

Fábio Alexandre dos Santos é graduado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), câmpus de Araraquara; mestre em História Econômica pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), onde também finaliza o doutoramento em Desenvolvimento Econômico –Área de Concentração em História Econômica–, pesquisando a urbanização da cidade de São Paulo. Sua área de pesquisa engloba a história urbana com especial atenção à instauração de serviços de infra-estruturação urbana em meio ao adensamento populacional e aos conflitos urbanos gerados no interior do processo de “modernização” das cidades, típicos do final do século XIX. Dentre as publicações do autor estão: *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*, São Paulo, Annablume/FAPESP, 2002; além de artigos direcionados à problemática urbana.

Resumo

Hoje há Ensaio. Foi a mensagem cifrada enviada pelo telégrafo às 119 estações da linha férrea que deflagrou a greve dos trabalhadores da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, em 1906. Entre as cidades atingidas pela greve estava Rio Claro –sede de importantes serviços ferroviários, como armazéns, escritórios, oficinas– a qual foi abarcada pela movimentação que alterou o cotidiano da população nos níveis econômico e sócio-cultural. Este artigo, portanto, pretende mostrar como a movimentação grevista alterou o cotidiano da população, justamente no serviço que expressava a “modernização” alcançada na cidade (o serviço ferroviário); ao mesmo tempo em que revela os limites dessa “modernidade” representados pelas atitudes dos dirigentes da Cia. Paulista para a resolução da greve, apoiados pelas forças do Estado.

Palabras clave: Rio Claro (SP-Brasil), Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Ferrovia, Urbanização, Trabalhadores, Greve (1906), Serviço ferroviário.

Abstract

Rehearsal today. This was the message written in code sent through telegraph to 119 train stations calling all workers of the Companhia Paulista de Estrada de Ferro to the 1906 strike. Among several others, Rio Claro was one of the cities where the coded message was sent. It was the seat of important railroad services, such as warehouses, offices, garages and repair shops; this meant that the strike movement altered the social, cultural and economic daily life of its inhabitants. This article shows how a modern activity (the railroad) and its strike movement altered the life of Rio Claro. It also shows how the acts of the Companhia Paulista’s managers to solve the strike were anything but modern, in view of their use of the State’s forces.

Key words: Rio Claro (SP-Brasil), Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Railway, Urbanization, Workers, Strike (1906), Railroad service.

Fecha de recepción: enero de 2005

Fecha de aceptación: marzo de 2005

RIO CLARO E A GREVE DOS TRABALHADORES DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO EM 1906*

Fábio Alexandre dos Santos

INTRODUÇÃO

As transformações urbanas pelas quais a cidade de Rio Claro passou foram largamente marcadas por uma série de fatores inter-relacionados diretamente ligados às mudanças socioeconômicas que se processavam em nível mundial, propiciando uma nova inserção dos países exportadores de produtos primários na divisão internacional do trabalho.

Entre esses fatores destacam-se a grande concentração de capital nos países centrais, a intensificação do comércio internacional e a ampliação do mercado para os países produtores de matérias-primas e alimentos, além das transformações operadas pelo avanço tecnológico, estimulando a navegação a vapor e a construção ferroviária.

Ao mesmo tempo, as regiões agrícolas do globo passavam a ser alvo de intensa migração de capitais originários dos países centrais, que tendiam a serem alocados nos empréstimos governamentais, ou nos complexos exportadores desses países (em fretes, seguros, bancos, ferrovias, serviços urbanos, etc.). Por outro lado, as transformações econômicas, as

* Este artigo retoma algumas considerações apresentadas na dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-graduação em História Econômica, do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, São Paulo, Brasil. A pesquisa contou com o financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). O trabalho foi publicado sob o título de *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*, São Paulo, Annablume/FAPESP, 2002.

Endereço eletrônico para contato: <falesan@uol.com.br>.

revoluções políticas e a explosão demográfica que marcaram a Europa ao longo do século XIX, resultaram na expulsão de largos contingentes de pessoas, promovendo um considerável movimento de emigração com destino às Américas do Norte e do Sul.

Essa conjuntura internacional favorável à inserção dos países produtores de matérias-primas e alimentos no mercado internacional pautou e ampliou as condições excepcionalmente propícias que cercaram a introdução e a ampliação do plantio do café, na região conhecida como Oeste Paulista velho (então província de São Paulo, Brasil), e determinou os limites economicamente viáveis desta primeira fase de plantio, até 1860, cujo limite foi Rio Claro.

A partir de então, o consumo do principal produto de exportação brasileiro aumentou de forma exponencial, particularmente no mercado norte-americano, ao passo que seu preço se elevava no mercado internacional.

Com a riqueza gerada pelo café na província de São Paulo (depois estado, com a proclamação da República, em 1889), formou-se e consolidou-se o complexo cafeeiro paulista que, por sua vez, engendrou os alicerces da futura industrialização de São Paulo.¹

Esses são alguns dos pressupostos fundamentais que cercaram o contexto econômico de então e marcaram o processo de urbanização de cidades do Oeste Paulista, em meio à expansão dos cafezais e, também, aos problemas por ela engendrados, como a “escassez” de mão-de-obra, as dificuldades dos transportes, as questões sanitárias, etcétera.

A primeira linha férrea empreendida em São Paulo foi executada com capitais ingleses, a São Paulo Railway, ligando o porto de escoamento da produção (Santos) a Jundiaí, passando pela cidade de São Paulo. Rumo ao interior adentro, em busca das lucrativas plantações do Oeste Paulista, cujo limite econômico era Rio Claro, foram os fazendeiros-negociantes –diretamente ligados à cafeicultura– que empreenderam a ligação de Jundiaí a Campinas (concluída em 1872) e, em seguida, a Rio Claro (inaugurada em 1876), através da formação da primeira empresa com capital estritamente nacional, a Cia. Paulista de Estrada de Ferro.

Com a chegada do ramal férreo, a cidade de Rio Claro aparelhou-se de um importante instrumental nas suas atividades agrário-exportadoras, reduzindo consideravelmente o tempo de comunicação com a capital e o porto de escoamento da produção, Santos. E, ao mesmo tempo, permitiu a interiorização do plantio e ampliou as fronteiras lucrativas.

Não somente as atividades agrário-exportadoras se viram em situação privilegiada com a chegada da ferrovia. Junto a ela criou-se e conso-

¹ Cano, *Raízes*, 1998, cap. I, e Silva, *Expansão*, 1976, p. 81.

lidou-se toda uma estrutura urbana que também foi impulsionada pelos imigrantes que ali residiam, oriundos do malogro das primeiras experiências com o sistema de parceria nas fazendas do Senador Vergueiro, dando ênfase às funções urbanas da cidade.

Em 1881, com o início do prolongamento da linha férrea rumo a São Carlos, empreendimento levado a cabo pelos fazendeiros-negociantes da região central da então província instalou-se na cidade, ao longo da estação ferroviária, uma série de serviços correlatos às atividades ferroviárias, como armazéns, escritórios e um entroncamento de diferentes bitolas, ampliando ainda mais a demanda por trabalhadores urbanos e formando um complexo ferroviário.

