caminhos e pontes necessitava cada vez mais de trabalhadores...⁵⁵

De toda sorte, é possível que muitos trabalhadores brasileiros tivessem acesso a essas notícias e, a partir de suas expectativas e necessidades, tenham se oferecido, mesmo que temporariamente, para “contratar-se nos trabalhos da Estrada Férrea”, assim como fez Olímpio. Eles eram trabalhadores avulsos que, a partir de suas conveniências, queriam ocupar aqueles postos de trabalho disponíveis. Quiçá Olímpio estivesse vivenciando a dura realidade de desemprego nas cidades ou mesmo a falta de serviços na lavoura, ocasionada pela ausência de chuvas no interior da Província que compelia muitos trabalhadores, inclusive aqueles da região da seca, a procurar serviço nas obras da estrada de ferro. As autoridades provinciais também enxergaram na ferrovia uma forma de engajar a mão de obra oriunda do interior.

Ao que tudo indica, a estrada de ferro procurou seguir à risca as orientações do governo provincial de engajar, dentre os nacionais, trabalhadores procedentes do sertão baiano. Em 16 de novembro de 1860, quase um mês depois de ter tratado desta questão, Alfred Dick escreveu a Antonio da Costa Pinto, presidente da Província, para ressaltar que, naquela data, estando empregados 400 “emigrantes” do sertão, nos trabalhos da estrada de ferro, assegurava que admitiria um número superior “se eles se apresentarem”.⁵⁶

⁵⁵ MOURA, *Saindo das sombras...*, cit., p. 82-83.

⁵⁶ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da via férrea, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 16 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. No decorrer da estiagem ocasionada pelas secas no século XIX, as autoridades e as elites cearenses também desenvolveram políticas de recrutamento de retirantes como trabalhadores em obras e na construção de estradas de ferro. No caso específico, para além da ajuda, as autoridades pretendiam transformar os retirantes em “trabalhadores”: uma espécie de controle social. De acordo com Tyrone Cândido, “na intenção de afastar as multidões de flagelados dos ‘vícios da ociosidade’, foi imposta àqueles considerados aptos a condição de trabalhar em serviços urbanos ou, preferencialmente, em grandes obras de construção, como prolongamentos de estradas de

Essa “semelhante gente”, como se referiu Dick, composta por emigrados do interior da Província da Bahia, de origem agrícola, foi gradativamente ocupando espaço na multidão de trabalhadores da estrada de ferro. Em fins de novembro de 1860, o relatório institucional da empresa atestava a expressiva quantidade destes nacionais no conjunto da mão de obra, de modo que já se configurava a sua parcela principal.⁵⁷

Recrutados por intermédio de agenciadores de mão de obra ou engajados por força de sua própria atitude de “contratar-se” nas obras da via férrea, os trabalhadores nacionais, emigrados ou não do interior, mantiveram uma presença predominante e marcante ao longo de todo o processo de construção da estrada de ferro. Tal assertiva, de certa forma, contradiz os discursos oficiais das autoridades e das elites proprietárias que reclamavam da escassez de mão de obra livre e da indisposição dos trabalhadores nacionais para o trabalho.⁵⁸

De acordo com empresários da ferrovia, a relação nominal de trabalhadores nacionais avulsos engajados nas obras quantificava 1.897 pessoas para os meses de julho, agosto e setembro de 1861. Segundo informava, estes trabalhadores estavam distribuídos nas obras localizadas na Calçada, Periperi, Mapele, Camaçari, Mata de São João e Pojuca. (Quadro 4).

ferro e em construção de açudes, para que com isso tivesse acesso ao socorro do governo” (*Operários das secas...*, cit., p. 176-177).

⁵⁷ Relatório. 27 nov. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. Estudos mais recentes questionam a tese clássica da chamada “falta de braços” na segunda metade do século XIX. Em se tratando da Bahia, uma interessante discussão a este respeito pode ser encontrada em: CUNHA, Silvio Humberto dos Passos. *Um retrato fiel da Bahia: sociedade-racismo-economia na transição para o trabalho livre no Recôncavo açucareiro, 1871-1902*. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004. Ao analisar as experiências de suprimentos de braços na construção de várias ferrovias, durante a segunda metade do século XIX, Maria Lucia Lamounier contestou a tese de falta de mão de obra nacional no Brasil oitocentista. Segundo a autora, neste contexto, na construção de estradas de ferro, que demandava grande contingente de trabalhadores, a principal mão de obra nacional foi fundamental. Cf. *Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit.

⁵⁸ Interessante notar que era recorrente o discurso acerca da indisposição dos trabalhadores nacionais para o trabalho, no século XIX, sobretudo quando se tratava da chamada “falta de braços” para as propriedades agrícolas. Ao longo da segunda metade do século XIX, este discurso irá constituir um dos fortes argumentos para as políticas de incentivo à imigração de trabalhadores europeus. Sobre o assunto, consultar: AZEVEDO, Celia Maria Marinho. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites, século XIX*. 2. ed. São Paulo: AnnaBlume, 2004.

Quadro 4 – Trabalhadores nacionais engajados na estrada de ferro – 1861

LOCAL DAS OBRAS	TRABALHADORES ENGAJADOS	DATA
Calçada	61	8 de agosto de 1861
Periperi	173	27 de julho de 1861
Mapele	341	13 de julho de 1861
Camaçari	409	5 de setembro de 1861
Mata de São João	330	Agosto de 1861
Pojuca	583	[1861]
Total	1.897	

Fonte: Lista de trabalhadores nacionais atualmente empregados nas obras da Estrada de Ferro. APEB, *Viação*, Maço 4967

A maior concentração de trabalhadores nos distritos de Pojuca, Camaçari e Mata de São João se deve, possivelmente, ao contínuo progresso das obras da linha férrea por aquela região. As obras das seções localizadas mais próximas à capital já estavam mais adiantadas ou parcialmente concluídas, em 1861. Isto, é importante destacar, não parece ser um fator que arrefecesse a volumosa quantidade de mão de obra nacional recrutada, pois, como se observa, ela ainda mantinha níveis altos (1.897), em 1861.

Naquele período, com o avanço das obras da via férrea para o interior da Província, aproximando-se gradativamente de seu ponto final (Alagoinhas), o contrato de empreitada para a construção da primeira ferrovia da Bahia dava sinais de que se encaminhava para o seu término. Assim, o destino de centenas destes trabalhadores, após a previsível suspensão de seus respectivos contratos de trabalho, devido ao fim das obras, esteve no centro das preocupações das autoridades.

Em 12 de março de 1862, Manuel Felisardo de Sousa, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, escreveu a Joaquim Antão Fernandes Leão, presidente da Província, com o nítido propósito de alertá-lo para que, antecipadamente, providenciasse medidas, ainda naquele ano, que garantissem “o emprego para os três mil operários” que estavam engajados nos serviços da estrada de ferro. Ele acreditava que aqueles trabalhadores seriam obrigatoriamente demitidos de suas funções assim que as

obras de construção fossem concluídas e, por isto, apontava a necessidade de intervenção do poder público no sentido de aproveitar a força de trabalho destes homens.⁵⁹

A ação preventiva sugerida por Manuel Felisardo, de “estabelecer os ditos operários no serviço da agricultura”, foi transmitida por Joaquim Antão para Firmo José Melo, engenheiro fiscal, com expressas ordens de que fosse cumprida.⁶⁰

Não temos, porém, mais notícias sobre os desdobramentos destas medidas. Caso estes operários tenham sido realmente engajados nos serviços da lavoura, o que é plausível, configuraria uma política de reaproveitamento de uma mão de obra já experimentada naquele tipo de serviço. Em outras palavras, seria a utilização de muitos daqueles homens que, de fato, já haviam acumulado uma experiência anterior com o trabalho agrícola.

2.4 *Os foragidos da lei na multidão da ferrovia*

A expressiva quantidade de trabalhadores nacionais e imigrantes reunida nas obras da estrada de ferro preocupava as autoridades políticas e policiais, afinal, a multidão de operários provocava temor, entre outras razões, por ser considerada de difícil controle. Para elas, esta multidão de operários poderia atrair, também, um conjunto de indivíduos foragidos da lei e ser utilizada para esconder sua condição social e dificultar a ação de seus algozes perseguidores. Assim, desertores, contraventores, fugitivos, acusados de crimes, para se manterem anônimos e esconderem sua condição social, se engajavam nas obras da estrada de ferro juntando-se e misturando-se à multidão que ali se empregava.

Em 28 de fevereiro de 1860, o Ministério da Marinha se mostrou plenamente seguro disto quando acionou as autoridades provinciais da Bahia para denunciar desertores da Armada que se encontravam trabalhando nas obras da estrada de ferro. Ao reconhecer a veracidade de tais denúncias, o Chefe de Polícia adiantou-se em informar ao Presidente da Província que alguns destes desertores, assim que descobertos, seriam capturados pelos

⁵⁹ Correspondência de Manuel Felisardo de Sousa, Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, para Joaquim Antão Fernandes Leão, Presidente da Província. 12 mar. 1862. APEB, *Ministério da Agricultura*, Maço 760.

⁶⁰ Idem, grifos do autor.

policiais. Para que não restassem dúvidas quanto ao seu empenho, lembrou, ainda, que, na madrugada de 23 de fevereiro de 1860, as forças policiais haviam apreendido e restituído dois indivíduos desertores estabelecidos naquele local. A promessa de intensificação da vigilância foi a maior garantia que o Chefe de Polícia pôde oferecer ao Ministério da Marinha para o aprisionamento de desertores nas obras da ferrovia.⁶¹

Antes mesmo das denúncias do Ministério da Marinha, as autoridades policiais já tinham conhecimento da presença de indivíduos estrangeiros ou nacionais que desertavam do “dever” militar de suas respectivas instituições e se refugiavam nas obras da estrada de ferro. O operário, Nicolau Pitter, desertor da Armada, se encontrava recolhido na prisão de Aljube, em 23 de julho de 1859, com o suposto nome de John Ralb.⁶² Em 18 de setembro de 1859, confundido pelas artimanhas de Nicolau, o carcereiro da cadeia de Aljube, quando solicitado pela autoridade policial a informar sobre o desertor, respondeu: “[aqui] não existe semelhante desertor, sendo os operários da estrada de ferro que ora se acham na mesma cadeia de nome *John Rabb*, inglês, Ameline Bartolomeu, Donato e Viamen Paulo”.⁶³ Todavia, não duraria muito tempo o disfarce de nome falso utilizado pelo desertor Nicolau Pitter, pois as autoridades logo tomaram conhecimento da farsa.

Para as autoridades policiais, 1860, o ano que anunciava o começo de uma nova década, deveria representar, também, o início de uma ação mais efetiva no que dizia respeito à perseguição de desertores refugiados nos caminhos de ferro da Bahia. Em 7 de março de 1860, ao considerar o aviso do Ministério da Marinha sobre o assunto, a autoridade policial recomendava que fosse empregada “toda vigilância nas mais diversas diligências, com ordem a descobrir e capturar os desertores da Armada ou do Exército que por ventura se achem nos trabalhos da estrada de ferro”.⁶⁴ Apesar do esforço demonstrado nas diversas recomendações, tanto do Ministério da Marinha quanto das autoridades

⁶¹ Correspondência de Agostinho Luiz da Gama, Chefe de Polícia, para Herculano Ferreira Pena, Presidente da Província. 6 mar. 1860. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139.22.

⁶² Correspondência da Secretaria de Polícia. 23 jul. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5729.

⁶³ Correspondência da Secretaria de Polícia. 18 jul. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5730.

⁶⁴ Correspondência da Secretaria de Polícia. 7 mar. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5740.

policiais, esses desertores continuaram a desafiar a ordem militar e as tentativas de recrutamento forçado.

Naquele ano, desertores brasileiros também procuraram refúgio nas obras da ferrovia. Por falta de sorte, em 1º de outubro de 1860, Paulo Ferreiro, desertor do Exército, viu sua esperança de liberdade ser interrompida ao ser preso pelo subdelegado da freguesia de Cotegipe quando se encontrava trabalhando na estrada de ferro.⁶⁵ Esta e outras histórias de homens que desertavam dos serviços militares obrigatórios em busca de um abrigo seguro nas obras da estrada de ferro ou acionando outros mecanismos para evitar o recrutamento forçado povoam as narrativas policiais durante o século XIX.

A escolha dos canteiros de obras da estrada de ferro para camuflar sua identidade não era gratuita. Os desertores certamente imaginavam que seria menos perigoso permanecer entre a multidão de homens que trabalhava nos canteiros de obras da ferrovia e, muito provavelmente, julgavam que poderiam contar, ainda, com a solidariedade de seus parceiros de trabalho para fugir do recrutamento compulsório que tanto os ameaçava.⁶⁶

O recrutamento forçado era uma das faces da política de domínio senhorial na sociedade escravista do Brasil no século XIX. Sob o argumento de repressão à suposta vadiagem e à ociosidade, funcionava como um mecanismo de controle social na ordem escravista cujo alvo seria homens pobres, preferencialmente, negros livres e libertos. A possibilidade de terem sua liberdade subtraída a qualquer momento, em razão do recrutamento compulsório, fazia com que diversas pessoas de cor vivessem diariamente atemorizadas, pois, além da privação da liberdade, as pessoas recrutadas estariam sujeitas, muitas vezes, a castigos físicos o que contribuía para a experiência de temor generalizado

⁶⁵ Correspondência da Secretaria de Polícia. 3 out. 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5738.

⁶⁶ É possível que estes desertores, de fato, enxergassem uma “cidade-esconderijo” nas obras de construção da estrada de ferro, composta por uma multidão de trabalhadores nacionais e estrangeiros, elementos certamente considerados fundamentais para torná-lo “indiferenciável” em relação aos demais. Naquele período, os escravos fugitivos também haviam forjado uma “cidade-esconderijo” na corte imperial, onde podiam camuflar a sua condição de cativo. Sobre a noção de “cidade-esconderijo” construída pelos escravos fugitivos, consultar a obra clássica de: CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 215.

em relação ao recrutamento compulsório por parte dos trabalhadores pobres no período oitocentista.⁶⁷

Os supostos “vadios” desenvolveram diversas estratégias para escapar do recrutamento forçado. Nesta emaranhada rede de estratégias, há histórias de indivíduos livres e libertos, no Rio de Janeiro, que, oportunamente, fingiram serem escravos ou ingressaram na Guarda Nacional para escapar do recrutamento no Exército ou na Marinha.⁶⁸ Nesta perspectiva, dentro deste leque de estratégias, há também casos de famílias de trabalhadores pobres que intercediam na justiça ou se engajavam em arranjos de trabalhos, ainda que temporários, para não serem recrutados durante a segunda metade do século XIX.⁶⁹ De acordo com Sidney Chalhoub, o recrutamento compulsório, ao lado das tentativas de escravização ilegal, expressavam a política de domínio senhorial que precarizava ainda mais a condição dos homens livres⁷⁰, evidenciando o campo de indeterminação e ambiguidade que definia os limites entre a escravidão e a liberdade, entre trabalhadores escravos e livres na sociedade escravista.

Os indivíduos pobres, de um modo geral, manipulavam, muitas vezes, os códigos que regiam essa ambiguidade na sociedade oitocentista. No caso da estrada de ferro, imiscuir-se entre a multidão de trabalhadores a fim de camuflar ou esconder sua identidade se tornou uma prática contumaz não apenas entre os desertores das Forças Armadas, mas, também, entre outros foragidos da lei, a exemplo de acusados de crimes, contraventores etc.

⁶⁷ A discussão acerca do recrutamento forçado como uma política associada ao exercício do poder senhorial e seus efeitos na experiência de liberdade dos indivíduos de cor, se encontra em: CHALHOUB, *Costumes senhoriais...*, cit. Ainda sobre o recrutamento na corte imperial, consultar: NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001. O historiador brasileiro Hendrik Kraay analisa a política de recrutamento durante o período imperial, especificamente o recrutamento de escravos. Sobre o assunto, conferir: “O abrigo da farda”: o Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-1881. *Afro-Ásia*, n. 17, p. 29-56, 1996; “Em outra coisa não falavam os pardos, cabras, e crioulos”: o “recrutamento” de escravos na guerra da Independência na Bahia. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 22, n. 43, p. 109-126, 2002; e Repensando o recrutamento militar no Brasil Imperial. *Diálogos*, UEM, Maringá, v. 3, n. 3, p. 113-151, 1999.

⁶⁸ CHALHOUB, *Costumes senhoriais...*, cit., p. 35-37.

⁶⁹ MOURA, Denise A. Soares. *Saindo das sombras...*, cit.

⁷⁰ CHALHOUB, *Costumes senhoriais...*, cit.

Nesse grupo se encontrava Estevão Barbosa, “crioulo, 21 anos, de estatura baixa, de corpo reforçado, com princípio de barba e com ofício de marceneiro”, acusado de assassinar “nas margens do rio Paraguaçu”, na cidade de Cachoeira, um indivíduo chamado Francisco Xavier. De acordo com os registros da polícia, após cometer o crime, escapulira em fuga e constava “achar-se empregado nos trabalhos da estrada de ferro”.⁷¹ Felizmente para Estevão e, infelizmente, para a composição de nossa história, não dispomos de mais indícios que nos levem aos seus sucessos ou insucessos após a experiência de trabalho temporário nas obras da estrada de ferro.

Nos canteiros de trabalho da estrada de ferro, juntando-se e misturando-se à multidão de trabalhadores, estavam, também, os diversos foragidos da lei que regia aquela sociedade. Este diferente grupo de pessoas consideradas infratoras, que diversificava e tornava mais complexa a multidão da estrada de ferro, era composta por desertores, acusados de crimes, supostos vadios e, também, por indígenas e escravos.

Os trabalhadores indígenas estiveram presentes nos canteiros de obras da estrada de ferro desde os seus primórdios. Há registros oficiais que, inclusive, avaliam o comportamento e a produtividade da mão de obra indígena empregada na construção da ferrovia. Nesta direção, em 18 de novembro de 1859, quando estive na província da Bahia para avaliar as obras de estrada de ferro, C. B. Lane, membro do Instituto dos Engenheiros Civis, escreveu um minucioso relatório tratando do andamento das obras da ferrovia para o Ministro dos Negócios do Império. Dentre os muitos assuntos abordados, o engenheiro destacou que identificara entre os trabalhadores diversos indígenas.⁷² A referência à presença indígena nos serviços da ferrovia no relatório de Lane vem imediatamente associada a uma avaliação positiva do desempenho desta mão de obra. De acordo com as informações que obtive, os trabalhadores indígenas desempenhavam satisfatoriamente suas

⁷¹ Correspondência da Secretaria de Polícia. 22 maio 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5740.

⁷² Correspondência de C. C. Lane, engenheiro, para o Ministério dos Negócios do Império. 18 nov. 1859. APEB, Maço 862. A exploração e apropriação da mão de obra indígena na Bahia oitocentista, especificamente na região sul, por missionários cappuccinos, foi objeto de estudo de: SOUZA, Telma Mirian Moreira de. *Entre a cruz e o trabalho: a exploração de mão-de-obra indígena no sul da Bahia (1845-1875)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

atividades de modo que, salientava, não carecia “acrescentar que tais obras [eram] muito laboriosas e das que mais prudência e energia exigem”.⁷³ É bem provável que o engenheiro Lane construísse uma avaliação diferente do rendimento da mão de obra indígena empregada nas obras da estrada de ferro, caso tivesse se deparado com histórias similares à do índio Silvério da Silva Amorim que, em fins de 1858, ocupou a atenção das autoridades policiais da Província da Bahia.

Em uma correspondência reservada, de 30 de outubro de 1858, Antonio Manoel d’Aragão e Mello, da Secretaria de Polícia, pediu a um subdelegado que fornecesse informações acerca da diligência de que fora incumbido, referente a uma ordem expedida no dia 20 daquele mês, para que capturasse o índio Silvério da Silva Amorim, foragido do termo de Abrantes, que, segundo informações, se achava engajado como “trabalhador nas obras da estrada de ferro”.⁷⁴ Quatro dias depois, ele ainda demonstrava empenho na tentativa de capturar Silvério e para facilitar a sua prisão, revelou que este tinha “um defeito em um dos olhos”, informação preciosa que talvez fosse determinante para o sucesso daquela ação policial empenhada na identificação e prisão do suposto criminoso entre a multidão de trabalhadores da obra.⁷⁵ Encarcerado numa prisão no distrito de Assu da Torre, acusado de ter praticado um crime, o índio Silvério, assim como tantos outros considerados infratores da lei, se evadiu da cadeia e procurou refúgio na ferrovia por acreditar que aquele espaço – o canteiro de obras – fosse um local propício e seguro para esconder a sua condição de fugitivo da justiça.⁷⁶

As histórias de fugitivos da lei presentes nas obras da estrada de ferro, com os sucessos ou os insucessos que acompanharam suas ações, permeiam as narrativas policiais das autoridades baianas do período. O mesmo não se pode dizer dos trabalhadores africanos livres, grupo de africanos traficados ilegalmente para o Brasil.

Uma das poucas referências à presença de africanos livres nas obras da ferrovia se deve a um ilustre estrangeiro que visitou a Bahia no início de 1860. Na longa viagem que

⁷³ Correspondência de C. C. Lane, engenheiro, para o Ministério dos Negócios do Império. 18 nov. 1859. APEB, Maço 862.

⁷⁴ Registro de Correspondência. 30 out. 1858. APEB, *Polícia*, Livro 5729.

⁷⁵ Registro de Correspondência. 4 nov. 1858. APEB, *Polícia*, Livro 5729.

⁷⁶ Idem.

fez à província baiana, Maximiliano de Habsburgo, o arquiduque da Áustria, ao desembarcar por estas terras providenciou o vapor Paraná, que pertencia à *Companhia Bahiana*, a fim de fazer uma excursão nas redondezas do Rio Paraguaçu, região localizada no Recôncavo.⁷⁷ Quando passou pela Bahia, narrou detalhes de um misterioso navio com tráfico ilegal que havia circulado por Itaparica naquela época. Segundo ele, as forças policiais foram acionadas para apreender a suposta embarcação de traficantes de escravos.⁷⁸ Diante da possibilidade de serem capturados pelas autoridades provinciais, os traficantes teriam, impiedosamente, lançado em alto mar a sua carga ilegal de trezentos escravos e, logo depois, fugido. Os escravos que sobreviveram à força do mar teriam sido resgatados e, desde então, passaram a pertencer ao Governo Imperial “que os enviou para a nova construção da ferrovia, para a alegria dos ricos senhores da Bahia”.⁷⁹

O ilustre estrangeiro disse, ainda, que esses escravos “jovens, fortes e belos, de ambos os sexos” que haviam sido convertidos em africanos livres pertencentes ao Governo Imperial, se tornariam estranhamente “anciões, aleijados e alquebrados”. Os supostos jovens africanos livres destinados para a construção da estrada de ferro teriam sido clandestinamente substituídos pelos escravos mais velhos dos senhores escravistas das proximidades. Esta atitude ilícita, lembrava, contava com a conivência do Governo e a cumplicidade de seus funcionários, “a maioria [...], eles próprios, grandes senhores de escravos”.⁸⁰

Além do relato histórico de Maximiliano de Habsburgo, não foram encontrados outros indícios documentais que possam atestar, com segurança, a veracidade do episódio dos trezentos escravos ilegalmente introduzidos na Bahia, apreendidos na Ilha de Itaparica pelas autoridades e, posteriormente, engajados como africanos livres nas obras de construção da primeira estrada de ferro. Ainda que as sutilezas do caso encontrem correspondência em outras tantas histórias de tráfico ilegal no século XIX e coincidam, exatamente, com o período das obras de construção da estrada de ferro, a sua história não

⁷⁷ Correspondência de H. Pereira Pena, presidente da Província, para o Governo do Império. 13 fev. 1860. APEB, *Correspondência expedida para o governo imperial*, Maço 712.

⁷⁸ HABSBURGO, Maximiliano de. *Bahia 1860: esboços de viagem*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Bahia: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1982, p. 153.

⁷⁹ Idem, p. 153.

⁸⁰ Idem, p. 153-154.

nos parece plausível para o contexto em questão. Àquela altura, de fato, não se tem notícias de aprisionamentos de navios com cargas de escravos traficados ilegalmente. Até que haja evidências que apontem ao contrário, esta história ficará no campo dos casos implausíveis para o período.⁸¹

Por sua vez, causa estranhamento a ausência do registro de africanos livres nos documentos consultados acerca do trabalho na estrada de ferro entre 1858 a 1863. Afinal, neste período, os africanos livres eram largamente utilizados pelas autoridades nas mais diversas obras públicas e privadas em todo o Império.⁸² Na Bahia, em particular, esta mão de obra, convivendo em condições ambíguas nos limites das fronteiras entre a escravidão e a liberdade, foi engajada em obras públicas importantes como a construção do passeio público, a abertura de estradas, canais de esgotos etc.⁸³

2.5 *Os escravos na ferrovia: lugar de trabalho e esconderijo*

Ao longo da segunda metade do século XIX, diversos outros caminhos entrelaçavam o mundo da escravidão às ferrovias brasileiras: as negociações entre senhores

⁸¹ O estudo de Jaime Rodrigues traz dados importantes sobre o tráfico de escravos e seus agentes. Dentre outras embarcações oriundas do tráfico ilegal, o autor identifica um navio apreendido em 1857, na cidade de Serinhaém em Pernambuco. De acordo com os dados do autor, esta teria sido possivelmente a última embarcação de tráfico ilegal durante o império. (*O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil...*, cit.)

⁸² Sobre os africanos livres, consultar: ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de. *Cárceres imperiais: a Casa de Correção do Rio de Janeiro: seus detentos e o sistema prisional no Império, 1830-1861*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009; MAMIGONIAN, *Revisitando a “transição para o trabalho livre”...*, cit.; e *To be a liberated african in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado em Filosofia) – University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002; MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831 – c. 1870)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

⁸³ Sobre africanos livres na Bahia, consultar: FLORENCE, Afonso Bandeira. *Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818 – 1864)*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002; e REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. *A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

de escravos e empresários/empreiteiros da ferrovia, os comerciantes ingleses que investiam em ferrovia e em braços escravos, o engajamento deliberado de escravos ou as fugas de cativos para a multidão das obras, sem contar as precárias condições de vida dos trabalhadores e as relações de trabalho baseadas nas relações escravistas, são algumas faces da aproximação das estradas de ferro com o mundo da escravidão.

Nessa perspectiva, era comum, por exemplo, histórias de escravos fugidos encontrados nos vários empreendimentos ferroviários espalhados por todo o Império, no século XIX.⁸⁴ Em um destes casos, evidenciando o campo diversificado das estratégias escravas, por volta de novembro de 1880, o escravo Manoel, preto, 38 anos de idade, “ausentou-se” de sua senhora, D. Auta Elisa de Figueiredo, para trabalhar na construção da estrada de ferro de São Felix, no Recôncavo. O chefe de polícia daquele distrito recebeu ordens para capturá-lo e enviá-lo de volta para Salvador.⁸⁵ Talvez Manoel tivesse conhecimento de outros cativos que, anos antes, escapuliram ou foram empregados pelos seus senhores nos postos de trabalho dos caminhos de ferro.⁸⁶ A história de Caetano, que veremos a seguir, apesar de trágica, pode ter inspirado outros tantos cativos que nutriam a esperança de liberdade.

A alguns dias do início das festividades juninas, o periódico *Diário da Bahia* noticiava o engajamento ilegal de trabalho escravo nas obras de construção da *Bahia and*

⁸⁴ Em um estudo recente, ainda de forma preliminar, indiquei a presença do escravo Basílio nas atividades da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco nos idos de 1868. Consultar: SOUZA, *Tudo pelo trabalho livre!...*, cit.

⁸⁵ Correspondência da Polícia. APEB, *Registro de correspondência com Subdelegados*, Maço 5843. Este documento foi anteriormente analisado por: BRITO, *Abolição na Bahia...*, cit.

⁸⁶ Existem outras tantas histórias de escravos fugidos evadidos para os locais de trabalho de estradas de ferro da Bahia. O historiador Walter Fraga Filho cita um caso de dois escravos fugidos de Salvador que foram trabalhar nos canteiros de obras da estrada de ferro de São Felix, no Recôncavo baiano, e da estrada de São Francisco, respectivamente, 1880 e 1883. De acordo com Fraga Filho, “ao [se] empregarem como livres, os escravos fugidos, provavelmente, avaliaram que dificilmente, seriam localizados”. Contudo, continua o autor, “no início da década de 1880, as obras das ferrovias tornaram-se locais suspeitos de refúgio de cativos fugidos” (*Encruzilhadas da liberdade...*, cit., p. 54-55). Em São Paulo, os escravos passaram a se evadir para os centros urbanos, portos ou locais de construção civil, a exemplo das obras da ferrovia. É o caso do escravo Geraldo que, depois de já ter prestado serviço na ferrovia de Santos-Jundiaí, fugiu em busca de trabalho em outras estradas de ferro da região paulista. Consultar: REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 71-72.

San Francisco Railway. A Secretaria de Polícia, constrangida pelas notícias sobre o que já era de conhecimento público, solicitou ao delegado da freguesia da Penha que averiguasse a informação de que “um preto trabalhador da estrada de ferro”, após ter sido encaminhado ao hospital da ferrovia devido a um acidente de trabalho, viera a falecer de tétano.⁸⁷ A notícia sobre o africano Caetano ganharia maior repercussão e notoriedade entre os contemporâneos da época não apenas pelas condições de trabalho às quais esteve submetido e pelo seu falecimento, mas, também, por ter sido divulgada, amplamente, a sua condição jurídica de escravo, o que era proibido pela legislação imperial.

Segundo esclareceu M. Vercelli, médico do hospital da estrada de ferro localizado no bairro da Calçada, em Salvador, Caetano Pereira fora internado naquele hospital, no dia 24 de janeiro de 1862, com muitos ferimentos e contusões na região da cabeça e das costas, fratura de uma parte do osso da fonte direita, com trituração de uma das orelhas, de modo que foi preciso a extração da mesma etc.⁸⁸ Os procedimentos médicos, embora possam, talvez, ter ajudado a diminuir o sofrimento de Caetano, não foram capazes de poupar-lhe a vida. Decorrido um mês desde o acidente, Caetano Pereira teve todos os ferimentos cicatrizados, “exceto o da região temporal, que tinha nessa ocasião cerca de cinco centímetros de largura”. Esta situação, associada ao aparecimento do tétano, complicou o estado de saúde de Caetano “que veio a morrer no dia 4 de março”.⁸⁹ Em 30 de maio de 1862, o cemitério do Bom Jesus comunicou que o preto Caetano, escravo, africano, sessenta anos, falecido de tétano, “provenientes de lesões que recebeu no serviço da [...] estrada de ferro”, havia sido sepultado em 5 de março de 1862.⁹⁰

Algumas informações acerca das circunstâncias do acidente que vitimou Caetano foram fornecidas pelo inspetor policial. Segundo as averiguações que foram realizadas, o africano, no momento do acidente, estava recolhendo areia na residência do

⁸⁷ Correspondência enviada pela Secretaria de Polícia para João Antonio Araujo Freitas Henriques, delegado de polícia da Penha. 2 jun. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁸⁸ Correspondência de M. Vercelli. 4 jun. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Correspondência do Cemitério Bom Jesus para Major Antonio Alves, subdelegado da freguesia da Penha. 30 maio 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

senhor major Lisboa, quando “o preto Caetano que, estava em cima (sic) do carro assentado a saber na beira” caiu, ferindo o corpo e maltratando o rosto. O inspetor, depois de tentar descrever as cenas do acidente de trabalho, considerou que, muito provavelmente, Caetano tenha entrado em óbito mais pela avançada idade do que pela gravidade dos ferimentos que sofreu.⁹¹ Apesar da legislação imperial, o engajamento de homens escravizados nos canteiros de trabalho da ferrovia continuava vigoroso, em 1862. Em verdade, Caetano parece representar apenas um dentre tantos outros escravos recrutados pelos empreiteiros ingleses para as obras da ferrovia.

Tão logo o caso do africano Caetano – ou o “preto escravo”, como foi recorrentemente descrito na documentação – repercutiu nas ruas da província da Bahia, os ingleses tentaram justificar o injustificável. Em 5 de junho de 1862, o inspetor do tráfego M. Richards disse ao subdelegado da Penha que não constava “que houve corpo delito por o doutor não saber que era necessário”. Era uma estratégia para evitar que se propagasse a notícia que fosse um caso corriqueiro de escravos na estrada de ferro. Para evitar maiores abusos, tudo deveria ficar no âmbito da própria ferrovia.⁹² Como era comum nessas situações, M. Richards, ainda justificou: “Caetano Pereira empregou-se na Estrada como homem livre”. De acordo com ele, vieram a saber da condição escrava de Caetano quando, “depois de ser conduzido de Periperi ao Hospital apareceu um Sr. Ladislau Soares dizendo que era seu escravo, e que estava satisfeito com o tratamento que o falecido ali recebeu”.⁹³

Neste caso, os ingleses da ferrovia operaram com as mesmas estratégias dos senhores de escravos: quando conveniente, fingiam não ver e não saber da condição jurídica de seus trabalhadores. Ao sabor das conveniências, era possível, tanto aos senhores de escravos quanto aos empreiteiros da estrada de ferro, atestar ou não a condição de liberdade de um indivíduo. Estas situações configuram, portanto, o campo fluido de indefinições ou de ambiguidades entre a escravidão e a liberdade predominante na sociedade escravista oitocentista.

⁹¹ Correspondência. 22 jun. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁹² Correspondência de M. Richards, inspetor de tráfego, para Antonio Alves, subdelegado da Penha. 5 jun. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁹³ Idem.

3 O LABOR DOS HOMENS DE FERRO

Pois bem, ide a uma estrada de ferro em construção: aqui notareis a irregularidade, em vez de ordem, acolá obras não concluídas, em vez de acabadas, ali profundas escavações ou ruínas, em lugar de um caminho plano, adiante uma ponta, ou um viaduto interrompido, em vez de perfeito: tudo vos parecerá desordem, devastação e ruínas, e não uma estrada por onde tereis que passar suavemente com uma velocidade incrível antes da aplicação da poderosíssima força do vapor.¹

Comum a outras experiências de implantação de empreendimentos ferroviários no Brasil e no mundo afora, o processo de construção da estrada de ferro *Bahia and San Francisco Railway*, na segunda metade do século XIX, seguiu, *grosso modo*, três etapas fundamentais e indissociáveis: a realização de estudos preliminares, o reconhecimento do terreno, a elaboração do projeto definitivo da linha férrea e, por conseguinte, a sua execução com o início das obras de construção da estrada de ferro.²

As iniciativas técnicas para levar a cabo a construção da primeira linha férrea baiana se deram em 1855, quando a equipe comandada pelo engenheiro inglês Hutton Vignoles, acompanhada, também, pelo engenheiro fiscal, Firmo José Melo, fez algumas expedições pelo interior da Bahia a fim de concluir os “trabalhos preliminares, necessários para a organização das 20 primeiras léguas da estrada de ferro”. Eram medidas que

¹ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província, o conselheiro e senador do Império Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860.* Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1860.

² A formação de uma companhia férrea, a natureza do trabalho e o processo de construção de uma estrada de ferro no período oitocentista foram tratados em um estudo pioneiro desenvolvido por José Cechin, em 1978. Conferir: *A construção e operação das ferrovias no século XIX...*, cit. Ainda sobre o assunto, consultar: LAMOUNIER, *Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit.

objetivavam o “reconhecimento do terreno”, a instauração da “diretriz provisória ou linha de operações que serve de base para o estabelecimento da planta” e, por fim, a criação da “diretriz definitiva ou eixo da estrada”, informações imprescindíveis para dar curso à organização do projeto provisório e definitivo da estrada de ferro.³

A expedição de engenheiros responsável pelo estudo preliminar para a elaboração do projeto de uma via férrea estava incumbida de uma tarefa importantíssima. Os técnicos deveriam se deslocar de Salvador para o interior da Província da Bahia a fim de percorrer diversas direções para emitir um parecer minucioso sobre a qualidade e a natureza do solo destinado ao estabelecimento da linha férrea, os melhores pontos para o seu traçado e as obras que seriam demandadas neste empreendimento, como a construção de viadutos e pontes. Este trabalho de campo requereu, além de disposição física, a atenção dos engenheiros, no que diz respeito à identificação dos terrenos mais favoráveis para a construção da obra, dos traçados mais vantajosos para os interesses da companhia e, pode-se dizer, dos interesses dos próprios proprietários rurais, ciosos do transporte ferroviário para escoar a produção de suas fazendas.

Em uma dessas andanças por Salvador e pelo interior da Província da Bahia, a expedição de engenheiros seguiu por terras e engenhos localizados, inicialmente, na região litorânea, contornando o engenho de Olaria até chegar, consecutivamente, aos engenhos de Paripe e Aratu, onde a equipe decidiu seguir, “por um vale que se finda em Cotegipe, a estrada que [os] conduziu ao Engenho Novo; e ai, tendo de [demorar-se] em estudar o terreno até o Rio Joanes, depois do qual se acha a bacia em que se desemboca o vale da Mata [de São João]”. A partir de então, os engenheiros foram recepcionados pelo importante senhor de engenho, Miguel de Teive e Argolo, que ofereceu companhia para guiá-los por um vale “que atravessa as terras do engenho d’Água Comprida em toda sua extensão, parte do engenho Sapocaia, e o lugar denominado Moritiba, onde conflui no Joanes o rio que nesse vale corre sobre um leito”.⁴

³ Relatório do Engenheiro Firmo José de Mello para João Mauricio Wanderley, presidente da Província. 20 abr. 1855. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1856.

⁴ Idem, p. 4.

Após a etapa de reconhecimento do terreno, o engenheiro Hutton Vignoles, auxiliado por seus ajudantes, reafirmou seu propósito de fazer partir da capital da Província a estrada de ferro. Localizada na região marítima e comercial da Bahia de Todos os Santos e, também situada no mesmo espaço geográfico da sede do Governo da Província da Bahia, a região da Jequitaiá foi escolhida por ele para servir de ponto de partida da linha férrea e abrigar os primeiros canteiros de obras.⁵ O alinhamento da estrada de ferro avançava, em seguida, pela encosta do mar, atravessando regiões conhecidas como Engenho do Cabrito, Plataforma, engenhos Periperi, Cobre, Olaria, Aratu até o Rio Joanes. Inicialmente, algumas obras seriam recomendadas a fim de viabilizar a construção e a operação da linha férrea, a saber: “a ponte na enseada do Cabrito; nas terras do engenho de Aratu um curto túnel, que [deveria] abrir caminho para o vale que conduz a Cotegipe através de uma cortina, [...]; e, finalmente, a ponte sobre o Rio de Joanes”. Ou seja: a estrada não seria construída passo a passo, mas segundo um planejamento que previa inicialmente obras específicas ao longo do percurso para depois realizar o assentamento da estrada propriamente dita.

A partir do Rio Joanes, ponto em que a estrada já demonstrava o seu distanciamento da região banhada pelo mar da Bahia de Todos os Santos, o seu alinhamento provisório previa enveredar pelo interior da província, atravessando as freguesias de Mata de São João, Pojuca, Santana de Catú e, por fim, a Vila de Alagoinhas, ponto final da primeira etapa do projeto que perfazia vinte léguas de linha férrea. Ao que parece, as obras mais importantes previstas para este percurso, pela linha de operação dos engenheiros, diziam respeito à construção de uma ponte entre o Rio Jacuípe, em Mata de São João e Pojuca, e um túnel “de pequena extensão, [...], do lugar denominado Pitanga, cercado por um cordão montanhoso, [dando] passagem à linha férrea para a bacia do Pojuca”.⁶

⁵ Relatório do Engenheiro Firmo José de Mello para João Mauricio Wanderley, presidente da Província. 20 abr. 1855. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1856, p. 4.

⁶ Idem, p. 6.

Os estudos preliminares que antecederam a organização do projeto ou a planta provisória da *Bahia and San Francisco Railway* ocorreram entre novembro de 1854 e março de 1855. Estas importantes informações foram enviadas à Inglaterra para que, então, Charles Vignoles, engenheiro contratado pela companhia britânica, elaborasse o traçado definitivo e uma planta detalhada e, após os ajustes e retificações, reunisse as informações necessárias para a organização do projeto, que deveria ser apresentado e aprovado pelo Governo Imperial.⁷

Distribuindo a estrada de ferro em seis seções, o projeto definitivo da *Bahia and San Francisco Railway* previa a extensão de, aproximadamente, 20 léguas (123 km) de linha férrea construída entre Salvador e Alagoinhas, uma importante vila localizada nos tabuleiros do interior da província. Conforme os estudos preliminares, os caminhos ferroviários se iniciavam na região comercial e portuária da Jequitaiá e seguia margeando o mar cortando os terrenos acidentados dos engenhos de Plataforma, Periperi, Paripe e Aratu. Nesse último ponto, despedia-se da orla marítima para encontrar os vales, rios e tabuleiros das áreas agrícolas de Mata de São João, Pojuca, até chegar ao seu destino final na Vila de Alagoinhas. (Figura 2).

Passaram-se, aproximadamente, três anos, desde o estudo preliminar realizado pela expedição de engenheiros, que resultou na organização do projeto definitivo da *Bahia and San Francisco Railway*, até que se iniciaram os primeiros trabalhos de construção da linha férrea, na região de Jequitaiá. Segundo relatou o engenheiro fiscal Firmo José Melo, em agosto de 1858, as obras caminhavam timidamente, constando apenas de um “pequeno aterro no leito do antigo canal” e na montagem de um “armazém provisório de madeira sobre aquele aterro”, certamente destinado a abrigar materiais da estrada de ferro e ferramentas dos próprios trabalhadores.⁸

⁷ Relatório do Engenheiro Firmo José de Mello para João Mauricio Wanderley, presidente da Província. 20 abr. 1855. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1856, p. 2.

⁸ Relatório do Engenheiro fiscal Firmo José Melo. 9 fev. 1859. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1859, p. 1.

Figura 2 – Mapa da *Bahia and San Francisco Railway* de autoria do engenheiro Vignoles – Bahia, 1860



Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 71.

Embora as atividades pareçam ter tido início no primeiro semestre de 1858, as obras de construção da estrada de ferro começaram, efetivamente, em 1º de setembro daquele mesmo ano, quando, após o desembarque de alguns “instrumentos para o trabalho”, 119 trabalhadores terraplenadores “meteram-se mãos à obra propriamente dita”.⁹ Os homens responsáveis pelos serviços de terraplenagem ou nivelamento dos terrenos acidentados, naquela ocasião, desempenhavam uma atividade imprescindível para a instalação futura dos trilhos da primeira estrada de ferro da Bahia.

3.1 “Meteram-se mãos à obra”

A população residente em Salvador, capital da província da Bahia, observou, certamente com curiosidade, as transformações que se anunciavam na paisagem urbana da região conhecida como “cidade baixa”. Os habitantes daquela localidade passaram a conviver, aos poucos, com o alarido e a presença das máquinas, os entulhos, as grandes escavações e movimentos de terra, a montagem de andaimes espalhados pelos diversos cantos, barracões provisórios para abrigar coletivamente uma quantidade considerável de trabalhadores e a elevação de depósitos para receber as muitas ferragens, estruturas metálicas e ferramentas, em sua maioria importadas da Inglaterra.

