JOÃO CARLOS DE VASCONCELOS

A "LIGA" e a gréve da "CENTRAL" em 1920

1953
— NATAL —
RIO GRANDE DO NORTE

JOÃO CARLOS DE VASCONCELOS

A "LIGA" e a gréve da "CENTRAL" em 1920

1953
— NATAL —
RIO GRANDE DO NORTE

1

Em homenagem à passagem do 41° aniversário da fundação da "Liga Artístico-Operária Norte Riograndense", incontestavelmente a sociedade operária de nossa terra, resolvi escrever algo a respeito de um dos seus maiores feitos nêstes últimos 25 anos de proveitosa e eficiente existência.

Ninguem, talvez, se recorde da gréve dos operários de Igapó, em 1920, patrocinada pela Liga e nem mesmo esta sociedade possue elementos em seu arquivo que deixem transparecer, embora de leve, a sua atuação nêsse memoravel acontecimento.

Sôbre o assunto consta sòmente ligeira alusão em suas àtas de 24 de março e 4 de abril daquêle ano. E nada mais...

Muitos dos que estiveram à frente dês-

se movimento já não existem mais, outros, nada conhecem sôbre os pequenos detalhes ocorridos antes e durante a eclosão da gréve.

Felizmente o signatário destas linhas estava tão ligado aos operários grévistas que, julgando prestar um insignificante serviço à História da Liga, já iniciada em 1934, com a publicação dos mais notáveis feitos ocorridos no período de 1904 a 1911, é que passa a fazer a narrativa exata do foi êsse grande movimento dos operários de nossa terra.

Em 1919 trabalhava eu em Igapó, exercendo as funções de encarregado do deposito de materiais junto às oficinas e, nêsse cargo, já associado da Liga dêsde julho de 1917, estabelecí contato direto com os meus distintos companheiros que trabalhavam nas referidas oficinas, os quais sempre me dispensaram muita consideração.

Voltando a trabalhar no Almoxarifado da mesma Estrada, em Natal, continuei a manter relações de amizade com os mesmos operários, através diversos amigos, especialmente Leonilo Bonifácio do Nascimento, o verdadeiro — traço de união — entre mim e os companheiros de Igapó.

Tudo de anormal que acontecia em Igapó eu seria sabedor, sendo assim considerado o lider dêsse formidavel nucleo operário, cujo poder eleitoral nas decisões da Liga, representava uma verdadeira reserva, só utilizada na solução dos grandes problemas sociais.

Acontece que, sempre dotado de um certo espírito de altivez e sofrendo as impiedosas consequências da carestía de vida então reinante, encabecei, em novembro de 1919, um abaixo-assinado entre os colégas do Escritório, pedindo aumento de vencimentos.

Embora sabendo redigir o "abaixo-assinado", mas desejando que o mesmo fôsse vazado em bom português, além de conter considerações incontestaveís, pedi a um dos chefes de secção a fineza de redigi-lo, o que não foi feito, talvez tendo em vista o alcance do pedido.

Em face da demora, resolvi redigi-lo pessoalmente. Dias depois era o pedido submetido à assinatura dos colégas, os quais o subscreveram sem a menor discrepância, coisa rara nos dias que correm.

Foi o "abaixo-assinado" apresentado ao então Superintendente da Estrada, Dr. Alcides Nogueira Lima, espírito bom, justo e folgazão. Depois de informa-lo convenientemente, encaminhou-o à Diretoria da Companhia de Viação e Construções, no Rio.

Isto ocorreu no penultimo sabado de novembro de 1919.

O horário de trabalho do pessoal das oficinas de Igapó era disposto de tal forma que o semanal terminaria às 14 horas, nos sabados, dando oportunidade aos operários poderem aproveitar a condução para Natal pelo trem M-2, em carro apropriado, atrelado ao mesmo trem.