Em meio a esse processo, outros fatores extremamente significativos do final do século XIX vinham somar-se à estrutura socioeconômica da cidade: a imigração em massa, que trouxe, em primeiro lugar, majoritariamente italianos, além do fim do sistema escravista no país, ocorrido em 1888.

Posteriormente, em 1892, foram instaladas na cidade de Rio Claro as oficinas da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, cujo empreendimento tornou-se um dos principais empregadores industriais no período. Tal fato dava a cidade um caráter bastante expressivo no contexto da formação e consolidação do mercado de trabalho e do mercado interno, ao permitir a concentração na cidade de um número considerável de trabalhadores.

Os reflexos da consolidação desse aparato ferroviário na cidade trariam, por ocasião da greve dos ferroviários de 1906, a expressão de todas as transformações e contradições urbanas que se processaram ali, demonstrando a pluralidade dos interesses engendrados numa sociedade em constante transformação. Este artigo, portanto, destaca como a movimentação grevista que teve início em 15 de maio e terminou em 31 de maio de 1906 alterou o cotidiano dessa cidade, justamente em função do maior símbolo da “modernidade” de então, a ferrovia.

CAFÉ, FERROVIA E URBANIZAÇÃO

Foi na esteira dos cafezais, que as ferrovias paulistas emergiram e se ampliaram, em completa dependência aos interesses de produtores, administradores e comerciantes de café.² Nada mais natural que interesses dessa natureza se encontrassem diretamente ligados ao núcleo dessa atividade econômica, pois seus acionistas eram na grande maioria (senão todos) homens ligados ao setor cafeeiro.

² Saes, *Ferrovias*, 1981, p. 63.

Um dos primeiros reflexos da implantação ferroviária que extrapolou os limites dos cafezais foi a relação que criou com as cidades. Historicamente, muitas delas passaram a ser associadas ao surgimento, expansão ou decadência de vilas e cidades. Para Sérgio Buarque de Holanda, por exemplo, a concretização das vias férreas, que seguiam o rumo do café, provocaram uma relação de dependência entre as áreas rurais e as cidades e, “o resultado é que o domínio agrário deixa, aos poucos, de ser uma baronia, para se aproximar, em muitos dos seus aspectos, de um centro de exploração industrial”.³

Enquanto o efeito da expansão ferroviária para a acumulação cafeeira parece fora de questão na província de São Paulo, o efeito da passagem da estrada de ferro sobre as cidades por ela servidas tem sido objeto de vivo debate, principalmente nas cidades do interior; segundo Mattoon, “as bem sucedidas companhias ferroviárias, como a Paulista, contribuíram para o desenvolvimento da expansão da esfera geográfica de todas as atividades econômicas, desde a pouca circulação de dividendos até os reinvestimentos em café, ferrovias e outras empresas”.⁴

A expansão ferroviária, no entanto, traria efeitos distintos sobre os núcleos urbanos por ela servidos em função do papel de cada um deles e da própria dinâmica da malha ferroviária. A capital da província, por exemplo, recebeu efeitos intensos da expansão ferroviária, passando de pequeno burgo de estudantes à sua fase de crescimento urbano-industrial, com a ferrovia interligando-a a um florescente mercado de consumo no interior da província.⁵

Tal explosão urbana teve início a partir em 1867, com a inauguração da São Paulo Railway (Santos-Jundiaí), quando ocorre a ligação da principal zona cafeeira do interior naquele momento, ao porto exportador, Santos, passando pela capital da província. Partindo de Jundiaí abriram-se ramais férreos rumo ao interior, com a construção da Cia. Paulista e da Cia. Mogiana, permitindo a ligação com a capital paulista e iniciando o processo de absenteísmo dos abastados fazendeiros de café que se deslocaram do interior rumo à cidade de São Paulo, em função da rápida comunicação. O ramal férreo transformou-se, ainda, em um importante corredor ferroviário privilegiado pela circulação de mercadorias, pessoas, mão-de-obra. Em 1877, a Estrada de Ferro do Norte (Central do Brasil) efetivou a ligação férrea de São Paulo com a capital brasileira, o Rio de Janeiro, contribuindo para a formação e consolidação de um entroncamento ferroviário que ligava importantes pontos, implementando

³ Holanda, *Raízes*, 1995, p. 175.

⁴ Mattoon, *Companhia*, 1971, p. 165.

⁵ Morse, *Formação*, 1970, pp. 205 e ss., e Bruno, *História*, 1991, pp. 899 e ss.

um mercado consumidor e de trabalho em seu entorno, isto é, congregando alguns dos elementos constituintes de sua urbanização ulterior.⁶ São Paulo transformou-se numa área tributária privilegiada, como uma encruzilhada de caminhos, na qual a atividade comercial foi largamente favorecida.⁷

Em Campinas também se iniciava um processo de desenvolvimento industrial e tornava-se uma importante referência regional no comércio e nos serviços, devido principalmente, pela sua posição de base agrícola e entroncamento ferroviário da região.⁸ A cidade de Santos passava a sediar o mais importante porto exportador de café, com importantes efeitos sobre a cidade e seus habitantes.⁹

Esses casos refletem de maneira substantiva os efeitos decorrentes da formação do complexo econômico cafeeiro em São Paulo e, que, nesse momento, adquiria novo impulso ao incentivar um processo de adensamento demográfico em São Paulo (província e depois estado), quando sua população salta de 837 354 habitantes em 1872, para 1 284 753 habitantes em 1900 e, passa a abrigar vinte anos mais tarde, 4 592 188 habitantes. No que concerne aos municípios, no ano de 1874, São Paulo abrigava uma população de 31 385 habitantes; Santos, 9 191 habitantes e Campinas, 31 397 habitantes. Em 1886 a população em São Paulo chegava a 47 697 habitantes; em Santos, a 15 605 habitantes, e em Campinas, a 41 253 habitantes. Já em 1900, São Paulo abrigava 239 820 habitantes; Santos, 50 389, e Campinas, 67 694 habitantes.¹⁰

Em Rio Claro, em 1872 a cidade abrigava uma população de 15 035 habitantes, chegando a 20 133 em 1886. Já em 1890, o número de habitantes chegou a 24 584 e, em 1900, a 38 426 habitantes. No que concerne ao crescimento anual, no período de 1857 a 1872, ocorreu um crescimento demográfico de 8.6% ao ano, o que demonstra a vitalidade da região como fronteira lucrativa de plantio de café até a chegada da linha férrea, e que permite concluir pela dinâmica em sua vida econômica, social e cultural no período. Já nos períodos subseqüentes, de 1872 a 1886, ocorre uma queda relativa na taxa de crescimento, chegando a 2.4% ao ano; de 1886 a 1890, essa taxa volta a subir, passando a 5.5% ao ano; e, de 1890 a 1900, mantém um índice de crescimento de 5.6% ao ano.¹¹

O processo de ocupação e povoamento das terras do *hinterland* de São Paulo, onde mais tarde se desenvolveria o grande surto cafeeiro,

⁶ Santos, "Saneando", 2004, p. 5.

⁷ Singer, *Desenvolvimento*, 1974, p. 363.