Esse cenário de mudanças urbanas estruturais parecia se constituir gradativamente, como se fosse uma realidade inevitável diante das grandes obras que ensaiavam se impor sobre a região soteropolitana banhada pelo mar e que se estenderia pelas vilas e cidades do interior da Província da Bahia. O impacto e a natureza das grandes obras para a construção da primeira ferrovia, iniciadas em 1858, podem ser dimensionados a partir de alguns materiais desembarcados no porto de Salvador. Até o início de 1859, segundo o engenheiro Vignoles, foram importados para a construção da estrada de ferro:

150 assentos de trilhos, 50 assentos de pontos temporários e travessias, mesas giratórias temporárias, 551 rodas de prancha, vagões de terra, 100 sobressalentes, conjuntos de rodas e eixos, 2000 carrinhos de mão, 3.539

⁹ Relatório do Engenheiro fiscal Firmo José Melo. 9 fev. 1859. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1859, p. 1.

pranchas de roda, 156 carrinhos, 230 conjuntos de arreios, 1 barco rebocador, 12 largas barcas de ferro, 2 motores estacionários e caldeiras, 7.653 pás, picaretas e outras ferramentas.¹⁰

Além de ferragens e maquinários, os construtores não deixaram de importar um número considerável de ferramentas importantíssimas para a execução da obra, como 2.000 carrinhos de mão e 7.653 pás, picaretas, etc. e, ainda, correntes, guinchos, pequeno maquinário, carvão, cimento e ferro comprimido; estava também previsto o envio de um engenheiro de locomotiva contratado e de 50 grandes vagões. A importação de um montante de materiais, mesmo considerando serem estes destinados às primeiras obras, nos oferece uma dimensão da magnitude dos canteiros de obras e da natureza do processo do trabalho na atividade de construção de uma estrada de ferro. A rotina dos baianos seria impactada não apenas com a presença da grande estrutura montada a mando do empresário inglês John Watson, necessária para levar a cabo a empreitada de construção da linha férrea: a população local teve de se acostumar, também, com o vai e vem de centenas de estrangeiros desembarcados na região portuária de Salvador que, misturados aos nacionais, formariam o exército de homens engajados na construção da *Bahia and San Francisco Railway*.

A multidão de trabalhadores dos canteiros de obras da construção da estrada de ferro chamou a atenção não somente dos populares baianos, mas, também, de suas autoridades políticas e das elites locais. Este parece ter sido o caso de José Augusto Chaves, presidente da Província da Bahia, como se pode observar em seu pronunciamento à Assembleia Legislativa, em 1 de setembro de 1861:

A massa da população ali existente é toda móvel a anormal; móvel, porque se compõe dos trabalhadores e agregados às obras da estrada, que não têm domicílio certo, anoitecendo em um ponto, amanhecendo em outro, segundo as exigências do trabalho a que se entregam; anormal, porque compõem-se estes grupos de raças heterogêneas, de costumes, de

¹⁰ Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

índoles e caracteres diversos, que por se só ocasionam as rixas e desavenças que são inevitáveis.¹¹

Em que pese a tentativa de estigmatização das práticas sociais e a atribuição naturalizada da violência e do conflito como um padrão de comportamento da multidão heterogênea que compunha a estrada de ferro, José Carlos Chaves demonstrou conhecer a natureza do trabalho das obras de construção da via férrea a que estavam submetidos os trabalhadores, na medida em que identificou os aspectos fundamentais, como a sazonalidade e a mobilidade, intrínsecos a este sistema de trabalho.¹²

As obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway* eram realizadas, majoritariamente, por uma multidão de trabalhadores braçais e sem qualquer tipo de especialização que, espalhados por diferentes cantos de Salvador e do interior da Província da Bahia, eram incumbidos de executar os serviços e as atividades pesadas nos canteiros de trabalho. Estes homens se deslocavam conforme o progresso das obras. O universo do trabalho da construção da ferrovia, que teve curso a partir de 1858, pareceu seguir, em parte, um padrão comum a outras experiências de construção de obras desta natureza.¹³

Não demorou muito para que as primeiras obras executadas pelos trabalhadores parassem de se concentrar apenas na região comercial da Jequitaiá e, gradativamente, ganhassem desenvolvimento ao longo de toda a primeira seção da estrada de ferro, trecho localizado entre o ponto inicial da Jequitaiá e o Engenho de Aratu. Neste trecho, uma

¹¹ *Fala que recitou na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia, o vice-presidente da província, Dr. José Augusto Chaves, no dia 1 de setembro de 1861.* Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1861.

¹² Ainda que destaque também os conflitos entre os trabalhadores como uma constante naquele universo de trabalho, Maria Lucia Lamounier argumenta que: “A construção de ferrovias implicava mobilidade – a necessidade de mudar de acordo com o andamento do trabalho. Significava igualmente isolamento – vivendo longe das cidades, separados da família e amigos, normalmente em regiões distantes, na fronteira. Trabalhando em grupos, vivendo juntos em acampamentos ao longo da linha, dividindo ansiedades, perigos e doenças- tudo isso ajudava a criar laços especiais- principalmente das precárias condições de trabalho em que viviam”. (*Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit., p. 106).

¹³ Sobre a predominância do trabalho braçal nas obras de construção ferroviária, além dos estudos já citados de Cechin (*A construção e operação das ferrovias no século XIX...*, cit.) e Lamounier (*Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit.), conferir: MORATELLI, *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil...*, cit.

parcela da mão de obra foi empregada nos serviços de limpeza do terreno, escavação, remoção e nivelamento do solo.

Contratado pela Companhia Férrea para fotografar as obras da estrada de ferro no início da década de 1860, o inglês Benjamin Mulock produziu reveladoras imagens que retrataram as etapas de construção deste empreendimento, os seus trabalhadores e, também, revelou dimensões importantes da natureza e do processo de trabalho no qual estes homens estavam inseridos.¹⁴ Visitando as obras do trecho conhecido por Olaria, em 6 de março de 1860, na região localizada entre os engenhos de Periperi e de Aratu, o fotógrafo britânico registrou uma imagem que mostra como se dava o processo de movimentação de terra (aterro ou desaterro) para o serviço de terraplenagem do terreno e, por fim, a preparação do leito para receber o assentamento dos trilhos da estrada de ferro. Na Figura 3, observa-se uma turma de trabalhadores, destacadamente negros, que executavam as atividades de escavação e remoção de terra, além do transporte dos entulhos resultantes desta tarefa. Nota-se, no plano superior, a projeção de algumas pequenas casas que, certamente, serviam de moradia coletiva temporária daqueles trabalhadores.

A atividade de remoção de terra e nivelamento do solo retratada na Figura 3 era fundamental para a formação do leito da estrada, sobretudo se considerarmos os terrenos extremamente acidentados que a estrada de ferro atravessava. A atividade de nivelamento do solo se torna uma questão ainda mais complexa, na medida em que a primeira seção da linha férrea margeava a costa marítima da capital da Província. A proximidade do mar era um obstáculo que impunha alguns desafios e embaraços à construção da primeira seção da estrada de ferro. A natureza do terreno, além de dificultar mais ainda o serviço dos trabalhadores, ameaçava o êxito dos aterros já executados, exigindo importantes obras complementares para conter os danos provocados pelas águas do mar sobre os aterros construídos.

¹⁴ Mulock desembarcou na Bahia em 1858 e retornou para a Inglaterra em 1861, após a conclusão de seu trabalho. Ele fotografou diversas fases da construção da estrada de ferro naquele período. Conferir: VASCONCELLOS, Christiane Silva de. *O circuito social de fotografia da gente negra, Salvador, 1860-1916*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006, p. 35.

Figura 3 – Corte de Olaria, voltada para o sul no. 2 – Bahia, 6 mar. 1860



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

Essa situação podia ser observada, por exemplo, nos aterros construídos ao longo da costa marítima de Plataforma, Itacaranhá e Engenho de Periperi. Mostrando-se preocupado com esta questão, o engenheiro Firmo José Melo advertiu que os aterros situados em locais onde “as águas da preamar banham-lhes o pé, serão arrastados pelo primeiro temporal, se quanto antes não se construírem os muros que os devem defender da ação das vagas”.¹⁵

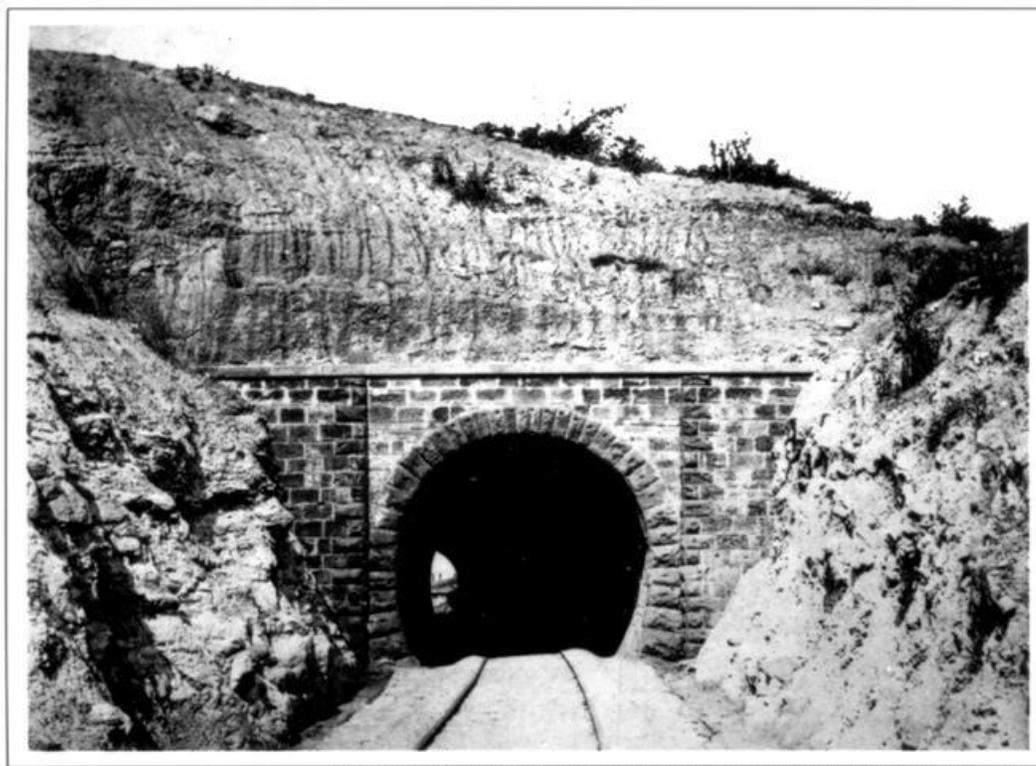
Assim, os serviços nessa seção não se restringiram à movimentação de grandes quantidades de terra, que objetivavam o nivelamento do solo, o aterro ou o desaterro de determinadas áreas. É certo que muitos bueiros foram construídos ao longo da estrada de ferro para desviar as águas das chuvas e evitar alagamentos que poderiam ameaçar os outros serviços executados, a exemplo dos próprios aterros. Semelhante aos aterros, os bueiros, ameaçados pela força das águas do mar também demandaram a construção de

¹⁵ Relatório do Eng. Fiscal Firmo José Melo. 9 fev. 1859. In: Relatório de Francisco Xavier Paes Barreto, presidente da província, 15 mar. 1859, p. 2. Anexo.

muros de segurança ou “paredões”. Na região de Plataforma, “preparações de pedra também [eram] feitas para reter e inclinar muros de alvenaria para proteger os lados do bueiro exposto ao mar”.¹⁶

Duas grandes obras requisitaram grandes esforços dos trabalhadores na primeira seção: o túnel de Periperi (Figura 4) e o viaduto de Itapagipe (Figura 5). A construção do túnel em Periperi demandou mão de obra para a escavação de terra e pedreiros para os serviços de revestimento de alvenaria.¹⁷ Em fins de 1859, a expectativa do engenheiro chefe da Companhia Férrea era que as atividades de construção de taludes e as escavações de cada lado do túnel de Periperi, pelo andamento das obras, estivessem próximas de serem concluídas.

Figura 4 – Entrada do túnel de Periperi – Bahia, 1860.



Entrada do Túnel Periperi, com 90 metros, da Bahia and San Francisco Railway - 1860

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 78

¹⁶ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

¹⁷ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1860.

Considerado o trabalho mais importante de toda a estrada de ferro, devido ao seu grau de complexidade, a construção de um viaduto em Itapagipe objetivava, de forma audaciosa, atravessar o mar da Bahia de Todos os Santos. Tratava-se de um penoso trabalho de arte e técnica que exigia muito tempo, materiais e esforço físico de grande mão de obra para elevar a ponte sobre o mar. Pretendendo garantir o sucesso deste e de outros “trabalhos de arte”, segundo a linguagem da época, um conjunto de técnicos formado por experientes mestres de obras e mecânicos, provavelmente estrangeiros, ingleses, estava sendo enviado para aquelas obras.¹⁸

Figura 5 – Vista do viaduto de Itapagipe sobre o mar da Bahia de Todos os Santos – Bahia, 1861



Viaduto de Itapagipe da Bahia and San Francisco Railway - 1861

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 77.

De um modo geral, com ou sem a execução de tarefas mais complexas e pesadas como a elevação de pontes e viadutos, o trabalho de construção nas obras da

¹⁸ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

ferrovia era geralmente braçal e penoso, pois demandava muita força física e, muitas vezes, colocava em risco a vida de todos os trabalhadores. Na tarde do dia 15 de fevereiro de 1859, o inglês Guilherme Short, “operário da estrada de ferro”, então com 14 anos, morreu instantaneamente devido à carga de madeira de pinho que caiu sobre seu corpo, na Fortaleza de Itapagipe, região onde funcionava um dos depósitos da ferrovia. Provavelmente, o pequeno inglês integrava uma das turmas de trabalhadores envolvidas nas primeiras atividades de construção do viaduto de Itapagipe.¹⁹

As obras fundamentais da primeira seção da estrada de ferro, a exemplo do viaduto de Itapagipe, estavam previstas para se encerrarem em 1860. No entanto, esta previsão estava constantemente ameaçada, dentre outras questões, pelas copiosas chuvas que se alastravam ao longo de boa parte do ano na região litorânea da capital da Província da Bahia. Além dos deslizamentos característicos do solo, provocados e intensificados pela força do mar, as chuvas também provocavam grandes desmoronamentos, atraso no ritmo das obras e aumento da insalubridade e dos riscos de acidentes de trabalho. Os engenheiros tiveram que, inevitavelmente, se adequar às condições climáticas na região, incluindo estes dados em suas previsões de prazos para o ritmo dos trabalhos e a conclusão das obras.

Em uma de suas considerações a esse respeito, Charles Vignoles ponderou que a estação de chuvas em 1859 não provocaria atrasos, “uma vez que os trabalhos foram adiantados no verão e os deslizamentos não devem acontecer no tempo seco”. Certo de que esta seria a única alternativa para assegurar a conclusão dos trabalhos, revelou suas positivas expectativas quanto às boas condições climáticas futuras, “depois de longas séries de chuvas intermináveis”. Esta certeza se tornava fundamental para levar adiante “os duros trabalhos de terra” ou, em outras palavras, os árduos serviços de movimentação da terra e escavações que eram fundamentais para o progresso das obras e para a implantação da linha férrea em toda a sua extensão.²⁰

¹⁹ Correspondência de Antonio M. de Aragão e Melo, Repartição de Polícia da Bahia, para Francisco Xavier Paes Barreto, Presidente da Província. 16 fev. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139.20; Correspondência de Antonio M. de Aragão e Melo, Repartição de Polícia da Bahia, para o Presidente da Província. 16 fev. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia*, Livro 5730.

²⁰ Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

Os trabalhadores empenhados nas obras da primeira seção também dispensaram sua força de trabalho para a construção de outros prédios importantes para a estrada de ferro, na região de Periperi e Jequitaitaia. Nas terras do antigo Engenho de Periperi, localizado na bacia próximo ao mar, foram tomadas as primeiras iniciativas com vistas a construir um prédio que servisse de depósito de máquinas e oficinas (Figura 6). Com este intuito, os trabalhadores já haviam colocado “30 colunas de ferro na parte destinada para o depósito de máquinas” até o início de 1860.²¹

Figura 6 – Oficinas em Periperi – Bahia, maio 1861



Fonte: COLLECTION VIGNOLES of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

O prédio erguido, posteriormente, em Periperi parece, de fato, ter servido de depósito de máquinas e oficina de trabalhadores com alguma especialização, porque, em meados de 1861, o engenheiro fiscal Firmo José Melo notificou que “as oficinas de

²¹ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1860, p. 95.

reparação em Periperi, contudo, já [funcionavam] a algum tempo...”. Ademais, o engenheiro, além das informações, não perdia a oportunidade de associar os ingleses responsáveis pela construção da linha férrea ao uso indevido de trabalho escravo. Segundo ele, nas oficinas de Periperi foram encontrados “diversos artífices, todos livres, ali estabelecidos, [que] dão hoje a este lugar um aspecto inteiramente novo, que não pode deixar de agradar a quem, outrora [nas atividades da estrada de ferro] só nele encontrava tristes e desprezíveis escravos”.²²

A presença de escravos também nas oficinas de reparação de máquinas em Periperi era provável, pois, como mencionado em capítulos anteriores, o engenheiro Firmo José Melo havia denunciado amplamente, ainda que sem efeito, para as autoridades do governo Imperial e Provincial a utilização ilegal de escravos nas obras da estrada de ferro, inclusive causando embaraços para os empreiteiros ingleses que os recrutavam.

Na região da Jequitiaia, passou-se a construir dois prédios que comporiam o conjunto de sua estação, um destinado para passageiros e outro para o armazenamento de mercadorias. Tendo as suas paredes próximas ao mar e possível cobertura de teto de ferro, a construção do edifício de mercadorias sofria interrupções devido à escassez de pedras apropriadas para a obra.²³

A construção de um empreendimento do porte da *Bahia and San Francisco Railway*, além de uma expressiva quantidade de mão de obra e de uma estrutura logística adequada para recebê-la, demandava outras atividades complementares, ao longo de toda a linha férrea. Para executá-las, a exemplo da extração de pedras necessárias às obras, o empreiteiro e seus auxiliares engajavam alguns de seus trabalhadores nos serviços das pedreiras. Imprescindível para o progresso das obras de construção da estrada de ferro, a extração de pedras era uma atividade árdua e, sobretudo, oferecia muito risco à vida dos trabalhadores que, incrustados dentro das pedreiras, expostos ao excessivo calor e à falta de ventilação, manuseavam grande quantidade de explosivos para extrair as pedras do local.

²² Relatório do Engenheiro Firmo José Melo. In: *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1861. Anexo.

²³ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1860, p. 4

Os explosivos eram adquiridos e armazenados pela estrada de ferro. O armazenamento em locais próximos à população gerou protestos das autoridades policiais. Em 27 de agosto de 1862, o subdelegado da Penha enviou uma correspondência para o Juiz de Direito e o Chefe de Polícia a fim de reclamar a guarda inadequada de grande quantidade de barris de pólvora pertencente à companhia da estrada de ferro nas ruínas do Forte de Itapagipe. De acordo com o subdelegado, a precariedade do Forte de Itapagipe não oferecia condições ideais para “guardar pólvora com segurança, principalmente estando situado num lugar tão habitado, e tão próximo [aos] estaleiros ali existentes onde continuamente deitam-se foguetes [no] ar”.²⁴

Assim, a Secretaria de Polícia solicitou ao Governo da Província que tomasse medidas que preventivamente evitassem a ocorrência de acidentes, a exemplo de explosões com prejuízo à vida da população e dos próprios trabalhadores. Embora não saibamos a natureza e os desdobramentos das providências tomadas em relação ao montante de pólvora pertencente à estrada de ferro, sabe-se que o Presidente da Província oficiou ao superintendente da via férrea sobre o assunto, em 1º de agosto daquele ano.²⁵

As preocupações expressas pelo subdelegado da Penha quanto aos perigos e riscos de explosão na região do Forte de Itapagipe eram pertinentes e deveriam ser levadas a sério pelas autoridades. Afinal, não havia muito tempo que, numa localidade próxima dali, tinha ocorrido uma grande explosão em uma pedra pertencente à estrada de ferro. No entanto, neste caso, as pessoas vitimadas pelo lamentável acidente integravam o universo de trabalho da ferrovia e não dos moradores das regiões próximas, como temia o subdelegado da Penha.

Era manhã do dia 15 de janeiro de 1862, quando um dos seis operários que trabalhavam para a estrada de ferro no serviço de “quebra pedra em uma pedreira” dentro de um “rancho de palha”, resolveu se deitar fumando sobre “um caixão que cobria um barril com pólvora” na Vila de Mata de São João. A descuidada atitude do trabalhador associada às más condições de armazenamento da pólvora provocou uma explosão. Estevão

²⁴ Correspondência reservada pela Subdelegacia da Penha para a Secretaria de Polícia da Bahia. 27 ago. 1862. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

²⁵ Correspondência enviada pela Secretaria de Polícia da Bahia para a Presidência da Província. 28 ago. 1862. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

Caetano da Cunha, o delegado de polícia responsável pelo caso, durante as averiguações que fez no local do acidente, disse tratar-se de um fato casual e que, dentre os operários feridos atendidos no hospital da estrada de ferro, apenas um se encontrava em estado mais grave e os outros já haviam sido liberados para as suas respectivas residências.²⁶

Tendo tomado conhecimento do lamentável episódio, a Secretaria de Polícia enviou correspondência para Joaquim Autão Fernandes Leão, presidente da Província, para informar sobre a “casual explosão de uma porção de pólvora que existia em um barril, destinada ao serviço de extração de pedras para os trabalhos da estrada de ferro”, confirmando as notícias anteriores acerca do número de seis trabalhadores feridos.²⁷

Fossem os acidentes comuns ou não nos locais onde estavam as pedreiras pertencentes à estrada de ferro, o fato é que algumas turmas de trabalhadores recrutados pelo empreiteiro, por seus auxiliares ou pelos próprios chefes destas turmas realizavam tarefas fundamentais para dar prosseguimento à construção de importantes obras de todas as seções da *Bahia and San Francisco Railway*. No início de 1860, pouco tempo depois de iniciadas as obras de construção da estação destinada aos passageiros, estas pareciam estar em bom andamento tendo, pelo menos, “quase fundados os alicerces”. A previsão era de que as obras desta importante estação ficassem concluídas após junho de 1860, prazo contratual previsto para que o engenheiro John Watson finalizasse todas as obras da primeira seção.

Decorridos quase seis meses desde as primeiras notícias sobre o estado das obras informadas pelo vice-presidente da Província José Augusto Chaves, a estação de passageiros da Jequitaia apresentava algumas paredes erigidas e o ritmo do trabalho em pleno vapor. Na Figura 7, montados sobre andaimes, escadas ou mesmo apenas sobre o entulho das obras, uma turma de trabalhadores aparece executando algumas atividades necessárias à construção daquela estação de passageiros. Ademais, à frente dos trabalhadores, ganham destaque os materiais (tubulações) destinados possivelmente à construção de bueiros e esgotos.

²⁶ Correspondência de Estevão Caetano da Cunha, delegado da Vila de Mata de São João, para o Chefe de Polícia. 16 jan. 1862. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139-26.

²⁷ Correspondência de Antônio Freitas, Chefe de Polícia, para Joaquim Autão Fernandes Leão, presidente da Província. 21 jan. 1862. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139-26.

Figura 7 – Fachada lateral da Estação de Passageiros de Jequitaia, face oeste – Bahia, 8 ago. 1860



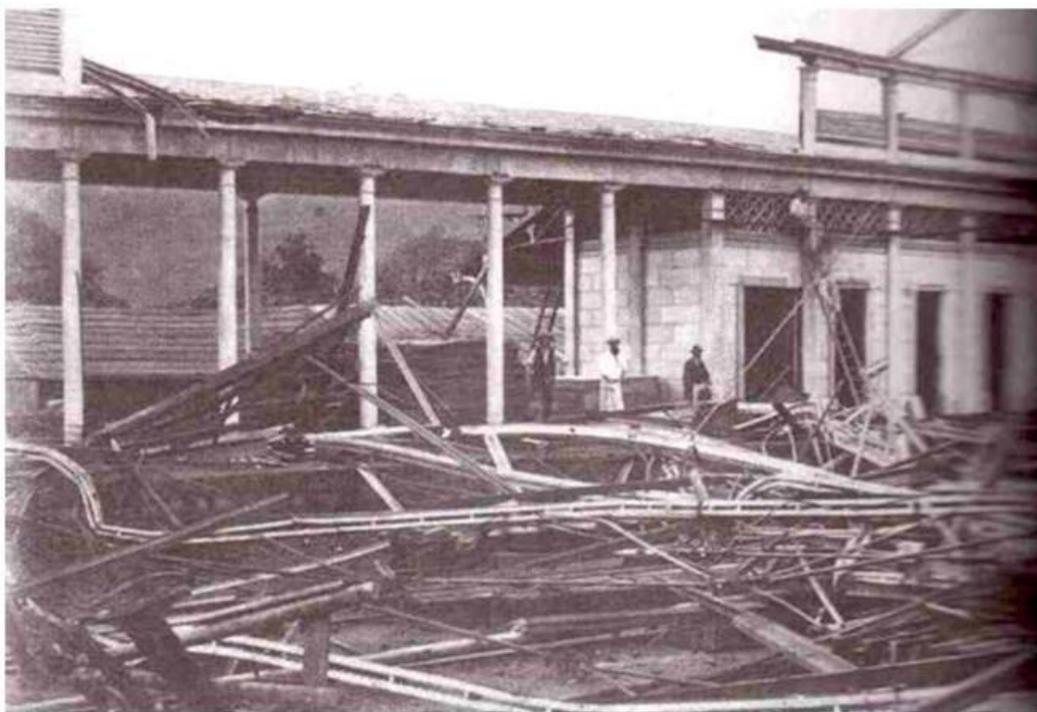
Fonte: COLLECTION VIGNOLES of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

Submetidos a um sistema de trabalho preponderantemente braçal e penoso, expostos ao sol, às insistentes chuvas e às condições insalubres, os trabalhadores conviviam constantemente com os riscos de acidentes e com a possibilidade da morte nas obras da construção da linha férrea. Afinal, as obras de construção de estradas de ferro não exigiam apenas esforço físico de seus trabalhadores, mas demandavam, também, a exposição, muitas vezes, a uma realidade de insegurança de trabalho na execução de muitas tarefas.

Cenas comuns em todas as etapas do processo de construção daquela estrada de ferro, as obras para a elevação da estação da Jequitaia se tornaram, também, cenário de alguns acidentes que vitimaram operários. A subdelegacia da Freguesia da Penha informou ao Chefe de Polícia que, às 3 horas da tarde de 12 de janeiro 1861, uma das arcadas do edifício de ferro, parte integrante do prédio da companhia férrea que estava em construção

na Jequitaia, havia desabado tirando a vida do trabalhador crioulo José Maria.²⁸ O desabamento de uma das paredes e da estrutura metálica do telhado de ferro da obra da estação de Jequitaia deixou gravemente feridos outros trabalhadores: o português José Francisco, os brasileiros Clementino Peixoto da Silva, Nelson Roiz Monteiro, Honorato Flaviano de Santa Ana e o africano liberto, Cezar. O subdelegado compareceu, imediatamente, nas obras de Jequitaia, local do acidente, para proceder ao corpo de delito e encaminhar as informações para as autoridades (Figura 8). Para além da diversidade étnica da multidão de trabalhadores que compunha o mundo do trabalho da ferrovia, chama a atenção o fato de trabalhadores de diferentes nacionalidades e de distintas condições jurídicas trabalharem juntos nas mesmas obras de construção da estação férrea.

Figura 8 – Aspecto do saguão de passageiros após o desabamento da estrutura da cobertura, [onde] morreu um operário brasileiro – Estação de Passageiros de Jequitaia, Bahia, 12 jan. 1860

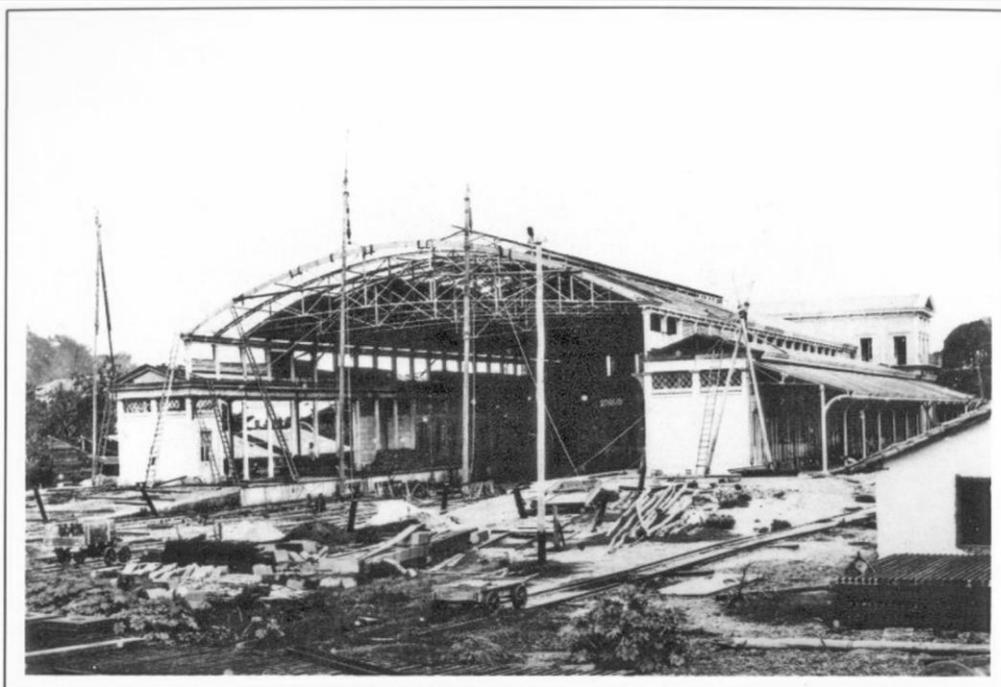


Fonte: COLLECTION VIGNOLES of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

²⁸ Correspondência da subdelegacia da Freguesia da Penha para Francisco José de Abreu, Chefe de Polícia. 12 jan. 1861. APEB, *Secretaria de Polícia*, Maço 3139.23.

No dia seguinte, o presidente da Província, Antônio da Costa Pinto, foi informado pela Repartição de Polícia sobre o lamentável acidente. No despacho emitido no mesmo ofício que continha o comunicado da polícia sobre o desabamento, a autoridade provincial demonstrou estar bem informada acerca dos assuntos relacionados ao mundo do trabalho nas obras de construção da estrada de ferro, afirmando somente que “já tinha conhecimento” da questão, sem emitir nenhuma expressão ou juízo de valor sobre o ocorrido. Mais do que expressar que estava bem informado sobre o assunto, as palavras de Antônio da Costa Pinto insinuam a sua falta de responsabilidade para com o acidente que havia vitimado aqueles trabalhadores. Talvez em função do acidente, as turmas de trabalhadores engajadas naquela obra parecem ter intensificado o ritmo do trabalho nos meses seguintes, isto porque as obras da estação de Jequitaia se mostravam bem mais adiantadas, em 6 de março de 1861. As grandes paredes da parte frontal e as internas se encontravam, visivelmente, em progresso, restando, ainda, o penoso trabalho de elevar as estruturas metálicas sobre estas paredes depois de construídas (Figuras 9 e 10).

Figura 9 – Reconstrução da cobertura do saguão de passageiros da Estação de Passageiros de Jequitaia (Calçada) depois do desabamento – Bahia, 1861



A estação de passageiros da Bahia and San Francisco Railway, em construção - 1861

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 75

Figura 10 – Obras em andamento na fachada frontal da Estação de Passageiros de Jequitaia – Bahia, 6 mar. 1861



Fonte: COLLECTION VIGNOLES of Institution of Civil Engineers, ICE ACC 1335

Figura 11 – Obras avançadas na fachada frontal da Estação de Passageiros de Jequitaia – Bahia, 5 jun. 1861

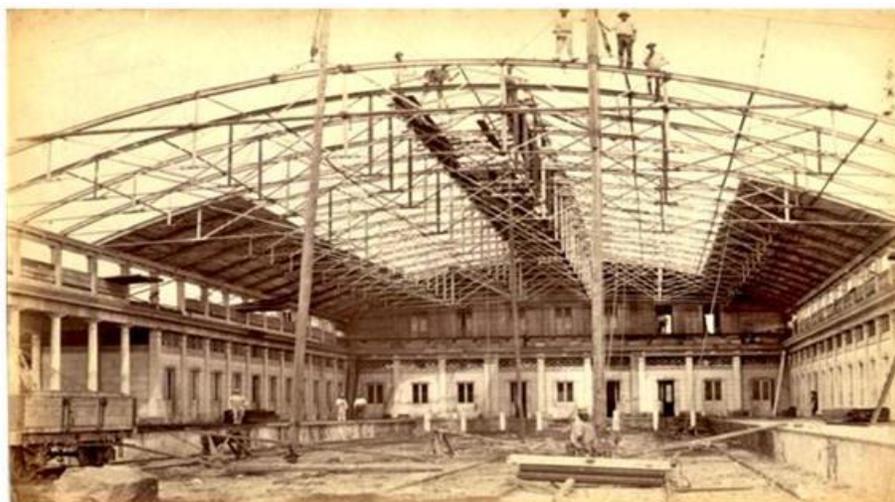


Fonte: COLLECTION VIGNOLES of Institution of Civil Engineers, ICE ACC 1335

Assim, antes mesmo do início das festividades juninas de 1861, era bem provável que as obras de construção da principal estação da estrada de ferro já estivessem avançadas. Na Figura 11, pode-se constatar as paredes da parte da frente da estação da Jequitaia elevadas e, ao mesmo tempo, uma turma de trabalhadores executando alguns serviços possivelmente relacionados ao processo de acabamento das obras, a exemplo de alvenaria.

A reconstrução da grande estação da Jequitaia era uma tarefa trabalhosa que, por seu nível de complexidade e comprimento, consumiu muito tempo da força de trabalho, pelo menos em parte, razoavelmente especializada. Em 4 de julho de 1861, mais de seis meses após o desabamento ocorrido na obra que vitimou alguns operários, os trabalhadores, alguns deles localizados na Figura 12 pendurados entre as ferragens, ainda realizavam, na parte interna, os serviços de montagem da estrutura metálica que serviria de suporte para receber o material que cobriria o prédio da estação de passageiros.

Figura 12 – Interior da Estação de Passageiros de Jequitaia em construção – Bahia, 4 jul. 1861



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

Concomitantemente à execução da primeira seção da obra da ferrovia, os serviços na segunda seção foram iniciados em 1859, no trecho localizado entre o Engenho de Aratu e o Rio Joanes. A partir de então, as atividades básicas que eram inerentes ao processo de construção de ferrovias, como o penoso trabalho de movimentação de terra

para a formação de leito, a terraplenagem, os serviços de aterros e desaterros, as escavações, a limpeza do terreno, os serviços de alvenaria, a construção de taludes para proteger os aterros das chuvas e bueiros, as atividades de extração de pedras, assentamento de trilhos etc. passaram a compor o cenário do canteiro de obras daquele trecho em construção. Para a execução da maioria destas atividades requerer-se-ia quase que exclusivamente, pela natureza do próprio processo de trabalho, trabalhadores braçais e sem qualquer tipo de especialização ou qualificação técnica.

Semelhante ao ocorrido em Periperi, os trabalhadores passaram a construir um importante túnel em Mapele (Figura 13). “Para sua abertura, praticou-se um poço de serviço na profundidade de 70 pés, e ainda dois outros, sendo o último na sua extremidade meridional, [a fim] de facilitar o desentulho e esgoto da obra”. Depois de realizada a escavação do túnel, assim como realizado no túnel de Periperi, pedreiros e seus ajudantes trabalharam na colocação de uma abóbada de revestimento.²⁹

Figura 13 – Entrada do Túnel Mapele – Bahia, 1860



Entrada do Túnel Mapele, com 22 metros. Notar a máquina fotográfica do primeiro plano - 1860

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 79

²⁹ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1860.

Embora grande parte das atividades fosse executada por trabalhadores braçais e sem especialização, outras demandavam trabalhadores com alguma qualificação. Neste sentido, os engenheiros responsáveis pelas obras do túnel de Mapele reconheciam lidar com o fato de que, em 1860, em “um país novo como o Brasil, as dificuldades práticas [eram] aumentadas com a necessidade de trabalhadores qualificados”.³⁰ As dificuldades na aquisição de trabalhadores qualificados para executar os serviços de revestimentos ou manusear os tijolos, por exemplo, eram, segundo eles, contornadas pelo bom desempenho do agente do empreiteiro, pelo acompanhamento do engenheiro residente principal e pelas “horas de vigilância de um ou dois” realizadas por feitores e capatazes.

É verdade que a supervisão mais rigorosa sobre os trabalhos nas obras da estrada de ferro pelos chefes poderia, de fato, melhorar a qualidade dos serviços. No entanto, é possível que a ostensiva vigilância dos capatazes e dos feitores nos canteiros de obras, ressaltada pelos engenheiros ingleses, estivesse preocupada não só em garantir a qualidade dos serviços e evitar acidentes de trabalho, mas, também, em manter a disciplina e melhorar o desempenho e a produtividade das turmas de trabalhadores através de coerção. Naquela sociedade escravista, o feitor exercia um papel fundamental nas relações de trabalho, sendo incumbido de organizar o trabalho de modo que os escravos produzissem com regularidade nas propriedades agrícolas. Caberia a ele, também, castigá-los caso se mostrassem indolentes e insubmissos. Na manutenção da ordem escravista, “o feitor, ‘braço de que se vale o senhor para o bom governo da gente e da fazenda’, era ao mesmo tempo figura da violência e ordenador do trabalho no interior da unidade de produção”.³¹

Ao se concentrarem em algumas das obras mais importantes da estrada de ferro, era natural que o avanço no trabalho nas obras da segunda seção fosse, em alguns momentos, ditado pelo ritmo de construção da primeira seção. Este parece ter sido o caso, em 1859, quando maiores atenções foram dadas às atividades da primeira seção e

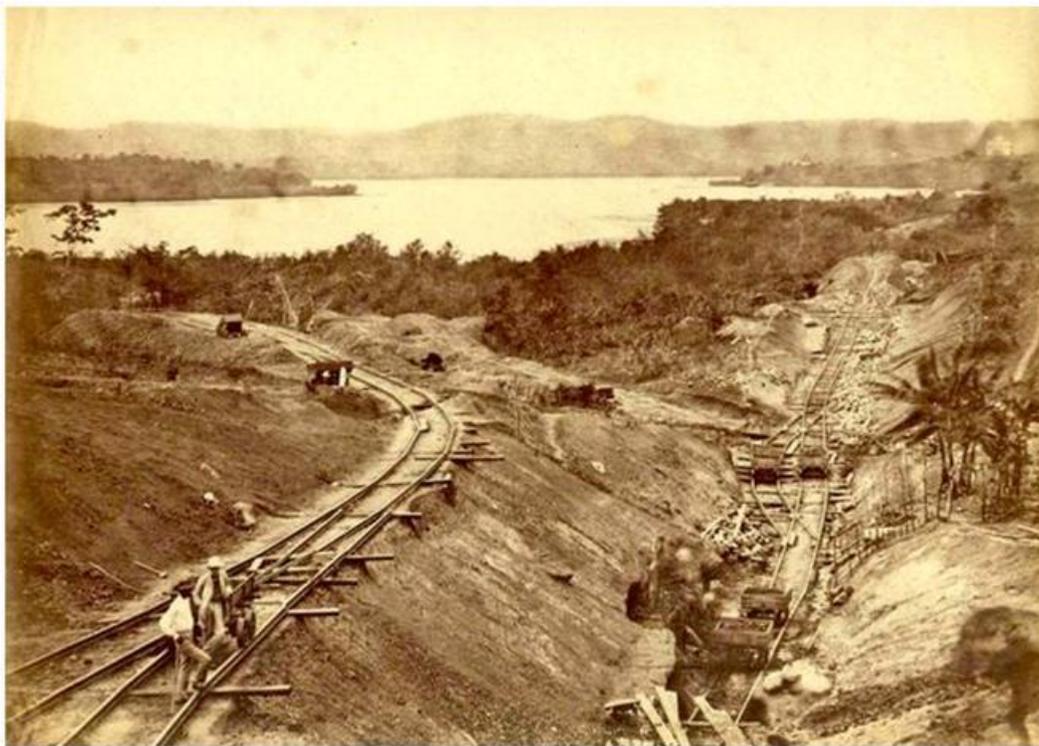
³⁰ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

³¹ Sobre o assunto, consultar: LARA, Silvia Hunold. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. São Paulo: Paz e Terra, 1988, p. 54. Para um exemplo do que poderia representar um feitor nas relações de trabalho na escravidão, consultar: FRAGA FILHO, *Encruzilhadas da liberdade...*, cit.

considerável quantidade de trabalhadores foi removida para “as escavações mais pesadas e barrancos próximos de Periperi”.³²

Além de retratar a estreita proximidade dos caminhos de ferro com o mar e os rios da Província da Bahia, a Figura 14, produzida pelo fotógrafo Mulock, focalizando o “extremo norte” do túnel de Mapele, mostra um estágio mais avançado do processo de construção da ferrovia. Observa-se, na parte superior da imagem, que o trabalho de limpeza do terreno, movimentação de terra, terraplenagem e elevação de taludes cedeu lugar ao trabalho posterior de fixação dos dormentes (extensões de madeira) e assentamento dos trilhos para a estabilização e conclusão da via permanente.

Figura 14 – Extremo norte do túnel de Mapelle – Bahia, 20 de abril de 1860



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

³² Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

O vestuário dos indivíduos retratados no lado esquerdo da parte superior da Figura 14 pode indicar as diferentes condições hierárquicas em que estavam inseridos no processo de trabalho. Enquanto um deles se encontra vestido com terno, o outro, visivelmente negro, está trajado com roupas mais simples e sem terno. Talvez as diferenças sutis de suas respectivas roupas expressassem as diferentes ocupações naquele processo de trabalho. Não dispor de um chapéu mais ostensivo ou de um paletó era, quiçá, um indicativo de sua maior precariedade ou de não possuir nenhuma especialização.

Na parte direita, a Figura 14 nos conduz ao que, provavelmente, seria um caminho de volta, um entroncamento ou possíveis caminhos auxiliares construídos para realizar o carregamento de materiais mais pesados, como grandes ferragens e madeiras para compor a linha férrea ou montante de terra e entulhos retirados para o processo de formação do leito da estrada de ferro. Aliás, o serviço braçal de carregamento e transporte de terra e entulhos também requisitava muita força física e, quando executado por pessoas que não se enquadravam neste perfil, poderia resultar em situações desagradáveis, inclusive colocando em risco a vida de trabalhadores.