⁸ Lapa, *Cidade*, 1996, pp. 24 e ss.

⁹ Gitahy, *Ventos*, 1994, p. 24, e Lanna, *Santos*, 1996, pp. 54 e ss.

¹⁰ Camargo, *Demografia*, 1960, pp. 26-27.

¹¹ Dean, *Rio*, 1977, p. 155.

começou a se esboçar no século XVIII em decorrência do caminho que levava às minas em Mato Grosso e Goiás. Ao longo deste percurso se formaram diversos pontos de parada que tinham como objetivo oferecer abastecimento e pouso às tropas que demandavam àquela região. A localização destas pequenas aglomerações humanas resultaram mais tarde numa relativa disposição em linha reta das futuras cidades que emergiram ao longo deste percurso.¹²

Assim surgiu a futura cidade de Rio Claro. Inicialmente a região abrigou um ponto de parada para viajantes, em seguida recebeu os sesmeiros que tomaram posse de extensas faixas de terras e iniciaram o plantio da cana-de-açúcar; junto com eles foi introduzida a manifestação espiritual, simbolizada pela construção da capela. Parcela significativa dos homens que se instalaram na região levava consigo escravos, agregados, força individual e dinheiro. Nem todos eram homens de mentalidade rústica, como vários estudiosos apontam, muitos participaram da vida política da Corte e das lutas pela independência, tinham outros negócios e frequentemente enviavam seus filhos para estudos na Europa, eram os fazendeiros-negociantes.¹³

A partir de meados do século XIX, a cidade toma impulso com a chegada de imigrantes e o crescimento da lavoura cafeeira, cultura agrária que predomina nas lavouras até 1930. Tal estruturação econômica justificou, na segunda metade do século XIX, o prolongamento dos trilhos da Cia. Paulista de Estrada de Ferro de Jundiaí a Rio Claro, passando pela cidade de Campinas.

Com a chegada dos trilhos à cidade o cotidiano da população foi transformado. Em um meio inóspito e ainda majoritariamente rural promoveu um impulso à vida da cidade, pois a introdução deste novo instrumento, de proporção até então desconhecida, alterou a vida da população, compondo e transformando também a paisagem urbana. Instalava-se, assim, um novo símbolo de racionalidade burguesa que alterava sobremaneira a vida do morador na cidade, tanto economicamente quanto social e culturalmente.

Hábitos muitas vezes simples e imperceptíveis foram incorporados ao cotidiano da cidade, como a marcação do tempo e as alterações nas relações sociabilidade por intermédio do apito do trem, que passava a ditar o tempo marcado, racional. Junto com a ferrovia também chegaram

¹² Monbeig, *Pioneiros*, 1998, p. 25.

¹³ *Fazendeiros-negociantes* no sentido de explicitar que estes homens já no decorrer do século XIX não eram unicamente fazendeiros, pois também estavam ligados a outros negócios, como cobrança de taxa sobre uso de estradas, comércio de mulas, tráfico negreiro, comércio transatlântico, além dos laços com a Corte e a política. Sobre São Paulo ver Monbeig, *Pioneiros*, 1998; para o caso do Rio de Janeiro consultar Lenharo, *Tropas*, 1993, e Stein, *Vassouras*, 1990.

os serviços postais diários e o serviço telegráfico, agilizando sobremaneira a comunicação, e que mais tarde serviria como instrumento de deflagração da greve dos trabalhadores da ferrovia, quando detonaram o movimento grevista de 1906 utilizando-se do telégrafo.

Com a instalação da estação da Cia. Paulista de Estrada de Ferro à Rua Dr. Cesar (atual Rua 1), suas imediações passaram a atrair uma gama de atividades e serviços. Foi o caso do português Manoel Ferreira Bandeira, proprietário da maior frota de *trollys*, que montou uma linha de *jardineiras*, fazendo o percurso de Rio Claro a Piracicaba. O largo da estação passou a ser o ponto de partida desse meio de comunicação e os horários de saídas acompanhavam os horários de chegada dos trens, visto que, Piracicaba não possuía ramal férreo e os passageiros oriundos da capital vinham até Rio Claro, para, então, seguirem até àquela cidade.

Foi através dos alemães que a população local conheceu esse meio de transporte, tanto o urbano como o rural, substituindo os vagarosos carros de bois e acelerando a comunicação com as áreas vizinhas. Contudo, seu desenvolvimento ganhou impulso somente quando a ferrovia ali chegou e passou a responder às necessidades da região por serviços dessa natureza.

Diversos hotéis, lojas, casas de comércio, botequins, etc., foram instalados na proximidade da estação, conferindo-lhes uma referência privilegiada na planta urbana. O comércio da cidade também passou por uma especialização, ou seja, os comerciantes passaram a comercializar produtos específicos em seus estabelecimentos em detrimento daquele estabelecimento que vendia todo tipo de artigos, de secos a molhados, de ferramentas a armarinhos.¹⁴

Não é em vão que com a ligação férrea e a facilidade nas comunicações novos estímulos se tornaram patentes, aprimorando o mercado interno, que se mostravam no desenvolvimento do comércio, indústrias, e, conseqüentemente, na expansão da área urbana, em virtude do aumento da demanda, ocasionado pelo aumento demográfico, claramente impulsionado pela população que ali residia e pelos migrantes e imigrantes que chegavam.

Esse fluxo de chegada é comprovado pelos relatórios provinciais de 1880, os quais registram a quantidade de pessoas que chegavam à província e seus respectivos destinos. Em 1879, por exemplo, entraram na província cerca de 424 pessoas entre imigrantes de várias nacionalidades (na maioria italiana, perfazendo um total de 290 pessoas) e migrantes cearenses (24 pessoas); do total de entradas, 198 ficaram na capital da província, 80

¹⁴ Santos, *Rio*, 2002, pp. 94-95.

em Santos, 46 foram para Rio Claro, 35 para Campinas, 24 para o núcleo de São Caetano e os demais para outras localidades ou núcleos.

Já em 1882 o número de imigrantes entrados na província aumentou consideravelmente, conforme enfatiza o presidente Barão de Guajará em 1884, “até o presente, a corrente de imigração tem tomado um aumento progressivo, a ponto de atingir quasi ao duplo das entradas de 1882, pois que, sendo aquellas em numero de 1 994, as do anno findo sobem a 3 955; differença para mais -1 961”.

Mais à frente, prossegue o mesmo relatório enfatizando a maioria de italianos entre os imigrantes estrangeiros. Referindo-se ao total dos imigrantes entrados na província e aos seus respectivos destinos também o relatório indica o seguinte: “cerca de 1 322 ficaram na capital, 283 seguiram para Leme, 279 para Amparo, 277 para Campinas, 222 para Rio-Claro, 203 para Mogi-Guaçu e o restante seguiu para outras cidades, vilas ou nucleos”. Através destes exemplos, portanto, verificamos a importância da cidade de Rio Claro como imã de “atração” desses trabalhadores oriundos de vários países e do nordeste brasileiro.

Desta forma, a força-de-trabalho rural e um grande número de trabalhadores urbanos forneciam usuários para um variado setor de serviços. Por outro lado, na cidade se comercializava o excedente dos gêneros produzidos pelos pequenos proprietários. No mercado eram vendidos os produtos alimentícios enquanto os intermediários e comerciantes que possuíam maquinaria de beneficiamento trabalhavam com pequenas quantidades de café, milho, arroz, laticínios e aguardente. A acumulação de empresas comerciais e de pequena indústria gerou uma classe média urbana bastante ampla, cujas ambições e padrões de consumo diversificavam os empregos ainda mais.

Na virada do século XIX ao XX, existiam na cidade várias indústrias atuando nos mais diferentes setores, de acordo com o Registro de Contribuintes de Impostos de Indústrias e Profissões de 1904-1905 e o Almanaque da cidade para 1906 estavam em operação neste período cerca de 24 fábricas de aguardente, sete fábricas de cerveja, sete de carros (*trollys*), uma de cal, uma de charutos, uma de gelo, duas de louça, duas de máquinas, cinco de massas alimentícias; e, ainda, já havia ido à falência, por volta do final da década de 1880, a Cia. Mechanica Industrial, que montou a usina hidrelétrica de Corumbataí e que na época empregou considerável número de trabalhadores.

Muitas destas industriais, ligadas aos imigrantes, tiveram propícias condições de instalação e desenvolvimento em função do fim do escravismo (1888), da proclamação da República (que instaurou o federalismo (1889), e possibilitou ao Estado investir em importação de mão-de-obra, subsidiando as passagens daqueles que desejassem se dirigir a São

Paulo), os quais possibilitaram a consolidação do mercado de trabalho; além dos fatores proporcionados pela instalação de uma infra-estrutura na cidade, como energia elétrica, saneamento básico (água e esgotos) e, principalmente, a instalação das oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, em 1892, que conferiu uma dinâmica à parte ao núcleo urbano.¹⁵

Com as oficinas da Paulista a urbanização teve um importante estímulo e se refletiu não somente no aspecto econômico, mas também no sócio-cultural resultando na organização dos trabalhadores, na criação e implementação da escola de aprendizagem por parte da Paulista, na formação de clubes de recreação para os trabalhadores, como a União dos Artistas que mais tarde se transformou em Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista e a criação do cinema dos ferroviários.¹⁶

Em meio às transformações nos diferentes aspectos da realidade, politicamente também estava em curso mudanças na estrutura de poder. Aos poucos os tradicionais grupos políticos perdiam poder e prestígio social, dando espaço a outros segmentos sociais, principalmente a uma classe média em formação, na qual a presença de imigrantes e descendentes era marcante.¹⁷ Sob outro ponto de vista, e que também reflete a transferência de poder e de prestígio a outros grupos sociais da cidade foi o fato de a concentração da propriedade urbana também apresentar transformações, cuja dinâmica de compra e venda de imóveis, “na grande maioria” era realizada por aqueles residentes no próprio centro urbano, cujos recursos eram oriundos das atividades comerciais internas. Em outras palavras, parcela do capital gerado no comércio local acabou sendo invertido no setor imobiliário.

Em contrapartida, os jornais da cidade gradativamente passavam a estampar em suas páginas inúmeras ofertas de empregos, assim como de trabalhadores procurando trabalho. Na edição do jornal *Diario do Rio Claro*, de 9 de novembro de 1894, por exemplo, seguem vários anúncios de empregos, entre eles um solicitando trabalhadores para a lavoura: “Precisa-se de algumas para serviço de lavoura. Prefere se nacionaes, paga-se 80\$000 por mez e dá se alimentação. Para tratar com sr. José Calazans de Negreiros.” Em outro exemplo, por ocasião da reconstrução da usina de Corumbataí, em 1899, para o fornecimento de luz elétrica à cidade, o jornal *Diario do Rio Claro* anuncia: “TRABALHADORES: Precisa-se de trabalhadores nas obras da antiga MECHANICA, á margem do Corumbatay. Para tractar com Cypriano A. Pereira, na chacara, fim da avenida 5, além da linha férrea.”

¹⁵ *Ibid.*, p. 165.

¹⁶ Garcia, “Rio”, 1992, pp. 29-30.

¹⁷ Bilac, *Elites*, 2001, pp. 34 e ss.

Neste contexto, a cidade de Rio Claro apresentava uma dinâmica urbana no período imediato à chegada da ferrovia que a torna emblemática dos efeitos urbanos vivenciados nas cidades do interior frente à inserção do Brasil na economia capitalista internacional, tornando-se parte de ativas movimentações e transformações econômicas pela qual o Brasil atravessava, seja nas relações econômicas, nas sócio-culturais ou nas produtivas. Neste particular, com a ferrovia e seu ulterior aparato ferroviário instalado na cidade, a *urb* adquire novas características, novas funções econômico-sociais que motivaram a eclosão de uma pluralidade de grupos com diferentes interesses e ações e que a colocam como parte da história econômica do complexo cafeeiro.

A GREVE DOS TRABALHADORES DA CIA. PAULISTA EM 1906 EM RIO CLARO

A cidade de Rio Claro, em fins do século XIX abrigava entroncamento ferroviário, armazéns e oficinas da Cia. Paulista, o que lhe conferia um caráter bastante pronunciado nos serviços dessa natureza. Da mesma forma, outras cidades como Campinas e Jundiaí também possuíam larga importância no que concerne aos serviços ferroviários. São principalmente em razão desses fatores que as cidades que reuniam esses serviços, no tronco da Paulista, concentraram trabalhadores e engendraram ali a formação de um incipiente movimento operário.

Para isso, condições como a crescente chegada de trabalhadores imigrantes, que traziam consigo teorias e ideologias, paralelo ao próprio crescimento urbano, facilitaram a congregação e os encontros que foram peças-chaves para a eclosão do que Boris Fausto chama de “conflito social”.¹⁸

No tocante aos trabalhadores e suas condições de vida e de trabalho, é sabido que no final do século XIX e primeiras décadas do XX, suas condições de trabalho eram aviltantes, com baixa remuneração e longas jornadas de trabalho, exploração do trabalho feminino e infantil, inexistência de direitos previdenciários e aposentadorias. É justamente no início do século XX que ocorre a fase de ascensão do movimento operário (de 1905 a 1908), “período de ascenso que se define pelo maior êxito organizatório, maior número de mobilizações, surgimento de leis repressivas”.¹⁹

Nesse sentido, as cidades que abrigavam atividades diretamente ligadas à Cia. Paulista sofreram consequências imediatas com a deflagração

¹⁸ Fausto, *Trabalho*, 1976, p. 21.

¹⁹ *Ibid.*, p. 133.

da greve dos ferroviários de 1906, que mesmo não adquirindo a expressão da greve geral de 1917, que ocorreu em São Paulo, expressou de maneira contundente a transformação pela qual algumas cidades atravessavam, nas diversas esferas da realidade e com repercussões imediatas na vida cotidiana de suas populações.

Em Rio Claro, antes da greve de 1906, já havia ocorrido uma primeira movimentação dos ferroviários, quando os trabalhadores das oficinas cruzaram os braços por um dia em decorrência do aumento nas horas de trabalho com redução de seus vencimentos, em setembro de 1901. Provavelmente foi o primeiro movimento ocorrido no tronco da Cia. Paulista que se tem conhecimento.²⁰ No mesmo ano foi fundado na cidade o Centro Operário, sob a presidência do jornalista Manuel Fernandes de Oliveira.