Essa situação de risco e insegurança no trabalho parece ter ocorrido no canteiro de obras de Engenho Novo, um dos trechos da linha férrea logo após Mapele. Composta, predominantemente, por mão de obra nacional, desde os primórdios das atividades de construção em 1859³³, assim como em Mapele, os trabalhadores de Engenho Novo pareciam estar empenhados em uma grande escavação em 1860. As atividades da obra exigiam bastante de seus trabalhadores uma vez que “consistiam em duros conglomerados de pedra, requerendo uma grande quantidade de cimento para produzir os efeitos desejados”.³⁴

Temos notícias de que o canteiro de obras de Engenho Novo, tal como outros trechos da obra da linha férrea em construção foi cenário de um acidente de trabalho no processo de carregamento de terra. Ao entardecer do dia 27 de fevereiro de 1861, o “crioulinho” Felipe, de apenas oito anos de idade, livre, filho da crioula Thomasia Joana,

³³ Conferir: Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

³⁴ Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1863. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

morreu asfixiado por um desses vagões carregados de areia, enquanto, possivelmente, executava tarefas relacionadas às obras da estrada de ferro, a exemplo da movimentação de terra ou carregamento de materiais ou entulhos.³⁵ Este tipo de trabalho, como demonstram as imagens apresentadas ao longo do texto, requeria, além de bastante força física, muito cuidado dos trabalhadores, devido aos constantes deslizamentos de terra, comuns neste tipo de atividade. E, ainda que não se possa dizer com segurança que o “crioulinho” Felipe estivesse engajado nas atividades da estrada de ferro, ao menos, é plausível dizer que Felipe e sua mãe, a crioula Thomasia, se encontravam presentes nos canteiros de obras da construção, na ocasião do acidente, porque talvez fizessem parte da família de um dos trabalhadores engajados na ferrovia.³⁶

As obras da segunda seção abrigariam, também, a construção do segundo viaduto da estrada de ferro projetado sobre o vale do Rio Joanes. De acordo com os desenhos, a ponte de Joanes seria construída com tirantes ou linhas de ferro batido estabelecidos sobre os pilares de alvenaria.³⁷ Acreditava-se que as atividades da segunda seção, a exemplo da ponte do Rio Joanes, estariam concluídas logo após a data prevista para a abertura da primeira seção, no verão de 1860.³⁸ No entanto, apesar das estimativas de conclusão, a ponte do Rio Joanes ainda se encontrava inconclusa em 1861. (Figuras 15 e 16).

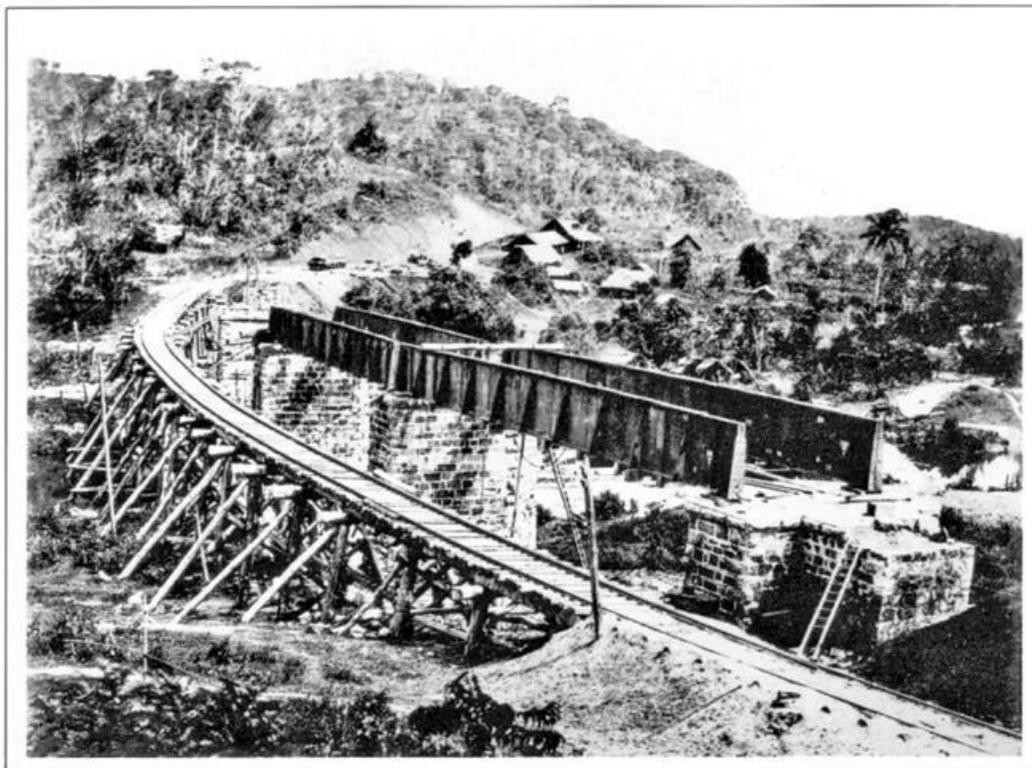
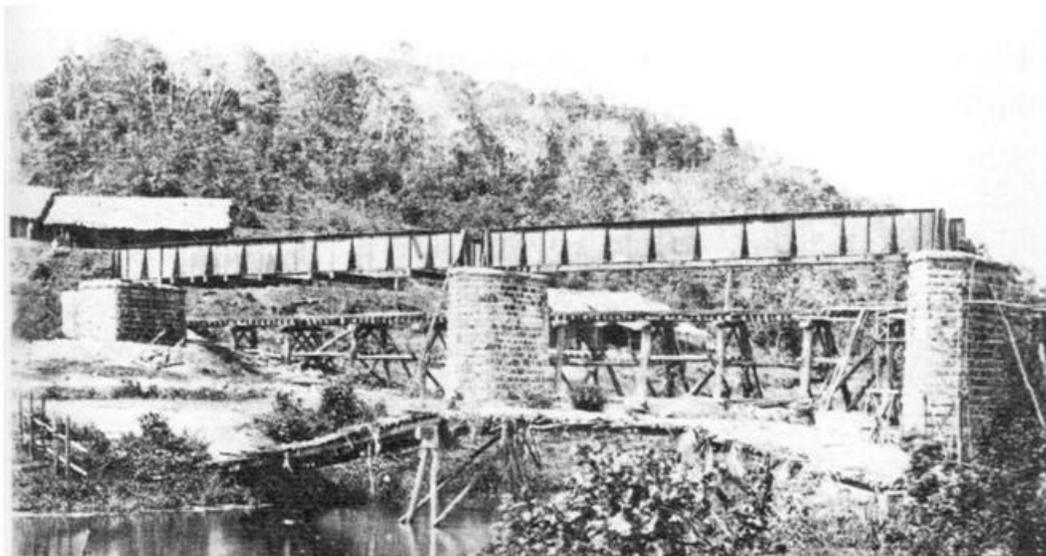
³⁵ Correspondência José P. Marques, Repartição de Polícia da Bahia, para Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província. 9 mar. 1861. APEB, *Polícia- Assuntos Diversos*, Maço 3125. Verificar outra correspondência que trata da morte de Felipe e dar indicações mais precisas de que esse garoto era trabalhador da via férrea. APEB, *Viação*, Maço 4965.

³⁶ A estrada de ferro tinha, dentre os trabalhadores, jovens e crianças trabalhando nos canteiros de obras. É possível que o “crioulinho” Felipe fosse um dos que compunham a força de trabalho infantil da estrada de ferro. Ainda que trate especificamente de cativos, os estudos de Maria Cristina Pinheiro abordam o uso da força de trabalho de crianças em diversos serviços e setores da economia escravista na Bahia, a exemplo de serviços domésticos ou de ofícios mecânicos. Sobre o assunto, consultar: PINHEIRO, Maria Cristina L. *Das cambalhotas ao trabalho: a criança escrava em Salvador (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003; O trabalho de crianças escravas na cidade de Salvador 1850-1888. *Afro-Ásia*, n. 32, p. 159-183, 2005.

³⁷ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1860.

³⁸ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

Figuras 15 e 16 – Ponte provisória e o andamento dos trabalhos da construção da ponte definitiva sobre o Rio Joanes – Bahia, 1861



Ponte provisória sobre o rio Joanes e o andamento dos trabalhos da construção da definitiva - 1861

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 80

O avanço das obras de construção da estrada de ferro, a partir da primeira e da segunda seção, conduzia ao processo inevitável de interiorização gradativa. Este processo, na medida em que afastava, progressivamente, as obras do entorno de Salvador para o interior da Província, empurrava, inevitavelmente, os trabalhadores para regiões de vilas mais isoladas e, muitas vezes, desabitadas. É possível que as casas que aparecem na Figura 16 servissem de barracões para acomodar os trabalhadores que, embrenhados nas matas e florestas, se empenhavam em levar a cabo aquela empreitada. Afinal, uma mínima estrutura logística, a exemplo de casas ou barracões, era demandada para abrigar as ferramentas, os engenheiros, seus auxiliares e as próprias turmas de trabalhadores.

O início das atividades nas seções seguintes dependia diretamente do progresso e do bom andamento das obras que estavam em curso na primeira e na segunda seção. Devido a peculiaridades, no que diz respeito ao seu traçado e às condições do próprio solo pelo qual passaria os trilhos da estrada de ferro, as duas primeiras seções eram consideradas as mais complexas e pesadas e, por isto, demandavam grande quantidade de mão de obra e maior esforço de seus trabalhadores. De acordo com o engenheiro Vignoles, “todas as dificuldades da estrada de ferro [estavam] concentradas na primeira e segunda seção”.³⁹

Acreditava-se que depois de concluídas essas duas primeiras seções, a execução das obras tivesse melhor desempenho em seu desenvolvimento nas seções subsequentes. A conclusão das primeiras seções, além de liberar um contingente expressivo de mão de obra facilitaria o transporte de materiais e instalações fundamentais para avançar as obras de construção para os outros trechos da estrada de ferro localizados no interior da Província.

Quando os trabalhadores começaram a construir a terceira seção da estrada de ferro, em 1860, o trecho do Rio Joanes até a vila de Feira Velha (atual Dias d’Ávila), as obras principais da primeira seção já estavam concluídas, mas as da segunda ainda se encontravam em curso. Com um terreno menos acidentado e mais propício para a construção de estradas do que as seções anteriores, que tornava os taludes (barreiras de proteção) e os aterros menos vulneráveis, as estimativas eram positivas e previa-se que as

³⁹ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

obras da terceira seção progredissem satisfatoriamente e fossem concluídas concomitantemente às da segunda.⁴⁰

Na terceira seção, não havia o desafio de elevar ou construir viadutos, túneis ou grandes estações, entretanto, sendo uma atividade peculiar de preparação do leito imprescindível à construção de qualquer linha férrea, os serviços de escavações, alvenaria e construção de bueiros também eram executados pelos trabalhadores, em 1860, antes de ter início a etapa posterior de fixação dos dormentes e a colocação dos trilhos em 1861.⁴¹

O segundo semestre de 1860 constituiu um momento crucial para o contratador John Watson. Depois das negociações bem sucedidas com grandes proprietários rurais para a aquisição de terrenos destinados à estrada de ferro, os construtores da linha férrea, antes de concluídas as etapas da segunda seção e de avançar o desenvolvimento da terceira seção, iniciaram, simultaneamente, a construção das três seções restantes da estrada de ferro: a quarta seção, entre Feira Velha (Figura 17) e Pitanga, a quinta seção, de Pitanga até Santana de Catu, e, por fim, a sexta seção, entre Santana de Catu e a Vila de Alagoinhas.

Figura 17 – Estação de Feira Velha vista ao norte da ferrovia – Bahia, 5 out. 1861



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

⁴⁰ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967; *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1861.

⁴¹ Idem.

Considerando a provável dificuldade de encontrar trabalhadores suficientes para todos os pontos das obras da linha férrea em construção, Vignoles sugeriu que as atividades da quarta seção, consideradas mais leves, começassem com bastante vigor quando os serviços da terceira seção estivessem adiantados. A estratégia do engenheiro era reservar e deslocar os trabalhadores engajados na terceira seção para os canteiros de obras da quinta seção, considerada um trecho que possuía obras mais pesadas e trabalhosas naquele momento. Assim, indicou que apenas pequenos serviços seriam executados para viabilizar as obras de alvenaria e a construção de bueiros no início de 1861.⁴²

Em pleno segundo semestre de 1861, as atividades comuns realizadas pelos trabalhadores nos canteiros da quarta, quinta e sexta seções se restringiam à importante e árdua tarefa de movimento e remoção de terra em diversos lugares para a formação do leito da estrada e, na quinta seção, à escavação para a construção do túnel de Pojuca, considerada “a única obra importante em construção dali até o fim de toda a linha”.⁴³

Sem sombra de dúvida, a construção do túnel de Pojuca contribuía para tornar a quinta seção um dos canteiros que exigiam trabalhos mais pesados, árduos e penosos de toda a estrada de ferro em construção. Ainda que se considere que a atividade braçal e desgastante seja inerente ao processo de construção das estradas de ferro no contexto oitocentista, é importante ressaltar que a realização de algumas obras, como túneis, viadutos e pontilhões, tornavam o processo de construção de estradas de ferro mais trabalhosas e demandavam muita habilidade dos trabalhadores.

O duro processo de escavação e remoção de terra necessário à abertura de um túnel pode ser visualizado nesta fotografia de 1861 (Figura 18). Com a mesma extensão do túnel de Mapele, o de Pojuca demandou uma quantidade expressiva de mão de obra e os contratadores fizeram importantes “arranjos” para aproveitar e transferir turmas de trabalhadores que estavam engajados na segunda seção, juntamente com suas instalações, para os novos canteiros. Esta estratégia de abastecimento de trabalhadores para as obras da quinta seção deveria funcionar de modo a viabilizar a execução das atividades de conclusão

⁴² Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴³ *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa...*, 1861.

de importantes obras na segunda seção. Assim, “mais homens e mais instalações [seguiriam] o mais rápido, [assim] que eles [pudessem] ser poupados da mesma [segunda] seção”.⁴⁴

Figura 18 – Abertura da face sul do Túnel Pojuca – Bahia, out. 1861



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

Além dos serviços para a construção do túnel, turmas de trabalhadores também foram engajadas para realizar as obras que deveriam desviar a linha férrea do entorno do Rio Jacuípe, na quinta seção. A dispersa presença de um dos trabalhadores no meio dos taludes do canteiro de obras, vista na Figura 19, mostra, entre outras dimensões, a execução de serviços importantes como a limpeza da vegetação, a remoção de terra e a construção de taludes (barreiras de proteção), essenciais para a formação do leito da estrada de ferro na região.

⁴⁴ Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 23 out. 1860. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. APEB, *Viação*, Maço 4967.

Figura 19 – Obras complementares realizadas para o desvio do Rio Jacuípe – Bahia, 4 fev. 1862



Fonte: Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers, London, ICE ACC 1335

Grande parte do processo de construção de toda a extensão da primeira estrada de ferro baiana teve seu maior desenvolvimento entre 1859 e 1862. De fato, este período coincide com a contratação de parte considerável de mão de obra estrangeira e nacional nos postos de trabalho da estrada de ferro. De forma progressiva e, por vezes simultânea, os trabalhadores “meteram as mãos” nos serviços de grandes e pequenas obras fundamentais para a instalação da estrada *Bahia and San Francisco Railway*, a exemplo de viadutos, túneis, remoções de enormes porções de terra e elevação de encostas de contenção para evitar os prejudiciais deslizamentos nas obras.

Apesar do ritmo frenético dos trabalhos entre 1859 e 1862, será a conclusão dos duros trabalhos no túnel de Pojuca, ao longo do mês de janeiro de 1863, que marcará o término oficial da construção da linha férrea e a abertura completa do tráfego de bens e

passageiros em toda a sua extensão, de Salvador, capital da Província da Bahia, até a Vila de Alagoinhas.⁴⁵

O início do ano de 1863 assinalou o encerramento da construção e, conseqüentemente, a inauguração oficial da primeira estrada de ferro da Bahia que ligava Salvador, capital da Província, à Vila de Alagoinhas. Vista sob outra perspectiva, este evento expressa a concretização das negociações, das alianças e dos interesses compartilhados entre os investidores e engenheiros ingleses e setores das elites escravistas baianas em torno do projeto de construção de uma ferrovia que recrutou, sob precárias condições de trabalho, uma multidão de trabalhadores nacionais e estrangeiros, negros e brancos, livres, libertos, escravos e indígenas na segunda metade do século XIX.

3.2 *Os imigrantes e os contratos de trabalho*

Os empreiteiros, agentes de empreiteiros e subempreiteiros ou simples agenciadores de várias estradas de ferro brasileiras construídas durante o período oitocentista recrutaram, mediante realização de arranjos ou contratos de trabalho, uma força de trabalho, não raras vezes, ampla e diversificada.⁴⁶ Semelhante a outras experiências realizadas no Brasil, os empreiteiros passaram a demandar, engajar e estabelecer vínculos, contratuais ou não, com trabalhadores imigrantes e nacionais desde as primeiras atividades de construção da primeira estrada de ferro da Bahia.

A contratação, ou engajamento desses trabalhadores, imigrantes e nacionais, contemplou diferentes formas de contratos e arranjos de trabalho nos serviços da estrada de ferro baiana. No que se refere à forma de engajamento desta mão de obra estrangeira e nacional, há uma diferença fundamental, que definiu suas desiguais condições de trabalho:

⁴⁵ Vários desentendimentos e controvérsias entre os empreiteiros, a companhia e os representantes do governo imperial e provincial marcaram o processo de conclusão e entrega definitiva de toda a linha férrea da *Bahia and San Francisco*. Uma evidência neste sentido é o fato de o engenheiro fiscal, Firmo José Melo se queixar do precário estado de certas obras, tanto das seções ainda em construção quanto daquelas que já compunham o tráfego parcial em funcionamento.

⁴⁶ Sobre as formas de contratação de trabalhadores para a construção de estradas de ferro, consultar: LAMOUNIER, *Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX...*, cit.; e MORATELLI, *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil...*, cit.

os trabalhadores imigrantes italianos, por exemplo, contavam com a tutela do Consulado Sardo e com garantias previstas em contratos formais de trabalho. Em contraposição, os trabalhadores nacionais estavam desprovidos destas prerrogativas contratuais e da proteção institucional. Esta diferença de condição gerou uma série de conflitos entre as autoridades sobre as precárias condições de trabalho dos trabalhadores italianos. Não era o que acontecia com os trabalhadores nacionais. Para compreendermos as diferentes condições de trabalho às quais estavam submetidos trabalhadores imigrantes e nacionais, analisaremos, dentre outras fontes, um contrato de trabalho firmado com os imigrantes e uma petição enviada ao presidente da província pelos trabalhadores nacionais.

Por volta de 1858, os trabalhadores italianos procedentes da região portuária de Gênova, antes mesmo de embarcarem com destino aos canteiros de obras da estrada de ferro na província da Bahia, haviam firmado um importante contrato de trabalho com o empreiteiro John Watson, representado por Jorge Henfrey.⁴⁷ Este foi o único acordo contratual escrito localizado ao longo de toda a pesquisa.

O contrato previa a prestação de serviços dos imigrantes italianos pelo período de dez anos, a contar do dia de seu embarque no porto de Gênova. Durante a vigência do contrato de trabalho, o empreiteiro deveria manter uma agência, na cidade de Turim, responsável por estabelecer e fomentar os contatos destes trabalhadores, com as suas respectivas famílias, que continuavam residindo no Reino da Sardenha. Estas agências eram incumbidas de enviar quantias de dinheiro do Brasil para os Estados Sardos para os familiares destes operários, ou vice-versa, e eram responsáveis por favorecer a comunicação entre os grupos de parentesco separados pelo Atlântico, devendo informar aos familiares residentes na Sardenha “sobre o estado de saúde do trabalhador no Brasil”.⁴⁸

Cada trabalhador tinha o direito de receber uma cópia do contrato de trabalho contendo todas as condições contratuais.⁴⁹ A divulgação do contrato de trabalho entre os trabalhadores era importante para mantê-los informados, antes mesmo do embarque, de seus direitos, obrigações e das vantagens de trabalharem em terras estrangeiras. Eles

⁴⁷ Cópia do Contrato de Trabalho entre o Senhor Watson, representado pelo Senhor Jorge Henfeey, e todos aqueles que o assinaram. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem, Artigo 13.

estariam cientes, por exemplo, de que o empreiteiro John Watson, além de ser obrigado a fornecer emprego a todos os operários que assinassem o contrato de trabalho por um prazo de dez anos⁵⁰, era responsável pelas despesas do traslado de ida e volta da mão de obra contratada na Itália, inclusive pelos custos da alimentação consumida ao longo da viagem.⁵¹

O direito dos trabalhadores de receberem determinados gêneros alimentícios por parte do empregador parecia não se restringir, exclusivamente, ao período da viagem para o Brasil. Segundo estabelecia o contrato, o empreiteiro era obrigado a fornecer alguns gêneros alimentícios aos trabalhadores e a seus familiares, em caso de necessidade. Em verdade, estes alimentos não eram concedidos gratuitamente, já que o contrato informava que seriam “para seu uso e de suas famílias [por] preços” determinados em contrato.⁵² Assim, é provável que este fator ajudasse na criação de um vínculo de endividamento e dependência entre aqueles contratados e o contratador, antes mesmo de desembarcarem na Província da Bahia.

Uma vez prestando serviços nos canteiros de obras da estrada de ferro na Bahia, os trabalhadores italianos tinham o direito de exercer sua religiosidade e suas tradições festivas enquanto ali estivessem trabalhando, pois, segundo garantia o contrato, “nos dias festivos, segundo sua religião”, esses operários não seriam obrigados a trabalhar, “exceto em caso de absoluta urgência”.⁵³ No entanto, a suspensão do trabalho em determinados dias, para o exercício das expressões festivas e manifestações religiosas, estava condicionada à religião que era professada pela maioria dos trabalhadores.⁵⁴ Nestas situações, o empreiteiro estava desobrigado de remunerar os operários pelos dias suspensos.

⁵⁰ Cópia do Contrato de Trabalho entre o Senhor Watson, representado pelo Senhor Jorge Henfeey, e todos aqueles que o assinaram. APEB, *Viação*, Maço 4967. Artigos 4 e 5.

⁵¹ Idem, Artigos 2, 3 e 11.

⁵² Idem, Artigo 9.

⁵³ Idem, Artigo 7.

⁵⁴ A suspensão dos serviços nos dias santificados e festivos, prevista nesse contrato de trabalho, era uma prática comum na sociedade escravista brasileira daquele período. Senhores de escravos também tiveram que ceder às reivindicações feitas por seus cativos quando estes homens e mulheres queriam suspender suas atividades para folgar, cultuar suas divindades e celebrar dias santos e festivos. Deste tipo de “acordo”, muitas vezes, dependia a tranquilidade nas senzalas. Para esta discussão consultar: REIS, João José. Resistência escrava na Bahia: “poderemos brincar, folgar e cantar...”: o protesto escravo na América. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 14, p. 107-123, 1983.

O contrato ainda estipulava o valor e o tipo de remuneração que os operários italianos tinham o direito de receber. As suas cláusulas contratuais previam alguns tipos de pagamentos aos trabalhadores imigrantes, como, por exemplo, o direito a um pagamento durante a viagem, “a decorrer do dia do embarque até começar os trabalhos”⁵⁵, e, ainda, o recebimento de salário quando estivessem doentes. Cada trabalhador, ainda que impossibilitado de executar os serviços nos canteiros de obras, devido a “causas atmosféricas ou por enfermidade” devidamente comprovada mediante a apresentação de atestado médico, tinha direito a uma remuneração de um e meio franco por dia.⁵⁶ No que diz respeito estritamente ao pagamento do trabalho, os trabalhadores receberiam três francos, pela carga horária de dez horas por dia, nos canteiros de obras, à exceção dos “dias santificados”. Nestes dias, os trabalhadores receberiam seus pagamentos quinzenalmente.⁵⁷

Caso ocorressem questões externas ou a existência de moléstias que comprometessem a integralização da carga horária de trabalho diária, uma quantia proporcional ao tempo dispensado na execução do serviço seria paga, tomando-se como referência o valor total de três francos por dez horas de trabalho. Isto seria feito de modo a não permitir, sob nenhuma hipótese, que a diária para cada trabalhador nesta condição fosse inferior a um e meio franco.⁵⁸

Ao final de um determinado período de assalariamento nos canteiros de obras da ferrovia, estava previsto, para os trabalhadores, o direito de sacar e administrar certa quantidade de dinheiro depositado em poupança. Para isto, o empregador poderia subtrair, diariamente, um franco do salário de cada trabalhador, desde o dia de seu embarque do porto genovês, na Itália, para o Brasil. Caso desejassem, os trabalhadores italianos poderiam transferir esta quantia, a cada soma de duzentos francos, para uma espécie de caixa do Cônsul Sardo da Bahia ou para qualquer instituição bancária.⁵⁹ Embora o contrato garantisse o direito à formação de uma poupança em benefício dos trabalhadores,

⁵⁵ Cópia do Contrato de Trabalho entre o Senhor Watson, representado pelo Senhor Jorge Henfeey, e todos aqueles que o assinaram. APEB, *Viação*, Maço 4967. Artigos 2 e 3.

⁵⁶ *Idem*, Artigos 4 e 5.

⁵⁷ *Idem*.

⁵⁸ *Idem*, Artigo 6.

⁵⁹ *Idem*, Artigo 10.

estabelecia para o seu usufruto o prazo mínimo de três anos de serviço prestados ao empreiteiro Watson.

Abandonar o serviço nas obras administradas pelo empreiteiro, antes de concluir o tempo mínimo determinado em contrato, fosse por conta própria ou devido a demissão ou expulsão do quadro de contratados, poderia comprometer o direito do trabalhador de requerer a quantia poupada.⁶⁰ Somente o trabalhador que abandonasse o trabalho por força de um problema de saúde, a exemplo da febre amarela e que, portanto, tivesse que retornar para seu país de origem, constituía uma exceção a esta regra.⁶¹

É importante ressaltar que a intervenção do Consulado Sardo nas questões do mundo do trabalho da primeira estrada de ferro oitocentista da Bahia não se resumiu a uma espécie de simples instituição depositária das poupanças dos trabalhadores italianos, conforme estipulavam algumas cláusulas contratuais. A importância do Cônsul Sardo residente na Bahia fica mais evidenciada nas últimas linhas deste contrato que atribuía ao Consulado a prerrogativa de mediar as questões de trabalho e intervir em “todas as controvérsias que pudesse haver”⁶² entre o contratante e os trabalhadores italianos.

Por meio desses mecanismos, as petições e as demandas dos trabalhadores teriam legitimidade ou amparo legal perante os contratadores apenas quando fossem apresentadas por intermédio do Cônsul Sardo residente na Bahia. O referido contrato de trabalho, ao mesmo tempo em que determinava que “nenhum trabalhador, por si, e por meio de outros [poderia] mover questão, ou pedido, nos Estados do Rei, contra o Senhor Watson, ou seus agentes”, ampliava o poder de mediação e de intervenção do Cônsul da Sardenha nos assuntos relacionados às questões de trabalho da estrada de ferro.⁶³

A formalização do contrato era, seguramente, um elemento de diferenciação entre trabalhadores estrangeiros e nacionais na estrada de ferro baiana. No entanto, a existência daquela carta ou vínculo legal, embora fosse distintiva, não era definitiva, do ponto de vista da garantia de direitos previstos em contrato, pois não significava,

⁶⁰ Cópia do Contrato de Trabalho entre o Senhor Watson, representado pelo Senhor Jorge Henfeey, e todos aqueles que o assinaram. APEB, *Viação*, Maço 4967, Artigo 12.

⁶¹ *Idem*.

⁶² *Idem*, Artigo 15.

⁶³ *Idem*.

necessariamente, a sua execução ou sua materialidade real. Em outras palavras, não correspondia ao que era vivido no âmbito do trabalho, ou seja, não pressupunha o acesso direto dos trabalhadores contratados aos direitos previstos em contrato. As expectativas de direitos dos trabalhadores quanto à realização dos contratos de trabalho eram, geralmente, frustradas, uma vez que geralmente, eram desrespeitados, não cumpridos e não efetivados pelos contratadores, quando não tinham suas próprias cláusulas utilizadas para aumentar a exploração da força de trabalho, precarizar ainda mais suas condições de vida e aperfeiçoar os mecanismos de coerção extraeconômica.

Se, por um lado, o contrato de trabalho de 1858 era importante porque contemplava um conjunto de direitos formais e garantias institucionais para os trabalhadores italianos, por outro, estabelecia algumas cláusulas restritivas e coercitivas nas quais estes deveriam se enquadrar.⁶⁴ Para os empregadores, estas medidas preventivas eram fundamentais para controlar e, também, coagir os trabalhadores italianos ao trabalho, caso não se dispusessem a cumprir o contrato ou criassem problemas.⁶⁵ Assim, o empreiteiro Watson e seus representantes poderiam despedir os seus trabalhadores dos serviços por “transgressão” ou “infração grave”. Os despedidos poderiam, caso requeressem, solicitar a exposição das causas de sua demissão para o Cônsul Sardo na Bahia, “por quem [...] [seriam] julgados, sendo a sua decisão irrevogável”.⁶⁶

3.3 *Entregues à sua própria sorte: os nacionais e os arranjos de trabalho*

Compartilhando, lado a lado, o mesmo universo de trabalho de muitos operários imigrantes nos canteiros de obras da estrada de ferro, os trabalhadores nacionais pobres pareciam não dispor do vínculo contratual de trabalho escrito que detinham os italianos. Esta importante peculiaridade realça as diferenças que marcaram estrangeiros e nacionais no âmbito do árduo regime de trabalho da estrada de ferro.

⁶⁴ Cópia do Contrato de Trabalho entre o Senhor Watson, representado pelo Senhor Jorge Henfeey, e todos aqueles que o assinaram. APEB, *Viação*, Maço 4967. Artigo 1.

⁶⁵ *Idem*, Artigo 8.

⁶⁶ *Idem*.

Uma correspondência enviada para o presidente da província da Bahia por um grupo de trabalhadores nacionais que prestava serviços nos canteiros do trecho localizado entre Salvador e Periperi descreve um cenário aviltante. Suas condições de trabalho eram um pouco mais precarizadas do que aquelas dos trabalhadores imigrantes, em 1861.⁶⁷

Desprovidos de garantias contratuais como as dos italianos, os trabalhadores nacionais se queixavam para a autoridade provincial que os pagamentos, antes feitos quinzenalmente, passaram a ser mensais. Esta situação parecia insustentável aos seus olhos, uma vez que tornavam mais difíceis suas condições de vida e de trabalho, afetando, inclusive, a vida de suas famílias, afinal, sendo muitos deles casados e residentes longe de seu local de trabalho, diziam não suportar o longo período de um mês para receber os respectivos salários e enviar dinheiro para o sustento dos seus familiares.⁶⁸

Além de reclamarem da mudança na forma de pagamento, os trabalhadores nacionais se mostraram insatisfeitos com o valor da remuneração paga e, mais ainda, quanto às deduções salariais devido ao consumo de determinados bens. Eles se queixavam que o salário de cada trabalhador nacional, que perfazia quatro ou cinco “patacas por dia”, não ultrapassava cinco a seis mil réis, porque os empregadores descontavam oitocentos réis diários pelo fornecimento de comida, bebidas e charutos. Exemplificando, relataram um caso em que o apontador da estrada de ferro havia descontado quatro ou cinco dias de serviço sob a justificativa de que aquele valor se destinava ao pagamento de cervejas.⁶⁹

Os constantes descontos nas remunerações dos trabalhadores nacionais contribuía ainda mais para agravar a dura realidade de penúria social a que estavam submetidos. Neste sentido, eles reclamavam que, depois de realizadas estas subtrações em seus salários, pouco restava para o sustento de seus familiares e para a sua própria sobrevivência, chegando ao extremo de não terem recursos nem para comprar um “par de sapatos” para seus pés.⁷⁰

⁶⁷ Carta enviada ao Presidente da Província por Jorge Manoel Pimentel Galamba a pedido dos trabalhadores [nacionais]. 20 mar. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Idem.

⁷⁰ Idem.

As condições de trabalho pareciam, de fato, difíceis para todos os trabalhadores. No entanto, quando comparada com as dos imigrantes, a situação dos trabalhadores nacionais era mais degradante. As desigualdades se faziam presentes até mesmo nos alojamentos e nas moradias dos canteiros de obras. Não foi gratuita a denúncia dos trabalhadores de que, enquanto as casas dos engenhos compradas pela Companhia Férrea estavam todas “ocupadas por italianos e ingleses, nem um dinheiro [davam] aos brasileiros que [dormiam] debaixo da varanda do Engenho e das árvores, porque [moravam] longe e só nos sábados é que [iam] a suas casas”.⁷¹

Os trabalhadores brasileiros demonstravam estar cientes também de que, diferentemente dos trabalhadores imigrantes italianos, que contavam com os contratos de trabalho e com a proteção do Consulado Sardo, estavam entregues à sua própria sorte. Desta forma, sabiam que eram mais vulneráveis e mais expostos à exploração de sua força de trabalho e às injustiças dos empregadores ingleses.⁷² Ao que tudo indica, embora alcançasse toda a multidão de trabalhadores imigrantes e nacionais, a precariedade afetava mais substancialmente a estes últimos.

Desprovidos de garantias contratuais e de redes de proteção institucional, os trabalhadores nacionais não hesitaram em interceder pela intervenção do presidente da província. Estrategicamente, eles recorreram, anonimamente, à autoridade maior da província para expor suas queixas, por causa das possíveis represálias das quais seriam vítimas, a exemplo de serem arbitrariamente despedidos. Segundo narraram, “quando [iam] representar ao Senhor Engenheiro [...] o mais que lhe responde quando está em seu juízo é que se não quer vá simhora (sic) e quando está fora de si como é de costume os trata mal chamando de negros e tudo mais que lhe vem a cabeça”.⁷³ O substrato racista que aparece na observação dos trabalhadores nacionais indica que a diferenciação não estava apenas pautada na nacionalidade: é possível que a questão racial estivesse suplantando a da nacionalidade, de modo que o que importava, ao menos neste caso, era o fato de aqueles

⁷¹ Carta enviada ao Presidente da Província por Jorge Manoel Pimentel Galamba a pedido dos trabalhadores [nacionais]. 20 mar. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁷² Idem.

⁷³ Idem.

trabalhadores serem negros e não brancos. Talvez, aos olhos daquele engenheiro, a cor daqueles trabalhadores nacionais constituísse um agravante para ofensas de caráter racial.

Se o trabalho nos canteiros de obra da construção da estrada de ferro já constituía, por natureza, um ambiente de trabalho braçal para todos, de uma maneira geral, as condições de trabalho pareciam ser mais ainda hostis para os trabalhadores nacionais. Além de estarem submetidos a tarefas árduas e arriscadas inerentes à construção de uma estrada de ferro, estes, muitas vezes, tiveram de conviver com um ambiente de trabalho marcado pela desigualdade de condições e pela vulnerabilidade, conflitos e hierarquizações de cunho étnico-racial. Tudo isso parecia tornar a opção de trabalho nos canteiros de obra da estrada de ferro a mais distante.

As diferentes condições de trabalho e a maior vulnerabilidade a que estavam expostos podem explicar as constantes reclamações dos engenheiros ingleses acerca da inconstância dos trabalhadores nacionais nos postos de trabalho da primeira estrada de ferro da Bahia. É possível que esta situação nitidamente desfavorável em relação às condições de trabalho quando comparadas às dos trabalhadores imigrantes motivasse os trabalhadores nacionais a, constantemente, preferirem o trabalho agrícola em detrimento do trabalho na estrada de ferro. Não raras vezes, deparamo-nos com notícias que demonstram a forma como estes encaravam o trabalho nas obras da estrada de ferro. Em 11 de abril de 1859, apenas alguns meses antes do início das primeiras atividades para a construção da estrada de ferro, o engenheiro chefe Charles Vignoles murmurava que “a dificuldade envolvendo o trabalho nativo na Bahia não tem sido tanto a escassez de trabalhadores, mas *como mantê-los no trabalho continuamente*”.⁷⁴

Decorridos seis meses desde as queixas feitas sobre o comportamento de irregularidade no trabalho, o engenheiro chefe voltou a dizer que os trabalhadores “brasileiros e os negros livres” demonstravam disposição para o trabalho apenas por determinados períodos, “mas somente nestes períodos”.⁷⁵ Isso porque, em “um país em que o menor trabalho supre a necessidade de comida, devido ao solo fértil e terras abundantes e

⁷⁴ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. Grifo do autor.

⁷⁵ Idem.

onde poucos desejos superficiais existem, é difícil levar o ignorante ao trabalho”.⁷⁶ O engenheiro inglês parecia entender as motivações dos trabalhadores ao considerar que tal recusa ao trabalho em determinados períodos na ferrovia era porque “cultivando suas pequenas necessidades em suas pequenas terras em estações propícias, eles [realizavam] suas necessidades”.⁷⁷

Ao que tudo indica, essa questão influenciava o engajamento de trabalhadores nacionais em outros empreendimentos ferroviários naquele período. Empreiteiros e engenheiros das ferrovias reclamavam, vez por outra, da irregularidade dos trabalhadores brasileiros que abandonavam as obras de construção durante a colheita da agricultura e só retornavam no período de estiagem, em busca de trabalho. Por isto, havia, geralmente, a expectativa de que neste período a quantidade de mão de obra engajada fosse ampliada.⁷⁸

Além dos momentos de estiagem e colheita, o calendário festivo parecia também orientar as ações daqueles trabalhadores nacionais. Neste sentido, o suprimento de mão de obra nacional seria mais regular “em fevereiro [quando] eles [voltavam e permaneciam] até o início da estação das chuvas, quando nada [fazia] os nativos brasileiros deixarem suas plantações em seus campos”.⁷⁹ Assim como os escravos, os trabalhadores livres pobres também cruzavam os braços nos períodos de festas e nos dias de feriados.⁸⁰

A irregularidade ou a inconstância dos trabalhadores nacionais nos postos de trabalho da ferrovia nem de longe deve ser entendida como indisposição ou repulsa ao trabalho.⁸¹ Quando lhes era possível optar, estes constantemente preferiam trabalhar na agricultura do que nas árduas, insalubres e vulneráveis condições de trabalho oferecidas

⁷⁶ Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 8 abr. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁷⁷ Idem.

⁷⁸ LAMOUNIER, *Agricultura e mercado de trabalho...*, cit., p. 365.

⁷⁹ Primeira Seção. In: Report of the Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁸⁰ Report of The Engineer in Chief Charles Vignoles. 11 out. 1859. Anexo do *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁸¹ A irregularidade dos trabalhadores livres entendida equivocadamente como uma evidência da “repulsa ao trabalho”, se encontra, dentre outros estudos, em: KOWARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

pelos empregadores da ferrovia. As atitudes destes homens sinalizavam a reivindicação de terras para o cultivo autônomo de suas respectivas roças nos períodos de plantio e colheita.

Visto sob outra perspectiva, de forma mais contundente, eles também demonstravam o quanto rejeitavam as aviltantes condições de trabalho no âmbito da estrada de ferro. Afinal, ainda que compartilhassem do mesmo universo de trabalho extenuante, injusto e precário dos trabalhadores imigrantes, os trabalhadores nacionais, muitos deles negros, constatavam que as suas condições de vida e de trabalho eram mais degradantes e vulneráveis.⁸²

⁸² Em artigo citado anteriormente, Maria Lucia Lamounier considera que “Apesar dos relativamente altos salários pagos pelos empreiteiros das ferrovias, era difícil reter os trabalhadores durante a época de plantio e colheita. A resistência em abandonar os laços com agricultura de subsistência [...] foi uma característica do período”. Esse processo, em sua leitura, era resultado da “incapacidade da agricultura em gerar emprego durante todo o ano que produzia um padrão particular de instabilidade e de mobilidade geográfica no mercado rural” (*Agricultura e mercado de trabalho...*, cit, p. 369). Além de suspeitar dessas altas remunerações supostamente pagas pelos empreiteiros, acredito que a predileção dos trabalhadores nacionais pelo trabalho agrícola estava relacionada às precárias condições de trabalho oferecidas pela estrada de ferro e às suas expectativas de garantir pequenos lotes de terra para o seu trabalho autônomo.

4 UMA MULTIDÃO QUE REIVINDICA E POLITIZA

Quando embarcaram na região portuária de Gênova com destino à Província da Bahia, em 1859, talvez muitos operários italianos contratados por empreiteiros ingleses para as obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway* não suspeitassem que iriam enfrentar condições de vida e de trabalho diversas daquelas previstas em contrato. Além de serem submetidos a um regime de trabalho penoso nos canteiros de obras, localizados nas margens das terras de alguns importantes engenhos de Salvador e do interior da Bahia, os operários sardos se depararam com uma realidade de penúria social agravada pela não observância dos direitos contratuais por parte de seus empregadores.

Tal como os trabalhadores nacionais, eles enfrentaram uma situação difícil, desde os primeiros meses de seu desembarque na Província da Bahia. As precárias condições de vida e de trabalho ao lado das infrações contratuais constituíram o motor principal da transformação das insatisfações dos trabalhadores italianos em ações reivindicatórias que ameaçavam a ordem, no universo de trabalho da estrada de ferro, tornando-os, por estas e outras razões, motivo de permanente preocupação para seus empregadores e, também, alvo de repressão incessante por parte das autoridades baianas no tumultuado ano de 1859.

Uma carta escrita pelo Cônsul da Sardenha, Carlos Sechina, para Patrick Olgvie, agente do empreiteiro, em fins de abril de 1859, é a primeira evidência localizada da crescente tensão, nos canteiros da estrada de ferro, causada por divergências entre os trabalhadores italianos e seus empregadores em torno do cumprimento do contrato de trabalho. Em correspondência oficial enviada no dia 25 de abril daquele ano, intitulando-se como um “procurador legítimo de [seus] compatriotas e, também, constituído juiz do

cumprimento do contrato”¹, Carlos Sechina se posicionou favoravelmente às reivindicações dos trabalhadores sardos e criticou abertamente a administração de seus empregadores.