Em 1905, devido ao largo processo de exploração pelo qual os trabalhadores atravessavam e, ainda, da movimentação em nível nacional que começava a se processar no tocante à organização e à conscientização de classe, foi fundada a Liga Operária dos Trabalhadores da Cia. Paulista, que teve na greve de 1906 seu grande teste de organização.

Neste momento, mesmo com o aparecimento das primeiras fábricas e indústrias, principalmente na capital do estado, o setor de serviços, dentre eles as ferrovias e os portos, representavam o mais relevante e estratégico setor concentrador de trabalhadores, acrescido do fato de a economia agro-exportadora depender deles diretamente. Neste sentido, as greves ganhavam significativa repercussão econômica, passando a serem tratadas de forma violenta e repressiva.²¹ Por outro lado, no interior da Cia. Paulista suas relações de produção passavam por uma redefinição, da dominação tradicional, baseada no paternalismo para o sistema racional-legal que, segundo Segnini, passava a ter na burocracia o núcleo de dominação do trabalhador.²²

Como é colocado pelos vários autores que abordaram a questão, o paternalismo se manifestou sob diferentes formas. Uma delas se deu com a criação da escola de aprendizes, cujo objetivo era formar o pessoal especializado para as funções da própria ferrovia, mas que, na maioria dos casos, colocava o aprendiz na condição de trabalhador compulsório, sem remuneração alguma, fato que se prolongava por muitos anos, como foi possível notar nos documentos *Fé de officio* dos trabalhadores (documentos que compõem uma rica fonte primária para o estudo da vida dos trabalhadores nas companhias ferroviárias, os quais incluem faltas, licenças, demissões, suspensões etc. até a aposentadoria). Outras formas colocadas

²⁰ Leme, *Trabalhadores*, 1986, p. 64.

²¹ Fausto, *Trabalho*, 1976, pp. 122-123.

²² Segnini, *Ferrovia*, 1986, p. 40.

em prática pela companhia iam desde Associação Protetora das Famílias dos Empregados às Sociedades Benéficas e à construção de vilas destinadas à moradia dos ferroviários. Esta última não chegou a ser empregada na cidade de Rio Claro, mas em Jundiaí sua construção foi efetivada e serviu como instrumento de coação sobre os trabalhadores na tentativa de convencerem a voltar ao trabalho em 1906, durante a movimentação paredista. O essencial nestas instituições (Associação e Sociedade) residia na tentativa por parte da empresa de se evitar e até mesmo reprimir a adesão dos trabalhadores às Ligas Operárias.

As razões que levaram ao movimento paredista de maio de 1906 fundamentavam-se na objeção à obrigatoriedade de adesão às Caixas Benéficas; no aumento da jornada de trabalho com redução dos salários, em decorrência da modernização empregada nas oficinas e que culminou na demissão de muitos trabalhadores; contra o que consideravam como despotismo do chefe da estação de Jundiaí, Francisco Paes Leme de Monlevade e do inspetor geral, Manoel Pinto Torres Neves; além da transferência das oficinas de serraria de Jundiaí para Rio Claro e das oficinas de reparos de Rio Claro para Jundiaí.²³

A greve, iniciada em 15 de maio de 1906, foi deflagrada através do telégrafo da empresa, de onde foi emitida a mensagem cifrada –*Hoje há ensaio*– paralisando todas as atividades no tronco da Cia. Paulista: estações, tráfego e linha, num total de 1 057 quilômetros (km) de trilhos em 119 estações e atingindo aproximadamente 3 800 ferroviários, que cruzaram os braços. Nas palavras de Boris Fausto, “estavam iniciando a principal greve ferroviária do estado, em toda a história da Primeira República”. As reivindicações se baseavam na busca de melhorias nas condições de trabalho e na revolução social, sendo a greve o principal instrumento de luta; contudo, nenhuma análise de conjuntura da formação sócio-econômica brasileira estava na pauta de discussões desses trabalhadores.²⁴

No plano mais geral, indica Leme, com a deflagração da greve cerca de 80% do café ficou retido nas fazendas ou estações. Em outras palavras, atingindo diretamente o núcleo da economia paulista, obstando a circulação de mercadorias. Mas também outros setores foram atingidos. Para se ter uma idéia da expressão do movimento, a ferrovia se constituía no único veículo de comunicação, portanto, junto com ela também foi interrompida a circulação de mercadorias e passageiros; elevaram-se os preços dos gêneros alimentícios, dos *trollys* e dos animais; letras foram protestadas, pois não circulavam remessas de pagamento, assim como as casas de câmbio não tinham lucro; serviços postais foram paralisados;

²³ Leme, *Trabalhadores*, 1986, p. 65, e Mattoon, *Companhia*, 1971, p. 203.

²⁴ Pinheiro, *Política*, 1975, pp. 96-97.

famílias começaram a fazer provisão de mantimentos; além, é claro, das agitações que passaram a tomar conta das cidades que abrigavam algum tipo de serviço da Paulista.

O movimento obteve tamanha repercussão, que colocou pela primeira vez a população da pacata cidade de Rio Claro –localizada no interior do estado de São Paulo– em contato com algo até então desconhecido em suas proporções. O primeiro indício da coletivização do fenômeno começou com as cartas abertas à população, publicadas nos jornais, primeiro na capital e depois nas principais cidades que concentravam trabalhadores da Paulista.

Em 16 de maio, o jornal *O Alpha*, de Rio Claro, informava à população que em toda a linha não trafegava nenhum trem, as oficinas, os armazéns e todas as repartições da companhia se encontravam paralisadas; na cidade, todas as repartições foram paralisadas, exceto os telegrafistas que não aderiram à greve. No entanto, no mesmo dia, o chefe da estação, senhor Malheiros acabou por dispensá-los, mantendo somente um funcionário –de confiança– na operação do telégrafo, já que o mesmo se tornou instrumento chave de comunicação entre o comando de greve, localizado em Jundiaí e as diferentes estações da companhia.

Na mesma edição do jornal, como que prestando solidariedade ao movimento e às suas causas, um colunista exalta a atitude dos trabalhadores e à capacidade de organização da categoria, principalmente pela utilização do telégrafo, através do qual houve a transmissão das informações, com as mensagens cifradas, na deflagração do movimento até o acompanhamento e informes sobre a greve.

O teatro Phenix, antes majoritariamente palco para as manifestações das elites rio-clarense, passava a abrigar neste momento as reuniões e as assembléias dos trabalhadores da Paulista, as quais eram muito concorridas, chegando o recinto a abrigar cerca de 2 000 pessoas. Em todas as reuniões e assembléias, que gradativamente passavam a receber não somente os grevistas e membros da Liga Operária, mas também representantes de diversos setores da sociedade, os oradores se revezavam em inflamados discursos.