Os desentendimentos entre os trabalhadores sardos e os encarregados pelas obras da estrada de ferro já vinham ocorrendo há alguns meses e, portanto, o tema não constituía uma novidade para a Presidência da Província e para a administração da Companhia Férrea. O próprio Consulado Sardo revelou que, na ocasião em que principiaram os conflitos no trabalho da ferrovia, havia usado de sua autoridade diplomática para resolver a questão, contando com a imprescindível cooperação das “autoridades superiores da Província”.²

A decisão do Cônsul Sardo de enviar aquela indigesta correspondência para os empreiteiros da estrada de ferro resultava de seu visível desapontamento com os rumos que a situação havia tomado, mesmo depois dos esforços que empreendera para colocar um fim no conflito entre seus compatriotas e os seus contratadores quando estava convencido de que o agente do empreiteiro compartilhava de suas convicções e que tomaria todas as providências para resolver a situação. No entanto, dias depois escreveu:

[...] infelizmente, porém, o silêncio de [Patrick Olgivie] e a continuação das reclamações dos ditos trabalhadores corroboradas por informações de pessoas de todo crédito me anunciam nada haver feito [obrigando-me] na desapontável necessidade de fazer reclamações escritas e como aparato oficial para provar ao meu Governo que, se me interessei pelo bom êxito da Empresa e execução do Contrato por parte dos trabalhadores, não me esqueci também de advogar a causa dos infelizes engajados.³

A carestia dos gêneros alimentícios junto com a pequena remuneração proveniente do trabalho sob o regime de contrato parecia dificultar ainda mais a vida dos trabalhadores sardos na Bahia daquele período. Em verdade, a carestia dos alimentos, por si só, era um problema que afetava, seriamente, as pequenas economias da maioria da população pobre que residia na Bahia havia já algum tempo.

¹ Correspondência enviada por Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Patrick Olgivie, agente do empreiteiro da estrada de ferro. 25 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

² Idem.

³ Idem.

A década de 1850 na Bahia foi um desses períodos [de conjuntura de alta de preços], o que se comprova tanto através das estatísticas de preços, como pelas repetidas queixas e reivindicações salariais de indivíduos e grupos pressionados pela carestia. A situação se agravou nas últimas décadas.⁴

Para diminuir os efeitos penosos dessa situação, o Cônsul Sardo propunha como alternativa que os empresários responsáveis pelas obras substituíssem o trabalho sob contrato, que previa pequenos salários fixos, pelo regime de trabalho por empreitada segundo o qual as diferentes turmas de trabalhadores executariam os serviços satisfatoriamente porque teriam mais oportunidade de acumular uma maior remuneração por serviços executados. Segundo argumentava, a sua sugestão evitaria que o regime de empreitada beneficiasse apenas os assistentes dos empreiteiros, “os quais tendo vencimentos superiores não tinham tão urgente necessidade de aumentar seus lucros à custa de maior trabalho de seus inspecionados”.⁵

De acordo com o Cônsul Sardo, o regime de trabalho vigente, ao tempo em que era vantajoso para os assistentes das obras, era inglório para os trabalhadores sardos, uma vez que os seus salários assegurados em contrato, depois de realizadas as subtrações, eram insuficientes para sobreviver diante da carestia. Alertou, ainda, que, para a situação de precariedade em que se encontravam os trabalhadores sardos contratados, somente restavam duas saídas: aumentar as suas remunerações ou “proporcionar-lhes os meios [...] contra a miséria”.⁶ A sua lista de demandas era extensa, exigindo também que dinheiro proveniente da retenção de parte dos salários fosse depositado, no Consulado Sardo, em benefício daqueles trabalhadores, além de solicitar a instalação de hospitais.

⁴ REIS, João José; AGUIAR, Márcia Gabriela D. de. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia da Bahia. *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 135, dez. 1996, p. 150. Na conjuntura da década de 1850, ocorreu um grande levante popular de livres, libertos e escravos que se insurgiram contra a carestia que assolava os baianos naquele período. No entanto, suas ações foram muito além da contestação aos altos preços, pois expressavam, entre outras coisas, a reivindicação de direitos políticos, cidadania e justiça. Longe de interpretá-lo como um fenômeno de caráter economista, Reis e Aguiar chamam atenção que o motim de 1858 revela “na verdade, com as devidas inovações, a tradição de uma Bahia rebelde” (“Carne sem osso e farinha sem caroço”..., cit., p. 158).

⁵ Correspondência enviada por Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Patrick Olgivie, agente do empreiteiro da estrada de ferro. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁶ Idem.

Em 26 de abril de 1859, Patrick Olgivie, o agente do empreiteiro, respondeu às reclamações do Cônsul da Sardenha. Decerto, a sua correspondência contrariava a denúncia de que os trabalhadores sardos da estrada de ferro estariam submetidos a condições de penúria e miserabilidade na Bahia. Ao invés disto, argumentava que a carestia econômica do período comprometia quase que exclusivamente os cofres do empreiteiro John Watson, pois o mesmo supria os trabalhadores com os principais gêneros alimentícios, além de fornecer outros produtos com valores reduzidos. A empresa, assim, cumpria mais do que o previsto em contrato, na medida em que também fornecia gratuitamente médicos, hospitais e moradias para os trabalhadores contratados.⁷ Entretanto, dizia, o comportamento dos trabalhadores sardos na estrada de ferro é que parecia descumprir o contrato de trabalho.

Reclamava que eles, injustificadamente, se recusavam a trabalhar a jornada de 10 horas diárias, período determinado em contrato, e que durante uma parte considerável deste tempo ficavam ociosos nos canteiros de obras. Relatou, inclusive, que nunca tinha “[passado] pela linha e [encontrado os] operários trabalhando. E quando os capatazes [reclamavam] com eles e os [forçavam] a voltar às suas obrigações, os trabalhadores [faziam] ameaças contra suas vidas”.⁸ Sinalizou, ainda, para um cenário de tensão entre os trabalhadores e os seus chefes imediatos.

É possível que a recusa em integralizar a carga horária prevista em contrato fosse tanto uma estratégia de pressão para alcançar as suas reivindicações quanto uma resistência aos extenuantes serviços na ferrovia e, diante disto, restava ao empreiteiro e aos seus assistentes lidar com o desafio de compelir aqueles homens ao trabalho, pois, afinal, “em todos os países [os operários] nunca trabalham em ferrovias por menos de 10 horas diárias por dia”.⁹

Em defesa dos trabalhadores sardos, Carlos Sechina argumentou que as dez horas de trabalho estabelecidas na sexta cláusula do contrato, “[abrangiam] as [horas] que [os trabalhadores deveriam] descansar e consumir no preparo da comida, visto como cada

⁷ Ofício de Patrick Olgivie (auxiliar do empreiteiro) para o Cônsul Sardo. 26 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. (Tradução livre).

⁸ Idem.

⁹ Idem.

um por si a faz e nisto concerne algum tempo, e nem eles e menos eu poderemos ser responsáveis por isso”.¹⁰

O argumento do Cônsul da Sardenha de que o descanso e o tempo dedicado aos preparativos da alimentação estavam incluídos na carga horária de trabalho contrariava frontalmente a compreensão dos empregadores. Mas, em sua avaliação, aquele sistema de trabalho, por um lado, explorava os trabalhadores e, por outro, beneficiava apenas os agentes dos empreiteiros. Naquela conjuntura de carestia, a questão salarial era um dos fatores que desestimulavam os trabalhadores da estrada de ferro. Depois de subtraídos os valores correspondentes ao estipulado no contrato de trabalho e as dívidas contraídas com o contratador em Gênova, o salário real que restava era insuficiente para a sobrevivência, empurrando-os para a miséria. Por isto, inclusive, via justiça no reajuste salarial, mediante modificação no contrato de trabalho, contemplando, nos seus cálculos, a carestia que assolava a Bahia.¹¹ O Consulado da Sardenha criticou a subtração salarial realizada pela empresa, mecanismo que pretendia assegurar que os trabalhadores cumprissem suas obrigações contratuais.¹² É importante dizer que a penhora da retenção salarial por parte dos empreiteiros e seus agentes muito provavelmente objetivava forçar os sardos ao cumprimento do contrato de trabalho.

O impasse nos debates entre os agentes do empreiteiro e o Consulado Sardo revela que as reivindicações que emergiam do mundo do trabalho da estrada de ferro constituíam um verdadeiro estorvo em 1859. Se, por um lado, a autoridade consular da Sardenha insistia em levar adiante as insatisfações dos trabalhadores sardos, por outro, a empresa responsável pela construção da estrada de ferro demonstrava estar pouco interessada em atender às demandas dos trabalhadores. Ao menos, é isto que fica evidente nas primeiras palavras de uma carta enviada em 4 de maio de 1859, em que Patrick Olgivie se dizia convencido da impossibilidade de chegarem a um consenso, “já que a justiça deve

¹⁰ Correspondência enviada por Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Patrick Olgivie, agente do empreiteiro da estrada de ferro. 28 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

¹¹ Idem.

¹² Idem.

ser feita tanto para o contratador quanto para os trabalhadores”.¹³ No entanto, alertava que o Consulado Sardo mudaria consideravelmente suas posições se conhecesse “a imposição dos trabalhadores”¹⁴ ao empreiteiro James Watson.

O empreiteiro e seus agentes consideravam inaceitável a reivindicação dos trabalhadores por melhores condições, uma vez que, argumentavam eles, lhes pagavam boas remunerações e gratificações, além de lhes concederem benefícios, a exemplo de “mantê-los quando doentes e [lhes] permitir trabalhar metade do tempo previsto no contrato nos dias chuvosos”.¹⁵ Entretanto, mais do que avaliarem como demasiado o reajuste salarial exigido, era o comportamento e o modo como expressavam suas reivindicações que mais os estarreciam. Por esta razão, Patrick Olgivie afirmava: “sob estas circunstâncias e com este comportamento dos trabalhadores, eu me recuso a aumentar seus salários; nem eu posso (e) nem eu vou oferecer a eles condições mais favoráveis de trabalho”.¹⁶

Se, por um lado, convém ressaltar que, assim como os senhores de escravos, certamente, os empreiteiros ingleses esperavam deferência nas relações de trabalho, mostrando-se estarrecidos com o comportamento não subserviente e com a altivez dos trabalhadores quando exigiam seus direitos, por outro, é interessante notar, também, como estes trabalhadores estrangeiros, antes considerados prodigiosos, passaram rapidamente a ser vistos como ociosos e desordeiros em comparação com os trabalhadores nacionais, coincidentemente, no contexto de suas reivindicações por direitos.¹⁷ Ainda que reflita um olhar patronal e sob a força do estigma, esta forma de vê-los, de outro modo, indica que estes diferentes homens, estrangeiros e brasileiros, escravo, livres ou libertos têm muito mais elementos que aproximam suas experiências no mundo escravista oitocentista.

¹³ Correspondência em inglês enviada por Patrick Olgivie, agente do empreiteiro da estrada de ferro, para Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha. 4 maio 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. (Tradução livre).

¹⁴ Idem, grifos do autor.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Ofício de Patrick Olgivie (auxiliar do empreiteiro) para o Cônsul Sardo. 26 abr. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. (Tradução livre).

4.1 *Trabalho, contrato e miséria*

Os desentendimentos entre os trabalhadores sardos, o Cônsul da Sardenha e os empresários responsáveis pela construção da ferrovia ganharam maior repercussão com o posicionamento oficial da *Bahia and San Francisco Railway Company*. Em 28 de maio de 1859, o superintendente da companhia inglesa, Charles Carey, tratou desta questão com o Vice-presidente da Província da Bahia, Manoel Messias de Leão. A intervenção do superintendente nos conflitos que agitavam os canteiros de obras da estrada de ferro em 1859 pretendia defender os empresários ingleses perante o Governo Provincial, tornando sem efeito as denúncias acerca das condições de vida e trabalho dos operários italianos. Nesta perspectiva, contestou a questão dos salários insuficientes dos trabalhadores no contexto de carestia e a sua suposta situação de miséria e precariedade social.

Charles Carey assegurava que os trabalhadores sardos não se encontravam numa situação de privação, conforme denunciou o Cônsul Sardo, uma vez que a empresa subsidiava a venda de alguns alimentos (arroz, vinho e fubá) que amenizavam a conjuntura de carestia. Além de tudo, o empreiteiro disponibilizava aos trabalhadores um depósito com outros produtos (toucinho, bolacha, massa etc.) para serem comercializados a menores preços. Para o superintendente da Companhia, a implantação de hospitais, o fornecimento de medicamentos e a manutenção de operários enfermos pela empresa, ainda que tivessem apenas o direito de receber “meio soldo”, eram também evidências de que os trabalhadores contratados não viviam em condições indignas.¹⁸

Dessa maneira, considerava suficiente o valor das remunerações de três francos para os trabalhadores sardos, criticando, inclusive, as pressões por aumento salarial ou a adoção do trabalho por empreitada. No entanto, apoiaria a substituição do “trabalho por contrato” pelo “trabalho por empreitada” como uma alternativa para a melhoria das remunerações, mas, dizia, mesmo com a garantia de que nunca receberiam menos do que o salário previsto no contrato de trabalho, o sistema de empreitada encontrava obstáculos

¹⁸ Carta de Charles Carey, Superintendente da *Bahia and San Francisco Railway*, para o Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província da Bahia. 28 maio 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

devido aos pagamentos exorbitantes exigidos pelos trabalhadores sardos. Na sua visão, os próprios trabalhadores, ao invés dos empreiteiros, eram os responsáveis por receberem as pequenas diárias alegadas pelo Cônsul Sardo, pois não integralizavam a carga horária de trabalho prevista em contrato. Como resultado disto, lembrava, ainda, que a miséria sofrida por alguns daqueles operários era resultado “em grande parte de sua própria imperícia ou vadiagem deixando de trabalhar as horas competentes perdendo assim grande parte de seus salários”.¹⁹

Assim, a carta enviada ao Governo Provincial da Bahia era uma oportunidade não só de expressar a posição contrária da Companhia Férrea às demandas apresentadas pelo Consulado da Sardenha, como, também, de revelar a sua visão acerca do comportamento dos trabalhadores sardos nos trabalhos da estrada de ferro. Reverberando os interesses do empreiteiro e seus agentes, Charles Carey também criticou o comportamento dos trabalhadores sardos por se entregarem à vadiagem, que teria chegado “a tal ponto que tornou em ridícula a Empresa”.²⁰

É interessante notar como a imposição de um ritmo moroso de trabalho e a suposta vadiagem atribuída aos trabalhadores sardos também incomodavam os proprietários baianos dos engenhos circunvizinhos às obras da estrada de ferro que, insatisfeitos, queixavam-se aos “Representantes da Companhia”.²¹ Ao que parece, o superintendente inglês compartilhava das mesmas preocupações e dos mesmos desafios impostos a estes senhores de escravos, qual seja: como coagir os trabalhadores considerados vadios ao trabalho? Os empregadores da ferrovia e os proprietários de escravos certamente tinham semelhanças nas formas de gerir a força de trabalho naquela sociedade escravista.

A tentativa do Superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company* de ganhar o apoio político do Governo Provincial da Bahia encontrou fortes embaraços, pois o Cônsul Sardo voltou a tratar novamente das questões que agitavam os canteiros de

¹⁹ Carta de Charles Carey, Superintendente da *Bahia and San Francisco Railway*, para o Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província da Bahia. 28 maio 1859. APEB, *Viação*, Maço 496.

²⁰ Idem.

²¹ Idem.

trabalho da estrada de ferro. Embora ainda se mantivesse coerente com as cartas anteriores enviadas ao agente do empreiteiro Patrick Olgivie, desta vez, o Cônsul Carlos Sechina revelou à autoridade provincial baiana aspectos das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores sardos até então inexploradas ao longo de nosso texto.

Ao voltar a abordar a questão do insuficiente salário de dois francos – já que um franco era retido, arbitrariamente, pela empresa – para a sobrevivência dos trabalhadores em um contexto de carestia, o cônsul sardo lembrou que a insuficiência da remuneração diária poderia ser constatada ainda que contabilizada mensalmente, na medida em que não contemplava os dias santificados, o período em que os trabalhadores estivessem doentes ou “as horas impedidas de trabalho, quando a despesa é permanente”.²² Assim, a remuneração de três francos alegada pelo superintendente da estrada de ferro era ilusória.

No mais, além de serem insuficientes, os poucos salários estavam sendo pagos em forma de “vales”, o que era prejudicial aos trabalhadores porque os obrigava a consumir, exclusivamente, nos armazéns da própria empresa, uma vez que estes vales não tinham aceitação em outros estabelecimentos comerciais. Carlos Sechina não mediu palavras ao sugerir que estes estabelecimentos se beneficiavam da situação, pois acreditava que, muito provavelmente, a oferta de outros produtos pudesse “ser uma especulação mais dos Agentes de tais depósitos, que atualmente em todo caso não venderão os ditos gêneros abaixo do seu valor de Mercado”²³, obtendo, assim, maiores lucros. Além disto, denunciou o fato de a empresa despedir, arbitrariamente, os trabalhadores sardos, à revelia do contrato de trabalho, acumulando indevidamente as quantias retidas de seus respectivos salários.

O Consulado Sardo era indiferente à alegação da Companhia Férrea de que a empresa fornecia milho, vinho e arroz a preços módicos aos trabalhadores sardos, pois considerava que estes produtos não eram suficientes para sua sobrevivência e, lembrava, “neste País, onde uma libra de carne bastará para absorver o resto do salário quanto mais na aquisição de tantos outros objetos de absoluta necessidade”.²⁴ De todo modo, ao invés de uma benesse, via nesta iniciativa uma necessidade da própria empresa que, ao se conduzir,

²² Correspondência de Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Manoel Messias Leão, Vice-presidente da Província. 4 jun. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

²³ Idem.

²⁴ Idem.

gradativamente, para as regiões mais desertas, procurava evitar que seus trabalhadores suspendessem os trabalhos da ferrovia para obter gêneros alimentícios. Ao contrário de uma simples indolência, o Consulado da Sardenha considerava a vadiação dos trabalhadores sardos uma expressão de um regime de trabalho extenuante e sem digna remuneração. Assim, continuava defendendo que o trabalho por empreitada seria a melhor alternativa, ao invés de forçá-los a “trabalhar dez horas diárias”.²⁵

Decorridos quase três meses desde os primeiros desentendimentos com os empresários da estrada de ferro, o Cônsul Carlos Sechina voltou a tratar das reivindicações dos trabalhadores sardos com Manoel Messias Leão, Presidente da Província da Bahia. A correspondência que endereçou à autoridade provincial baiana naquela ocasião, ao mesmo tempo em que reiterava seu sentimento de impotência diante da situação, trazia anexada a tradução de uma carta escrita por um grupo de “trabalhadores italianos [da] estrada de ferro, chegados pelo último navio”²⁶, que exigiam uma reparação pelo descumprimento do contrato de trabalho por parte de seus empregadores. Para conhecermos um pouco mais sobre estas questões convém, agora, ouvirmos os próprios trabalhadores da estrada de ferro.

O que se pode saber sobre a história dessa embarcação de imigrantes para a ferrovia é somente o que nos informa o registro datado de 22 de julho de 1859, quando 111 trabalhadores italianos recorreram diretamente ao Consulado Sardo para protestar contra um contrato de trabalho considerado injusto que os submetia a “muitas privações”.²⁷ Frustrados com a não modificação do injusto contrato de trabalho, estes homens descreveram, minuciosamente, em nove itens, as suas reivindicações, seus dramas e suas expectativas. Assim, nada melhor do que suas próprias palavras para revelar um pouco mais das questões que tumultuavam os canteiros de trabalho da estrada de ferro, chamando a atenção dos seus contratadores e das autoridades políticas e policiais da Província da Bahia.

²⁵ Correspondência de Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Manoel Messias Leão, Vice-presidente da Província. 4 jun. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

²⁶ Correspondência de Carlos Sechina, Cônsul da Sardenha, para Manoel Messias Leão, Presidente da Província da Bahia. 23 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

²⁷ Idem.

Não restavam dúvidas, para aqueles 111 trabalhadores sardos, de que o empregador John Watson e seus agentes infringiam diversos termos do contrato de trabalho. Esta situação poderia ser verificada, por exemplo, com relação ao não cumprimento da quinta cláusula do contrato de trabalho, que garantia o pagamento de um franco e cinquenta centésimos aos trabalhadores impossibilitados de trabalhar por causa de enfermidade comprovada.²⁸ De todo modo, mesmo que este direito fosse efetivado, as suas condições de vida continuariam difíceis, porque, depois da retenção salarial de um franco que lhes era imposto pelo artigo 10 do mesmo contrato, restava a quantia de apenas cinquenta centésimos diários. Diante desta realidade, questionavam se “há lealdade de contrato, e se [com] 50 centésimos por dia se possa viver”.²⁹

Os empregadores eram acusados de desrespeitar os contratos ou os arranjos de trabalho estabelecidos com os trabalhadores, inclusive em relação aos salários acertados. Esta questão moldou insatisfações de outros trabalhadores sob regime de contrato de trabalho, no Brasil, durante o século XIX. Na Província de Pernambuco, em 1858, trabalhadores belgas contratados para trabalhar nas obras da *Recife and San Francisco Railway* se queixaram de que suas remunerações eram arbitrariamente menores do que o anteriormente combinado com o contratador, Mr. Furness.³⁰

Muitas vezes, os empregadores usaram os próprios contratos para intensificar a exploração dos trabalhadores. Introduzidos um ano antes, no Brasil, mediante o “sistema de parceria”³¹, pelo político e proprietários de escravos Nicolau Vergueiro, os trabalhadores imigrantes de Ibicaba reclamavam dos contratos de trabalho que, dentre outras coisas, geravam gradativamente o seu endividamento. De acordo com Wilma Peres Costa, “onerados por dívidas, decepcionados em relação às expectativas anteriores, se diziam roubados nas medidas, cerceados em sua liberdade, tratados como escravos”³², aspecto que

²⁸ Carta enviada por 111 trabalhadores sardos para o Sr. Cônsul de S. M. Sarda. 22 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

²⁹ Idem.

³⁰ MELO, *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste...*, cit., p. 79.

³¹ Sobre o “sistema de parceria”, consultar: COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998; LAMOUNIER, Maria Lucia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papyrus, 1988.

³² COSTA, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo...*, cit., p. 139.

sinaliza a aproximação entre a condição do trabalhador escravo e do trabalhador livre. As queixas destes trabalhadores quanto à injustiça ou aos descumprimentos de contratos de trabalho expressavam sua insatisfação e, também, a ambiguidade à qual estavam submetidos naquela sociedade escravista.

Assim como as queixas dos trabalhadores europeus da ferrovia de Pernambuco, em 1858, ou do “sistema de parceria”, de São Paulo, em 1857, os trabalhadores sardos da Bahia continuaram denunciando as precárias condições de trabalho a que estariam submetidos. Conscientes do que determinava a nona cláusula, acusavam os empregadores de descumprirem a carta contratual de fornecimento de alguns alimentos imprescindíveis ao período de um mês, a exemplo de farinha de milho e vinho. Além disto, quando, finalmente, cumpriram esta obrigação, repassaram alimentos de péssima qualidade ou estragados. O problema com a má qualidade dos alimentos persistia. É, pelo menos, o que dizem os trabalhadores quando revelam que os empregadores não deram “cumprimento ao que tratou no Consulado [...] quando levamos as amostras, tanto que o distribuidor dos mesmos gêneros declarou que se não fossem melhorados, pediria ele sua demissão”.³³

Os autores da carta se manifestaram, ainda, quanto à atitude da empresa de “prender” parte de seus salários. Com insatisfação, alegaram que a empresa não cumpria o artigo 10 do acordo contratual “porque tendo [eles] pedido que o depósito das retenções fosse nas mãos [do Cônsul Sardo] e nem isso se deu cumprimento”.³⁴

Os trabalhadores sardos também imprimiram suas próprias noções do que era justo ou injusto no contrato de trabalho assinado com o empreiteiro inglês John Watson. Segundo a avaliação que fizeram do artigo 6, que se referia ao tempo de jornada de trabalho de dez horas, havia injustiça pela “impossibilidade em que [se encontravam] de [obrigá-los] ao serviço diário de 10 horas seguidas [de trabalho]”³⁵, sem, portanto, nenhum descanso. Além disso, identificavam injustiça também no artigo 7, que liberava os trabalhadores dos serviços, ao mesmo tempo em que desobrigava o empreiteiro de remunerá-los nos dias santos, porque “com o diminuto salário que mal [dava] apenas para viver miseravelmente,

³³ COSTA, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo...*, cit.

³⁴ Idem.

³⁵ Idem.

não [poderiam] suprir a falta de *soldo* nos dias Santos”.³⁶ Assim, estes homens reclamavam que o empreiteiro e seus agentes pareciam entender que “por respeitar os dias Santos, não [careciam] de sustento”.³⁷

A propagação da epidemia da febre amarela³⁸ nos canteiros de obras da estrada de ferro também afligia aqueles homens, uma vez que acreditavam ser as maiores vítimas “em razão de [receberem] alimentos insalubres e péssimas habitações, que até [parecia] que o Sr. Watson ou seus Agentes [os consideravam] abaixo dos irracionais”³⁹, e manifestavam a ilegitimidade do pacto contratual com o argumento de que a empresa havia ocultado a existência da epidemia na Bahia, quando da realização do contrato de trabalho. Por todas as injustiças e arbitrariedades, os trabalhadores expressaram seu desejo de retornar para seu local de origem, conclamando o Consulado da Sardenha na defesa de seus direitos.

Em 25 de julho de 1859, a companhia férrea se posicionou em relação à petição dos 111 trabalhadores sardos recém-desembarcados do navio Alfieri. Para a empresa, a alegação referente à subtração de um franco nas remunerações era inválida no caso daqueles trabalhadores, uma vez que eles não tinham acumulado nenhum salário porque, até o momento, não haviam trabalhado nenhum dia. Apesar disto, dizia ter sustentado gratuitamente aqueles operários pelo período de nove dias, benefício apenas retirado por determinação do Chefe de Polícia que orientou, possivelmente como forma de castigo, a suspensão do fornecimento de alimentação aos trabalhadores que se recusassem a trabalhar.⁴⁰

Para a Companhia Férrea, a reclamação acerca de dez horas de trabalho consecutivo eram ilegítimas, pois, além de eles não terem conhecimento de causa pelo fato de nunca terem trabalhado, a sua carga horária não ultrapassava o período de nove horas por dia, distribuídas conforme o seguinte cronograma: “principiam às 6h da manha e

³⁶ Carta enviada por 111 trabalhadores sardos para o Sr. Cônsul de S. M. Sarda. 22 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

³⁷ Idem.

³⁸ Sobre a epidemia da febre amarela, os trabalhadores imigrantes e as ações das autoridades políticas, consultar: CHALHOUB, *Cidade febril...*, cit.

³⁹ Carta enviada por 111 trabalhadores sardos para o Sr. Cônsul de S. M. Sarda. 22 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴⁰ Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

continuam até às 8, quando descansam meia hora para o almoço, e tornam ao trabalho as 8/2 continuando até as 11, descansam duas horas e voltam ao serviço à 1h continuando no mesmo até as 5h”.⁴¹ Ademais, considerava infundada a acusação feita pelos mesmos trabalhadores de que a empresa não teria fornecido, durante o período de um mês, farinha de milho, infringindo, assim, o artigo 9 do contrato de trabalho. Por fim, dentre outros temas tratados, o superintendente Charles Carey se mostrou contrário à solicitação feita pelos 111 trabalhadores sardos de retornarem para a Europa à custa do empreiteiro John Watson. Mantendo-se coerente com sua posição de defesa incondicional dos interesses da empresa britânica, condenou a solicitação daqueles trabalhadores sardos, pois, segundo o mesmo, eram eles que descumpriam as obrigações previstas no contrato de trabalho.

Essas lutas entre trabalhadores e a Companhia Férrea apontam para traços comuns na história de trabalhadores livres, libertos e escravos, nacionais e estrangeiros. Em verdade, havia elementos importantes de diferenciação entre o trabalho livre e o trabalho escravo, contudo, estas diferenças não constituíam uma oposição insuperável e os embates acima descritos demonstram algumas aproximações entre as vidas daqueles homens que ganhavam suas vidas nos canteiros de obras da ferrovia e os trabalhadores escravos. Neste sentido, a compulsoriedade e a coerção do trabalho são elementos que apontam para estas aproximações naquela sociedade escravista. Forçar o trabalho: era isto que se pretendia com relação à maioria das pessoas pobres, independentemente de suas condições jurídicas.

A imposição de uma jornada de trabalho extenuante, com pouca e, às vezes, nenhuma remuneração, a miséria, a criminalização de uma suposta vadiagem associadas às condições de insalubridade, alimentação precária e, como veremos a seguir, a uma restrita mobilidade geográfica sobressaem em algumas das experiências permitindo aproximações entre trabalho livre e escravo. Ademais, esta questão nos permite refletir sobre as ambiguidades do trabalho livre e a “precariedade estrutural da liberdade”⁴² que afetava

⁴¹ Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴² Sobre a noção de “precariedade estrutural da liberdade” como uma face da política de domínio senhorial e as indeterminações entre a escravidão e liberdade, conferir, mais uma vez: CHALHOUN, *Costumes senhoriais...*, cit.; e *A força da escravidão...*, cit. Transitando por um terreno de debates também de cunho teórico, em artigo publicado em 2005, o historiador Henrique Espada Lima, através da análise minuciosa de contratos de locação realizados em uma

mulheres e homens escravos, libertos e livres, sobretudo as pessoas de cor, na sociedade oitocentista.

Porta-voz dos interesses dos empresários ingleses, o superintendente da Companhia Férrea Charles Carey fazia ouvidos moucos tanto às representações feitas pelo Consulado da Sardenha quanto aos clamores e insatisfações oriundos dos próprios trabalhadores, que se expressaram, também, em insubordinações generalizadas e em manifestações grevistas na Província da Bahia, em 1859.

É sobre isto que vamos tratar a seguir. Assim, passaremos a entender como esses trabalhadores italianos contratados para as obras da estrada de ferro se tornaram um dos alvos preferenciais da repressão e do controle social, em 1859, na Província da Bahia.

4.2 *Movimentos grevistas*

As regiões conhecidas por Engenho Novo e Periperi abrigavam algumas importantes obras da estrada de ferro e de parte de seus trabalhadores. Localizadas nas proximidades de Paripe, Olaria, Aratu e Mapele, os canteiros de trabalho de Engenho Novo e Periperi se transformaram em cenários de explosivas ações reivindicatórias promovidas por um número expressivo de trabalhadores italianos, levando tensão aos administradores da estrada de ferro e, muito provavelmente, aos senhores de engenho daquelas regiões no ano de 1859.

Quando escreveu ao Vice-presidente da Província da Bahia, em 25 de julho de 1859, o superintendente da estrada de ferro, Charles Carey, dentre outros temas, se reportou também a algumas ações praticadas, na região de Periperi, por um grupo de trabalhadores italianos que havia desembarcado há pouco tempo em Salvador. Para o administrador da

cidade de Santa Catarina durante o século XIX, identificou o universo de precariedade social no qual estavam imersos trabalhadores livre, libertos e escravos. De acordo com o autor, a condição de precariedade tornava ambígua a suposta “liberdade de trabalho” que predominava em estudos mais clássicos sobre a “transição do trabalho escravo para o trabalho livre” (*Sob o domínio da liberdade...*, cit.). Afinada com esses estudos, a historiadora Joseli Nunes Mendonça, a partir de pesquisas preliminares, faz uma interessante reflexão acerca da aproximação e as confluências entre o trabalho livre e o trabalho escravo para o século XIX, sobretudo as primeiras décadas. Consultar: *Liberdade em tempos de escravidão...*, cit.

estrada de ferro, o desembarque recente destes imigrantes era suficiente para tornar injustificáveis, segundo descreveu, as queixas daqueles trabalhadores quanto ao cumprimento do contrato de trabalho, pois “nenhum conhecimento [eles poderiam] ter do país, nem da natureza do trabalho”.⁴³

As reivindicações e queixas apresentadas pelos trabalhadores italianos incomodavam bastante os administradores e gestores da estrada de ferro, sobretudo porque criavam desentendimentos com a diplomacia do Reino da Sardenha e embaraços diante da Presidência da Província da Bahia. No entanto, para além das reivindicações apresentadas, não restam dúvidas de que também os preocupavam a possível generalização da insubordinação e a suspensão dos trabalhos nos canteiros de obras da ferrovia, mecanismos de pressão usados pelos trabalhadores estrangeiros e nacionais, livres, libertos ou escravos como forma de tornar bem sucedidas as suas demandas.⁴⁴

Há indícios de que a situação na estrada de ferro, de fato, estava ficando incontrolável devido aos tumultos provocados por alguns trabalhadores italianos, causando temor e preocupação em seus empregadores que, por isto, exigiram das autoridades baianas mais atenção e maior policiamento para restabelecer a ordem nos canteiros de obras. Ao menos, este era o clima de tensão que parecia predominar em Periperi. De acordo com Charles Carey, os trabalhadores italianos desembarcados há pouco tempo em Periperi, ainda que nunca tivessem trabalhado na linha férrea, protagonizavam revoltas, desde o seu desembarque. Mais que isto, o comportamento insubordinado daqueles trabalhadores era temerário porque, também, eles “[ameaçavam] a vida dos seus superiores e, *[obrigavam], por meio da força, outros operários a descontinuar no trabalho*”⁴⁵, conforme poderia ser comprovado mediante informações colhidas com as autoridades policiais.

É provável que as autoridades policiais baianas ponderassem bastante sobre os riscos que significava o recurso à ação grevista por parte de trabalhadores insatisfeitos, sobretudo no contexto da sociedade escravista. Não muito longe das autoridades baianas, por insatisfações de trabalho semelhantes, em 1858, os trabalhadores belgas da *Recife and*

⁴³ Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Idem. Grifos do autor.

San Francisco Railway cruzaram os braços, aprisionaram uma locomotiva a ela pertencente, pressionaram e reivindicaram melhores remunerações ao contratador que, contrariado, dizia: “era mais fácil eles irem para a prisão do que trabalhar por menos que 2 sh 7d (1\$178 rs) ao dia”.⁴⁶ A polícia foi convocada para forçá-los ao trabalho e algumas lideranças daquela greve foram encarceradas. Assim como no caso dos trabalhadores sardos, os trabalhadores belgas solicitaram a intervenção do seu cônsul que, todavia, “preferiu chamar a polícia para leva-los para o trabalho e escreveu para o contratador da RSF liberar os presos”.⁴⁷ Certamente, na sua visão, o direito de decidir sobre a liberdade daqueles trabalhadores pertencia ao contratador.

O perigo do que ocorria na Província de Pernambuco também rondava a Província da Bahia. Bem perto das autoridades baianas, nos idos de 1857, apenas dois anos antes das ações provocadas pelos trabalhadores sardos, Salvador já havia presenciado um importante movimento grevista encabeçado por ganhadores africanos. Naquele ano de 1857, as autoridades baianas decretaram uma lei que pretendia, através de vários artifícios e códigos da dominação escravista, impor o controle específico sobre os ganhadores africanos. Assim, ainda sob o temor da rebelião escrava de 1835, achavam fundamental controlar a mobilidade e a circulação dos escravos africanos nas ruas da capital da província. Segundo o historiador João José Reis, “a lei de 1857 foi então parte de uma campanha de controle do trabalhador africano”.⁴⁸ Diante da possibilidade de cerceamento de sua liberdade e autonomia nos *cantos* de trabalho, os ganhadores africanos suspenderam o trabalho, desestabilizando o transporte e a economia de toda a cidade, por dias. Certamente, a possibilidade de que o sentido político daquela ação grevista se espalhasse entre os trabalhadores escravos inquietava as autoridades escravistas baianas em 1859.

Os administradores da estrada de ferro estavam certos de que precisavam aumentar a repressão sobre aqueles trabalhadores para restabelecer a ordem e dissipar

⁴⁶ EF 2. Dispatch by R. Saunders to Mr. Bayliss, January 25, 1859; EF 3. Dispatch by R. Saunders to Mr. Bayliss to President of Pernambuco, January 28, 1859; Dispatch by R. Saunders to Mr. Bayliss to the Belgian Consul, Luiz Siqueira, sem data (apud MELO, *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste...*, cit., p. 80).

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. *Revista USP*, n. 18, p. 8-29, jun./jul./ago. 1993.

qualquer foco de insubordinação e de ação grevista que se espalhasse pelos diversos núcleos de trabalho da estrada de ferro. Sob o argumento da necessidade de proteção dos interesses da ferrovia, Charles Carey requisitava do Governo Provincial a força policial “para manter a ordem, e obrigar os mais turbulentos a se retirarem da obra, prender os chefes da desordem, e obstar que uma pequena porção de amotinadores sediciosos possa ameaçar o resto e *fazer parar os trabalhos da empresa*”.⁴⁹

Ainda que fossem eficientes as intercessões do Consulado Sardo na questão, as insubordinações e as ações grevistas dos trabalhadores, tumultuando os diferentes núcleos de trabalho, foram determinantes para pressionar os administradores da estrada de ferro. Assim, o recrudescimento da repressão policial seria um importante reforço em prol dos interesses da empresa ferroviária, instaurando uma política de “caça às bruxas” para que muitos trabalhadores insubmissos, os chamados “*desordeiros [fossem] punidos e expulsos*”.⁵⁰ O superintendente da estrada de ferro recorria, assim, à criminalização das ações reivindicatórias dos trabalhadores para justificar a necessidade de uma ostensiva repressão nos canteiros de trabalho.

Porém, vale dizer que não era destituído de fundamento o temor de que a insubordinação se propagasse entre os trabalhadores. Naquela altura, as ações grevistas já tinham contagiado, de fato, outros núcleos de trabalho da estrada de ferro. Ao que tudo indica, alguns trabalhadores italianos do Engenho Novo, tal qual os de Periperi, também suspenderam os trabalhos. Aos olhos da administração da ferrovia, a situação ficava mais preocupante devido aos rumores de que “malvados” e “bebidos” trabalhadores teriam marchado “sobre Paripe e forçado ali os outros operários [inclusive os negros], que estavam trabalhando pacificamente a saírem do trabalho”.⁵¹ O maior medo, contudo, era que mais operários aderissem à ação grevista. Não é difícil imaginar o temor das autoridades e da sociedade baiana com estas desordens que poderiam afetar, de forma generalizada, não só os trabalhos nas estradas de ferro mas, também, outras esferas da produção. O medo não era ilusório, era real.

⁴⁹ Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. Grifos do autor.

⁵⁰ Idem. Grifos do autor.

⁵¹ Idem.

A crescente onda de insubordinação dos trabalhadores italianos era temida porque representava também insegurança à vida dos próprios empregadores e operários ingleses da estrada de ferro. Diante da impossibilidade do envio de forças policiais suficientes para combater a insubmissão operária, em 1859, o superintendente Charles Carey tanto ameaçava suspender os trabalhos quanto “fazer retirar à Cidade todos os engenheiros, administradores, feitores e operários ingleses, não podendo tomar sobre [si] a responsabilidade de continuar a expor as suas vidas ao perigo que [...] corriam”.⁵² Naquele contexto de turbulência, existia, também, o receio de que o conflito com os trabalhadores italianos, de caráter classista, ganhasse motivações nacionalistas, daí a necessidade de garantir a segurança tanto dos chefes superiores quanto dos outros trabalhadores ingleses.

De fato, a preocupação de Charles Carey quanto à segurança era procedente. Afinal, não se pode negar que aquele cenário de tensão por melhores condições de trabalho era propício a outros conflitos de variadas ordens e motivações. Como exemplo, por volta de 11 de julho de 1859, 50 praças da polícia e um vapor foram enviados a Periperi para estabelecer a ordem e prender trabalhadores que, com o apoio de 200 outros operários, espancaram o engenheiro inglês Thomaz Harrover, encarregado dos serviços da ferrovia.⁵³ Os trabalhadores italianos Massare Carlos, Faustro Paulo, Júlio Antônio, Petrônio Bietro, Anselmim Bartholomeu, Jenone Michelli e Donato Jeane foram presos, em 12 de julho, por estarem envolvidos no espancamento do engenheiro inglês.⁵⁴ Em outros registros policiais, alguns dos operários da ferrovia também apareceram citados “pelos motins e ofensas físicas que fizeram no Engenheiro encarregados dos trabalhos Thomaz Harrover”.⁵⁵ Não é possível

⁵² Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵³ Correspondência para o Vice-presidente da Província. 11 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5734.

⁵⁴ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para o Chefe de Divisão da Intendência da Marinha. 13 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida para várias autoridades*. Maço 1797. Neste maço existem outros registros documentais que tratam deste grupo de trabalhadores, inclusive citando os implicados que, de fato, haviam supostamente participado da agressão ao engenheiro no dia 11 jul. 1859.

⁵⁵ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para o Vice-Presidente da Província. 13 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida*, Livro 5730.

saber os motivos deste conflito, mas estando ou não ligado às reivindicações dos trabalhadores, o contexto o tornava explosivo.

As temidas tentativas dos trabalhadores de Engenho Novo de levar adiante e expandir o movimento de suspensão do trabalho nas obras da ferrovia, com a adesão dos operários do distrito de Paripe, não se mostraram bem sucedidas. Informações transmitidas aos administradores da estrada de ferro apontavam que as ações grevistas teriam sido abortadas porque alguns trabalhadores de Paripe não quiseram se associar aos operários de Engenho Novo. Enxergando-os como supostos aliados, o superintendente Charles Carey ressaltou que “os operários de Paripe declararam que eles [mesmos] resistirão qualquer atentado dos outros a perturbar a ordem”.⁵⁶

Charles Carey não perdeu a oportunidade de usar politicamente a suposta recusa dos trabalhadores de Paripe em seu favor. Para ele, o episódio revelava que os trabalhadores majoritariamente engajados no sistema de empreitada se achavam satisfeitos com as condições de trabalho. Contradizendo, assim, a situação de penúria apresentada pelos trabalhadores e pelo próprio Consulado Sardo, tentava mostrar que os operários do distrito de Paripe tinham boa remuneração e gozavam de benefícios, a exemplo do fornecimento de alimentos a preços inferiores aos praticados na cidade de Salvador.⁵⁷

Mais do que uma possível divisão no movimento de reivindicação, a possível decisão dos trabalhadores de Paripe em não aderir à greve proposta por Engenho Novo deve ser vista também por outros ângulos. Em primeiro lugar, é preciso levar em consideração a onda de repressão montada em torno daqueles trabalhadores nos canteiros de obras para restabelecer a ordem e combater a suspensão do andamento do trabalho. Em segundo lugar, é possível que os trabalhadores de Paripe, região mais próxima de Salvador, já estivessem, de fato, experimentando a alternativa do trabalho por empreitada e, por isto, sentissem pequenas melhorias em sua condição de miserabilidade e se recusassem a abrir mão das mesmas ao arriscar lutar por outras melhorias, em uma ação grevista. Optar por

⁵⁶ Correspondência de Charles Carey, Superintendente de Estrada de Ferro, para Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província. 26 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵⁷ Idem.

uma greve não seria uma decisão fácil diante daquele nebuloso contexto de repressão em um país completamente diferente do seu.

Após ter sido frustrada a tentativa de obter a adesão do operariado do distrito de Paripe ao movimento grevista, os trabalhadores sardos teriam retornado, em grande maioria, ao canteiro de obras em Engenho Novo. Todavia, com a autorização do administrador da estrada de ferro, uma porção de cinquenta operários não teria seguido para Engenho Novo para “trabalhar com seus companheiros de Paripe”.⁵⁸ De todo modo, os trabalhadores que decidiram se reconciliar com o trabalho da estrada de ferro permanecendo em Paripe teriam, certamente, um destino diverso daqueles que participaram destacadamente dos episódios grevistas originados no Engenho Novo. Quando solicitou policiamento para viabilizar o pagamento de apenas uma quinzena dos trabalhadores de Engenho Novo, Charles Carey não teve dúvidas quanto a sua função: “proteger os pagadores e *prender os chefes dos amotinadores* dos quais não posso mandar uma relação nominal, mas podem ser apontados às autoridades que acompanhem a força [policial]”.⁵⁹

Os trabalhadores italianos que produziam os temores grevistas seriam também responsáveis por outros temores, talvez mais perigosos porque ameaçavam a ordem escravista. É o que vamos tratar nas próximas páginas.

4.3 *Temores escravistas*

Em 10 de março de 1859, Ernesto José Ferreira, subdelegado de Pirajá, escreveu, aborrecido, ao Chefe de Polícia da Província da Bahia a fim de se desculpar por não tê-lo acompanhado na visita que a autoridade e sua tropa de linha fizeram em Periperi para averiguar um movimento promovido pelos trabalhadores piemonteses da estrada de ferro. Ainda que não pudesse estar presente nesta missão, o subdelegado se preocupou em

⁵⁸ Correspondência de Charles Carey, Superintendente de Estrada de Ferro, para Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província. 26 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁵⁹ Correspondência de Charles Carey, superintendente da estrada de ferro, para Manoel Messias de Leão, vice-presidente da província. 25 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. Grifos do autor.

informar ao seu superior diversas providências que havia tomado, no dia anterior ao envio da carta, para garantir a vigilância daquela região.⁶⁰

Na correspondência, Ernesto José Ferreira, por sua vez, trouxe mais informações preocupantes sobre a circulação e os planos dos trabalhadores italianos. Na operação policial que fez em 9 de março, por volta de cinco horas da tarde, identificou um grupo de trabalhadores italianos de Paripe que pretendia se unir aos seus companheiros em Periperi e que desistiram da ideia depois que ele os aconselhou dizendo “que assim amotinados, nada conseguiriam a seu favor, nem seriam ouvidos pelo Cônsul, a quem, diriam eles, iam reclamar os seus direitos”. Ademais, lembrara-lhes que seriam proibidos de se deslocar naquelas condições para Salvador e, também, de “que todo o resultado bom que esperavam obter, o [perderiam] necessariamente pela falta de respeito com que assim se dirigiam em multidão, podendo [ser] presos e castigados”.⁶¹ Não sabemos quais os castigos que seriam impostos, todavia, a simples menção a esta medida punitiva, uma vez mais, nos leva a pensar na ambiguidade do trabalho livre e na tênue divisão entre as condições de vida e trabalho de livres e escravos.

Embora considerasse o aconselhamento e as melhores condições de tratamento mecanismos importantes na dissuasão de motins, Ernesto José Ferreira estava certo de que somente o policiamento ostensivo conteria aquela multidão desgovernada de trabalhadores. Sem a polícia a lhes impor a ordem através da prisão e do castigo, eles continuariam a promover conflitos entre si, praticar desordens, roubos e invasões em moradias de pessoas desconhecidas. Ao mesmo tempo, alertava, também, para a necessidade de controlar a perigosa multidão de homens que “*provocam nas senzalas os escravos do engenho; desmoralizam a escravatura com quem fazem pactos comuns*”.⁶² O subdelegado de Pirajá, assim, apontava para indícios de que trabalhadores italianos não apenas criticavam a escravidão, mas, também se associavam aos escravos dos engenhos vizinhos em projetos subversivos, ingredientes necessários para produzir medo e terror na sociedade escravista da Província da Bahia. Ao que parece, as autoridades baianas usavam, contra os perigosos

⁶⁰ Correspondência de Ernesto José Ferreira, subdelegado de Pirajá, Chefe de Polícia da Província da Bahia. 10 mar. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

⁶¹ Idem.

⁶² Idem. Grifos do autor.

trabalhadores italianos, a mesma lógica de controle social que utilizavam contra os escravos.

Decorridos quatro meses desde as preocupantes notícias repassadas pelo subdelegado Ernesto José Ferreira, rumores de que trabalhadores italianos estavam se associando aos escravos deixaram as autoridades baianas apreensivas e temerosas diante da possibilidade de uma incontrolável sublevação. É o que demonstra o conteúdo do ofício enviado por Feliciano de Melo, do Quartel de Periperi, para o Chefe de Polícia da Bahia, em 13 de julho de 1859, relatando a denúncia que acabava de receber de que trabalhadores piemonteses rebelados aliciavam “escravos dos engenhos vizinhos, convencendo-os de que [estava] em suas mãos a sua liberdade”. Comprometendo-se a tomar todas as medidas de policiamento cabíveis, alertava para o elevado contingente de operários piemonteses que pretendia executar seu perigoso plano de sublevação na manhã do dia seguinte, “na ocasião da distribuição dos víveres”.⁶³ Ao que tudo indica, não foram confirmados os boatos de que os piemonteses com o auxílio de escravos executariam um plano de insurreição na manhã do dia 14 de julho de 1859, em Periperi. Ao menos até às 11 horas daquele dia, a força policial aquartelada naquela região não havia identificado nenhum fato que apontasse na direção do plano de revolta.⁶⁴

Ainda que o plano de insurreição supostamente protagonizado por trabalhadores piemonteses e por escravos não tenha se concretizado naquele período, a sua possibilidade foi suficiente para preocupar os engenhos escravistas e as autoridades policiais, inclusive o Chefe de Polícia da Província da Bahia. Com efeito, Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha escreveu para o Governo Provincial a fim de tratar sobre os rumores de uma perigosa aproximação entre trabalhadores italianos da ferrovia e escravos dos engenhos, em 14 de julho de 1859. Eram provavelmente oito horas da manhã daquele dia,

⁶³ Correspondência de Feliciano Monteiro de Melo, Quartel de Periperi, para Chefe de Polícia da Bahia. 13 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida do Corpo de Polícia*, Maço 6256.

⁶⁴ Correspondência de Feliciano Monteiro de Melo, Quartel do Destacamento Estacionado em Periperi, para Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia da Província da Bahia. 14 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida do Corpo de Polícia*, Maço 6256.

quando recebeu as denúncias realizadas pelas forças policiais que deixara em Periperi⁶⁵, de que “os italianos, trabalhadores da estrada de ferro, [aliciavam] os escravos dos Engenhos vizinhos, aos que prometiam liberdade para com eles se sublevarem”. Desta maneira, orientou as forças policiais da região que comunicassem os senhores de escravos dos engenhos circunvizinhos acerca dos perigosos rumores, “recomendando-lhes o preciso cuidado”. Mais que isto, orientou o subdelegado de Pirajá a rigorosamente “*observar o procedimento dos mesmos italianos*”.⁶⁶

Essas notícias de uma possível insurreição com a participação de imigrantes e escravos crioulos e africanos e a preocupação das autoridades baianas demonstram a sagacidade dos trabalhadores italianos que, para levar adiante suas insatisfações, viam como bastante importante contar com o apoio dos trabalhadores submetidos ao regime de trabalho escravo. As diferenças entre eles talvez não fossem tão intransponíveis e, neste contexto, eles pretenderam se associar. A divulgação de rumores sobre planos de insurreições ou levantes escravos, independentemente de sua veracidade, eram capazes de fazer estremecer e aterrorizar a sociedade escravista brasileira, sobretudo no período oitocentista.⁶⁷ Eventos de convulsão social e política, o *Haitianismo* e a *Revolta dos Malês* (1835), na Bahia, e os impactos que produziam em torno da ideia de liberdade entre os escravos das senzalas, eram recorrentemente lembrados por senhores escravistas como exemplos a serem temidos e evitados no Brasil Imperial.⁶⁸ Neste contexto, a simples notícia

⁶⁵ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia da Província da Bahia para o Subdelegado de Pirajá. 15 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5732.

⁶⁶ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para o Vice-Presidente da Província. 14 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5734. (Grifos do autor).

⁶⁷ Há uma importante bibliografia que trata do temor dos senhores escravistas diante da possibilidade de levantes escravos no período oitocentista. Dentre outros estudos, consultar: MACHADO, Maria Helena. “Teremos grandes desastres, se não houver providencias enérgicas e imediatas”: a rebeldia dos escravos e a abolição da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. III: 1870-1889; p. 367-400.

⁶⁸ SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio. “Com o pé sobre um vulcão”: africanos minas, identidades e a repressão antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840). *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 23, n. 2, p. 1-44, 2001; REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. Ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. Tratando

da propagação da ideia de liberdade entre os escravos, mesmo quando dissociada de rebelião, levava bastante preocupação às autoridades.

Um relatório da polícia baiana, de 15 de outubro de 1862, é uma evidência de como esse temor em relação às ações e aos levantes dos escravos perdurava, ao longo do tempo, na sociedade escravista. Na ocasião, um documento policial comunicava uma notícia do Ministério da Justiça que alertava para a existência de grupos de escravos associados em clubes que se diziam livres e, por isto, orientava “as mais cautelosas e acertadas providências, a fim de que não se fizessem *echo* essas ideias na escravatura desta Província, cuja população que muitos anos viveu sob a pressão dolorosa de terrores produzidos por levantes de Africanos”.⁶⁹ O medo de que ideias de liberdade insuflassem as senzalas no Brasil oitocentista continuava latente.⁷⁰

A gravidade das denúncias em torno da ameaça de rebelião na região dos engenhos de Periperi, em 1859, faria com que o Chefe de Polícia emitisse várias ordens para que as autoridades policiais se empenhassem e não se descuidassem da vigilância, sobretudo em torno dos trabalhadores da estrada de ferro, mesmo que não fosse confirmada a veracidade dos boatos ou não se concretizasse o suposto plano de insurreição. Como bem advertiu o Chefe de Polícia aos subdelegados e delegados: “*E não convindo a desprezar uma tal notícia, posto que não tenha fundamento, cumpre que [...] com urgência passe a averiguar com o maior escrúpulo se é ela verdadeira*”.⁷¹ Por isto, deu ordens expressas para

do medo das autoridades baianas e dos efeitos repressivos depois de 1835, João José Reis afirma que: “uma atmosfera de medo envolveu a Bahia após a derrota da rebelião nas ruas, medo que orientou a perseguição e a violência contra os africanos. O clima beirava a histeria” (*Rebelião escrava no Brasil...*, cit., p. 421). Agradeço ao pesquisador Urano Andrade por ter me indicado um vasto material bibliográfico sobre o medo no período oitocentista.

⁶⁹ Correspondência da Polícia. 15 out. 1862. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5752.

⁷⁰ Para conhecer mais como elites e as autoridades do império ficavam temerosas com a rebeldia negra, consultar dentre outros, além de Machado (2009) citado anteriormente: AZEVEDO, *Onda negra, medo branco...* cit.

⁷¹ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para Subdelegado de Pirajá. 14 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5732. Grifo do autor; Consultar também: Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para Feliciano Caliape Monteiro de Mello, Comandante da Força de Linha Estacionária Em Periperi. S/D. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5726.

que as forças policiais da região investigassem a veracidade daquelas temerosas informações e tomassem as medidas cabíveis para que “não [tomasse] movimento e [fosse] estabelecida a ordem”.⁷²

A promessa de sublevação continuou mobilizando as forças policiais dos engenhos circunvizinhos a Periperi após o dia 14 de julho. Geralmente, as notícias de turbulência social eram capazes de deixar a população mais sobressaltada e a polícia mais vigilante por determinado período. Em 15 de julho, face às alarmantes informações daquela possível rebelião, a força policial do Engenho Aratu enviou uma escolta composta por 14 soldados para restabelecer a ordem no Engenho de Periperi e, por ela mesmo, “indagar se é ou não verdade [a] denúncia”.⁷³ Todos os esforços se concentravam no sentido de frustrar qualquer vestígio que confirmasse os rumores do plano de insurreição daqueles trabalhadores.

Entardecia, em 16 de julho de 1859, quando, por volta das 18 horas, as forças policiais designadas para reprimir as ações sediciosas de trabalhadores italianos e escravos foram removidas sem ter se concretizado, efetivamente, o temeroso plano de revolta nas propriedades do entorno do Engenho de Periperi. Ao que tudo indica, apesar de vários residentes na região assegurarem que os italianos realmente convidavam cativos “para com eles poderem efetuar seus planos”,⁷⁴ alguns integrantes das forças policiais passaram, gradativamente, a desconsiderar a denúncia. Mais importante que isto foi sinalizar que os temores escravistas se confundiam ou se mesclavam com os temores grevistas:

que somente havia grande susto da parte dos Ingleses, e chegando ao Engenho de Olaria declarou-me o [Senhor] Gordilho, que lhe havia dito

⁷² Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia, para Delegado do Segundo Distrito. 14 jul. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5727. Este documento replica em grande parte o teor do documento da nota anterior.

⁷³ Correspondência do Destacamento de 1. Linha em Engenho Aratu para João de A. Argollo Gomes Ferrão, Delegado do 2. Distrito, e Saul Vicente Vianna, Tenente e Comandante. 15 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139.18.

⁷⁴ Correspondência do Quartel do Destacamento de 1. Linha em Aratu. 17 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139.18.

que os ditos italianos marchavam para o Engenho Novo, a fim de se reunirem com os que ali se achavam, visto estarem distante da força.⁷⁵

Controvérsias à parte, há indícios reveladores de que as denúncias das associações entre trabalhadores italianos e escravos não eram infundadas. Na manhã do dia 14 de julho de 1859, por volta das oito horas, o subdelegado de Pirajá, acompanhado do advogado do empresário da estrada de ferro, José Pereira de Souza, percorria as terras de Periperi para averiguar como se encontravam os trabalhadores italianos e, fundamentalmente, prender os culpados pelos distúrbios ocorridos na região. Em sua diligência, deixou ordens expressas para que fossem presos os italianos culpados, caso aparecessem naquela região. Seguindo as autoridades policiais, também informou que, além de não irem para o trabalho, os italianos planejavam, na manhã do dia seguinte, “insurreccionar-se para o que tem convidado os escravos dos Engenhos circunvizinhos”.⁷⁶

Decerto, as notícias de pactos entre escravos e italianos corriam à solta pelos arredores da região de Periperi. Não por acaso, informações valiosas acerca de alguns envolvidos foram repassadas ao subdelegado de Pirajá por moradores daquela região. Na ocasião, os informantes não só reproduziram as denúncias já conhecidas sobre planos rebeldes de escravos e italianos, como também revelaram “haver [ouvido ruídos de] algumas declarações desses convites” por intermédio dos africanos Plácido e Caetano⁷⁷, escravos de Joaquim Pinto da Silveira. Para complicar a situação dos acusados de envolvimento no plano de rebelião dos trabalhadores italianos, dois empregados da

⁷⁵ Correspondência do Quartel do Destacamento de 1. Linha em Aratu. 17 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139.18.

⁷⁶ Correspondência do Subdelegado de Pirajá para o Chefe de Polícia. 14 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

⁷⁷ A identificação de escravos africanos em planos de insurreição com os trabalhadores italianos foi, de fato, uma questão que deve ter aumentado mais ainda as preocupações das autoridades baianas. Sabe-se que, após o *levante dos malês*, os africanos foram o alvo preferencial da repressão na Província da Bahia. Faces de uma mesma moeda, a repressão e a suspeição generalizada os afetou mais perversamente, pois eram identificados automaticamente como foco de perigo. Para a suspeição generalizada e a repressão sobre os africanos depois de 1835, consultar: REIS, *Rebelião escrava no Brasil...*, cit., sobretudo a parte IV; sobre o assunto conferir também: BRITO, Luciana da Cruz. *Sob o rigor da lei: africanos e africanas nas leis baianas (1830-1841)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

companhia férrea, Friedeman e Billia, confirmaram a versão apresentada pelos moradores do Engenho de Periperi.⁷⁸ O africano Plácido foi o único escravo interrogado e, na ocasião, decidiu nada declarar para o subdelegado de Pirajá. É provável que a opção pelo silêncio tenha sido a sua melhor estratégia para fugir da repressão que estava à vista, afinal, ele, junto com outros tantos, certamente já conhecia, por ter ouvido falar ou por ter presenciado, o tratamento de punição exemplar dispensado a escravos acusados de integrar rebeliões ou levantes insurrecionais.

A constituição de alianças entre trabalhadores italianos das obras da estrada de ferro e os trabalhadores escravos, como os africanos Plácido e Caetano, em prol de projetos comuns não era nada improvável naquele contexto.⁷⁹ Ao que tudo indica, italianos e escravos tiveram a percepção de que para vencer deveriam se juntar e estabelecer redes de solidariedade, afinal, aqueles indivíduos viviam muito próximos uns dos outros e em condições de vida e trabalho muito parecidas. Muitas propriedades escravistas estavam situadas na região de Periperi que, a partir de 1858, passou a abrigar também os canteiros de obras da estrada de ferro e a sua multidão de trabalhadores estrangeiros e nacionais e a sociedade escravista mantinha estreita relação com a empresa férrea e seus trabalhadores: ambas coexistiam e interagiam espacial e socialmente.

É importante considerar, em segundo lugar, que os trabalhadores da estrada de ferro necessariamente não constituíam uma oposição social aos trabalhadores escravos e, portanto, pactos comuns e alianças estariam possivelmente sendo gestadas naquela situação de opressão e conflito, visto que tanto as relações de trabalho livre quanto as de trabalho escravo eram condicionadas e estruturadas a partir da política de domínio do mundo

⁷⁸ Correspondência do Subdelegado de Pirajá para o Chefe de Polícia. 14 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

⁷⁹ Há, na historiografia internacional e nacional, estudos que têm enfatizado as conexões entre trabalhadores escravos e livres. Na Inglaterra, os historiadores Peter Linebaugh e Marcus Rediker apontaram para experiências transnacionais de processos históricos de formação de identidades subalternas entre trabalhadores escravos e livres que compunham a multidão dos navios ingleses. Conferir em: *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Para o período oitocentista no Brasil, dentre outros importantes estudos, consultar: MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

escravista. Assim, ainda que diferenças de variadas ordens marcassem as histórias daqueles indivíduos, as experiências compartilhadas e comuns de exploração, cerceamento da liberdade, castigos e vulnerabilidade social poderiam contribuir para a formação de identidades horizontais entre aqueles trabalhadores livres e escravos, representando uma explosiva ameaça às autoridades baianas.

4.4 *Controlando a circulação nas ruas*

Andar sem destino e a esmo pelas ruas de Salvador ou percorrer as vilas no interior da Província da Bahia, embora fosse comum, podia ser uma prática perigosa e arriscada para muitos indivíduos livres pobres, libertos e escravos em diferentes contextos do século XIX. Na segunda metade do século, havia o risco eminente do recrutamento forçado de trabalhadores nacionais pobres⁸⁰, multiplicavam-se as tentativas ilegais de reescravização de negros livres e libertos⁸¹ e recrudescia a repressão, que visava dissipar os temerosos “ajuntamentos ilícitos” dos homens de cor e criminalizar a vadiagem das classes populares⁸² e tudo isto parecia contribuir ainda mais para tornar mais difícil o exercício da liberdade e a vida das classes subalternas, um fardo.

Decerto, a história de Malaquias constitui um desses casos comuns de privação da liberdade na sociedade oitocentista. Empregado nos trabalhos da construção da estrada de bonde *Dois de Julho*, na capital soteropolitana, o africano livre havia sido recolhido à prisão em 27 de outubro de 1861, quando “[vagava] pelas ruas depois do toque de recolher”.⁸³ Não muito distante dali, em um barracão no distrito da Freguesia de Santo

⁸⁰ Sobre o assunto, ver, entre outros: CHALHOUB, *Costumes senhoriais...*, cit.; NASCIMENTO, *A ressaca da marujada...*, cit.; KRAAY, “*Em outra coisa não falavam os pardos, cabras, e crioulos*”..., cit.

⁸¹ Ver: GRINBERG, *Reescravização, direitos e justiças no Brasil do século XIX...*, cit.

⁸² Um interessante debate sobre os diversos olhares acerca da pobreza, a representação da “vadiagem” e das políticas de controle social das classes subalternas na Bahia oitocentista se encontra no importante estudo: FRAGA FILHO, *Mendigos, moleques e vadios...*, cit., 1996.

⁸³ Correspondência da Polícia da Bahia. 28 out. 1861. APEB. *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139.24. Sobre a condição de ser “africano livre” e a restrições a sua liberdade ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831*. In: LARA, Sílvia Hunold; MENDONÇA, Joseli. (Org.). *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas: Editora da

Antônio, da cidade de Salvador, outras 54 pessoas, de ambos os sexos, realizavam uma festa religiosa de candomblé, em 21 de abril de 1862, e sentiram na pele o peso da repressão policial contra os “ilícitos ajuntamentos” na Bahia.⁸⁴ De acordo com Domingos José F. de Carvalho, responsável pela batida policial, havia evidências absolutas de que a reunião realizada naquele local era “ilícita”, dentre outras coisas, pelo “grande número de pessoas e suas qualidades”. Ali, dizia, acoitava-se “o assassino, o ladrão, o desertor, o escravo fugido”.⁸⁵

Marcelino José Dias, um dos presos naquela madrugada, informou para o Chefe de Polícia que, tendo saído com seus companheiros para comemorar o dia da Páscoa, havia sido surpreendido e aprisionado por uma força policial, quando todos já repousavam tranquilamente. Assim, considerava aquela prisão arbitrária, pois a postura municipal de número 59, que proibia “batuques, dança e ajuntamento de escravos”, não tinha efeito para ele e seus companheiros presos, uma vez que “os apreendidos [eram] todos pessoas livres”, ressaltando, ainda, que cumpriria uma pena de prisão “aplicada em tais casos aos escravos”.⁸⁶ Marcelino certamente sabia que situações de privação da liberdade como aquela em que ele e seus companheiros se encontravam eram corriqueiras na sociedade escravista da Bahia.

Ações como o controle da mobilidade nas ruas, a coerção à vadiagem de livres e de libertos e aos ajuntamentos ilícitos faziam parte do repertório de medidas repressivas que ganhou mais força durante a Bahia oitocentista, sobretudo depois da *Revolta dos Malês*, em 1835.⁸⁷ Estas medidas de controle social visavam dissipar ajuntamentos

Unicamp/CECULT, 2006. p. 129-160; *Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre”...*, cit.

⁸⁴ Sobre o candomblé e a repressão policial no século, consultar a biografia do líder religioso Domingos Sodré produzida pelo historiador João José Rei: REIS, João José. *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

⁸⁵ Correspondência de Domingos José F. Carvalho para Antônio de Araújo de Freitas Henrique, Chefe de Polícia. 23 abr. 1862. APEB, *Corpo de Polícia*, Maço 3013-1.

⁸⁶ Petição de Marcelino José Dias, escrita por intermédio de um advogado, para o Chefe de Polícia. S/D. APEB, *Corpo de Polícia*, Maço 3013-1.

⁸⁷ Conferir ações mais focalizadas nos africanos em: REIS, *A greve negra de 1857 na Bahia...*, cit.; *Rebelião escrava no Brasil...*, cit.; BRITO, *Sob o rigor da lei...*, cit. Sobre a coerção sobre os indivíduos acusados de vadiagem e o controle das ruas: SANTANA, Lúcia Conceição.

coletivos, expurgar a vadiagem das ruas e empurrar, compulsoriamente, os indivíduos ao trabalho, sendo os negros escravos, libertos e livres os principais alvos preferenciais no século XIX na Província da Bahia. Entretanto, um expressivo contingente de trabalhadores italianos da estrada de ferro, sobretudo diante do cenário generalizado de reivindicações e insubordinações nos canteiros de trabalho, pareceu se tornar também, em relação à multidão de trabalhadores estrangeiros e nacionais da ferrovia, um dos focos das malhas repressivas no contexto de 1859. Estas são mais histórias que sinalizam para a precariedade da condição de liberdade no contexto da sociedade escravista oitocentista.⁸⁸

Em 15 de março de 1859, Valentim Vicente, trabalhador da estrada de ferro, foi preso, em Salvador, pelo fato de “vagar pela cidade” sem o passe de autorização do administrador de seu trabalho⁸⁹, uma cena que deve ter sido embaraçosa, pois o italiano não dominava a língua portuguesa para se comunicar. Após ser preso por circular livremente pela cidade, o Chefe de Polícia o encaminhou à presença do Cônsul da Sardenha, Carlos Sechina, a fim de que tivesse ciência do ocorrido e tomasse as devidas providências.⁹⁰

Um dia depois da prisão de Valentim Vicente, os trabalhadores da estrada de ferro, os italianos Oliveira Antonio, Fulguier Angelo e Andesio Antonio foram encarcerados, também sob a justificativa de “vagarem pela cidade sem o competente passe

Itinerários negros, negros itinerantes: trabalho, lazer e sociabilidade em Salvador, 1870-1887. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008; ver também o estudo clássico nessa discussão: FRAGA FILHO, *Mendigos, moleques e vadios...*, cit.

⁸⁸ É importante considerar que a precariedade da liberdade dos libertos e dos trabalhadores imigrantes da estrada de ferro guardam diferenças significativas naquele contexto. Embora haja a repressão às classes subalternas de um modo geral, a suspeição e o controle social em relação aos brancos e trabalhadores imigrantes italianos da estrada de ferro, no contexto de 1859, são bem distintos da que pesa contra os negros livres, libertos e escravos no período oitocentista.

⁸⁹ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello para o Presidente da Província. 15 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5730.

⁹⁰ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para Carlos Sechina (Cônsul da Sardenha). 15 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5725. Assim como no caso de Valentim Vicente, o Cônsul da Sardenha, Carlos Sechina, foi informado da prisão destes italianos a fim de que desse “destino” aos mesmos. Conferir: Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para Carlos Sechina (Cônsul da Sardenha). 16 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5725.

do respectivo administrador”. Na mesma situação encontrou-se o português José Borges que, também engajado nas obras de construção da ferrovia, foi apreendido pelas forças policiais, sob o mesmo argumento.⁹¹ A rigor, a coerção e a restrição na mobilidade imposta pelas autoridades baianas aos trabalhadores livres representam mais um aspecto da dominação senhorial que os aproximava do mundo dos escravos.

Vagar pelas ruas de Salvador desprovido da autorização do chefe dos trabalhos da estrada de ferro continuou conduzindo diversos trabalhadores, sobretudo italianos, para as prisões. Sob esta alegação, as autoridades baianas se mantiveram inexoráveis quanto ao seu projeto de limpar, como já fazia com ex-escravos e escravos, as ruas da capital da Província da incômoda multidão de trabalhadores italianos da estrada. Um registro diário de prisões realizado no dia 4 de agosto de 1859 notificava que mais dois operários da estrada de ferro haviam sido presos por “vagarem pela cidade sem a competente licença” de seu contratador.⁹² Ao que tudo indica, estes continuavam sem poder circular autônoma e livremente pelas ruas da Bahia pelo risco que a sua presença representava, sendo preciso evitar que os trabalhadores sardos de ideias insurgentes e comportamento rebelde circulassem por regiões de propriedades escravistas e tivessem contatos com os já temidos escravos.

Nos dias que se seguiram a essas prisões, identificamos trabalhadores italianos da estrada de ferro que, dentre outros, continuaram a ser privados da mobilidade na cidade de Salvador, naquele período.⁹³ Não foi por acaso que, por ordem do Chefe de Polícia, os piemonteses Jurandir Angelo, Dalte Giovalino, Folletti Giovanni Calisto e Girelli Ferdinando, trabalhadores da estrada de ferro, foram encarcerados e recolhidos à

⁹¹ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para o Presidente da Província. 17 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5730.

⁹² Correspondência de Antônio Ladislao de Rocha para Manoel Messias Leão, Presidente da Província. *Chefes de Polícia*, Maço 2953.

⁹³ A título de exemplo, conferir as prisões dos italianos: 1– Joseph: Não por “vagabundo”, em 24 nov. 1859. Consultar: Correspondência de Custódio Ferreira de Oliveira (carcereiro). APEB, Mapa de Presos–Relações de presos, Maço 6284. 2 – Francisco Coletto: por estar “vagando na cidade”, em 3 ago. 1859. Conferir: Correspondência de Domingos José. 4 ago. 1859. APEB, Mapa de Presos–Relações de presos, Maço 6284.

Intendência da Marinha na cidade de Valença, localizada no Recôncavo baiano, e encaminhados para Salvador, em 12 de abril de 1859.⁹⁴

Diante de mais um caso de trabalhadores italianos espalhados livremente pelas ruas de Salvador e pelas cidades do interior da Província da Bahia, o Chefe de Polícia não hesitou em comunicar ao Consulado da Sardenha que havia recolhido esses trabalhadores na prisão da Intendência, acrescentando que os conservava sob “[sua] ordem, digo [sua] disposição”.⁹⁵ Na verdade, diversos trabalhadores italianos depois de presos eram encaminhados para o Consulado Sardo não apenas para que este tomasse conhecimento, mas também para que, de certa forma, se responsabilizasse, efetivamente, pelo problema do qual as autoridades baianas almejavam se livrar.

As forças policiais tinham ordens de prender imigrantes italianos que se encontrassem distantes dos fins para os quais haviam sido contratados: o penoso trabalho na estrada de ferro. Não por acaso, quando da prisão dos quatro piemonteses, na cidade de Valença, o Chefe de Polícia recomendou que se continuasse “na mesma apreensão desses indivíduos, uma vez que se apresentem em iguais circunstâncias”.⁹⁶ As circunstâncias a que se referia eram a ausência do trabalho e o fato de se moverem pelas ruas da Bahia sem autorização dos engenheiros responsáveis pelas obras da estrada de ferro.

A livre dispersão de trabalhadores italianos, em 1859, para locais que não fossem os canteiros de obras atrapalhava os interesses dos administradores da estrada de ferro porque comprometia o andamento do trabalho e incomodava as autoridades políticas e policiais por representar uma ameaça à tranquilidade e à ordem social estabelecida. Assim,

⁹⁴ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para o Chefe de Divisão da Intendência da Marinha. 12 abr. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5725.

⁹⁵ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para Carlos Sechina (Côsul da Sardenha). 12 abr. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5725. Assim como esta, existem muitas outras correspondências enviadas pelas autoridades policiais para o Consulado da Sardenha tratando de diversas prisões de trabalhadores sardos em 1859.

⁹⁶ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para o Delegado do Termo de Valença. 12 abr. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5731.

as autoridades baianas redobram a atenção porque temiam que as insubordinações daqueles operários da estrada de ferro fugissem ao seu controle.⁹⁷

Convencido da ameaça que esses trabalhadores italianos poderiam representar para as autoridades baianas, o Chefe de Polícia Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha tratou com o Governo Provincial sobre a necessidade de manter um vapor de guerra estacionado permanentemente na região portuária para suprir as possíveis emergências na cidade de Salvador. A medida preventiva se justificava, segundo ele, porque os trabalhadores italianos da estrada de ferro se mostravam mais exaltados naqueles dias devido às notícias sobre os últimos acontecimentos políticos da guerra na Europa.⁹⁸

As autoridades baianas pareciam ter muitos motivos para se preocuparem com os trabalhadores estrangeiros sardos, inclusive devido à conturbada conjuntura política em que se inseria o Reino da Sardenha – Piemonte. Como já referido, até o início da segunda metade do século XIX, a Península Itálica era uma região fragmentada e dividida em vários Estados, dentre os quais os reinos da Sardenha e as duas Sicílias, sendo que grande parte do território peninsular estava sob a opressão e o domínio de outros fortes estados europeus, a exemplo do Império Austríaco, da Espanha e da família Bourbon.⁹⁹

Expressando um processo histórico já em curso, a Península Itálica, assim como outras regiões da Europa, sediou ideias insurgentes e lutas de libertação nacional, em 1848, com a participação de poetas, escritores, sociedades secretas, a eclosão de revoltas populares e a atuação destacada de tropas militares piemontesas. Naquele contexto, as lutas nacionalistas pela unificação da Itália ganhavam conotações de luta pela liberdade, cidadania e de fim da opressão, ideias compartilhadas por indivíduos das mais diversas camadas sociais, inclusive, muitos homens pobres¹⁰⁰ e, apesar da derrota do movimento de libertação nacional,

⁹⁷ Há uma vasta documentação policial do período, no acervo do APEB, que trata das prisões de trabalhadores, sobretudo italianos, por vagarem pelas ruas de Salvador.

⁹⁸ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia para Vice-presidente da Província. 3 jun. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5734.

⁹⁹ BERTONHA, José Fábio. *A imigração italiana para o Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2004, p. 7.

¹⁰⁰ BERTONHA, *Os italianos...*, cit.

A revolta de 1848 [representou], assim, a manifestação, em território italiano, de um nacionalismo típico da primeira metade do século XIX europeu, ou seja, aquele que associava a luta pela nacionalidade com a defesa da democracia e de direitos sociais e políticos, em território. A derrota do movimento, por sua vez, é um sinal do enfraquecimento dessa maneira de ver o nacionalismo e o lento crescimento de outras. No caso italiano, essa transição se manifestou quando o único Estado realmente independente da península pós 1815, ou seja, o da Sardenha-Piemonte [...] resolveu unificar a Itália ao seu redor, absorvendo o restante da península via conquista militar e negociação diplomática, não levantando populares.¹⁰¹

É bem verdade que diferentes compreensões acerca do processo de nacionalismo estavam em curso na Península Itálica, no contexto pós-revolta de 1848. De acordo com o estudioso João Fábio Bertonha, embora tenha sido opção vencida, o nacionalismo de Giuseppe Garibaldi, que pregava um Estado de viés republicano, democrático e com uma mensagem cuja “[ideia de] nação [se somava] com as reivindicações populares”¹⁰², atraía indivíduos também das classes mais subalternas. Tendo participado de movimentos sociais tanto na região da Península Itálica quanto na América do Sul, inclusive no Brasil, é bem possível que as ideias libertárias e o nacionalismo de caráter rebelde e popular de Garibaldi tenham circulado entre italianos que viviam no Brasil e, mais que isto, que as autoridades baianas delas soubessem ou tivessem ouvido falar.

De todo modo, essas autoridades pareciam saber mesmo dos conturbados acontecimentos políticos e bélicos que ocorriam na região da Península Itálica, sob o comando dos piemonteses. Decisivo no processo de unificação da Itália, em 1859, o Reino da Sardenha–Piemonte iniciou a guerra contra a Áustria para anexar a região da Lombardia ao seu território, com o apoio do imperador Napoleão III da França e da Inglaterra. A partir de então, “em 1860, outros territórios foram incorporados, [...], liberais de vários ducados e reinos centro-setentrionais tomaram o poder, expulsaram os seus soberanos e proclamaram a união com o Piemonte e sua submissão ao rei Vittorio Emmanuele II”¹⁰³.

Ao que tudo indica, as insubordinações dos trabalhadores sardos na Província da Bahia, além de motivadas pelas adversas condições de vida e de trabalho a que estavam

¹⁰¹ BERTONHA, *Os italianos...*, cit.

¹⁰² Idem, p. 53.

¹⁰³ Idem, p. 51.

submetidos, tinham conexões diretas com as rebeliões nacionalistas que ocorriam em sua região de origem, o Reino Sardo-Piemontês. Os habitantes (sardos, sobretudo) da Península da Itália, como vimos, se encontravam no auge de um tumultuoso processo de luta pela unificação política, em 1859. Certamente, este contexto de tensão e as notícias das guerras que chegavam daquela parte da Europa influenciavam o comportamento rebelde dos trabalhadores sardos, deixando as autoridades baianas mais temerosas e precavidas, pois, aos seus olhos, deixava aqueles trabalhadores “procurando meios de se evadirem”.¹⁰⁴

Além de constituírem uma ameaça à ordem social e à tranquilidade pública, os trabalhadores da estrada de ferro incomodavam e preocupavam as autoridades baianas porque cruzavam os braços e fugiam dos canteiros de obras da construção da linha férrea. Em uma sociedade escravista na qual o trabalho escravo se constituía como fator estruturante das relações socioeconômicas, era esperado que as autoridades baianas condenassem veementemente a recusa ao trabalho por parte dos trabalhadores da estrada de ferro.

O Presidente da Província, Manoel Messias Leão, procurou resolver o problema do abandono do trabalho da estrada de ferro e a conseqüente mobilidade dos trabalhadores pelas ruas da Bahia, com a intensificação da repressão. Em 2 de agosto de 1859, solicitou que o Chefe de Polícia dispensasse esforços no sentido de dispersar grupos de trabalhadores italianos que abandonavam o trabalho para os quais haviam sido contratados para circular pelas ruas de Salvador.¹⁰⁵ A intensificação do aparelho repressivo das forças policiais estava no horizonte de ações das autoridades baianas.

Ao que parece, as recomendações para que fossem intensificadas as ações que controlassem a mobilidade dos trabalhadores da estrada de ferro foram seguidas a risco pelas forças policiais. Uma das orientações repassadas para um delegado de polícia de Salvador acentuava que, a fim de dispersar ou evitar a circulação de grupos de trabalhadores que abandonavam o trabalho no eito da estrada de ferro, deveriam ser

¹⁰⁴ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia para Vice-presidente da Província. 3 jun. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5734.

¹⁰⁵ Correspondência de Manoel Messias de Leão para Chefe de Polícia. 2 ago. 1859. APEB, *Correspondência para Delegados, Subdelegados, Presidentes de Província etc.*, Maço 6153.

empregados “com a maior eficácia os meios policiais em relação aos indivíduos, que se não dão a qualquer ocupação.”¹⁰⁶

Porém, não eram apenas as notícias sobre as constantes prisões de trabalhadores italianos por vadiagem ou por abandono do trabalho na estrada de ferro que chegavam ao conhecimento do Consulado Sardo na Bahia. Aos seus ouvidos também soaram as providências tomadas pelas autoridades baianas no sentido de “evitar ou dispersar” grupos de italianos que abandonavam os serviços da ferrovia e perambulavam pelas ruas da cidade de Salvador e, ainda, que, de acordo com as determinações do Governo Provincial, através do ofício de 8 de fevereiro de 1859, seriam encarcerados e remetidos para a prisão do Arsenal da Marinha todos aqueles identificados nesta situação, “sem achar-se munidos da competente licença” do administrador da estrada de ferro.¹⁰⁷

As autoridades baianas viam na intensificação das prisões um dispositivo importante para a repressão ao abandono do trabalho nos canteiros de obras da ferrovia e a perigosa mobilidade dos trabalhadores italianos. As insatisfeitas autoridades acionariam outros mecanismos coercitivos para conter a multidão de trabalhadores que, além de fugirem do trabalho, insistiam em colocar em risco a manutenção da ordem social nas ruas soteropolitanas.

4.4 *Toque de recolher e cárcere privado*

A despeito do incômodo gerado por suas reivindicações e do temor que as denúncias de planos de insurreições em comum acordo com os escravos tivessem produzido mais repressão e controle por parte dos empreiteiros e das autoridades baianas, sobre suas vidas, os trabalhadores italianos da estrada de ferro insistiam em vagar livremente, fosse por terra ou por mar, pela cidade de Salvador. Naquele contexto, as autoridades baianas buscavam incrementar e intensificar o aparato repressivo para controlar

¹⁰⁶ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, Chefe de Polícia para o Delegado do 1. Distrito. 2 ago. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5727.

¹⁰⁷ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para Carlos Sechina (Cônsul da Sardenha). 4 ago. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5726.

os passos destes grupos de trabalhadores e, finalmente, banir de uma vez por todas sua livre circulação pelas ruas da Província da Bahia.

Em 7 de março de 1859, a autoridade policial Antônio Manoel d’Aragão e Mello se mostrou muito preocupada com o fato de os trabalhadores italianos da estrada de ferro, além de tudo, transitarem por mar para outras localidades da região marítima de Salvador. Assim, alertou aos subdelegados das freguesias de Pirajá e da Penha acerca dos cuidados e atenção que deveriam dispensar sobre os trabalhadores italianos que “atravessavam com canoas para os outros lados do Itapagipe”.¹⁰⁸ Ao qualificá-los de “desobedientes e tumultuosos”, procurava, provavelmente, chamar a atenção dos subdelegados para o eminente perigo político que homens daquela natureza poderiam representar nas redondezas.

Era esperado que, a rigor, as recomendações do Chefe de Polícia acerca do controle da circulação dos trabalhadores encontrassem apoiadores entre as demais autoridades e os seus subordinados das forças policiais. Correspondendo às expectativas do chefe de polícia, Ernesto José Ferreira, subdelegado de Pirajá, se comprometeu a vigiar canoas que fossem embarcadas no litoral de seu distrito, obstando, assim, a passagem de trabalhadores destituídos da autorização de seus chefes, para a região de Itapagipe, assegurando, também, encarcerar tanto os canoeiros quanto os trabalhadores italianos quando se mostrassem desobedientes.¹⁰⁹

Diante do cenário de abandono do trabalho nas obras da estrada de ferro atrelado à certeza de ameaça à ordem social, as autoridades baianas não demoraram muito para acionar mais mecanismos repressivos que neutralizassem as propaladas queixas de tumultos, de indisciplinas e de insubordinações promovidas pelos trabalhadores, além de privá-los de sua liberdade de circulação pela cidade, fixando-os e coagindo-os ao trabalho na estrada de ferro.

¹⁰⁸ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para o Subdelegado de Pirajá. 7 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5732; 07/03/1859; Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello (Chefe de Polícia) para o Subdelegado da Penha. 7 mar. 1859. APEB, *Registro de Correspondência Expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados*, Livro 5732.

¹⁰⁹ Correspondência de Ernesto José Ferreira (Subdelegado de Pirajá) para Chefe de Polícia. 11 mar. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

Nessa perspectiva, algumas medidas repressivas supostamente mais eficazes foram pensadas, na tentativa de controlar a insurgente e indisciplinada multidão de trabalhadores da estrada de ferro que também atemorizava a sociedade escravista da Bahia no século XIX. Atendendo ao intuito de controle social dos trabalhadores italianos da ferrovia, o subdelegado Domingos Martins de Araújo Góes, em 17 de julho de 1859, escreveu para o Chefe de Polícia da Província da Bahia dizendo-se convencido de que, para mantê-los em sossego e em ordem era necessário que houvesse a decretação do “toque de recolher”.¹¹⁰

Explicava o Subdelegado para o Chefe de Polícia que a medida proposta seria um eficiente instrumento de controle, para que, depois de decretado o toque de recolher, “nenhum possa sair de casa e os que saírem serem presos para assim evitarem encontros e desavenças noturnas que sempre são as mais perigosas”.¹¹¹ Visando garantir a maior eficiência da ação que tentava confinar os trabalhadores dentro dos alojamentos, após o trabalho, tropas da polícia faziam o patrulhamento noturno da região. Assim, concluía sua auspiciosa proposta solicitando uma corneta para o destacamento policial a fim de que se desse início à medida que sujeitava à aprovação.