Em meio às negociações em âmbito estadual, os impasses começaram a surgir na primeira tentativa de se iniciar as conversações, sendo o motivo o local estipulado pelo conselheiro doutor Antonio Prado para a reunião, determinando que seria em São Paulo, o que foi recusado pela Liga de Jundiaí alegando possível coação. Para a Liga, a reunião deveria acontecer em um local neutro. Malgrado qualquer solução, a empresa começou a ameaçar os grevistas com demissões.

A Liga Operária de Rio Claro, curiosamente, captava a simpatia e a solidariedade tanto do comércio quanto da população da cidade e diariamente

os jornais estampavam os últimos acontecimentos ocorridos ao longo dos trilhos e as tentativas de negociações.

Nas greves do início do século XX, a possível substituição de trabalhadores era um problema para os patrões, no caso dos ferroviários, por exemplo, suas atribuições eram na maioria dos casos de trabalhadores qualificados, como maquinistas, foguistas, etc., e por isso sua substituição imediata tornava-se um problema. Da mesma forma que nos portos, onde a necessidade de força física era essencial.²⁵ Tal fato conferia uma força de barganha excepcional aos trabalhadores em greve; mas, por outro lado, qualquer conflito que envolvesse oposição ao capital, imediatamente se transfigurava em caso de polícia.

Por ocasião da deflagração da greve o governo mandou que todo o ramal férreo fosse ocupado por policiais. Ao meio-dia de 16 de maio, “inesperadamente”, chegava à estação de Rio Claro um trem trazendo um destacamento oriundo da capital do estado com 22 praças, um sargento, um capitão, um cabo e um corneta sob as ordens do alferes José Cacaúzi, com o intuito de reforçar e “reprimir” a movimentação na cidade. Mas não chegaram sem atropelos. Antes de o trem chegar a Campinas, um trecho do ramal encontrava-se engraxado, o que atrasou a viagem do destacamento e os obrigaram a pernoitar em Campinas, seguindo rumo a Rio Claro no dia seguinte; ao chegar à cidade, o trem trazia cinco praças armados de carabina em punho, três no limpa trilhos e dois no tender.

As tentativas de se chegar a um acordo continuaram entre o conselheiro Antonio Prado e os representantes da Liga, mas sempre malogradas, levando em conta o grande fator repressivo demonstrado pelo conselheiro Prado nas negociações.²⁶ Enquanto isso em Rio Claro, Jundiaí, Campinas e até na capital do estado, São Paulo, os ânimos começavam a se acirrar levando inclusive trabalhadores de outras companhias ferroviárias e outras fábricas a paralisarem suas atividades em apoio aos ferroviários, como os trabalhadores da Cia. Mogiana, que no quinto dia de greve da Paulista também paralisaram suas atividades, assim como outras companhias ferroviárias, inclusive do Rio de Janeiro; em Jundiaí, os trabalhadores das Oficinas Arens e da Fábrica de Tecidos São Bento entraram em greve; em São Paulo, a Fábrica Globo teve sua produção paralisada.²⁷

Em Rio Claro, o senhor Julio Stern, proprietário da Fábrica de Cerveja Rio Claro, declarou pessoalmente em uma reunião da Liga que estava fechando as portas de seu estabelecimento em apoio à greve, espalhando folhetins pela cidade explicando os motivos do fechamento:

²⁵ Fausto, *Trabalho*, 1976, p. 123.

²⁶ Levi, *Família*, 1977, p. 299.

²⁷ Leme, *Trabalhadores*, 1986.

solidariedade aos ferroviários. Da mesma forma o jornal *O Alpha* deixou de publicar suas edições diárias a partir do dia 18 até 25 de maio; o comércio da cidade, posicionando-se ao lado dos trabalhadores, também decidiu não funcionar após uma reunião realizada no teatro, oportunidade em que solicitaram que a mediação do conflito deveria se realizada pela Associação Comercial de São Paulo.

A paralisação dos jornais, no entanto, não era vista com bons olhos pelos membros das Ligas Operárias, pois sem eles, possíveis informações falsas poderiam acarretar no enfraquecimento do movimento, já que jornais de outras cidades também paralisaram suas atividades.

Na verdade, as paralisações em apoio aos paredistas que fugiam ao âmbito dos ferroviários e dos trabalhadores industriais, possivelmente se fundamentavam em interesses imediatos de cada setor e nada mais eram do que uma forma de “pressão” à própria Paulista para que se resolvesse o conflito, em nada se ligando aos interesses dos trabalhadores. Basta considerar em primeiro lugar que, com a paralisação dos trens, o jornal *O Alpha* deixava de enviar suas edições diárias às localidades vizinhas que, destaca-se, perfaziam a maior parte da receita em comparação com as vendas e assinaturas locais.

Em segundo lugar, toda a circulação de mercadorias, pagamentos, correspondências, etc., se encontrava completamente paralisada, obstando parte da dinâmica econômica do complexo cafeeiro, ou seja, no tronco férreo da Cia. Paulista. Por aí se apreende que todo o apoio gerado ligava-se a outros interesses que não imediatamente à questão operária, apesar do discurso contrário. Dessa forma, se coloca como questionamento quais foram os reais interesses dos comerciantes e da população em geral no apoio ao movimento grevista, visto que, com a paralisação, os comerciantes deixavam de vender seus produtos, deixavam de receber pagamentos, etcétera.

Nesse ínterim, houve um acirramento de forças por parte da Paulista, trabalhadores eram sumariamente demitidos; os que moravam em casas da vila operária, em Jundiaí, foram despejados sem direito de retirarem sequer seus pertences pessoais, cujo argumento da Paulista residia na necessidade de acomodar os novos contratados; e, mais, empregou-se cerceamento das liberdades individuais, principalmente aos advogados e trabalhadores, que progressivamente começaram a serem detidos e enviados clandestinamente das cidades do interior para a capital do estado.

Prisões arbitrárias foram recorrentes em todas as cidades que abrigavam algum tipo de serviço da Cia. Paulista. Em Rio Claro, a Liga Operária nomeou o advogado Joaquim Teixeira das Neves Junior (o Teixeira) para representar a categoria. O fato ligava-se diretamente ao acirramento do movimento e, ainda, por causa da chegada à cidade de Julio Sorelli,

delegado da Federação Operária que para a cidade se dirigiu com o intuito de “declarar que aquella associação, presta todo apoio moral e material á Liga Operária de Rio Claro”.

Às prisões realizadas pela policia seguiam-se os inúmeros pedidos de *habeas corpus* impetrados pelo doutor Teixeira Neves. O primeiro caso ocorreu com os trabalhadores João Firmino de Oliveira Doria, Theofilo Isidoro de Almeida e João Alves da Silva, que segundo o argumento do *habeas corpus* foram presos unicamente por serem membros da Liga Operária e por se encontrarem em greve; além do fato de sofrerem possíveis violências, coações ou abusos por parte da polícia, que baseavam as prisões em ilegalidades. Em 24 de maio de 1906 o *habeas corpus* foi concedido pelo juiz Achilles de Oliveira Ribeiro. *Habeas corpus* preventivos também foram recorrentes naqueles dias.

O argumento do delegado de polícia, por sua vez, ao ser notificado do *habeas corpus* era que nada havia contra o impetrante, da mesma forma como ocorreram com vários outros trabalhadores detidos.