Um dia depois, Antônio Ladislau da Rocha, Chefe de Polícia, submeteu a proposta do subdelegado de Pirajá a Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província. Ao ressaltar que a medida pretendida obrigava os trabalhadores da estrada de ferro a não saírem de suas residências após a sua decretação, endossava o seu caráter repressor lembrando que os trabalhadores desobedientes seriam remetidos para a prisão. Desta forma, dizia, esperava-se extinguir os frequentes tumultos provocados por aqueles trabalhadores, “dando lugar a outros receios”.¹¹²

É possível imaginar quais seriam os “outros receios” que reportava o representante da autoridade policial da Bahia naquela onda de reivindicações e de conflitos

¹¹⁰ Correspondência de Domingos Goes (Subdelegado) para o Chefe de Polícia. 17 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232. Consultar cópia desse documento em: APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18.

¹¹¹ Idem.

¹¹² Correspondência enviada por Antônio Ladislau da Rocha, Repartição de Polícia, para Manoel Messias de Leão, vice-presidente da Província. 18 jul. 1859. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18.

de 1859. Afinal, àquela época, os trabalhadores escravos baianos já haviam protagonizado diversas ações coletivas e individuais que abalaram a ordem social escravista, atemorizando proprietários de escravos e ajudando a minar a legitimidade do domínio senhorial.¹¹³

Não sabemos ao certo qual a decisão oficial acerca da proposta de instauração do toque de recolher e do conseqüente confinamento dos trabalhadores em julho de 1859. A julgar pela onda de ostensiva ação repressiva das forças policiais que varria os trabalhadores italianos da circulação por Salvador, encarcerando-os nas prisões por abandonar o trabalho e vagar livremente pelas ruas, podemos dizer que a decretação do toque de recolher certamente foi bem aceita pelas autoridades baianas. O recurso ao toque de recolher, além da repressão nas ruas, como uma medida para privar os trabalhadores da estrada de ferro, sobretudo os imigrantes italianos, da liberdade de circulação e de mobilidade atenderia às expectativas das autoridades e das elites baianas, ciosas pela manutenção da ordem social escravista e abalada pelas notícias de supostas rebeliões arquitetadas com os escravos, e pela tranquilidade pública.

É bem verdade que, quando sugeriu aos seus superiores o recurso a tal instrumento de controle e coerção, o subdelegado Domingos Martins de Araújo Góes pareceu se inspirar na tentativa de controlar os considerados subversivos e desordeiros trabalhadores da estrada de ferro na já conhecida malha repressiva das posturas municipais que regiam e ordenavam vários aspectos da vida social das classes subalternas nas ruas de Salvador, notadamente dos escravos.

Nessa condição, encontrou-se o escravo Francisco, africano, preso “por ser encontrado na rua depois do toque de recolher”, em 15 de março de 1859¹¹⁴, e também o

¹¹³ REIS, João José. ‘Nos achamos em campo a tratar da liberdade’: a resistência negra no Brasil oitocentista. In: MOTA, Carlos G. (Org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira*. São Paulo: SENAC, 2000, p. 129-175; Quilombos e revoltas escravas no Brasil: ‘nos achamos em campo a tratar da liberdade’. *Revista USP*, São Paulo, Universidade de São Paulo, n. 28, p. 14-39, dez. 1995/fev. 1996; GOMES, Flávio dos Santos. Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista. *Tempo*, Revista de História da UFF, Niterói, v. 1, p. 67-93, abr. 1996, p. 67-93. Sobre ações escravas para minar a legitimidade da instituição escravista, consultar: CHALHOUB, *Visões da liberdade...*, cit.

¹¹⁴ Correspondência de Antônio Manoel d’Aragão e Mello para o Presidente da Província. 16 mar. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5730.

africano José, escravo, “por vagar pelas ruas depois do toque de recolher”.¹¹⁵ No tocante à necessidade de permanente vigilância, um extenso relatório de polícia, escrito poucos anos depois da proposta apresentada por Domingos Martins de Araújo, em 1859, apesar da distancia cronológica, expressava bem o princípio de controle social que caracterizava a política de domínio senhorial naquela sociedade escravista. O relatório de polícia atribuía a apreensão de um grande número de escravos à noite a “bebedeiras”, “ratonices” e “desordens”, à falta de uma vigilância eficaz, uma vez que permitia que estes pernoitassem fora de suas casas. Recomendava, assim, que ganhasse efeito o edital publicado anteriormente que declarava que “o escravo preso depois do *toque de recolher* não [fosse] solto sem que o Senhor mostrasse o competente título de domínio”.¹¹⁶

No mês seguinte à proposta de decretação do toque de recolher, de julho de 1859, o abandono dos serviços da ferrovia e a livre circulação de grupos de trabalhadores italianos pela cidade ainda permanecia, contrariando as autoridades baianas. Em 2 de agosto de 1859, o Vice-presidente da província se encarregou de notificar ao Chefe de Polícia que agrupamentos de trabalhadores italianos, após terem se evadido dos trabalhos da estrada de ferro para os quais haviam sido contratados, perambulavam por Salvador. Com ênfase, determinou que as tropas da polícia continuassem a empregar todos os meios disponíveis para “dispersar tais grupos” mediante as “leis acerca dos ajuntamentos ilícitos”.¹¹⁷ O recurso ao controle social e à privação de mobilidade dos trabalhadores italianos da estrada de ferro, no contexto específico de 1859, sinaliza, mais uma vez, as ambiguidades da condição do trabalhador livre e, mais que isto, aponta para a linha tênue entre escravidão e liberdade no Brasil escravista.

Apesar das ações coercitivas e repressivas, a exemplo de prisões generalizadas e da decretação do toque de recolher, a multidão de trabalhadores italianos da estrada de ferro, para desespero das autoridades baianas, insistia em vagar livremente pelas ruas de

¹¹⁵ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para o Vice-presidente da Província. 30 maio 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5730.

¹¹⁶ Relatório de Polícia de Francisco Roiz de Castro (Chefe da 1. seção). 15 out. 1862. APEB, *Registro de correspondência expedida para a Presidência da Província*, Livro 5752. Grifos do autor.

¹¹⁷ Correspondência do Vice-presidente da Província para o Chefe de Polícia. 2 agosto de 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida para várias autoridades*, Maço 1801.

Salvador e seus arredores e em levar adiante suas reivindicações por direitos de trabalho, inclusive interagindo com os trabalhadores escravos dos engenhos circunvizinhos. Submetidos, muitas vezes, a condições de vida e trabalho análogas à escravidão, estes homens continuavam levando temor à sociedade escravista da Província da Bahia, afinal, indícios apontavam que semelhantes experiências comuns de exploração e precariedade no contexto da escravidão, ainda que talvez de forma circunstancial, convergiriam na fecunda e perigosa formação de aliança “dos de baixo”.

Em que pese terem, possivelmente, se reconhecido na condição de precariedade e opressão, na sociedade escravista, é preciso ressaltar que os trabalhadores livres italianos sabiam, também, que, para levar à frente suas reivindicações na luta por melhores condições de trabalho, era indispensável o apoio dos trabalhadores nacionais e de outras nacionalidades e, sobretudo, dos escravos, o que era fundamental naquele contexto, pois, além de já trazerem consigo a tradição de rebeldia e luta, que sempre deixava em alerta as autoridades baianas, os cativos dominavam o idioma, conheciam bem a complexa geografia da cidade, as rotas de fugas e esconderijos, em casos de perseguições, e eram conhecedores dos códigos sociais e das estratégias de negociação na sociedade escravista.

A nosso ver, esses aspectos fundamentais contribuíram, possivelmente, para a construção de uma identidade de trabalhadores de diferentes condições jurídicas, mas que compartilhavam semelhantes condições sociais, a experiência da precariedade e da ambiguidade no Brasil escravista. Apesar das diferenças que acompanhavam suas vidas, não estaria distante a possibilidade da emergência de uma identidade entre aqueles homens que compartilhavam a experiência da subalternidade no século XIX.

5 EXPERIÊNCIAS EM COMUM: CONTROLE SOCIAL, SOCIABILIDADES, CONFLITOS E SOLIDARIEDADES

Aquele que observar um canteiro de obras para a construção de uma estrada de ferro qualquer, independentemente de sua localização ou das circunstâncias históricas, e acompanhar, despercebidamente, as etapas de execução de suas diversas atividades, não raras vezes vistas “aos pedaços”, ou seja, desassociadas do “todo”, poderá chegar à conclusão de que se trata de um sistema aparentemente caótico e desconexo, uma vez que se deparará com obras inacabadas, andaimes, cordas, escadas, escavações, ruínas, madeiras, ferragens, crateras, desordem por toda parte. No entanto, um olhar mais cuidadoso certamente juntará as “peças do jogo” e permitirá compreender a natureza do processo de construção de uma ferrovia cujas atividades, aparentemente ilógicas e sem sentido, pressupõem estudo, planejamento e a execução sistemática de um projeto.

Se o mesmo observador deslocar seu olhar para os trabalhadores que se engajam nas duras atividades dos canteiros de obras de uma ferrovia em construção, muito provavelmente verá, à primeira vista, simplesmente uma multidão diversificada, instável e sem nexos. Contudo, com maior atenção e minúcia, será possível observar que aquela multidão de homens tem experiências em comum, pois, além de executarem tarefas parecidas e levarem um modo de vida semelhante, há outras dimensões sociais (a exemplo de sociabilidades e de lazer, nacionalidades, condições de trabalho, pauta de reivindicações etc.) que unem, internamente, este volumoso conjunto de trabalhadores. É para estas experiências em comum desta multidão aparentemente desconexa, “naturalmente” conflituosa e desordeira para as autoridades baianas, na segunda metade do século XIX, que os nossos olhos se voltam neste último capítulo no qual procuraremos também

enxergar as lógicas internas que dividiam esses homens, agrupando-os de modos diversos, conforme as circunstâncias e as experiências.

Imprescindível para a execução do projeto de implantação da linha férrea, a multidão de trabalhadores engajada nos canteiros de obra, tanto pelos aspectos sociais que motivavam suas rivalidades internas quanto pelos elos associativos e suas reivindicações, causava incômodo e temor a seus empregadores, às autoridades e à população das regiões por onde passava a estrada de ferro, como em parte já demonstramos no capítulo anterior. Independentemente de estarem unidos ou desunidos entre si, o expressivo número de trabalhadores estrangeiros e nacionais com suas práticas sociais eram constantemente associados a um bando de homens perigosos, violentos por natureza, insubordinados no trabalho e ameaçadores da ordem social e da tranquilidade pública.¹

5.1 *Gente desordeira e perigosa*

Na Província da Bahia, durante toda a construção da *Bahia and San Francisco Railway*, na segunda metade do século XIX, os registros oficiais da polícia geralmente descreviam os trabalhadores da estrada de ferro como “classes perigosas”², com hábitos indesejáveis que incomodavam e provocavam terror na sociedade. De um modo geral, apesar de os trabalhadores italianos representarem maior ameaça à ordem e, por isto, se

¹ Na literatura internacional, há alguns estudos que ressaltam a violência e os conflitos de diferentes motivações (étnicas, culturais, religiosas, etc.) como elementos quase intrínsecos à experiência da multidão de trabalhadores da construção das estradas de ferro. Sobre o assunto, consultar: COLEMAN, Terry. *The railway navvies: a history of the men who made the railways*. Londres: Penguin Books, 1968; BROOKE, David. *The railway navvy: that despicable race of men*. North Pomfret, Vt.: David & Charles, 1983. No Brasil, em um pioneiro e amplo estudo sobre os operários da construção Noroeste no início do século XX, Thiago Moratelli identifica o imaginário social que associava naturalmente àqueles trabalhadores a prática de crime. Contrapondo-se as interpretações que veem o crime como um padrão de comportamento dos trabalhadores da construção, o autor destaca que a existência da violência não era uma questão da natureza ou da personalidade desses indivíduos, inclusive eram muitas vezes resultado das próprias questões de trabalho (*Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil...*, cit.). A nossa interpretação também aponta nessa direção.

² Os trabalhadores pobres como pertencentes as “classes perigosas”, consultar: CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. 2. ed. Campinas: Unicamp, 2001.

constituírem como alvo preferencial da repressão, no contexto de 1859, as autoridades policiais baianas associavam o volumoso ajuntamento de homens estrangeiros e nacionais para o trabalho da construção da ferrovia, na segunda metade do século XIX, à criminalidade e à desordem social. Nestes casos, o crime e a desordem eram vistos de forma estigmatizada, como um comportamento natural e intrínseco àqueles homens, ignorando-se a dimensão social.

As autoridades policiais de Salvador e das subdelegacias das freguesias e vilas do interior da Província da Bahia se alertavam, mutuamente, de modo constante, a respeito da perigosa presença de trabalhadores indesejáveis na multidão que convergia para as diversas localidades que abrigavam as obras de construção da primeira estrada de ferro baiana. Em 8 de fevereiro de 1859, Ernesto José Ferreira, da subdelegacia de Pirajá, de forma preventiva, alertou o Chefe de Polícia de que, na região do Engenho de Periperi (especificamente nas redondezas de Praia Grande), ao longo dos canteiros de trabalho da estrada de ferro, estava se concentrando uma volumosa quantidade de trabalhadores nacionais e estrangeiros “desordeiros e turbulentos” que protagonizavam conflitos e podiam comprometer a ordem social.³

Ernesto José Ferreira estava convencido de que os crimes verificados nas imediações das obras da ferrovia eram praticados pelos trabalhadores. No mesmo dia em que descreveu para o Chefe de Polícia o cenário de desmando no Engenho Periperi, o subdelegado de Pirajá se preocupou em tranquilizar Manoel Ignacio Bomfim, administrador daquele engenho, informando-lhe o envio, para aquela localidade, de um destacamento policial para restaurar a ordem afetada pela ação da expressiva quantidade de trabalhadores.⁴

O feitor Manoel Bomfim, responsável pelas terras daquele engenho em Periperi, era um dos maiores interessados em reprimir os trabalhadores da estrada de ferro. Há indícios de que este, havia muito tempo, não contava com a simpatia daqueles

³ Correspondência de Ernesto José Ferreira, Subdelegado de Pirajá, para o Chefe de Polícia. 8 fev. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

⁴ Correspondência de Ernesto José Ferreira, Subdelegado de Pirajá, para Manoel Ignacio Bomfim Administrador do Engenho Periperi. 8 fev. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

trabalhadores, o que aumentava as tensões e alimentava a iminência de conflitos. Menos de dois meses após o reforço policial ter sido expedido para aquela região, o feitor se envolveu em “fatos criminosos” praticados contra os trabalhadores da construção da estrada de ferro.⁵

A antipatia dos trabalhadores da ferrovia com Manoel Bomfim, de fato, não era gratuita, pois, além de protagonizar costumeiras provocações, o feitor era acusado de tratá-los com bastante violência e arbitrariedade, características que sinalizam a ambiguidade da liberdade e indicam como era tênue a linha entre o trabalho escravo e o trabalho livre na sociedade escravista brasileira.

É possível que o feitor, acostumado a lidar com as relações de trabalho baseadas na violência física que caracterizava o sistema escravista, se recusasse a tratar os trabalhadores nacionais e estrangeiros da ferrovia de forma diferente daquela com que tratava os escravos que viviam sob seu comando nas propriedades do engenho de Periperi. Por certo, após preventivamente engrossarem o cerco da repressão aos trabalhadores da estrada de ferro por supostas “desordens”, algumas autoridades policiais identificaram que as arbitrariedades e violência cometidas pelo feitor, inclusive contra uma escrava, criada de um dos engenheiros da estrada de ferro, contribuíam ainda mais para aumentar a tensão e a revolta entre a multidão de trabalhadores da estrada de ferro.⁶

Na carta em que o subdelegado de Pirajá, expediu a ordem para que se apertasse o policiamento sobre todos os trabalhadores da estrada de ferro no engenho de Periperi, havia menção à existência de armas de fogo entre os operários. Segundo informações colhidas pela autoridade policial, os trabalhadores, muitos deles identificados

⁵ Correspondência de A. L da Gama para o Presidente da Província. 3 abr. 1859. APEB, *Registro de correspondência*, Livro 5730.

⁶ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha. 1 nov. 1859. APEB, *Registro de Correspondência expedida*, Livro 5730. Consultar também o ofício que narra a trajetória de crimes cometidos por Manoel Bomfim, inclusive as violências praticadas contra os trabalhadores da estrada de ferro. Ver: Correspondência de J. A. de Freitas Henriques para o Chefe de Polícia de Pernambuco. 20 mar. 1862. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5750.

como “criminosos” e “turbulentos”, disparavam tiros nas terras daquele engenho.⁷ Estava, assim, justificado o policiamento ostensivo sobre a multidão da estrada de ferro.

A existência de armas de fogo era muito comum entre os trabalhadores, engenheiros e seus auxiliares, dentro e fora dos canteiros de obras. Àquela altura, no tumultuado ano de 1859, havia um longo debate entre as autoridades, em função da demanda de administradores da estrada de ferro que alegavam a necessidade de licença de porte de armas apenas para alguns “empregados”, mas não para a multidão de trabalhadores, sob a justificativa de garantia da segurança, em função do convívio com pessoas “brutas” e do trânsito em locais perigosos. Na esteira disto, havia a intenção subliminar dos engenheiros da estrada de ferro de se salvaguardarem da população, de uma forma geral, mas, sobretudo, de tentar impor o controle sobre os trabalhadores e garantir sua obediência. Receosas, as autoridades baianas frequentemente recusaram algumas destas solicitações. Não por acaso, houve grande esforço, por parte das autoridades policiais, em desarmar trabalhadores da ferrovia, o que se pode verificar pela ocorrência de diversos casos de prisão e apreensão de armas.⁸

Ainda que não existisse a justificativa do porte de armas, a presença e o ajuntamento de trabalhadores da construção da ferrovia sempre preocupavam as autoridades, as elites e a população da Província da Bahia. Temendo conflitos e perturbação da tranquilidade pública, as autoridades baianas determinavam o policiamento permanente dos diversos canteiros de obras da estrada de ferro e a manutenção do controle sobre os trabalhadores. Em 21 de maio de 1859, por exemplo, Saul Vicente Vianna, comandante do destacamento de Aratu, foi instruído a percorrer e patrulhar, ininterruptamente, a região da estrada de ferro, especialmente, “os lugares em que se está trabalhando a fim de [que] seja sempre nesses lugares a força que os deve policiar” e a empregar “todos os meios ao seu

⁷ Correspondência de Ernesto José Ferreira, Subdelegado de Pirajá, para Manoel Ignacio Bonfim, Administrador do Eng. Periperi. 8 fev. 1859. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6232.

⁸ Correspondência de A. L da Gama para Coronel Diretor do Arsenal de Guerra. 13 jan. 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5738.

alcance para entre os operários da estrada de ferro [se conservar] a precisa tranquilidade e harmonia...”⁹

Era necessário patrulhar os diversos pontos da construção da estrada de ferro também devido à insatisfação da população residente nos locais das obras. Além da necessidade de acabarem com os distúrbios entre os operários, as autoridades lembravam que os habitantes das vilas e freguesias que margeavam as obras de construção da linha férrea se queixavam dos “excessos praticados pelos mesmos”.¹⁰

A decisão de intensificar a vigilância policial sobre todos os trabalhadores era uma tarefa difícil porque, primeiro, tratava-se de tentar controlar uma multidão formada quase que exclusivamente por homens dentro e fora de vários acampamentos, inclusive em seus momentos de lazer e sociabilidade; em segundo lugar, esta decisão significava desviar um número não desprezível de soldados encarregados de controlar a ordem social nas ruas da Bahia para os canteiros de obras da ferrovia. Em julho de 1859, diante dos trabalhadores italianos, algumas autoridades reconheciam que mesmo o aumento do número de destacamentos policiais não seria suficiente para manter a ordem.¹¹

Os obstáculos para conservar a ordem e conter os trabalhadores se mantiveram durante o período de construção da *Bahia and San Francisco Railway*. Neste sentido, as autoridades policiais incisivamente admitiam que um dos maiores desafios de seu tempo era “por certo, [o] de manter o sossego e harmonia entre os empregados e trabalhadores da estrada de ferro, com as populações dos lugares por onde vai passando a via férrea”.¹² Trabalhando nos acampamentos dos canteiros de obras seja em seus momentos de sociabilidade e lazer nas ruas de Salvador seja nas vilas do interior da Província da Bahia, a

⁹ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha para a Repartição de Polícia da Bahia. 21 maio 1859. APEB, *Registro de correspondência*, Livro 5727.

¹⁰ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha para o Delegado do Distrito da Capital. 21 maio 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5727.

¹¹ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha do 2º Distrito da Capital. 18 jul. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5727.

¹² Correspondência de Claudio Roiz da Costa, Chefe da 1. Seção, para o Secretário de Polícia. 8 jan. 1862. *Registro de correspondência expedida*, Livro 5746.

multidão de trabalhadores da estrada de ferro quase sempre era vista como uma ameaça à ordem social e à tranquilidade pública.¹³

Assim, submetidos a condições adversas de trabalho e a uma permanente vigilância das autoridades policiais sobre suas vidas, os trabalhadores da construção da ferrovia forjavam identidades a partir de suas experiências. Ainda que comumente vista apenas sob a marca da diversidade, da dispersão e da ameaça social, a multidão de trabalhadores tinha lógicas internas e elos associativos que os unificavam seja nas ocasiões da sociabilidade dos jogos, nas reuniões para beber ou para festejar e sambar, seja nos momentos de conflitos e enfrentamentos com seus patrões nos canteiros de obras, nos alojamentos ou nas mais diversas regiões da Província da Bahia. Entretanto, desta mesma multidão ecoavam elementos de divisão que poderiam proporcionar tensões internas e estabelecer limites à sua unidade. As páginas seguintes se dedicam a algumas destas experiências em comum na multidão de trabalhadores da estrada de ferro.

5.2 *Lazer e sociabilidades*

Quando escreveu para o comandante Saúl Vicente Vianna repassando as recomendações do Chefe de Polícia acerca do acompanhamento e do policiamento dos momentos de lazer e sociabilidade dos trabalhadores, João d'Araújo Argolo Gomes também listou algumas das instruções mais importantes a serem observadas pelo então comandante: “Que em todos os domingos e dias em que não trabalham os operários da Estrada de ferro, ainda [envie] a sua força em três patrulhas devendo policiar de Aratu até Olaria, outra a Povoação de S. Thomé, e a terceira do Aratu até Cotegipe e Engenho Novo”.¹⁴

A decisão de policiar preventivamente aquela região aos domingos e dias santificados tinha objetivos claros. As autoridades policiais pretendiam, com esta medida

¹³ Mais uma notícia que associa os trabalhadores da estrada de ferro a perturbação da ordem: Correspondência de J. P. da Silva Moraes para o Delegado do 1º Distrito. 25 out. 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida para Delegados*, Livro 5740.

¹⁴ Correspondência de João d'Araújo Argolo Gomes para Saúl Vicente Vianna, comandante do destacamento. s/d. APEB, *Polícia (assuntos diversos 1855-1859)*, Maço 3122.

cautelar, combater os comportamentos considerados excessivos e desregrados compartilhados pelos trabalhadores da estrada de ferro em suas práticas nos dias de folga. Por seu turno, elegiam como um dos alvos da repressão policial a “borracheira a que se entregam”¹⁵ que seria uma das responsáveis pelos “distúrbios que entre si [os trabalhadores] frequentemente cometem”.¹⁶

Os domingos e dias santificados pareciam constituir, de fato, períodos muito importantes para os operários da estrada de ferro. E não era para menos. Liberados da obrigatoriedade da longa carga horária de trabalho nos serviços pesados das obras da ferrovia, muitos trabalhadores se juntavam para aproveitar os poucos momentos de folga e de lazer, entregando-se aos deleites nos jogos e nos divertimentos das festas quase sempre regadas a bebidas alcoólicas. Compartilhando práticas sociais e espaços em comum de lazer e de sociabilidade, localizados em acampamentos de trabalho muitas vezes isolados das cidades, os trabalhadores estrangeiros e nacionais poderiam aprofundar laços identitários e estreitar vínculos culturais, intensificar ou suprimir rivalidades étnicas ou raciais, trocar histórias e expectativas de vida ou comentar experiências de exploração. Por tudo isto, as autoridades policiais passaram a vigiá-los mais ostensivamente aos domingos e dias santificados, pois acreditavam que as reuniões de trabalhadores para jogos, embriaguez e divertimentos eram potencialmente focos de tumultos, desordens e, também, de insubordinações.¹⁷

Não por acaso a ideia da necessidade do controle da sociabilidade daqueles trabalhadores estava se difundindo entre as autoridades baianas. Em 20 de maio de 1859, Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha, da repartição de Polícia, tentou convencer o Presidente da Província da Bahia da necessidade de aumentar a força policial no Distrito do

¹⁵ A “borracheira” descrita na documentação se refere a embriaguez.

¹⁶ Correspondência de João d’Araújo Argolo Gomes para Saúl Vicente Vianna, comandante do destacamento. S/d. APEB, *Polícia (assuntos diversos 1855-1859)*, Maço3122.

¹⁷ Correspondência de A. L da Gama, Delegado do 2º Distrito. 25 maio 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida para Delegados*, Livro 5740; Correspondência de J. P. da Silva Moraes, Subdelegado de Cotegipe. 27 de setembro de 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5741. Essa compreensão continua a orientar as decisões das autoridades policiais mesmo nos anos imediatos ao fim da construção da ferrovia. Consultar: Correspondência de João Baptista, Subdelegado, para o Chefe de Polícia. 20 abr. 1864. APEB, *Correspondência recebida de Subdelegados*, Maço 6236.

Bonfim, sob a justificativa de que esta iniciativa evitaria não só as “tentativas e ameaças para roubar”, mas também conteria o desenfreado crescimento populacional e o comportamento dos operários da ferrovia naquela região, que revelavam hábitos indesejáveis nos dias em que estavam de folga. Com esta visão, procurou descrever, para o Governo Provincial, as dimensões do lazer e da sociabilidade dos trabalhadores, tratando-as como práticas indissociáveis da perturbação da ordem. Assim, informou que os “trabalhadores à noite e nos dias de descanso se [entregavam] à embriaguez e [provocavam] desordens no lugar denominado Ribeira de Itapagipe, que está no extremo daquela freguesia”¹⁸. Mais do que uma mera questão de reprovação moral destas práticas sociais, existia um temor político em relação às perigosas formas de sociabilidade da multidão de trabalhadores da estrada de ferro.

Certamente, as notícias de um incêndio carregado de simbolismo provocado em uma das propriedades da estrada de ferro viria a contribuir ainda mais para reforçar este imaginário acerca das práticas sociais dos trabalhadores da estrada de ferro. Na noite dos festejos de São João, em 1859, o trabalhador italiano Moesso Pietro estava completamente embriagado quando resolveu tocar fogo em “uma pequena casa de palha arruinada e já desprezada, que outrora servia de senzala a um preto escravo do engenho Periperi, e depois pertencente à estrada de ferro”. Embora Pietro tivesse demonstrado interesse em pagar pelos danos com seus próprios vencimentos, o engenheiro da empresa férrea teria supostamente recusado a proposta de ressarcimento por imaginar que não houvesse intenção de cometer aquele delito, uma vez que Pietro se encontrava em “estado de embriaguez praticado o mal excitado também pela propriedade da noite de São João”.¹⁹ Desta forma, a subdelegacia de Pirajá tentava explicar para o Chefe de Polícia a razão de este ter sido posto em liberdade e remetido para os serviços das obras da estrada de ferro.

A libertação do trabalhador italiano por parte da subdelegacia de Pirajá parece ter ocorrido à revelia, não contemplando a opinião da companhia férrea e de algumas

¹⁸ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha para Presidente da Província. 20 maio 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5734.

¹⁹ Correspondência de Ernesto José Ferreira, Delegado do 2º Distrito da Capital, para João de Araújo Argolo Gomes Ferrão, Chefe de Polícia. 13 jul. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18.

autoridades da própria polícia. Dias antes das explicações fornecidas ao Chefe de Polícia, o superintendente da estrada de ferro, havia enviado uma correspondência ao vice-presidente da Província para informar que Moesso Pietro, engajado nas obras entre a região de Plataforma e Praia Grande, teria incendiado, ao invés de uma, duas casas pertencentes à companhia férrea em Periperi. Assim, dizia-se consternado com o fato de o subdelegado de Pirajá tê-lo posto em liberdade, sob o argumento de que “não o conservaria preso sem que a Companhia se responsabilizasse pelas despesas do seu sustento na prisão”.²⁰ Para Charles Carey, a liberdade do trabalhador italiano acusado de incendiar propriedades da ferrovia em estado de embriaguez seria um péssimo exemplo para o restante dos trabalhadores, além de colocar a “propriedade da Companhia [em] grande risco”.²¹

No cenário de insubordinações generalizadas em prol de reivindicações de trabalho de 1859, as preocupações de Charles Carey tinham algum fundamento. Afinal, aqueles meses se constituíram em um dos períodos mais difíceis para os administradores da ferrovia, uma vez que os trabalhadores italianos promoviam intensos movimentos grevistas em prol de melhorias de suas condições de vida e trabalho.²² Ademais, as autoridades baianas e os senhores de escravos da região de Periperi estavam estremecidas, naquele

²⁰ Correspondência de Charles Carey, superintendente da companhia férrea, para Manoel Messias Leão, Vice-presidente da Província. 1 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967. Constrangidas oficialmente com o Governo Provincial pelo superintendente da estrada de ferro, algumas autoridades policiais argumentaram que a suspensão da prisão do trabalhador italiano era legal, de acordo com o relato do subdelegado de Pirajá. Para alguns deles, “as coisas se passarão de modo muito diverso daquele que foi levado ao conhecimento [...] pelo Superintendente da mesma estrada”. Conferir: Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha para Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província. 22 jul. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18; Correspondência do Delegado do 2º Distrito da Capital para João de Araújo Argolo Gomes Ferrão, chefe de polícia. 18 jul. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18.

²¹ Correspondência de Charles Carey, superintendente da companhia férrea, para Manoel Messias Leão, Vice-presidente da Província. 1 jul. 1859. APEB, *Viação*, Maço 4967.

²² Nas Américas, há exemplos de escravos, libertos e trabalhadores livres que usaram o incêndio como arma de reivindicação e contestação. Consultar: SCOTT, Rebecca J. Scott. *Emancipação escrava em Cuba: a transição para o trabalho livre, 1860-1899*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991; MATA, Iacy Maia. *Conspirações da “raça de cor”*: escravidão, liberdade e tensões raciais em Santiago de Cuba (1864-1881). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013. Para o caso da Bahia, verificar: MATA, Iacy Maia. “Libertos de Treze de Maio” e ex-senhores na Bahia: conflitos no Pós-Abolição. *Afro-Ásia*, n. 35, p. 163-198, 2007.

contexto de insubordinação, pois os trabalhadores grevistas demonstravam sinais de estarem politizando sua condição social e, assim, estabelecendo alianças com os trabalhadores cativos. Era, assim, possível que o incêndio provocado por Moesso Pietro tivesse, de fato, ligações com as insatisfações e as ações reivindicatórias mais gerais daqueles trabalhadores e, talvez, até mesmo com as solidariedades horizontais construídas com os trabalhadores escravos das senzalas da região de Periperi.

As autoridades policiais não demoraram a rever a desastrosa decisão do subdelegado de Pirajá de libertar o trabalhador italiano.²³ Com a determinação do chefe de polícia, Moesso Pietro seria preso mais uma vez e punido criminalmente por ter incendiado as propriedades da estrada de ferro, ainda que tenha supostamente praticado o incêndio motivado por sua embriaguez na festa junina.

Além dos domingos e dias santificados, os trabalhadores da estrada de ferro se mostravam mais “animados” para os divertimentos nos dias de pagamento. É inteiramente compreensível que aqueles homens aguardassem ansiosamente as datas de pagamento de suas pequenas remunerações para compartilhar mais intensamente os momentos de divertimentos nas festas, muitas vezes realizadas nos próprios acampamentos de trabalho ou nas vizinhanças das regiões em que se localizavam as obras da estrada de ferro. A maior inclinação para o divertimento nos dias de pagamento também poderia corresponder a uma maior disposição à rebeldia naqueles dias. Desta forma, um policiamento mais ostensivo deveria ser realizado nestes momentos para, além de garantir a segurança do dinheiro destinado ao pagamento, “conter esses homens na linha de moderação e respeito, com que se devem portar nesse ato, e ao qual eles faltam quase sempre, mostrando-se descorteses e turbulentos mesmo com o chefe que os dirige”.²⁴ Pelo visto, realmente, os trabalhadores naqueles dias pareciam mais propensos a questionar a autoridade hierárquica de seus

²³ Correspondência do Delegado do 2º Distrito da Capital para João de Araújo Argolo Gomes Ferrão, chefe de polícia. 11 jul. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18. Uma vez informado sobre as providências tomadas pelas autoridades policiais, o Governo Provincial expediu as ordens para que o Superintendente da ferrovia fosse comunicado. Conferir: Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha para Manoel Messias de Leão, Vice-presidente da Província. 16 jul. 1859. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-18.

²⁴ Correspondência de João d’Araújo Argolo Gomes para Saúl Vicente Vianna, comandante do destacamento. S/d. APEB, *Polícia (assuntos diversos 1855-1859)*, Maço 3122.

empregadores na estrada de ferro e, talvez, a levar à forra as insatisfações que em outros momentos não fariam.

Em verdade, apesar da preocupação permanente de vigiar os momentos de lazer e sociabilidade, tanto a embriaguez, a exemplo do caso de Moesso Pietro, quanto as práticas de jogos ou as festas continuavam a atrair e a reunir grande número de trabalhadores da ferrovia de uma ponta a outra da Província da Bahia. Em 27 de julho de 1860, após ser lembrado de que uma força da polícia seguia regularmente, aos domingos e dias santificados, para o distrito de Aratu, o subdelegado da Freguesia de Periperi foi orientado a acompanhar as atividades dos policiais no período do dia, “regulando tudo de modo a evitar desordens e impedir que os [os trabalhadores] que se embriagam promovam brigas”.²⁵ Assim, dia após dia, as autoridades policiais se mostravam cada vez mais empenhadas em coibir, em vão, os casos de embriaguez entre os trabalhadores, nas mais diferentes regiões que abrigavam as obras da estrada de ferro, nas localidades mais distantes de Salvador ou adjacências.

Com efeito, o engenheiro fiscal Firmo José Melo defendia a necessidade de controle e de policiamento dos momentos de sociabilidade dos trabalhadores da ferrovia. Na correspondência que enviou para o então Presidente da Província, Antônio da Costa Pinto, em 11 de dezembro de 1860, requisitou forças policiais para o Engenho de Aratu, nos domingos e dias santos, “a fim de manterem o sossego e prevenirem desordens, que provocam pessoas imprudentes e desmoralizadas [os trabalhadores] que ali [chegando] se entregam à embriaguez e outros excessos”.²⁶ É bem provável que os excessos sublinhados em sua correspondência se refiram a práticas de jogos, às festas e aos eventuais conflitos delas resultantes.

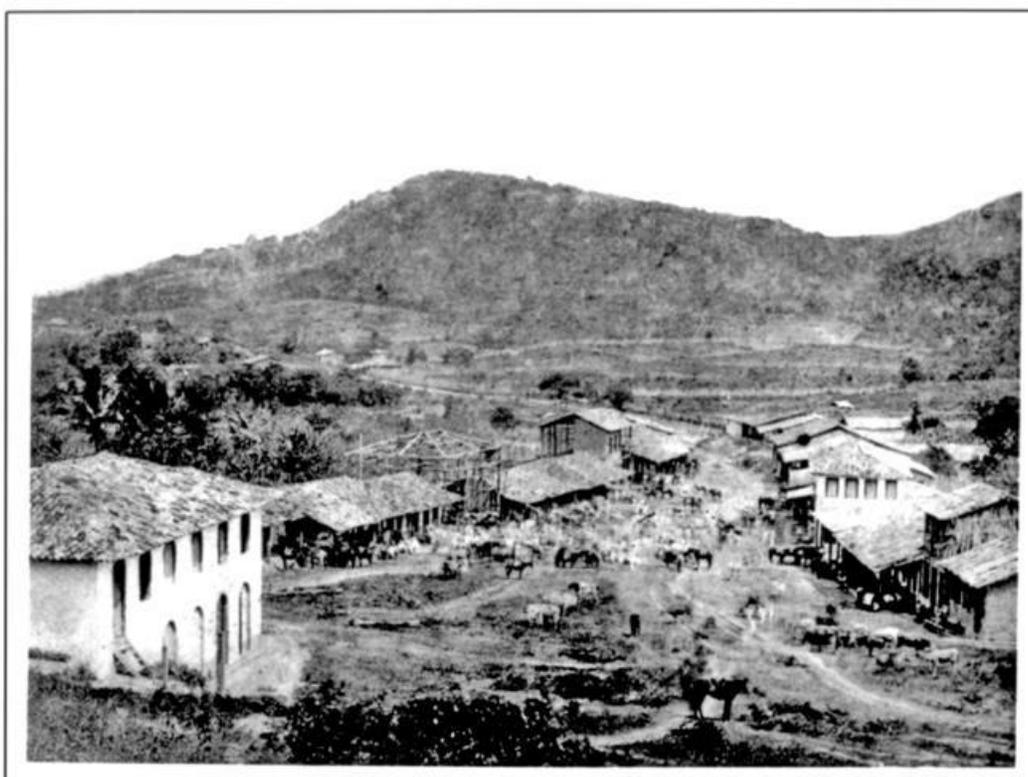
Com o passar do tempo, o ajuntamento de trabalhadores nos momentos de lazer e sociabilidade assim como o próprio progresso das obras passariam a acontecer também em regiões mais distantes de Salvador, levando preocupação às autoridades destas localidades. Nesta perspectiva, não seria gratuita a informação recebida pelo subdelegado

²⁵ Correspondência de A. L. da Gama para Subdelegado da Freguesia do Periperi. 27 jul. 1860. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5741.

²⁶ Correspondência de J. P. da Silva Moraes para Antônio da Costa Pinto, Presidente da Província. 11 dez. 1860. APEB, *Registro de Correspondência para o Presidente da Província*, Livro 5744.

da Freguesia de Santana de Catu de que, em Pitanga e suas imediações, especificamente na região em que ocorriam as escavações do terceiro túnel da estrada de ferro, uma considerável quantidade de trabalhadores munidos de facas de ponta e cacetes estavam sendo influenciados por “muitos outros indivíduos que por ali [apareciam e viviam] na ociosidade e jogos”.²⁷ Ademais, o subdelegado daquela freguesia dizia temer que os trabalhadores, em seus momentos de lazer, cedessem aos encantos dos jogos, das bebedeiras e se juntassem ao grupo de indivíduos ociosos que frequentavam a região das obras.

Figura 20 – Distrito de Santana de Catu cortado pela via férrea – Bahia, 1861



Santana do Catu, vila às margens da Bahia and San Francisco Railway - 1861

Fonte: *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988, p. 81

²⁷ Correspondência de J. A. de Freitas Henriques para o Subdelegado da Freguesia de Santana de Catu. 14 dez. 1861. APEB, *Registro de Correspondência para o Presidente da Província*, Livro 5741.

Ao contrário de serem exclusivamente locais de desordens ou de celebração da ociosidade, conforme sugeriu o Subdelegado de Polícia, a realização de jogos ou as ocasiões das bebedeiras poderiam constituir momentos oportunos para o estreitamento de redes de amizades, o compartilhamento de uma cultura de grupo ou de tradições culturais e a afirmação do sentimento de pertencimento ou de uma consciência de classe. Muito provavelmente, também por estas razões, o hábito de praticar jogos ou beber, compartilhado pela multidão de trabalhadores da ferrovia, foi motivo de preocupação durante e, também, após a sua construção.

Em 3 de maio de 1863, decorridos mais ou menos quatro meses desde o término oficial da construção das principais obras da ferrovia, o delegado Lino Justiniano Pereira informava ao Chefe de Polícia da Bahia que, aproximadamente, 500 trabalhadores da ferrovia eram contumazes praticantes de desordens na região do Engenho de Periperi. Ele também acreditava que os supostos distúrbios praticados pelos trabalhadores teriam origem em suas constantes bebedeiras e no vício de jogos realizados nos dias em que recebiam os seus pagamentos.²⁸ As explicações do delegado para as supostas desordens praticadas pelos trabalhadores da estrada de ferro em maio de 1863, no fundo, guardavam muitas semelhanças com as justificativas policiais de anos anteriores.

Ao longo daqueles anos, os operários da estrada de ferro pareciam não sucumbir diante da ostensiva repressão e vigilância das forças policiais sobre suas práticas sociais. Após o trabalho árduo nos canteiros de obras, os trabalhadores continuavam a bater ponto nos jogos, nas bebedeiras e nos divertimentos festivos, certamente, fundamentais em suas vidas. Mais que isto, eles continuavam ameaçando a ordem social porque se insubordinavam e levavam adiante suas reivindicações.

5.3 *Rivalidades nacionais: patrões e empregados*

Uma notícia dirigida à população baiana, publicada no jornal *Diário da Bahia* por um “camponês”, em 16 de maio de 1860, trazia, novamente, à tona os conflitos entre os

²⁸ Correspondência de Lino Justiniano Pereira, Delegado do Segundo Distrito, para o Chefe de Polícia. 3 maio 1863. APEB, *Correspondência recebida de Delegados*, Maço 6197.

trabalhadores da estrada de ferro e seus chefes imediatos. Diante dos temíveis movimentos grevistas dos italianos da ferrovia em 1859 e das narrativas policiais que permanentemente associavam a multidão de trabalhadores nacionais – negros livres, libertos, escravos e brancos pobres – e de estrangeiros engajada na construção da ferrovia ao crime e à desordem social, não restam dúvidas de que o teor daquela notícia deixaria mais uma vez sobressaltada a população e as autoridades da Província da Bahia.

Com temor, o autor da matéria dizia terem acontecido fatos lamentáveis, quase trágicos, uma vez que 300 trabalhadores nacionais da estrada de ferro haviam se unido numa rebelião e agredido fisicamente o engenheiro inglês Toolnell, um dos responsáveis pelas obras na região do engenho Mapele. Depois de espancado, Toolnell, juntamente com um apontador, havia se escondido em uma casa temendo que ceifassem suas vidas. De acordo com a descrição, a situação naquele engenho era tão grave que “poderia trazer derramamento de muito sangue”²⁹. Na ocasião do conflito, o que unia e mobilizava os trabalhadores brasileiros contra os empregadores ingleses era a insatisfação com o pagamento de suas remunerações, semelhante àquela dos trabalhadores sardos em 1859.

O conflito com os trabalhadores nacionais teria levado o engenheiro inglês Hugh Wilson a procurar, em vão, prestar auxílio aos seus compatriotas, tentando desembarcar por mar no engenho de Mapele. A sua intenção foi, então, frustrada com as “ameaças que logo teve” por parte dos trabalhadores rebelados. Atendendo aos seus apelos para que “não se fugissem [do] lugar do conflito”³⁰, o proprietário do engenho, João de Lima Gordilho, e seu irmão evitaram que aquela situação se agravasse. Eles teriam intercedido na questão dos pagamentos, diminuindo, assim, o clima de exaltação e a revolta dos trabalhadores brasileiros.

A segurança dos engenheiros ingleses era algo que certamente preocupava os responsáveis pela empresa, especialmente aqueles que chefiavam diretamente um contingente tão expressivo e diversificado de trabalhadores estrangeiros e nacionais da estrada de ferro, a exemplo de supervisores de obras ou feitores de turmas. Não por acaso, a

²⁹ “AO PÚBLICO”. *Diário da Bahia*. Salvador, 16 maio 1860. p. 3. CEDOC/ UEFS, Acervo Pomponet.

³⁰ Idem.

matéria publicada no *Diário da Bahia* ressaltou a vulnerabilidade dos engenheiros ingleses diante dos trabalhadores brasileiros, pois, lembrava, “nestas questões entre *ingleses e brasileiros* [...] há muitas prevenções”.³¹

Decerto, a observação expressa no *Diário da Bahia* quanto aos conflitos entre grupos de brasileiros e chefes de origem inglesa devem ser levadas em consideração. É importante dizer que, na experiência da multidão de trabalhadores engajada na construção da ferrovia, os conflitos verticais motivados por questões de trabalho, a exemplo do ocorrido no engenho Mapele, em 1860, muitas vezes se fundiam com rivalidades nacionais ou étnicas. Assim, eles não se restringiram aos movimentos coletivos, pois ações individuais também sinalizavam para enfrentamentos desta natureza no âmbito de trabalho da estrada de ferro.

Ao que parece, casos de trabalhadores brasileiros em conflito com os chefes ingleses não foram incomuns durante o período de construção da estrada de ferro. O operário brasileiro José de Oliveira, apesar de ter recebido seu pagamento, estava insatisfeito com as ordens que recebera para que fosse trabalhar em uma determinada turma. Era possível que o motivo de sua insatisfação estivesse associado a laços afetivos ou a redes de amizades construídas com a turma de operários com que já trabalhava. Assim, à revelia de seus chefes, decidiu por si mesmo trabalhar em outra turma, sendo rapidamente descoberto pelo feitor das obras. Como punição à sua desobediência, “foi lhe dito que não seria pago, pois tinha recebido ordem [...] de não continuar a trabalhar”.³²

Novamente, além da medida punitiva, desentendimentos relacionados ao pagamento de remunerações motivavam uma situação de conflito no âmbito de trabalho da estrada de ferro. Tendo deixado de receber o pagamento de suas duas diárias simplesmente por ter trabalhado em uma turma diferente sem a autorização do feitor, em 10 de novembro de 1861, sentindo-se injustiçado, o trabalhador brasileiro se dirigiu até a estação de

³¹ “AO PÚBLICO”. *Diário da Bahia*. Salvador, 16 maio 1860. p. 3. CEDOC/ UEFS, Acervo Pomponet.

³² Particularidades do ataque cometido contra Charles Peack. 10 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Correspondência em inglês e cópia anexada de sua tradução para o português).

Camaçari, esperou o inspetor inglês Charles Peack descer do trem e o atacou com “vários golpes e feridas na cabeça”³³, motivo pelo qual foi preso.

Não demoraria muito para que aquele acontecimento ganhasse repercussão entre os engenheiros ingleses. Em 11 de novembro de 1861, Hugh Wilson e George Sawyer, procuradores do empreiteiro John Watson, enviaram uma correspondência para Alfred Dick, superintendente da Companhia Férrea naquele período, a fim de informá-lo da agressão cometida pelo trabalhador brasileiro contra o inspetor inglês. No entanto, o motivo de sua correspondência ia muito além da formalidade de uma simples comunicação. Em verdade, os engenheiros ingleses solicitavam que o superintendente britânico utilizasse seu prestígio entre as autoridades baianas para que o trabalhador brasileiro José de Oliveira recebesse “o castigo que merece a fim de obstar que outros pratiquem atos tão repreensíveis”.³⁴ Muito provavelmente, os engenheiros britânicos temiam que cenas como a que protagonizou José de Oliveira incentivassem mais ainda a fúria dos trabalhadores brasileiros contra os chefes ingleses quando dos desentendimentos diários por questões de trabalho na estrada de ferro. Assim, propunha o castigo como um instrumento pedagógico para controlar aqueles trabalhadores.

A sorte não estava favorável para o brasileiro José de Oliveira, pois, segundo exigiam os engenheiros britânicos, a sua punição deveria servir de exemplo para os outros trabalhadores da estrada de ferro que atentavam constantemente contra a vida dos chefes ingleses. Afinal, reclamavam, “não [era] de hoje que tais ataques têm aparecido, e frequentemente, resultando de um deles a morte de um inglês”, sem, contudo, serem presos os responsáveis.³⁵ Ao menos Hugh Wilson, certamente, ainda se lembrava do espancamento do engenheiro inglês Toolnell, em decorrência da rebelião de mais de 300 trabalhadores nacionais no engenho de Mapele, em 1860.

Para garantir a segurança de seus compatriotas ingleses, o superintendente Alfred Dick acionou o Vice-presidente da Província, João Augusto Chaves, em 13 de

³³ Particularidades do ataque cometido contra Charles Peack. 10 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Correspondência em inglês e cópia anexada de sua tradução para o português).

³⁴ Correspondência de Hugh Wilson e George Sawyer, procuradores do empreiteiro John Watson para Alfred Dick, superintendente da Companhia Férrea. 11 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Correspondência em inglês e cópia anexada de sua tradução para o português).

³⁵ Idem.

novembro de 1861. Ao informar a prisão do trabalhador nacional José de Oliveira, requisitava que o Governo Provincial, diante dos muitos casos desta natureza na estrada de ferro, punisse “o ofensor com todo vigor da Lei, e [fizesse] um exemplo que obste a que outros também [cometam] semelhantes atentados”.³⁶ Assim, pretendia acabar especificamente com a rebeldia e a fúria dos trabalhadores brasileiros que pesavam sobre os chefes ingleses na estrada de ferro. No entanto, os enfrentamentos de classe não se restringiam aos trabalhadores brasileiros e seus chefes ingleses.

Ao analisarmos minuciosamente as ações reivindicatórias dos trabalhadores italianos no decorrer do ano de 1859, no capítulo anterior, descrevemos diversas situações de tensão entre trabalhadores italianos e, notadamente, os empregadores ingleses. Desentendimentos por questões de trabalho, assim como no caso de brasileiros, continuavam a servir de motivação para o surgimento de conflitos entre italianos e chefes britânicos, mesmo nos anos que se seguiram aos temerosos movimentos de 1859. É importante considerar, portanto, que esta questão pode constituir, ainda que circunstancialmente, um elemento unificador entre trabalhadores nacionais e estrangeiros muito diversos.

Quando o superintendente Charles Carey tratou com o Governo Provincial da Bahia dos boatos de uma possível epidemia de febre amarela entre os trabalhadores italianos, em 28 de janeiro de 1860, disse ter pessoalmente consultado aqueles homens para saber o seu grau de satisfação com as condições de trabalho e, segundo ele, os trabalhadores italianos de Periperi apenas manifestaram descontentamento com a qualidade do vinho fornecido naquela região, de modo que ele havia determinado que o produto fosse melhorado. À parte esta exceção, garantia que os trabalhadores italianos se diziam satisfeitos, inclusive alguns por terem “deixado na mão do Empresário [a retenção salarial que seria depositada no Consulado Sardo], e outros que fosse entregue ao seu Cônsul”.³⁷

³⁶ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da Companhia Férrea, para Vice-presidente da Província João Augusto Chaves. 13 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Correspondência em inglês e cópia anexada de sua tradução para o português).

³⁷ Correspondência de Charles Carey, superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company*, para Herculano Pereira Pena, Presidente da Província. APEB, *Viação*, Maço 4967.

Depois dos desgastes inevitáveis causados pelo movimento de reivindicação dos trabalhadores italianos, em 1859, era fundamental, para os empresários e os engenheiros britânicos, reconstruir uma imagem positiva e, também, a sua rede de alianças, sobretudo com o governo da Província da Bahia. Entretanto, apesar do cenário descrito por Charles Carey, diversos trabalhadores, inclusive italianos, se demonstravam insatisfeitos com suas condições de vida e de trabalho e, por isto, continuaram em conflito com os chefes das obras da estrada de ferro após 1859.

Era por volta de 14 horas da tarde do dia 29 de abril de 1860 quando o trabalhador italiano Baravaglio Giovane Baptista se dirigiu para o escritório da estrada de ferro no engenho Periperi a fim de tratar de pendências relacionadas ao pagamento de suas remunerações. Ali encontrou, em um dos cômodos do escritório, o italiano Podio Ancelmo, 29 anos, natural de Caluso, na região de Turim, residente em Periperi, “caixeiro” da companhia férrea e disse que procurava explicações acerca de “quantos dias de serviço havia ele feito naquela quinzena”, sendo orientado para que retornasse no dia seguinte para tratar do assunto. Tempos depois de Baravaglio ter se retirado do escritório, Podio Ancelmo teria ouvido o barulho de um tiro na vizinhança que o fez sair “para saber o que era em razão do grande ruído em casa do Engenheiro Thomaz Harrover, que contígua fica ao escritório”.³⁸

De acordo com outro italiano que se encontrava na casa do engenheiro, Bianchi Biaggio, 31 anos, viúvo, morador de Periperi e apontador da estrada de ferro, Baravaglio chegou repentinamente no local “reclamando que faltava um dia de trabalho da [remuneração] que recebera” e o engenheiro Thomaz Harrover lhe disse que retornasse no outro dia. Insatisfeito com o tratamento dado a sua reivindicação, o trabalhador italiano teria lançado “mão de uma pistola que trazia na algibeira e [atirado] sobre a pessoa do Engenheiro”³⁹, que não faleceu. Antes disto, o acusado teria feito provocações e dirigido

³⁸ Depoimento de Podio Ancelmo. 30 out. 1860. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4. Existe uma duplicidade na forma como a documentação se refere ao suposto réu, de modo que ora aparece como Baraúna, ora como Baravaglio. Usaremos “Baravaglio” toda vez que nos referirmos ao suposto réu, ao longo do texto.

³⁹ Depoimento de Bianchi Biaggio, apontador da estrada de ferro. 30 out. 1860. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

insultos a diversas pessoas que se encontravam no local⁴⁰. Este caso parece ter agitado a região do Engenho de Periperi, mobilizando outras pessoas, ainda que algumas delas não estivessem presentes na ocasião.

A versão apresentada pelo inglês Carlos Perrier, 22 anos, empregado da estrada de ferro e morador de Periperi, esclarece melhor as condições em que tinha ocorrido o ato cometido pelo trabalhador italiano. Segundo indicou, Baravaglio tratou da falta de pagamento de suas diárias com o médico Michelle Vircelle, presente na casa do engenheiro, que teria se recusado a conversar sobre o assunto naquela ocasião, pois “estava ocupado e mesmo o dia não era próprio, e sim aparecesse no dia seguinte no escritório”. Revelou, ainda, que o acusado estava visivelmente tomado de “vapores dos licores” e que somente não acertou seu alvo porque o apontador Bianchi Biaggio golpeou seu braço, fazendo com que o tiro subisse “muito mais acima do que o lugar em que estava o Engenheiro”⁴¹.

Outro depoente, o italiano Rufanelli Antônio, 30 anos, solteiro, residente em Periperi e “empregado no serviço diário do engenheiro Thomaz Harrover”, declarou apenas ter ouvido os ruídos e visto vestígios de tiro, uma vez que se encontrava “no interior da casa do engenheiro empregado ou ocupado em serviço do mesmo por sua ordem”⁴². Compartilhando da mesma condição precária de operário diarista da estrada de ferro, assim como o próprio acusado, é possível que o comedimento nas suas palavras expressasse a sua tentativa de se solidarizar com Baravaglio, sem ajudar a complicar mais ainda a sua situação com as autoridades policiais e judiciais.

Ao contrário da maioria das testemunhas, que eram empregadas em variadas funções na estrada de ferro e estavam presentes no local do episódio, o negociante Silvestre Rodrigues da Costa Cambohí, 40 anos, natural da Vila de Mata de São João e residente em Periperi, contou o que sabia sobre o atentado. Na ocasião, o negociante se encontrava em

⁴⁰ Auto de exame de corpo de delito feito a requerimento do Engenheiro Thomaz Harrover. 1 maio 1860. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

⁴¹ Depoimento de Carlos Perrier, empregado da estrada de ferro. 30 out. 1860. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

⁴² Depoimento de Rufanelli Antônio. 30 out. 1860. Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. APEB, *Apelação Crime*, Estante 23, Caixa 806, Doc. 4.

um hotel de um italiano quando o acusado apareceu “chorando [e dizendo] que estava perdido” por ter atirado contra a residência do engenheiro da ferrovia, confirmando, também, que ele estava “muito fora de si pelos vapores dos licores”.⁴³ O comerciante descreveu Baravaglio como uma pessoa pacífica e calma, características positivas que se contrapunham ao imaginário social predominante acerca da natureza dos trabalhadores da estrada de ferro.

Apontado às autoridades policiais como autor dos disparos contra o engenheiro Thomaz Harrover por quase todas as testemunhas, Baravaglio Giovane Baptista tinha 22 anos, residia em Periperi, era natural de Turim, alfabetizado e trabalhava como ferreiro da estrada de ferro. É possível que tenha chegado à Bahia em 1859, nas primeiras levas de italianos que vieram para as obras da ferrovia, local de trabalho em que dizia ter conhecido grande parte das pessoas ouvidas sobre o episódio. Sem contestar diretamente as acusações contra ele, disse desconhecer “o lugar em que se achava quando se diz que cometera o delito, visto [que estava] tomado de embriaguez, que o privou de seu juízo para saber o que tivesse feito em tal estado”. Seguindo sua linha argumentativa durante o interrogatório, confirmou que trabalhava nas obras supervisionadas pelo engenheiro inglês com quem não tinha nenhuma pendência ou conflito. Além do mais, garantia que este “pagava em dia seu trabalho”⁴⁴. Àquela altura, Baravaglio já contava com um defensor público e, provavelmente, aquele discurso fazia parte de sua estratégia para convencer a justiça da inocência do italiano.

Não obstante, a estratégia de Baravaglio, ao invés de negar sinaliza aspectos do problema relacionado ao pagamento de suas diárias, que teria motivado o conflito com o engenheiro Thomaz Harrover. Ao informar em interrogatório que tinha o hábito de beber, mas que não era acostumado a praticar delitos, o trabalhador italiano lembrou que a exceção disto deveria ser feita ao dia em que se atribui ao crime, pois, tendo saído do hospital de Montserrat depois de se curar da febre amarela, ele “aplauiu com outros amigos esse acontecimento, justamente no tempo em que se diz ter acontecido o crime,

⁴³ Depoimento de Silvestre Rodrigues da Costa Cambohí. 30 out. 1860. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

⁴⁴ Interrogatório do Réu. 16 out. 1861. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

sendo que por isso pode asseverar não ter nunca cometido outros delitos, estando embriagado”.⁴⁵ Mais do que tentar reafirmar o estado de embriaguez que o isentava da acusação, é interessante a informação de que estava comemorando com os companheiros o fato de ter saído do hospital tendo se livrado da febre amarela. É, portanto, possível que Baravaglio cobrasse dos chefes da ferrovia o pagamento integral de suas diárias, inclusive os dias em que tinha deixado de trabalhar devido à enfermidade. Como visto no capítulo anterior, esta era uma das questões em pauta nos conflitos de 1859.

Há outro elemento importante a ser considerado no interrogatório de Baravaglio. Dizendo-se bastante embriagado, o trabalhador italiano afirmou que a única coisa que se recordava daquele dia era o fato de ele e seus amigos terem delituosamente comemorado o “acontecimento” que vitimou o engenheiro inglês. Ainda que posteriormente houvesse arrependimento por parte do agressor, é provável que a ofensa praticada contra o engenheiro tenha gerado, de fato, uma satisfação ou um sentimento de “ajustes de contas” coletivo entre alguns trabalhadores. Afinal, ao que tudo indica, Thomaz Harrover não era benquisto entre, pelo menos, parte dos trabalhadores, pela notável violência que o caracterizava nas relações de trabalho. Não por acaso, Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha, autoridade policial, em 1 de novembro de 1859, recomendou ao superintendente da estrada de ferro “a demissão ou remoção, daquele lugar [Periperi], do engenheiro Harrover que tem sido causa de seu gênio violento, de desordens e cenas desagradáveis, que mais de uma vez se vê”.⁴⁶

Há indícios também de que existiram conflitos entre operários italianos e chefes de origem não britânica durante a construção da estrada de ferro. Ao menos, é o que se pode dizer de um caso ocorrido na tarde de 11 de novembro de 1861, no trecho localizado entre os Engenhos de Victória e dos Botes, quando os trabalhadores italianos da estrada de ferro Faga Bernardo, Follis Amedio e Carlos Felix se reuniram e golpearam com violência o feitor alemão Eduardo Freedman. Ao que tudo indica, o grupo aguardou estrategicamente

⁴⁵ Interrogatório do Réu. 16 out. 1861. APEB, Tribunal de Justiça, *Apelação crime*, Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

⁴⁶ Correspondência de Antônio Ladislau de Figueiredo da Rocha. 1 nov. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5730.

o momento certo em que o feitor se deslocava para supervisionar os trabalhos nas obras da estrada, consumando com sucesso seu plano contra o chefe alemão.⁴⁷

Como visto em outros casos, os engenheiros Hugh Wilson e George Samuel, procuradores do empreiteiro John Watson, comunicaram o acontecimento que vitimou o feitor alemão Eduardo Freedman ao superintendente da Companhia Férrea a fim de que as medidas necessárias para evitar tais cenas também fossem providenciadas.⁴⁸ De todo modo, o delegado do termo de Mata de São João, Estevão Caetano da Cunha, prontamente enviado ao local do conflito e que fez o corpo delito no feitor, tinha prendido, no dia seguinte, apenas os italianos Faga Bernardo e Follis Amedio.⁴⁹ O outro trabalhador italiano envolvido no atentado, Carlos Felix, foi preso na noite de 17 de novembro.⁵⁰ Ao fim, os três trabalhadores italianos ficaram presos na Cadeia do Barbalho, sendo “réus pronunciados por semelhante fato no artigo 205 do Código Criminal”.⁵¹

Dois dentre esses três trabalhadores italianos, pelo menos, teriam no seu currículo uma preocupante trajetória de insubordinações já conhecida pela empresa. Por isto, o Chefe de Polícia destacou que eles faziam parte daqueles “que estavam mais ansiosos para criar distúrbios em outras ocasiões no Engenho Novo e Paripe”.⁵² Além da agressão ao feitor das obras e da participação em movimentos de reivindicação anteriores, a exemplo dos ocorridos em 1859, Follis Amedio, por exemplo, contava com um sério agravante contra aqueles trabalhadores italianos: ele já tinha sido preso pela polícia em 11

⁴⁷ Correspondência enviada pela Repartição de Polícia da Bahia. 15 nov. 1861. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

⁴⁸ Correspondência do Chefe de Polícia para José Augusto Chaves, Vice-presidente da Província. 20 nov. 1861. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

⁴⁹ Correspondência enviada pela Repartição de Polícia da Bahia. 15 nov. 1861. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

⁵⁰ Correspondência do Chefe de Polícia para José Augusto Chaves, Vice-presidente da Província. 20 nov. 1861. APEB, *Correspondência da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

⁵¹ Idem. O artigo 205 no estavam implicado os trabalhadores italianos previa pena de 8 anos de prisão com trabalho e multa referente a metade desse período pelo crime de agressão física ou ferimento que provocasse sérios problemas de saúde ou impedisse a vítima de trabalhar por mais de um mês. Consultar: *Código Criminal do Império do Brasil*. Recife: Typografia Universal, 1858.

⁵² Correspondência de Hugh Wilson e George Samuel, procuradores de John Watson, para Alfred Dick, superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company*. 14 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Tradução livre para o português).

de março de 1859 “por embriaguez e [por] desatender a patrulha”⁵³, fato que poderia lhe render maiores dores de cabeça naquele contexto.

Quatro pessoas foram indicadas para testemunhar contra os agressores do feitor da estrada de ferro⁵⁴ sendo provável que confirmassem a versão da empresa, que atribuía a agressão ao feitor a desentendimentos gerados no pagamento. Trocando em miúdos, a confusão teria começado porque um dos três trabalhadores italianos foi impedido pelo feitor de “entrar no escritório da ferrovia no dia do pagamento”.⁵⁵ Não sabemos ao certo, mas parece que o trabalhador italiano pretendia, ele mesmo, ao invés do subcontratador italiano, receber sua remuneração. O que se pode afirmar, de fato, é que a questão referente ao pagamento de suas remunerações estava relacionada diretamente às motivações do conflito, a exemplo de outros casos ocorridos na ferrovia narrados neste capítulo.

A justa remuneração no trabalho era uma das demandas que colocavam os trabalhadores estrangeiros e nacionais, às vezes lado a lado, em tensões permanentes com a empresa férrea. Naqueles tempos, o descaso para com as remunerações e as precárias condições de vida e trabalho levariam operários brasileiros e estrangeiros, ainda que, muitas vezes, em grupos distintos, para a arena de conflitos e enfrentamentos com seus empregadores. A exploração no universo de trabalho constitui uma dimensão da experiência comum compartilhada pela multidão de trabalhadores da construção da estrada de ferro, podendo juntar fios, forjar lutas e identidades coletivas.

Em verdade, diante de um cenário comum de exploração, algumas diferenças entre os trabalhadores imigrantes e nacionais poderiam não se constituir obstáculos intransponíveis. Nesta direção apontou o Chefe de Polícia ao reconhecer que, quando

⁵³ Correspondência de A. M. Aragão Mello para o Presidente da Província. 11 mar. 1859. APEB, *Registro de correspondência expedida*, Livro 5730. É importante dizer que nessa documentação ele aparece referido como: *Felis Amedio, trabalhador da estrada de ferro*.

⁵⁴ Correspondência de Hugh Wilson e George Samuel, procuradores de John Watson, para Alfred Dick, superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company*. 14 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Tradução livre para o português). Consultar também: Correspondência de Alfred Dick, superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company*, para José Augusto Chaves, Vice-presidente da Província. 14 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Tradução livre para o português).

⁵⁵ Correspondência de Hugh Wilson e George Samuel, procuradores de John Watson, para Alfred Dick, superintendente da *Bahia and San Francisco Railway Company*. 14 nov. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4965. (Tradução livre para o português).

visitou pessoalmente os alojamentos das obras durante o conflito de 1859, os trabalhadores italianos, além de estarem respeitosos com as autoridades e moradores daquela região, estavam em disposição com os trabalhadores brasileiros “*com quem vivem fraternalmente e dando-lhes o nome de Irmãos, recebendo tratamento igual daqueles que com eles muito simpatizam*”.⁵⁶ A observação revela indícios de que solidariedades horizontais e reconhecimento de viés classista entre italianos e brasileiros poderiam estar sendo gestadas em algum momento de suas trajetórias. Neste processo, no entanto, outros aspectos de sua experiência conformavam caminhos contrários à unidade daquela multidão de trabalhadores.

5.4 *Rixas entre quase iguais*

As autoridades baianas, os moradores de Salvador e as populações que habitavam vilas e distritos que margeavam as obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway* devem ter ficado sobressaltados com as notícias de grandes conflitos entre os trabalhadores engajados nos serviços daquela empreitada. As cartas trocadas pelo superintendente da estrada de ferro e as autoridades policiais, entre 25 e 28 de novembro de 1860, trazem minuciosas descrições que alimentavam mais ainda o imaginário social acerca do que seria o *modus vivendi* no mundo dos canteiros de obras da ferrovia.

A correspondência policial narra, ainda, que, entre as seis da tarde e oito da noite do dia 22 de novembro de 1860, no sítio de Camaçari, termo que distava quatro léguas do distrito de Abrantes, acontecera um conflito de grandes proporções entre empregados e trabalhadores da estrada de ferro, “*resultando disso ficarem feridos e maltratados três ingleses, um italiano e um nacional com um tiro no ventre*”. O tumulto teria se iniciado porque o trabalhador italiano Andrea Maya desferira duas chicotadas no menor Antonio Bispo, “*que lhe retribuiu com um pequeno pau que tinha nas mãos*”.⁵⁷

⁵⁶ Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha para vice-presidente da província da Bahia. 11 de julho de 1859. APEB, *Registro de Correspondência*, Livro 5734. Grifo do autor.

⁵⁷ Correspondência da Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954. Um ano depois desse conflito, o italiano Andrea Maya foi citado como ajudante do engenheiro Luigi C. Ambos, nessa ocasião, aparecem compondo uma

Acusando o menor de ter roubado certa quantidade de mantimentos, o trabalhador italiano parece não ter tido dúvidas quanto ao recurso a ser usado para castigá-lo de forma exemplar: o chicote. Os ânimos se acirraram e, a partir da agressão do trabalhador italiano ao menor, o conflito ganhou maiores dimensões, incitando a revolta entre os trabalhadores nacionais. Afinal, Antônio Bispo não parecia estranho e nem desconhecido dos outros trabalhadores da estrada de ferro e, embora tivesse sido despedido da estrada de ferro por “má conduta”⁵⁸, segundo as palavras do superintendente da empresa, a convivência com alguns antigos companheiros de trabalho deve ter contado a seu favor diante das chicotadas que recebeu do trabalhador italiano.

A ação do trabalhador italiano desencadeou uma confusão generalizada entre o grupo de trabalhadores nacionais que, imediatamente, procurou revidar a agressão sofrida por Antônio Bispo. Mesmo com os esforços do trabalhador nacional João Pinheiro de Souza para apaziguar a situação, o conflito se tornou incontrolável nas horas que se seguiram. Relatos policiais informam que, após tentar intermediar a questão, este se ausentara do local e uma porção de trabalhadores nacionais que tomara conhecimento do fato espancou sem dó nem piedade o trabalhador italiano responsável pela agressão ao menor Antônio Bispo, “quebrando-lhe a cabeça em duas partes”.⁵⁹

De forma preventiva, o inglês John Waters, caixeiro do empreiteiro, foi até sua residência, calibrou sua coragem e revolta com uma pistola, “declarando que mataria um nacional” devido ao que tinha acontecido com o italiano. Como os nacionais formavam o grupo majoritário, o caixeiro inglês deve ter ponderado que, para enfrentá-los, nada mais eficiente do que a implacável arma de fogo, usada comumente pelos estrangeiros naquele

comissão nomeada por Patrick Ogilvie, um dos empreiteiros da estrada de ferro. Correspondência ao Chefe de Polícia. 14 jun. 1861. APEB, *Polícia – Assuntos Diversos*, Maço 6488.

⁵⁸ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 6 dez. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. (versão em inglês com cópia traduzida em português).

⁵⁹ Correspondência da Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954. Um ano depois desse conflito, o italiano Andrea Maya foi citado como ajudante do engenheiro Luigi C. Ambos, nessa ocasião, aparecem compondo uma comissão nomeada por Patrick Ogilvie, um dos empreiteiros da estrada de ferro. 14 jun. 1861. APEB, *Polícia – Assuntos Diversos*, Maço 6488.

ambiente de trabalho. Solidariedades surgiram de um lado a outro entre os diferentes grupos que compunham a multidão de trabalhadores da ferrovia. Enquanto os trabalhadores nacionais coletivamente se mobilizavam e se agrupavam em favor de Antônio Bispo, os ingleses apoiavam a causa do trabalhador italiano, um europeu como eles.

Identities nacionais ou étnico-culturais se faziam sentir naquele cenário de conflito, dividindo, mesmo que provisoriamente, aquela multidão de homens em grupos opostos de trabalhadores brasileiros e estrangeiros.⁶⁰ Mas não apenas as rivalidades nacionais estavam em cena: havia, também, as diferentes condições de trabalho que os colocavam em situações de desigualdade de direitos. Os trabalhadores nacionais tinham consciência de que estavam expostos a condições mais precárias de vida e de trabalho na ferrovia do que os imigrantes e que, por mais aviltantes que fossem as condições de trabalho na ferrovia de um modo geral, o grupo deles vivenciava uma precariedade maior, além de estar desprovido de qualquer proteção em seus arranjos de trabalho.

Como vimos no Capítulo 4, em 20 de março de 1861, alguns trabalhadores brasileiros escreveram para relatar ao Presidente da Província sua extrema situação de penúria, demonstrando ressentimentos ao enfatizar as diferenças entre nacionais e estrangeiros no universo de trabalho na estrada de ferro. Denunciaram o processo de distribuição desigual das casas que serviam de alojamento para trabalhadores – pois, enquanto eles mesmos dormiam à deriva e ao relento, os trabalhadores estrangeiros

⁶⁰ Existem importantes estudos na historiografia que enfatizaram como os conflitos de caráter étnico-racial se projetam sobre a formação da classe trabalhadora brasileira, inclusive de que forma as tensões dessa natureza pode dificultar a sua unidade. Para essa discussão consultar o trabalho clássico de: CHALHOUB, *Trabalho, lar e botequim...*, cit. Há que se considerar, no entanto, que novas perspectivas sobre o debate acerca do peso e da “centralidade” das identidades nacionais e raciais são sinalizadas com as recentes pesquisas produzidas pela historiadora Maria Cecília Velasco e Cruz. Embora leve em consideração as tensões étnico-raciais no seio da classe trabalhadora, a autora tende a questionar o que denomina de uma suposta “centralidade” de questões dessa natureza sobre os trabalhadores. Consultar: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. *Revista USP*, São Paulo, n. 68, p. 188-209, dez. 2005/fev. 2006; Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. *História Unisinos*, v. 6, n. 6, jul./dez. 2002. Do meu lado, considero que, em determinadas circunstâncias e contextos históricos, as identidades étnicas e raciais serão preponderantes na experiência social dos trabalhadores tanto para unificá-los quanto para afastá-los.

ocupavam injustamente tanto as casas antigas, adquiridas pela Companhia férrea, quanto as casas mais novas, recém-construídas – além de relatarem os parcos salários pagos irregularmente, um conjunto de arbitrariedades e injustiças e, ainda, esquemas que beneficiavam trabalhadores, empregadores e comerciantes estrangeiros “que são da mesma nação” em prejuízo de cidadãos brasileiros.⁶¹

Por seu turno, revelaram também que sendo, àquela época, os mestres, apontadores, engenheiros e feitores todos ingleses e italianos não davam “atenção a nada que represente um trabalhador [nacional], dando lugar a que em outros lugares tenha havido pancadarias, o mesmo que [havia] de acontecer aqui em Periperi”.⁶² Após destacarem as péssimas condições de trabalho e ressaltarem as diferenças que marcavam estrangeiros e nacionais na estrada de ferro, diziam que só a escassez de trabalho fazia os brasileiros continuarem a trabalhar nas obras da estrada de ferro, uma vez que eram “tratados como cachorro” e tudo o quanto ganhavam ficava retido nas mãos dos empregadores estrangeiros.

Para além das rivalidades motivadas por culturas nacionais distintas, o que se vê, portanto, é um cenário social de desigualdades de condições de trabalho propício ao surgimento de ressentimentos e conflitos no interior da multidão de trabalhadores estrangeiros e brasileiros. Embora fosse nítido que, de um modo geral, todos estivessem submetidos a um trabalho penoso e aviltante na estrada de ferro, é importante ponderar que a precariedade social atingia internamente a multidão de forma diferenciada. Quando associadas, estas questões poderiam constituir um terreno fértil para conflitos incontornáveis entre trabalhadores estrangeiros e nacionais, como foi o caso da briga generalizada na estrada de ferro entre brasileiros, ingleses e italianos de que tratamos há pouco. Voltemos a ela e aos seus personagens.

As palavras de ameaça do caixeiro inglês funcionaram como uma afronta aos trabalhadores brasileiros que, reunidos em multidão, “caíram sobre ele de cacete”. Homem de confiança do empreiteiro da estrada de ferro, o inglês John Waters teve um dos braços

⁶¹ Carta enviada ao Presidente da Província por Jorge Manoel Pimentel Galamba a pedido dos trabalhadores. 20 mar. 1861. APEB, *Viação*, Maço 4967.

⁶² Idem.

quebrado em decorrência das agressões feitas pelos trabalhadores brasileiros.⁶³ Os desdobramentos de uma história como esta, com os ânimos à “flor da pele” e armas acessíveis a alguns daqueles trabalhadores, são de fácil suposição: agressões, ferimentos e sangue entre estrangeiros e nacionais. Em meio àquela confusão, segundo Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, o inglês John Waters “em sua defesa atirou por duas vezes sobre os agressores e pode por acaso escapar por dentro da casa do agente do distrito”.⁶⁴ A alegação de legítima defesa imputada pelo superintendente da estrada não ocorria à toa, uma vez que este pretendia livrar o seu compatriota inglês, responsabilizando os trabalhadores nacionais pelo tumulto.

O tiro disparado pelo inglês acertou a testa do trabalhador brasileiro João Ferreira e foi o estopim para o acirramento das rivalidades entre estrangeiros e nacionais naquele conflito, “pois os companheiros deste em desespero o espancaram sem compaixão”⁶⁵ até que aquele mesmo brasileiro que buscava evitar o conflito em seus primórdios, quando havia apenas o menor ofendido, livrou o inglês John Waters das mãos dos outros trabalhadores nacionais. Apesar da nova tentativa conciliatória protagonizada por João Pinheiro de Souza, em solidariedade ao trabalhador nacional ferido pelo tiro disparado pelo inglês John Waters, os brasileiros tentaram arrombar uma das janelas da casa que servia de escritório do engenheiro James Watkins Alkins que, armado até a ponta dos pés, saiu pela porta para a parte externa do imóvel, recebendo-os com mais disparos de arma de fogo. Tragicamente, um dos tiros disparados por ele atingiu, novamente, o já ferido João Ferreira.

A partir de então, a situação se tornou incontrolável e as rivalidades nacionais se exacerbaram. Em clima de muita revolta, os trabalhadores brasileiros, reunidos em grande quantidade, imediatamente ocuparam a casa em que se encontrava o engenheiro

⁶³ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 6 dez. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. (versão em inglês com cópia traduzida em português).

⁶⁴ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 6 dez. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. (versão em inglês com cópia traduzida em português).

⁶⁵ Correspondência da Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

inglês e agrediram “não só o dito engenheiro James Watkins, que deixaram em estado de se não poder se levantar, bem como seu filho, apontador dos trabalhos, James Alkins”.⁶⁶ Após a obtenção destas informações, no entardecer do dia seguinte aos acontecimentos, o delegado de polícia de Abrantes se deslocou até a localidade com o intuito de averiguar o conflito e proceder ao exame de corpo delicto no italiano Andrea Maya e no inglês John Alkins. Os ingleses, pai e filho, foram encaminhados para o hospital do Engenho Novo, uma espécie de posto médico diretamente ligado aos serviços da estrada de ferro. Quanto ao estado de saúde do engenheiro inglês James Watkins, Alfred Dick informou que os trabalhadores nacionais teriam desferido algumas facadas que colocaram a sua vida em risco.

Além de tentar livrar o caixeiro John Waters de implicações com as autoridades policiais, o superintendente da estrada de ferro, mais uma vez, procurava eximir o compatriota das suas responsabilidades, caracterizando a sua ação como uma defesa ou uma reação à ação violenta e destemida dos trabalhadores nacionais e tentou convencer o Presidente da Província de que o engenheiro inglês “deu também dois tiros a fim de amedrontar aquela gente”. Houve também a tentativa de amenizar o fato de o tiro disparado pelo engenheiro inglês ter acertado um trabalhador brasileiro. Com esta motivação, minimizou, de certa maneira, o ferimento do brasileiro ao dizer que “sendo examinado pelo médico encontrou-se apenas uma ligeira arranhadura sobre a pele; e quando o [procuraram] para fazer-se segunda visita, tinha abandonado a vizinhança”.⁶⁷

Decerto, o superintendente da estrada de ferro não faltou com a verdade, pelo menos neste caso, quando informou que o trabalhador nacional João Ferreira teria se evadido da região do conflito. Esta versão corresponde à informação dada pelo delegado Sallustia Pereira Carvalho de que seria impossível fazer o exame de corpo de delito, uma vez que se ignorava o paradeiro de João Ferreira. O delegado disse, ainda, que não se sabia “para onde havia sido conduzido, sendo certo que não faleceu, bem como nenhum dos

⁶⁶ Correspondência da Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁶⁷ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da estrada de ferro, para Antônio da Costa Pinto, presidente da província. 6 dez. 1860. APEB, *Viação*, Maço 4967. (Carta originalmente em inglês com cópia traduzida em português).

outros”.⁶⁸ É bem provável que João Ferreira contasse com a solidariedade de seus companheiros de serviço e estivesse sob os cuidados de outros trabalhadores nacionais.

A medida tomada pelas autoridades policiais para conter o conflito, como em outros casos desta natureza, naquele acampamento de trabalho foi, como se pode imaginar, o reforço no policiamento. O delegado de polícia dizia, expressamente, ser fundamental aumentar o destacamento das forças policiais naquela região, “que se tornam indispensáveis pelo avultado número de trabalhadores que se empregam ali”.⁶⁹ Diante do argumento acionado pelo delegado de Abrantes, o chefe de polícia encaminhou cópias da correspondência relativa ao conflito para outras instâncias policiais, solicitando que, prontamente, fossem enviados mais soldados para aquela localidade “em vista do avultado número de indivíduos que ali trabalham e continuam em desordens”.⁷⁰

No entanto, mesmo considerando a necessidade de tais procedimentos, tendo em vista “o numeroso concurso de trabalhadores da estrada de ferro” e os lamentáveis conflitos na região em questão, Domingos José Ferreira, comandante do Quartel do Corpo de Polícia do Distrito da Mouraria, em Salvador, informou a Antônio da Costa Pinto, presidente da Província, ser impossível atender a esta requisição, uma vez que não dispunha de policiais nem para suprir as demandas ordinárias da capital.⁷¹ Àquela altura, em 1860, ele não poderia prever que os trabalhadores da estrada de ferro, tanto em Salvador quanto no interior da Província, continuariam demandando mais ações por parte das autoridades policiais. Foi o que constatou o circunstanciado relatório de uma autoridade policial de

⁶⁸ Correspondência da Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁶⁹ Correspondência da Delegacia do Termo de Abrantes para o Chefe de Polícia da Província. 25 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954. Grifos do autor. Conferir sobre a questão do aumento de policiamento naquela região: Correspondência da Delegacia do Termo de Abrantes para o Chefe de Polícia da Província. 26 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁷⁰ Repartição de Polícia da Bahia. 28 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*, Maço 2954.

⁷¹ Correspondência de Domingos José F., Quartel de Polícia, para Antônio da Costa Pinto, presidente da Província. 30 nov. 1860. APEB, *Correspondência dos Chefes de Polícia*. Maço 2954. Para uma discussão acerca da crise de policiamento na Província da Bahia, consultar: MATA, Iacy Maia. *Os “treze de maio”*: ex-senhores, polícia e libertos na Bahia (1888-1889). 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

1862 ao comentar que “a estrada de ferro [era] um dos objetos de serviço público que mais trabalho [dava] à Polícia”.⁷²

A grande tensão que envolveu trabalhadores estrangeiros e nacionais na estrada de ferro, em 22 de novembro de 1860, no sítio de Camaçari, não constituía um fato isolado no mundo do trabalho da estrada de ferro. Por vezes, com motivações de diferentes ordens, era comum deparar-se com notícias de semelhantes situações de conflitos no interior da multidão engajada nos serviços de construção da ferrovia.

É o que se pode dizer de um conflito que teve lugar em dezembro de 1861, na região de Pitanga, uma das localidades que abrigavam algumas obras da estrada de ferro no interior da Província da Bahia. Antônio Ribeiro Miranda, subdelegado do 1º Distrito da Freguesia de Santana de Catu, é quem nos conduzirá pelos meandros desta conflituosa história. De acordo com a correspondência que enviou para o Chefe de Polícia João Antônio de Araújo Freitas Henriques, em 6 de dezembro daquele ano, o subdelegado se deslocou no dia 4, juntamente com um destacamento policial, com o intuito de apurar a informação de que os trabalhadores empenhados na construção do túnel da estrada de ferro haviam se sublevado.⁷³

A informação acerca da existência de uma sublevação dos trabalhadores parecia improcedente. Pelo menos, naquela ocasião específica, o boato de uma possível revolta dos trabalhadores não seria por questões relacionadas às reivindicações de direitos de trabalho. Conforme apurou o subdelegado de polícia, os trabalhos da estrada de ferro se encontravam, na verdade, suspensos “em razão do medo proveniente de um conflito que houvera entre um trabalhador brasileiro, que espancou a um inglês”. Com vistas a restabelecer a ordem nos canteiros de obras da estrada de ferro, o subdelegado tratou, imediatamente, de “fazer continuar os trabalhos”⁷⁴, afinal, a suspensão do trabalho por quaisquer motivos era um péssimo exemplo para os trabalhadores. Ainda que sem sucesso,

⁷² Relatório de Polícia de Francisco Roiz de Castro, Chefe da 1. seção. 15 out. 1862. APEB, *Registro de correspondência expedida para a Presidência da Província*, Livro 5752.

⁷³ Correspondência de Antônio Ribeiro Miranda, Subdelegado do 1º Distrito da Freguesia de Santana de Catu, para João Antônio de Araújo Freitas Henriques, Chefe de Polícia. 6 dez. 1861. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

⁷⁴ Idem.

o subdelegado também acionou medidas para capturar o trabalhador que, certamente, se evadira, não se sabe se com ou sem a cumplicidade de seus concidadãos.

Uma suposta “brincadeira” ofensiva teria motivado o violento conflito. É o que se depreende das informações repassadas pelo Chefe de Polícia ao Vice-presidente da Província, José Augusto Chaves, em 9 de dezembro de 1861, para quem João Antônio de Araújo Freitas Henriques forneceu informações mais precisas acerca das motivações e dos envolvidos naquele conflito.

O delegado do termo de Mata de São João, localizado nas proximidades da região de tensão, fora informado da ocorrência de um ataque, “por ocasião de uma brincadeira” entre alguns operários da estrada de ferro. Disse, ainda, que, em decorrência deste episódio, os envolvidos saíram com vários ferimentos leves. Decorridos três dias, provavelmente resultante das desavenças que tomaram curso no fatídico ataque do dia primeiro, teria emergido um novo conflito envolvendo os trabalhadores James Neste, inglês, e Pedro Salustiano Piriquito, brasileiro. O operário brasileiro teria desferido cacetadas no inglês, ferindo-o gravemente.⁷⁵

As informações prestadas pelo Chefe de Polícia ao Vice-presidente da Província se tornam confusas no decorrer da correspondência. A julgar pela versão expressa nas últimas linhas de sua correspondência, logo que foi alertado do conflito ocorrido no dia 1º de dezembro, o delegado fizera o exame de corpo delito no trabalhador inglês agredido e tomara as medidas necessárias para a prisão do agressor. As imprecisões que constam na narrativa das autoridades policiais, em parte, nos afastam de uma compreensão mais segura acerca da sequência dos fatos que resultaram na agressão.