Os *habeas corpus* foram inúmeros no decorrer da greve, e entre os trabalhadores presos o maior receio residia na sua ilegal transferência para São Paulo. Na maioria dos inquéritos policiais analisados o argumento essencial dos *habeas corpus* era a repressão policial que poderia ocasionar violência, o cerceamento da liberdade garantida pela Constituição, com pequenas variações, mas, em todos eles, os detidos ou os que seriam detidos, eram membros da Liga Operária e se encontravam em greve. Um dos casos mais hilários registrados durante o movimento aconteceu no dia 27 de maio, quando até o entregador de jornal *O Alpha* foi preso pela polícia, para averiguações, conforme relatou o delegado.

Antagonicamente, quando o jornal *O Alpha* retomou suas atividades normais, em 26 de maio, em nenhum momento, informa o jornal, houve qualquer tipo de manifestação, agitação, piquete ou distúrbio da “ordem” por parte dos trabalhadores, que continuavam se mantendo pacificamente paralisados. O contrário, no entanto, ocorria com as forças policiais, que cada vez mais chegavam em trens especiais, oriundos da capital do estado. Aumentavam também as prisões ilegais realizadas pela polícia.

A cidade, portanto, vivenciava conflitos que tomava proporções até então desconhecidas pela população, atingindo a todos de maneira indistinta, quebrando a rotina da cidade: com as tropas da cavalaria invadindo o espaço antes destinado aos transeuntes que não mais podiam conversar em grupos, dos carros e carroças de vendedores e dos cavalos utilizados como meio de transporte, isto é, todas as formas de reunião ou aglomeração de pessoas já era motivo para que a polícia interferisse com o intuito de “dispersar”. Enfim, o impacto foi grande, mas provocado pela força policial que interferiu diretamente no cotidiano da população,

com “trens blindados, trazendo soldados encarapitados na carvoeira, no limpa trilhos, a despejar forças e mais forças, a coisa tornou-se furta-côr”, cometa um cronista do jornal *O Alpha*, em 26 de maio de 1906.

A situação parecia cada vez mais assustar a população. A começar pela transformação da cidade em uma suposta praça de guerra, até a proibição de reunião no teatro, quando foram presos Julio Sorelli, Francisco de Castro Peres e Fortunato Pizzocaro e remetidos imediatamente para São Paulo em trem especial.

Neste jogo de demonstração de poder por parte da empresa, respaldada pela força policial e pela indiferença de Tibiriçá, no governo de estado, notícias falsas, panfletos e acusações anônimas começaram a figurar entre os trabalhadores. Em Rio Claro, por exemplo, um panfleto anônimo foi distribuído aos grevistas e à população em geral com objetivo de desmobilizar o movimento. Em seu conteúdo palavras que atacavam diretamente os membros da Liga Operária, chamando-os de “EXPLORADORES DA LIGA OPERARIA!”, e assinado por “OS OPERARIOS CONSCIENTES”.²⁸

Provavelmente não passavam de manobras que tentavam desmobilizar os trabalhadores, como atestam os jornais seguintes ao ressaltar em cada uma de suas edições e com grande destaque, que a cidade e os trabalhadores continuavam em paz, tendo sua monotonia apenas quebrada pelo fluxo das forças policiaes que continuavam a chegar a Rio Claro e a Jundiaí. Por outro lado, cabe ressaltar que em momento algum existe qualquer referência à greve na ata da Câmara Municipal do dia 18 de maio, a única ocorrida durante o período de greve e nem na subsequente, de 16 de junho, mesmo com todas as atividades da cidade sendo atingidas pela greve e pela consequente repressão policial, esvaziando as ruas da cidade. Mesmo com o término da greve, a cidade continuou a sofrer seus efeitos: “o mercado continua com pouco movimento, devido talvez a greve e movimento de forças da cidade”, relatou o fiscal Francisco Leite de Campos Mendes, em 31 de maio de 1906.

Os que tinham oportunidade de deixar a cidade assim o fizeram. Foi o caso do senhor Leopoldo Temperani, que instalou seu circo na cidade pouco antes da deflagração da greve, mas logo após dois espetáculos foi obrigado a desmontá-lo e seguir rumo a outra cidade, já que não havia público.

Com as demissões que passaram a compor o quadro da repressão aos trabalhadores e com isso sua substituição muitas vezes por pessoal não-qualificado, a Paulista tentava restabelecer o tráfego, inutilmente. Para Rio Claro, a Paulista enviou um maquinista justamente com esse

²⁸ Santos, *Rio*, 2002, pp. 184-185.

intento. As conseqüências foram desastrosas para a companhia. No dia 27 de maio, Arthur Francisco de Carvalho, maquinista oriundo da Central do Brasil, ao encontrar-se em estado de embriagues acabou por invadir uma casa localizada na Avenida 8, nº 18A de propriedade do comerciante de Gentil Castro, perseguindo a mulher e a cunhada do comerciante. O fato acabou acirrando os ânimos da população frente às atitudes da companhia e da própria polícia, preocupada em reprimir somente os trabalhadores. No dia seguinte o invasor foi remetido a São Paulo e os jornais estamparam o acontecimento cobrando a responsabilidade: da polícia ou dos “potentados da Cia. Paulista”.

Aos poucos a greve ia perdendo vitalidade, mas a força policial continuava na cidade. Enquanto isso em Jundiaí, uma manifestação ocorrida em 29 de maio acarretou na morte de dois funcionários, Ernesto Gould e Manoel Dias, o que levou a categoria a aceitar as orientações da Federação Operária de voltar ao trabalho.

Mesmo com o fim da greve, no final do mês de maio, toda a força policial continuou nas oficinas de Rio Claro; a sala de espera da estação ferroviária, ao invés de servir aos passageiros dava lugar a um arsenal de armas e munições. No que se refere à greve, especificamente, e de maneira geral, o grande ponto positivo, segundo Leme e Garcia, foi o fenômeno de solidariedade da população em geral que o movimento despertou, ao “extrapolar” o contexto dos trabalhadores, como se demonstrou aqui, interferindo diretamente no contexto urbano, mas guardados seus interesses imediatos, ressalta-se.

Como demonstrado, portanto, a população da cidade de Rio Claro vivenciou de maneira contundente os reflexos da movimentação gerada pela greve de maio de 1906, com interferência direta nos níveis econômico e sócio-cultural. Desta forma, num primeiro aspecto, o que se pode apreender em toda a movimentação encontra-se nos meandros das “relações de poder” que se manifestaram nesse processo; onde, de um lado, os fazendeiros-negociantes através da Cia. Paulista e do próprio governo do estado esbanjaram força repressora nas ruas da cidade; e, de outro, uma população acrescida de novas personagens, com os imigrantes e seus descendentes demonstrando novos hábitos, novas perspectivas e novas formas de agir, e de se fazerem representados em seus interesses e objetivos.

Num segundo aspecto, basta visualizar a população em geral e suas atitudes frente à greve para perceber como as transformações às atingiram, transformando-as no motor da cidade moderna e justamente contra a administração do empreendimento símbolo da modernidade e respaldada pela força do Estado, a ferrovia.

FONTES PRIMÁRIAS

- Arquivo Histórico de Rio Claro Oscar de Arruda Penteadó, Rio Claro.
CCR, 1906, Caixa 02-Auto de Habeas Corpus-24/05/1906.
CCR, 1906, Caixa A 02-Habeas Corpus Preventivo-25/05/1906.
CCR, 1906, Caixa 03-Habeas Corpus-22/05/1906.
CCR, 1906, Caixa 03-Habeas Corpus-26/05/1906.
CCR, 1906, Caixa 03-Habeas Corpus-25/05/1906.
CCR, 1906, Caixa 03-Habeas Corpus-26/05/1906.
- Acervo Raro da Biblioteca Central da UNICAMP.
- Almanach do Rio Claro organizado por Conrado Krettlis para 1906, Rio Claro, Typ. do Conrado, 1906.
- Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo em 16 de janeiro de 1884 pelo presidente Barão de Guajará, S. Paulo, Typ. da Gazeta Liberal, 1884.
- Fe de Officio*, dos trabalhadores da Cia. Paulista.
- Livro de Lançamento de Impostos de Industrias e profissões, 1897.
- Museu dos Ferroviários – Jundiaí.
- Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga” –Rio Claro, Caixa 21, pasta 3.
- O Alpha*, Rio Claro, 1906.
- O Diario do Rio Claro*, Rio Claro, 1894 y 1899.
- Panfleto assinado pelos OS OPERARIOS CONSCIENTES, dirigido “Á CLASSE OPERARIA”.
- Registro dos Contribuintes de Impostos de Industrias e profissões, 1904-1905.
- Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da Provincia Laurindo Abelardo de Brito no dia 5 de fevereiro de 1880, Santos, Typ. á vapor do Diario de Santos, 1880.

BIBLIOGRAFIA

- BILAC, MARIA BEATRIZ BIANCHINI, *As elites políticas de Rio Claro. Recrutamento e trajetória*. Piracicaba, SP/Campinas, SP, UNIMEP/UNICAMP, 2001.
- BRUNO, ERNANI SILVA, *História e tradições da cidade de São Paulo*, São Paulo, Hucitec, 4a. ed., 1991.
- CAMARGO, JOSÉ FRANCISCO DE, *Demografia econômica. Variáveis demográficas do desenvolvimento econômico*, Salvador, Livraria Progresso/Aguiar & Souza Ltda., 1960.
- CANO, WILSON, *Raízes da concentração industrial em São Paulo*, Campinas, Instituto de Economia/UNICAMP, 4a. ed., 1998.
- COSTA, WILMA PERES, “Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo”, dissertação de mestrado, Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas-UNICAMP, 1976.

- DEAN, WARREN, *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*, São Paulo, DIFEL, 2a. ed., 1971.
- , *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*, trad. Waldívia Marchiori Portinho, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- DEBES, CELIO, *A caminho do oeste: subsídios para a história da Companhia de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo*, São Paulo, Bentivegna, 1968.
- DINIZ, DIANA M. F. L., “Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900)”, tese de doutoramento, Rio Claro, FFLC, Rio Claro, 1973.
- FAUSTO, BORIS, *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*, Rio de Janeiro, DIFEL, 1976.
- FORJAZ, DJALMA, *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778-1859). O homem social e o colonizador, o homem empreendedor, o homem político*, São Paulo, Oficinas do Diário Oficial, 1924.
- GARCIA, LILIANA B. R. “Rio Claro e as Oficinas da Cia. Paulista: trabalho e vida operária, 1930-1940”, tese de doutoramento, Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas-UNICAMP, 1992.
- GITAHY, MARIA LUCIA C., *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*, São Paulo, UNESP, 1994.
- HOBBSAWM, ERIC, “A grande transformação” em ERIC HOBBSAWM, *A era do capital, 1848-1875*, trad. Luciano Costa Neto, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.
- , *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*, trad. Donaldson Magalhães Garschagen, Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1986.
- HOLANDA, SÉRGIO BUARQUE DE, *Raízes do Brasil*, São Paulo, Cia. das Letras, 26a. ed., 1995.
- LAMOUNIER, MARIA LÚCIA, *Da escravidão ao trabalho livre. A lei de locação de serviços de 1879*, Campinas, Papirus, 1988.
- LANNA, ANA LÚCIA DUARTE, “Santos. Ferrovias, cidades e trabalhadores, 1870-1920”, tese de livre-docência, São Paulo, FAU-USP, 2002.
- , *Santos. Uma cidade na transição, 1870-1913*, São Paulo/Santos, Hucitec/Pref. Mun. de Santos, 1996.
- LAPA, JOSÉ ROBERTO DO AMARAL, *A cidade: os cantos e os antros: Campinas: 1850-1900*, São Paulo, EDUSP, 1996.
- LEME, DULCE M. P. DE CAMARGO, *Trabalhadores e ferroviários em greve*, Campinas, UNICAMP, 1986.
- LENHARO, ALCIR, *As tropas da moderação (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842)*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, Depto. Geral de Documentação e Informação Cultural, Div. de Editoração, 2a. ed., 1993.
- LEVI, DARREL, *A família Prado*, trad., São Paulo, Cultura 70, 1977.
- MATTOON, ROBERT H., “The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900 a Local Railway Enterprise in São Paulo”, tese de doutoramento, Yale University, 1971.
- MONBEIG, PIERRE, *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva, São Paulo, Hucitec/Polis, 2a. ed., 1998.

- MORSE, RICHARD, *Formação histórica de São Paulo*, São Paulo, Difel, 1970.
- PINHEIRO, PAULO SÉRGIO DE M. S., *Política e trabalho no Brasil (dos anos vinte a 1930)*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1975.
- SAES, FLÁVIO AZEVEDO M., *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*, São Paulo/Brasília, Hucitec, 1981.
- _____, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*, São Paulo, Hucitec, 1986.
- SANTOS, FÁBIO ALEXANDRE DOS, *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*, São Paulo, Annablume/FAPESP, 2002.
- _____, "Saneando a cidade, fomentando disparidades. Trabalhadores, intervenções urbanas e salubridade em São Paulo, 1911-1930" em *XIX Jornadas de historia económica*, San Martin de los Andes, Asociación Argentina de Historia Económica/Universidad Nacional de Comahue, 2004.
- SEGNINI, LILIANA R. PETRILLI, *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*, São Paulo, Autores Associados/Cortez, 1986.
- SEVCENKO, NICOLAU, "O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso" em NICOLAU SEVCENKO (coord.), *História da vida privada no Brasil*, São Paulo, Cia. das Letras, 1998, vol. 3.
- _____, *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*, São Paulo, Brasiliense, 3a. ed., 1989.
- SILVA, SERGIO, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
- SINGER, PAUL, *Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*, São Paulo, Editora Nacional, 1974.
- STEIN, STANLEY, *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1990.
- TESSARI, CLÁUDIA ALESSANDRA, "Tudinhas, Rosinhas e Chiquinhos. O processo de emancipação dos escravos e os libertos no mercado de trabalho. Piracicaba: 1870-1920", dissertação de mestrado, Campinas, I. E., UNICAMP, 2000.