Embora confirme que uma brincadeira havia sido o estopim para o início do conflito entre o inglês e o nacional, a versão das autoridades policiais não deixa nítido qual o teor desta brincadeira e de que forma ela poderia ter causado constrangimento e despertado possíveis rixas. Considerar que a violência implícita neste conflito pode estar relacionada a uma série de motivações não nos impede de concluir sobre a possibilidade de

⁷⁵ Correspondência de Antônio de Araújo Freitas Henriques, Chefe de Polícia, para José Augusto Chaves, Vice-presidente da Província. 9 nov. 1861. APEB, *Correspondência recebida da Secretaria de Polícia*, Maço 3139-25.

as brigas entre aqueles trabalhadores estarem atravessadas por rivalidades nacionais e de trabalho ou mesmo fossem parcialmente oriundas delas. É possível considerar, assim, que variadas dimensões das experiências sociais das pessoas podem, em um processo complexo, dividir alguns grupos e aproximar outros.

Ainda que a ocorrência de conflitos motivados por rivalidades nacionais fossem talvez mais comuns, estes não eram os únicos elementos que potencializavam a divisão da multidão e dos seus diversos subgrupos. Uma diversidade de fatores estruturais e residuais poderia contribuir para levar estes trabalhadores a entrarem em conflito entre eles próprios, comprometendo, inclusive, alianças e horizontalidades compartilhadas.

Há também notícias de conflitos entre os trabalhadores nacionais. Um bom exemplo é uma história relatada pelo Chefe de Polícia, em 17 de julho de 1862, segundo quem, no dia 13 de julho daquele ano, o delegado do termo de Mata de São João havia prendido em flagrante o trabalhador José Vicente, acusado de ter ferido gravemente outro trabalhador, José dos Reis.⁷⁶ Decerto, a briga entre dois trabalhadores nacionais da estrada de ferro, nos idos de 1862, sinaliza para os conflitos e as rivalidades intergrupais na multidão de homens que compunham a obra da ferrovia.

5.5 *Juntos mas não misturados*

A noite do dia 2 de agosto de 1862 prometia ser muito agitada para trabalhadores da estrada de ferro e moradores residentes nas terras do Engenho de Periperi, pois dois sambas aconteceriam simultaneamente. Estes dois espaços de sociabilidades, que divertiam as muitas pessoas do lugar, constituíam momentos de conflitos e de manifestações de solidariedade entre trabalhadores de diversas cores e de distintas condições jurídicas.⁷⁷

⁷⁶ Correspondência de Antônio de Araújo Freitas Henriques, Chefe de Polícia, para Joaquim Antão Fernandes Leão, Presidente da Província. 17 jul. 1862. APEB, *Correspondência recebida dos Chefes de Polícia*, Maço 2955.

⁷⁷ Jocélio Teles dos Santos considera que os sambas e os batuques comumente reuniam diferentes pessoas das classes populares e, portanto, não se constituíam exclusivamente “espaços de agrupamentos étnicos”, no século XIX. Segundo ele, “deles participavam indivíduos que estariam muito mais circunscritos a uma exclusão social, aí inclusos africanos e crioulos, os

Um dos sambas daquela noite acontecia na residência de Florentino Manoel da Hora, trabalhador da estrada de ferro, com apenas 25 anos, homem de cor, cabra, solteiro, residente da Freguesia de Pirajá e natural de Valença, cidade do Recôncavo baiano. Bem próximo à sua casa, era realizado o outro samba, na casa do crioulo Pedro, natural da Freguesia da Sé e escravo de Francisco de Abreu Virgens. Embora morasse originalmente na residência de seu senhor, na Freguesia de Pilar, Pedro residia há três anos em uma casa nas terras do Engenho de Periperi. Mudara de endereço com a autorização de seu senhor que também lhe ordenara que trabalhasse nas obras da estrada de ferro. Por isto, a Companhia Férrea lhe concedeu uma casa naquele engenho para que morasse enquanto estivesse a seu serviço.

Os batuques e sambas nas casas de Pedro e de Florentino, além de reunirem parceiros de trabalho e a vizinhança, revelavam desavenças e inimizades entre seus frequentadores. A agressão contra o português João Martins Ramos, um dos companheiros de Pedro e Florentino no trabalho da estrada de ferro, foi o bastante para tumultuar e pôr fim à noite festiva, no Engenho de Periperi, atraindo a atenção das autoridades baianas.

Natural da cidade do Porto e residente havia quatro anos no Engenho de Periperi, o português João Ramos relatou para a polícia que possuía uma “pequena questão” com o agressor Emiliano Teixeira.⁷⁸ Disse ainda, que, estando ele “ao pé de sua porta”, por volta de dez a onze horas, avistou Maria Carolina, seu amásio Emiliano Teixeira e sua amiga Maria Thomazia, que vinham dos festejos no samba na casa do escravo crioulo Pedro, a chamar Maria de São Pedro que se encontrava em outro samba vizinho, na casa de

mestiços, os brancos pobres e até mesmo as prostitutas, então denominadas de ‘mulheres de má vida’”. Conferir: SANTOS, Jocélio Teles. Divertimentos estrondosos: batuques e sambas no século XIX. In: SANSONE, Lívio; SANTOS, Jocélio Teles. (Orgs.). *Ritmos em trânsito: sócio-antropologia da música baiana*. São Paulo: Dynamis; Salvador: Programa A Cor da Bahia e Projeto S.A.M.BA, 1997, p. 21. Em um estudo sobre o tema na primeira metade do século XIX, o historiador João José Reis denomina esses tipos de sociabilidade como “festas negras”, lembrando que considera “festas negras não apenas aquelas que congregavam exclusivamente negros, mas as que tinham nestes o elemento majoritário e propulsor, além de usarem como dispositivos dramáticos, simbólicos e materiais, principalmente aqueles de raiz africana”. REIS, João José. *Tambores e temores: a festa negra na Bahia na primeira metade do século XIX*. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (Org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: SP: Editora da Unicamp; Cecult, 2002, p. 103.

⁷⁸ Petição. João Ramos Martins. 8 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

Florentino Manoel da Hora. Contrariada com o fato de Maria de São Pedro ser indiferente aos seus apelos para que saísse da casa “por estarem ali sambando”, Maria Carolina insultou com “nomes injuriosos as pessoas que estavam dentro da casa do dito Florentino pelo motivo de não terem aberto a porta” e, diante da repreensão de João Ramos, proferindo nomes injuriosos, teria lhe dado duas bofetadas e seu amasio quatro facadas.⁷⁹

Existem indícios de que havia diferenças fundamentais que justificavam a existência de dois sambas distintos na pequena vizinhança do Engenho de Periperi. Os depoimentos das diversas testemunhas arroladas no inquérito policial revelam que esta história é carregada de sutilezas que sinalizam para a possível prevalência ou enfraquecimento de vínculos ou laços afetivos entre alguns daqueles trabalhadores da estrada de ferro. Não foi por acaso que, embora ambos fossem vizinhos e também trabalhadores da mesma estrada de ferro, grande parte do grupo de frequentadores do samba do crioulo Pedro parecia ser indesejada no samba vizinho de Florentino. Ao que tudo indica, Pedro e Florentino, parceiros de trabalho, tinham diferentes laços de amizade na comunidade em que residiam e, pelo visto, isto teria sido fundamental na ocasião do conflito com o trabalhador português João Ramos.

O acusado de ter praticado o crime deu uma versão diferente. Brasileiro, natural da Freguesia de Madre de Deus de Jaguaripe, 26 anos, solteiro, mestre de embarcação e morador há mais de um ano no Engenho de Periperi, Emiliano Carvalho disse frequentar, juntamente com Maria Carolina, o samba na casa do crioulo Pedro. Depois de ali terem se divertido, a sua amásia decidiu chamar Maria de São Pedro “que estava se divertindo na casa vizinha de Florentino Manoel da Hora, e de dentro responderam nomes injuriosos”. Ao reagir às ofensas com outras tantas, o português João Ramos a repreendeu e ambos teriam passado a se agredir mutuamente. Diferente do que disse a suposta vítima, Emiliano descreveu que, quando buscava separar os que se esbofeteavam, João Ramos “lhe dera duas cacetadas e ele [...], servindo-se de um canivete que trazia, deu-lhe quatro facadas”.⁸⁰

⁷⁹ Interrogatório. João Ramos. 19 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*, Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸⁰ Interrogatório feito ao réu Emiliano Teixeira de Carvalho. 19 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

O depoimento do pedreiro Marciano Eduardo, vinte anos, cabra, solteiro, natural e residente na Freguesia de Pirajá, serviu de alento para a alegação de legítima defesa de Emiliano Teixeira, pois confirmou a existência dos dois sambas no Engenho de Periperi, as palavras injuriosas trocadas entre Maria Carolina e os frequentadores da casa de Florentino e as agressões mútuas entre a vítima e o acusado.⁸¹

Implicada diretamente no crime, Maria Carolina Vicencia da Conceição, natural do termo de Itaparica, residente há um ano e meio no Engenho de Periperi, costureira, disse que apenas reagiu aos insultos emitidos da casa de Florentino quando chamava sua amiga Maria São Pedro. Além disto, ela e seu amásio haviam agido em legítima defesa.⁸² A sua amiga Maria Thomazia, cabra, vinte anos, solteira, costureira, natural de Cachoeira e residente da Freguesia de Pirajá, disse que haviam saído do samba na casa do crioulo escravo Pedro e foram chamar Maria de São Pedro na casa de Florentino, “ao que de dentro da casa responderam que não abrisse a porta [para] aquela cambada” e confirmou as bofetadas dadas em João Ramos por Maria Carolina, mas alegou não ter visto nenhuma faca nas mãos do acusado.⁸³ Já Maria de São Pedro, cabra, 30 anos, solteira, lavadeira, natural da Freguesia de Itapuã e também residente na Freguesia de Pirajá, assegurou que naquela noite “nada mais viu”, sabendo do caso apenas por ouvir dizer.⁸⁴

A participação de mulheres nos sambas, a exemplo das amigas Maria Carolina, Maria Thomazia e Maria de São Pedro, no Engenho de Periperi, era algo comum em Salvador no século XIX, sendo que em muitos casos elas constituíam presença predominante. De acordo com Jocélio Teles,

⁸¹ Depoimento de Marciano Eduardo. 20 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸² Interrogatório feito a Maria Carolina Vicencia da Conceição. 19 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸³ Depoimento de Maria Thomazia. 12 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸⁴ Depoimento de Maria de São Pedro. 20 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

os sambas formados por mulheres ilustram um tipo de sociabilidade que ocorria pelas ruas de Salvador. Os encontros nos sambas provocavam relações sociais além do prazer momentâneo da dança e do cantar que acompanhavam todo o ritual. [...] Tínhamos, portanto, uma circularidade de relações que se fortalecia nessas práticas e que se estendiam no cotidiano.⁸⁵

Ainda que não estivessem diretamente envolvidas no conflito, outras pessoas foram ouvidas pela polícia. O tocador de viola no animado samba na casa de Florentino, o cabra João Francisco Teles, também trabalhador da ferrovia, 25 anos de idade, solteiro, natural da Freguesia de Matoim e residente na Freguesia de Pirajá, informou que, mais ou menos às dez horas da noite, o português João Ramos se retirou daquela residência afirmando que “ia em casa do mestre Pedro, escravo do Abreu da Pedra Furada”. É interessante observar como o português João Ramos parecia transitar, com certa desenvoltura, entre as duas rodas de sambas, aparentemente rivais, organizadas por seus colegas de trabalho Florentino e o escravo Pedro.⁸⁶ Aquelas casas de samba, assim como a própria multidão da estrada de ferro, reuniam pessoas de diferentes condições jurídicas.

Outro trabalhador da estrada de ferro que prestou depoimento sobre o caso foi Domingos da Rocha, 27 anos, cabra, solteiro, natural de Salvador e morador da Freguesia de Pirajá. Assim como seu colega de trabalho João Francisco Teles, Domingos da Rocha se encontrava no samba da casa de Florentino naquela noite. O seu testemunho confirmou a versão de que, entre dez para onze horas da noite, João Martins, trabalhador da estrada de ferro, entrara ferido na dita casa e que as pessoas que saíram em busca do suposto culpado não o encontraram mais naquelas redondezas.⁸⁷ Diferente do português que transitava nas duas casas de samba, tanto Domingos da Rocha quanto seu colega João Francisco Teles pareciam não ter laços de amizade mais próximos com Florentino, embora houvessem escolhido a sua festa e não o divertimento na casa vizinha do escravo Pedro.

⁸⁵ SANTOS, *Divertimentos estrondosos: batuques e sambas no século XIX...*, cit., p. 25-26.

⁸⁶ Depoimento de João Francisco Teles. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸⁷ Depoimento de Domingos da Rocha. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

Um dos organizadores do samba, o cabra Florentino, narrou o que sabia sobre o crime contra o seu colega de trabalho João Ramos. A sua versão enfatizava que todos os envolvidos na questão, de certa forma, transitaram e se encontraram nas duas casas de samba naquela noite, pois, algumas pessoas, dentre elas, o réu Emiliano e o português João Ramos, quando estavam reunidas no batuque em sua residência, decidiram ir para a casa vizinha e, ainda, confirmou os tais insultos proferidos por Maria Carolina ao bater em sua porta para chamar em vão a sua amiga Maria de São Pedro. Após saber do ocorrido nas imediações de sua residência, Florentino rapidamente se mostrou solidário com João Ramos, frequentador de seu samba e seu colega de trabalho, e saiu no encalço do agressor com quem parecia não ter grande aproximação.⁸⁸ É provável que Florentino e João Ramos tivessem desenvolvido laços de amizade e cumplicidade durante o tempo em que compartilhavam o trabalho na estrada de ferro e a vizinhança no Engenho de Periperi.

Além da convivência em outros espaços de sociabilidade, as relações de vizinhança certamente seriam decisivas para as pessoas que organizavam e participavam daqueles sambas, fossem eles trabalhadores ou não. Em verdade, os laços ou vínculos de vizinhança, por sua vez, geralmente eram fundamentais em muitos eventos festivos desta natureza, no século XIX. “A proximidade, a amizade e as relações que se estabeleciam em espaços contíguos, ou no mesmo bairro, teriam sido um fator aglutinador para a existência desses grupos de sambistas”.⁸⁹ Esta questão parece ter sido relevante nas opções dos frequentadores dos sambas no Engenho Periperi.

Por sua vez, o crioulo escravo Pedro, responsável pelo samba aparentemente rival ao de Florentino, não demonstrou a mesma solidariedade com o seu também parceiro de ferrovia, o português João Ramos.⁹⁰ Diferentemente de Florentino e de outras pessoas, aparentemente demonstrou maior solidariedade silenciosa para com seu colega de samba e, provavelmente, de vida, o acusado Emiliano Teixeira. Assim que soube do conflito, ao

⁸⁸ Depoimento de Florentino Manoel da Hora. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

⁸⁹ SANTOS, *Divertimentos estrondosos: batuques e sambas no século XIX...*, cit., p. 26.

⁹⁰ Interrogatório do crioulo Pedro, escravo de Francisco de Abreu Virgens. 19 ago. 1862. APEB, Tribunal da Relação, *Lesões corporais*. Interessados – vítima: João Ramos Martins; réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3.

contrário dos trabalhadores da ferrovia que frequentava o outro samba, trancou-se em sua casa, apenas abrindo a porta depois de um impacto provocado por Florentino que, em companhia de João Ramos, procurava pelo acusado.

O sentimento de solidariedade se manifestava de um lado a outro dos sambas no Engenho de Periperi. Enquanto, de um lado, o português João Ramos mobilizou alguns colegas de trabalho no eito da estrada de ferro no encalço do suposto agressor, o réu Emiliano Carvalho contou com a solidariedade de suas amigas crioulas e do próprio crioulo escravo Pedro, que também trabalhava na ferrovia. Aqui, ao que parece, as solidariedades diluem diferenças de nacionalidade e de condição jurídica: nacionais se aliam ao português; livres, ao escravo. O que conta são as relações de vizinhança, de amizade. Talvez o conflito refletisse alguma desavença interna ao mundo do trabalho, mas isto não fica claro. Sem fazer referência às experiências daqueles trabalhadores nas obras, sabemos apenas que o conflito foi motivado por uma desavença com uma mulher, que não trabalhava na ferrovia. Por outro lado, este tipo de conflito podia ecoar no cotidiano do trabalho da ferrovia, provocando mais tensões e cisões internas aos trabalhadores, semelhante a casos demonstrados em outra sessão deste capítulo.

Decerto, entre um samba e outro, o conflito nos divertimentos no Engenho de Periperi, em 1862, caía, é bem verdade, como uma luva na mão das autoridades baianas ávidas para registrar as ações desses incômodos homens engajados na estrada de ferro, sobretudo quando envolvidos em tumultos. Para além de reforçar o imaginário social das elites e autoridades policiais baianas, que procuravam, constantemente, associar a multidão da estrada de ferro à desordem e ao conflito, a celebração festiva nos sambas nas casas dos trabalhadores da estrada de ferro, Florentino e Pedro, traz algo mais. Os festejos na vizinhança das terras do Engenho de Periperi mostram que havia uma diversidade étnico-nacional e jurídica (cabras, crioulos, escravos, português) que subsistia por detrás da multidão da estrada de ferro. Por certo, revela aspectos de como um conjunto variado de homens, aparentemente tão diferentes, interagem na sua convivência cotidiana, nos espaços de sociabilidades ou nos momentos de conflitos, forjando experiências que ora os aproximavam, ora os afastavam.

Não restam dúvidas de que a diferente multidão de trabalhadores que compunha os canteiros de obras de construção da estrada de ferro se unia e solidarizava, lutando em prol de seus interesses e de suas reivindicações em comum. No entanto, importa considerar, também, que estes homens se dividiam ou rivalizavam entre si, ocasionando frequentes distúrbios que ocorriam entre eles próprios. Por seu tempo, além de constituírem nítidas ocasiões de subversão da ordem, semelhantes situações de conflitos com seus empregadores ou entre eles mesmos, muitas vezes sinalizavam como dimensões de nacionalidade, das relações de vizinhança e de condição social e racial se projetavam sobre a experiência de classe entre aqueles trabalhadores da estrada de ferro.

Esse é um jogo complexo e, muitas vezes, contraditório, mas que possui sua lógica própria. Nesta perspectiva, o nosso olhar se voltou para dimensões da vida e do trabalho em que diferentes trabalhadores, à primeira vista até opostos, expressam suas solidariedades ou suas diferenças a partir das experiências em comum de exploração, de suas convicções, de suas redes de vizinhança, de seus laços afetivos ou de seus interesses e identidades, ainda que circunstanciais.

CONCLUSÃO

Na segunda metade do século XIX, oito anos após a lei antitráfico Euzébio de Queiros, os empreiteiros ingleses responsáveis pela construção da *Bahia and San Francisco Railway* conseguiram reunir uma multidão de homens imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos em seus canteiros de obras. Na Bahia oitocentista, os empresários ingleses monopolizaram grandes obras públicas, participaram ativamente do comércio, construíram estradas de ferro e, também, mantiveram estreitas relações com os negócios da sociedade e da economia escravista, quando não foram, muitas vezes, eles próprios proprietários de escravos.

Embora a legislação imperial proibisse empregar a força de trabalho escrava em empreendimentos ferroviários, os empreiteiros ingleses utilizaram regularmente trabalhadores escravos nas obras de construção da *Bahia and San Francisco Railway*. Além daqueles que se refugiavam e se misturavam clandestinamente entre a multidão de trabalhadores, eles negociavam diretamente com os senhores de escravos dos engenhos vizinhos às obras a execução de determinados serviços e o suprimento de braços cativos. Denunciados pelo engenheiro fiscal Firmo José Melo sobre a prática “ao arripio da lei”, os engenheiros ingleses demonstraram conhecer profundamente as artimanhas para burlar a legislação vigente, ao dizerem que, certamente, não poderiam saber “se eles eram livres ou escravos”.⁴⁹⁴ Semelhante às estratégias dos senhores e dos traficantes de escravos para justificar o tráfico ilegal, os empreiteiros ingleses, para justificar a mão de obra escrava na

⁴⁹⁴ Correspondência de Alfred Dick, superintendente da companhia férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*, para John Morgan Junior, cônsul britânico na Bahia. 6 maio 1861. Arquivo do Escritório dos Assuntos Estrangeiros, Arquivo Nacional de Londres. FO128/72 folhas, 430-431. [Tradução livre do inglês para o português].

ferrovia, mobilizaram as indefinições e ambiguidades em torno da condição jurídica dos trabalhadores na sociedade escravista oitocentista.

Além de escravos, a multidão da ferrovia era composta também por expressivo número de trabalhadores nacionais livres e libertos. Enquanto uns brasileiros pobres, diante da liberdade ameaçada, se engajavam na ferrovia para se esconderem ou fugirem das malhas repressivas do recrutamento forçado, outros tentavam conciliar o período de colheita nas lavouras com o trabalho sazonal nos serviços das obras da estrada de ferro. Oriundos da cultura agrícola, muitos destes homens combinavam o engajamento nos serviços da estrada de ferro com os períodos de estiagem e colheita nas lavouras. Ao que parece, a predileção pelo trabalho agrícola expressava a sua reivindicação por autonomia, terra e, sobretudo, a sua aversão às condições extremamente degradantes oferecidas pelos empreiteiros da estrada de ferro. Embora todos estivessem submetidos a condições de vida e de trabalho aviltantes, quando comparados aos imigrantes, os trabalhadores nacionais se mostravam muito mais vulneráveis e desprotegidos. Além da nacionalidade, a sua cor parecia justificar um tratamento mais hostil e mais ofensivo nas relações de trabalho da estrada de ferro.

Centenas de trabalhadores estrangeiros, sobretudo italianos, foram também engajados nas obras de construção da estrada de ferro naquele período. Contratados pelo empreiteiro John Watson, os imigrantes italianos atravessaram o Atlântico, em diversas embarcações, para trabalhar, muitas vezes, lado a lado com os nacionais, nos serviços braçais e pesados das obras de construção da ferrovia. Estes homens eram, em sua maioria, solteiros, jovens, moravam em alojamentos coletivos e tiveram de enfrentar relações de trabalho hostis e uma situação de miséria social agravadas pelo descumprimento do contrato de trabalho por parte dos empreiteiros.

Durante a grande carestia que afetou a Província da Bahia em 1859, os trabalhadores italianos contratados expressaram suas insatisfações com insubordinações generalizadas, fugas dos locais de trabalho, sabotagens e movimentos grevistas que levaram preocupações aos empreiteiros ingleses e às autoridades baianas. Dentre as medidas mais extremas para conter a insubordinada multidão da ferrovia, as autoridades propuseram intensificar o policiamento nos locais de trabalho, conter a circulação nas ruas de Salvador,

generalizar as prisões e estabelecer o toque de recolher como formas de manter a ordem e levá-los compulsoriamente de volta aos trabalhos da estrada de ferro. Aos olhos dos ingleses, das elites e das autoridades baianas, a repressão à vadiagem e a coerção seriam antídotos fundamentais. De certa forma, aqueles trabalhadores livres estavam submetidos ao *modus operandi* predominante na sociedade escravista baseado na compulsoriedade e na coerção. Considerando suas particularidades, a sua experiência de liberdade na sociedade escravista também era restrita e precária.

Em 1859, no entanto, nada foi mais preocupante para as autoridades baianas e para os senhores de escravos do que as conexões daqueles trabalhadores italianos com o mundo das senzalas. Havia um temor generalizado de que alianças e solidariedades se concretizassem entre italianos, escravos e libertos em prol de planos insurrecionais. Afinal, compartilhar o cerceamento da liberdade e condições de trabalho semelhantes, tornava possível que identidades e solidariedades horizontais, ainda que circunstancialmente, estivessem sendo forjadas entre os trabalhadores italianos e escravos. Os proprietários de escravos e as autoridades baianas sabiam disto e, por esta razão, os trabalhadores italianos se tornaram os alvos preferenciais da repressão, naquele ano.

A multidão formada por diferentes trabalhadores estrangeiros e nacionais livres, libertos e escravos continuou compartilhando experiências em comum de opressão, exploração, sociabilidade e conflitos. Se, por um lado, as diferenças incentivavam os seus conflitos e as rivalidades internas, comprometendo o reconhecimento comum, por outro lado, as suas experiências de exploração poderiam suprimir as diferenças e moldar a formação de identidades entre os trabalhadores.

Comumente vista como um bando de homens desprovidos de elos sociais e desconexos, a multidão de trabalhadores, em suas ações, nas rivalidades ou nas solidariedades horizontais, expressou suas lógicas internas, suas próprias visões de mundo e, também, apontou como suas diferentes experiências mediaram o processo histórico de construção de classe no contexto da sociedade escravista oitocentista.

FONTES

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Público do Estado da Bahia

Fundo: Viação

Série: Estradas de Ferro

Maço: 4965

Maço: 4967

Série: Junta de Engenheiros

Maço: 4960

Fundo: Polícia

Série: Correspondência recebida dos Chefes de Polícia

Maço: 2953

Maço: 2954

Maço: 2955

Série: Correspondência recebida do Corpo de Polícia

Maço: 3013-1

Série: Correspondência para Delegados, Subdelegados, Presidentes de Província

Maço: 6153

Série: Correspondência recebida dos Subdelegados de Polícia

Maço: 3005

Série: Correspondência recebida da Secretaria de Polícia

Maço: 3139.18

Maço: 3139.20

Maço: 3139.22

Maço: 3139.23

Maço: 3139.24

Maço 3139-25

Maço 3139-26

Série: Correspondência recebida de procuradores, administradores da casa de prisão com Trabalho, Delegados, Subdelegados, Negociantes, Estrangeiros, Juízes, etc.

Maço: 6487

Maço: 6488

Série: Correspondência recebida sobre diversos assuntos

Maço: 3122

Maço: 3125

Série: Telegramas recebidos de várias autoridades para o chefe de polícia

Maço: 6197

Maço: 6232

Maço: 6236

Maço: 6256

Maço: 6284

Série: Registro de correspondência expedida da Secretaria de Polícia para Subdelegados

Livro: 5725

Livro: 5726

Livro: 5727

Livro: 5729

Livro: 5730

Livro: 5731

Livro: 5732

Livro: 5734

Livro: 5738

Livro: 5740

Livro: 5741

Livro: 5746

Livro: 5750

Livro: 5752

Série: Registro de correspondência expedida para Delegados

Livro: 5740

Série: Registro de correspondência expedida para a Presidência da Província

Livro: 5741

Livro: 5744

Livro: 5752

Série: Registro de Correspondência expedida para várias autoridades

Maço: 1797

Maço: 1801

Série: Registro de correspondência expedida para o Governo Imperial

Maço: 700

Maço: 712

Maço: 862

Fundo: Polícia do Porto

Série: Correspondência recebida do capitão do porto e oficial da visita do porto sobre informações a respeito de recruta e desertores, participando chegada de embarcações, lista de passageiros

Maço: 6426

Série: Embarcações

Livro de entrada de passageiros (1855-1865), v. 1

Fundo: Administração

Série: Correspondência recebida dos Ministérios Imperiais - originais

Maço: 759

Maço: 760

Série: Correspondência recebida dos Negócios do Império- originais

Maço: 859

Maço: 861

Maço: 862

Maço: 887

Série: Registro de correspondência expedida para o Governo Imperial

Maço: 712

Fundo: Judiciário

Ação Arbitral 269. Interessados: Thomaz Jefferson Thompson. Partes: John Watson. Tribunal da Relação. 1866. 28/984.

Ação ordinária de cobrança. Autor: John Watson. Réu: Willian A. Lord. 1861. Tribunal da Relação. 79/283101.

Ação de Protesto. Autora: Diretoria da Companhia de Diques. Réu: John Watson. Seção Judiciária. Tribunal da Relação, 45/1611, 1859.

Lesões corporais, Interessados: vítima- João Ramos Martins, réu: Emiliano Teixeira Carvalho. 1862. 38/1337/3

Apelação crime. Réu: Baravaglio Giovana Batista. 1860. 23/806/4.

Arquivo Nacional de Londres (Inglaterra)

Assuntos Estrangeiros

FO128/72, folhas 427, 428, 430,431 e 432

FONTES IMPRESSAS

Legislação e livros raros

BRASIL. *Decreto n° 1.299*, de 19 de dezembro de 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de uma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminando na villa do Joazeiro ou em outro logar na margem direita do rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente. Rio de Janeiro, 1853. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=66246&norma=82164>>.

GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1869.

HABSBURGO, Maximiliano, 1832-1867. *Bahia 1860*. Esboços de viagem. [1861] Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Bahia: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1982.

MUNIZ, Antônio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SENTO SÉ, Justino de. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia: Tip. Republicana do Guaycuru, 1852.

Periódicos:

O Paiz: jornal político, literário e comercial.1854.

Diário da Bahia. 16 de maio de 1860.

Relatórios

Fala proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854. Bahia, Typ. de Antônio Olavo da França Guerra e Comp., 1854.

Fala que recitou na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia, o vice-presidente da província, dr. José Augusto Chaves, no dia 1 de setembro de 1861. Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1861.

Fala que recitou o presidente da província da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da assembleia Legislativa da mesma província. 4 de julho de 1849. Bahia, Typ. de Salvador Moitinho, 1849.

Fala recitada na abertura da assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856. Bahia, Typ. de Antônio Olavo da França Guerra e Comp., 1856.

Fala recitada na abertura da assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor Francisco Xavier Paes Barreto em 15 de março de 1859. Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1859.

Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província, o conselheiro e senador do Império Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1860.

Relatório feito ao Excelentíssimo Conselheiro Presidente da Província da Bahia, o senador Herculano Pereira Penna, pelo Vice-presidente o Conselheiro Manoel Messias de Leão por ocasião de passar-lhe a administração da mesma. Typographia de Antonio Olavo França Guerra, 1859.

Report of *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 11 de abril de 1859.

Report of *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 27 de outubro de 1860.

Report of *Bahia and San Francisco Railway Company Limited*. 23 de abril de 1863.

IMAGENS

Collection Vignoles of Institution of Civil Engineers

Fotografias de Benjamin Mulock (1858-1861)

FERREZ, Gilberto. *Bahia: velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1988.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Wlamyra Ribeiro de. *Algazarra nas ruas: comemorações da independência na Bahia (1889-1923)*. Campinas: Ed. Unicamp, 1999. v. 1.
- ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de. *Cárceres imperiais: a Casa de Correção do Rio de Janeiro: seus detentos e o sistema prisional no Império, 1830-1861*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000438954&opt=1>>.
- AZEVEDO, Celia Maria Marinho. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites, século XIX*. 2. ed. São Paulo: AnnaBlume, 2004.
- AZEVEDO, Thales de. *Italianos na Bahia e outros temas*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia; Secretaria da Cultura, 1989.
- BATALHA, Cláudio Henrique Moraes. Limites da liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a Primeira República. In: LIBBY, Douglas C., FURTADO, Júnia F. (Org.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006. p. 97-110.
- BATALHA, Cláudio Henrique Moraes. Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária. *Cadernos do AEL: Sociedades Operárias e Mutualismo*. n. 10/11, v. 6, p. 41-66, 1999.
- BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.
- BERTONHA, José Fábio. *A imigração italiana para o Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2004.
- BERTONHA, José Fábio. *Os italianos*. São Paulo: Contexto, 2005.
- BIONDI, Luigi. Imigração italiana e movimento operário em São Paulo: um balanço historiográfico. In: CARNEIRO, Maria Luiza Tucci et al. *História do trabalho e histórias da imigração: trabalhadores italianos e sindicatos no Brasil (séculos XIX e XX)*. São Paulo: Edusp; Fapesp, 2010.
- BRITO, Jailton Lima. *Abolição na Bahia (1870-1888)*. Salvador: CEB, 2003.
- BRITO, Luciana da Cruz. *Sob o rigor da lei: africanos e africanas nas leis baianas (1830-1841)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas,

Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em:
<<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000467551&fd=y>>.

BROOKE, David. *The Railway Navy: that despicable race of men*. North Pomfret, Vt.: David & Charles, 1983.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000. Disponível em:
<<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000213883&fd=y>>.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Operários das secas: retirantes e trabalhadores de ofício em obras de socorro público (Ceará – 1877-1919). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 3, n. 6, p. 176-193, jul./dez. 2011. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/1984-9222.2011v3n6p176/22735>>.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. A experiência da escravidão e a constituição de uma identidade operária na Bahia da Primeira República. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXIV, 15-20 jul. 2007, São Leopoldo. *Comunicação*. São Leopoldo: ANPUH. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S24.0297.pdf>>.

CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. A luta contra a adversidade: notas de pesquisa sobre o mutualismo na Bahia (1832-1930). *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 40-77, ago./dez. 2010. Disponível em:
<<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/18429>>.

CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Política e trabalho na transição do século XIX para o XX: estudo de trajetórias de integrantes do Centro Operário da Bahia*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXIII, Londrina. *Anais...* Londrina: ANPUH, 2005. Disponível em: <<http://www.ifch.unicamp.br/mundosdotrabalho/tex/aldrincastellucci.pdf>>.

CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1978. Disponível em:
<<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000047424&opt=1>>.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney. Costumes senhoriais: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In: AZEVEDO, Elciene et al. *Trabalhadores na cidade: cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2009. p. 23-62.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. 2. ed. Campinas: Unicamp, 2001.

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

COLEMAN, Terry. *The railway navvies: a history of the men who made the railways*. Londres: Penguin Books, 1968.

COSTA, Emília Viotti. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000051843&opt=1>>.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Cor, etnicidade e formação de classe no porto do Rio de Janeiro: a Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café e o conflito de 1908. *Revista USP*, São Paulo, n. 68, p. 188-209, dez./fev. 2005-2006. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/68/16-maria-cecilia.pdf>>.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Solidariedade x rivalidade: a formação do sindicalismo estivador brasileiro. *História Unisinos*, v. 6, n. 6, jul./dez. 2002.

CUNHA, Silvio Humberto dos Passos. *Um retrato fiel da Bahia: sociedade-racismo-economia na transição para o trabalho livre no Recôncavo açucareiro, 1871-1902*. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000376591&fd=y>>.

EL-KAREH, Almir. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 1980.

FLORENCE, Afonso Bandeira. *Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818 – 1864)*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002. Disponível em: <http://www.ffch.ufba.br/IMG/pdf/2002_afonso_bandeira_florence.pdf>.

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

FRAGA FILHO, Walter. *Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX*. Salvador: Edufba; Hucitec, 1996.

FREYRE, Gilberto. *Inglês no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

GOMES, Flávio dos Santos. Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista. *Tempo*, Revista de História da UFF, Niterói, v. 1, p. 67-93, abr. 1996. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg1-5.pdf>.

GONÇALVES, Graciela Rodrigues. *As secas na Bahia do século XIX: sociedade e política*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000. Disponível em: <http://www.ppgh.ufba.br/IMG/pdf/As_Secas_da_Bahia_do_Sec_XIX_-_Graciela.pdf>.

GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda; Fapesp, 2012.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRINBERG, Keila. Reescravização, direitos e justiça no Brasil do século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (Org.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006. p. 101-128.

GUENTHER, Louise H. *British merchants in nineteenth-century Brazil: business, culture, and identity in Bahia, 1808-1850*. Oxford, England: Centre for Brazilian Studies, University of Oxford, 2004.

HOBBSAWM, Eric. J. *A era do capital, 1848-1875*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOBBSAWM, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011..

IANNI, Octávio. *As metamorfoses do escravo: apogeu e crise da escravatura no Brasil Meridional*. São Paulo: Difel, 1962.

KATINSKY, Julio Roberto. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, Shozo (Coord.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Editora da Unesp, 1994. p. 37-65.

KOWARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

KRAAY, Hendrik. “O abrigo da farda”: o Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-1881. *Afro-Ásia*, n. 17, p. 29-56, 1996. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n17_p29.pdf>.

KRAAY, Hendrik. “Em outra coisa não falavam os pardos, cabras, e crioulos”: o “recrutamento” de escravos na guerra da Independência na Bahia. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 22, n. 43, p. 109-126, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v22n43/10913.pdf>>.

KRAAY, Hendrik. Repensando o recrutamento militar no Brasil Imperial. *Diálogos*, UEM, Maringá, v. 3, n. 3, p. 113-151, 1999. Disponível em: <http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol03_atg3.htm>. Acesso em: 4 fev. 2013

LAMOUNIER, Maria Lucia. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. *Est. Econ.*, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 353-372, abr./jun. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ee/v37n2/05.pdf>>.

LAMOUNIER, Maria Lucia. *Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papyrus, 1988.

LAMOUNIER, Maria Lucia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. *História econômica e história de empresas*, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 43-76, 2000.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX*. USP, Tese de Livre Docência, 2008. p. 82-124.

LARA, Silvia Hunold. *Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808*. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

LARA, Silvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, v. 16, p. 25-38, out. 1998. Disponível em: <revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/download/11185/8196>.

LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da liberdade: escravidão e os significados da liberdade no trabalho século XIX. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 11, p. 289-325, jul./dez. 2005.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LONER, Ana Beatriz. *Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930)*. Pelotas: Editora da UFPEL; Unitrabalho, 2001.

MACHADO, Maria Helena. “Teremos grandes desastres, se não houver providências enérgicas e imediatas”: a rebeldia dos escravos e a abolição da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. III: 1870-1889; p. 367-400.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. I: 1808-1831. p. 207-233.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli. (Org.). *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de História Social*. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2006. p. 129-160.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, Manoel. (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 389-417.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *To be a liberated african in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado em Filosofia) – University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002. Disponível em: <<http://bgmamigo.paginas.ufsc.br/files/2011/05/BMamigonian-PhD2002.pdf>>.

MARAN, Sheldon L. *Anarquismo, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MARTINS, José de Souza. *Subúrbio; vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo*: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Unesp, 2002.

MATA, Iacy Maia. *Conspirações da “raça de cor”*: escravidão, liberdade e tensões raciais em Santiago de Cuba (1864-1881). Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

MATA, Iacy Maia. “Libertos de Treze de Maio” e ex-senhores na Bahia: conflitos no Pós-Abolição. *Afro-Ásia*, n. 35, p. 163-198, 2007. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia35_pp163_198_IacyMata.pdf>.

MATA, Iacy Maia. *Os “treze de maio”*: ex-senhores, polícia e libertos na Bahia (1888-1889). 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002. Disponível em: <http://www.ppgh.ufba.br/IMG/pdf/Os_Treze_de_Maio.pdf>.

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

MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. *Bahia, a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

MELO, Josemir Camilo. *Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)*. Campina Grande: EDUFCEG, 2007.

MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Liberdade em tempos de escravidão. In: CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio. (Org.). *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argumentum, 2007. p. 89-104.

MORATELLI, Thiago. *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000465894&opt=1>>.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada*: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c. 1831 – c. 1870). Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000343914&opt=1>>.

MOURA, Denise A. Soares. *Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: Centro de Memória Unicamp, 2008. p. 183-206.

MUNIZ, Antônio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SENTO SÉ, Justino de. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia: Tip. Republicana do Guaycuru, 1852.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

PINHEIRO, Maria Cristina L. *Das cambalhotas ao trabalho: a criança escrava em Salvador (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

PINHEIRO, Maria Cristina L. O trabalho de crianças escravas na cidade de Salvador 1850-1888. *Afro-Ásia*, n. 32, p. 159-183, 2005. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia32_pp159_183_CriancasEscravas.pdf>.

REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. *A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000417110&opt=1>>.

REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. *Revista USP*, n. 18, p. 8-29, jun./jul./ago. 1993. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/18/01-joaojose.pdf>>.

REIS, João José. De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição. *Afro-Ásia*, Salvador: CEAO-UFBA, n. 24, p. 199-242, 2000. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n24_p199_1.pdf>.

REIS, João José. ‘Nos achamos em campo a tratar da liberdade’: a resistência negra no Brasil oitocentista. In: MOTA, Carlos G. (Org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira*. São Paulo: SENAC, 2000. p. 129-175.

REIS, João José. Quilombos e revoltas escravas no Brasil: ‘nos achamos em campo a tratar da liberdade’. *Revista USP*, São Paulo, Universidade de São Paulo, n. 28, p. 14-39, dez. 1995/fev. 1996. Disponível em: <<http://www.usp.br/revistausp/28/02-jreis.pdf>>.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. Ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

REIS, João José. Resistência escrava na Bahia: “poderemos brincar, folgar e cantar...”: o protesto escravo na América. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 14, p. 107-123, 1983. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n14_p107.pdf>.

REIS, João José. Tambores e temores: a festa negra na Bahia na primeira metade do século XIX. In: CUNHA, Maria Clementina Pereira (Org.). *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*. Campinas: SP: Editora da Unicamp; Cecult, 2002.

REIS, João José; AGUIAR, Márcia Gabriela D. de. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia da Bahia. *Revista de História da USP*, São Paulo, n. 135, dez. 1996.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos S. (Org.). *Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

RODRIGUES, Jaime. O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 297-337. v. II, p. 337.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

SANTANA, Lígia Conceição. *Itinerários negros, negros itinerantes: trabalho, lazer e sociabilidade em Salvador, 1870-1887*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufba.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=3672>.

SANTOS, Jocélio Teles. Divertimentos estrondosos: batuques e sambas no século XIX. In: SANSONE, Lívio; SANTOS, Jocélio Teles. (Org.). *Ritmos em trânsito: sócio-antropologia da música baiana*. São Paulo: Dynamis; Salvador: Programa A Cor da Bahia e Projeto S.A.M.BA, 1997.

SANTOS, Mário Augusto. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República*. Salvador: ACB, 1991.

SCOTT, Rebecca J. Scott. *Emancipação escrava em Cuba: a transição para o trabalho livre, 1860-1899*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.

- SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. 1998. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar* (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio. “Com o pé sobre um vulcão”: africanos minas, identidades e a repressão antiafricana no Rio de Janeiro (1830-1840). *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 23, n. 2, p. 1-44, 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v23n2/a04v23n2.pdf>>.
- SOUZA, Robério S. *Tudo pelo trabalho livre! trabalhadores e conflitos no pós-abolição* (1892-1909). Salvador: EDUFBA/FAPESP, 2011.
- SOUZA, Telma Mirian Moreira de. *Entre a cruz e o trabalho: a exploração de mão-de-obra indígena no sul da Bahia* (1845-1875). Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007. Disponível em: <http://www.ppgh.ufba.br/IMG/pdf/Telma_Miriam.pdf>.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. 2. ed. Curitiba: HD Livros, 1996.
- THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v. 1.
- THOMPSON, E. P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organizado por Antônio L. Negro e Sérgio Silva. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- TRENTO, A. *Do outro lado do Atlântico: um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1988.
- TRINDADE, Claudia Moraes. *A Casa de Prisão com trabalho da Bahia, 1833-1865*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufba.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=2297>.

VASCONCELLOS, Christiane Silva de. *O circuito social de fotografia da gente negra, Salvador, 1860-1916*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828 – 1887*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999. Disponível em: <http://www.ppgh.ufba.br/IMG/pdf/1998XIMENES_Cristiana_Ferreira_Lyrio-_Joaquim_Pereira_Marinho.pdf>.

ZORZO, Francisco Antônio. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX: estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 28, p. 109-120, jan./jun. 2003.