O apontador das oficinas, João Botelho, aos sabados, costumava ir ao Escritório, receber ordens ou entregar a correspondência, e ai teve ciência do pedido de aumento feito pelo pessoal do Escritório, dando, assim, lugar a que eu recebesse, na segunda-feira seguinte, por intermédio de Leonilo Bonifácio, uma embaixada do pessoal de Igapó para que fizesse, também, um memorial para ser por êles assinado, o que fiz imediatamente, dada a minha bôa

vontade sempre posta ao serviço das causas justas dos humildes e desamparados.

Redigido o memorial, foi por todos assinado e entregue ao Dr. Alcides Lima, para encaminha-lo às autoridades competentes.

E passaram-se os dias e nenhuma solução por parte da Diretoria, no Rio.

E os operários começaram a se impacientar.

E os operários começaram a falar em gréve.

Rara era a semana que não chegava ao meu conhecimento, por intermédio de Leonilo, o desejo incontido dos operários em favor de um movimento grévista. A muito custo e por varias vêzes, consegui dissuadi-los, fazendo sentir as duras conseqüências de um movimento grévista, sendo até possível que a Companhia os demitisse do serviço, o que viria aumentar, cada vêz mais, as sérias dificuldades por que estavam passando, tendo em vista a falta de emprego existente na época. Tantos foram os meus conselhos, que terminaram em não mais falar em gréve.

No entanto, continuei a fazer as minhas sondagens, às ocultas, em torno de uma possível gréve, auscultando, sem que êles presentissem, os elementos que julgava indispensáveis à eclosão de um movimento dessa natureza. Punha em equação os "prós" e os "contra", e do balanço final destacava-se a predominância constante dos "contra".

E justiça é confessar, nunca abordei sôbre o assunto dois velhos e prestigiósos operários — João de Oliveira, contra-mestre e o maquinista Bartolomeu Ferreira, elementos êsses que eu considerava necessários ao triunfo de qualquer movimento, já pelo prestígio do primeiro, já pelo espírito irrequieto do segundo.

E nessa previsão não me enganei, como veremos adeante.

Sôbre a atitude do mestre das Oficinas Javert Bátista dos Reis, nada temia, dado o seu espírito solitário, alheio a qualquer assunto, a não ser o cumprimento do dever.

A oportunidade que eu almejára, chegára sem ser esperada.

O pessoal da Great Western grevou...

No domingo, 10 de março, à noite, estavam reunidos na séde da Liga, em palestra, os companheiros Antônio Sampaio, presidente, João Ponche, Francisco Silvestre Sampaio, Joaquim Pelinca, Leonilo Bonifácio, Alexandre Duarte e o autor destas linhas. O assunto da conversação era a gréve da Great Western, quando Antônio Sampaio, sem dar grande valôr às suas palavras, dirigindo-se a mim, disse: — "seria bom que o pessoal de Igapó adérisse à gréve da G. W.!", ao que eu respondi: — "você garante a "zona ?" — "Farei o possível para amparar os nossos companheirss!", acrescentou Antônio Sampaio. "Então vamos providenciar", respondi.

Combinàmos realizar uma reunião na próxima terça-feira, à noite, em casa de Joaquim Pelinca, na rua Jundiaí, e então pedi a Leonilo que convidasse os operários, expondo-lhes, em linhas gerais, o motivo da reunião, encarecendo o comparecimento do maior número possível de companheiros.

Qual não foi a minha surprêsa quando, em casa de Pelinca, estavamos reuni-

dos à espera dos operários de Igapó e êstes aparecem chefiados por João de Oliveira e Bartolomeu Ferreira. Sendo eu o único sabedor das demarches préviamente feitas, exultei de contentamento, porque estava ciênte do triunfo da nossa causa, em vista da cooperação expontânea dêsses dois distintos companheiros, pois nutria a certeza de que, sem êssa cooperação, baldados seriam todos os nossos esforços.

Nessa reunião, a que compareceram para mais de 60 interessados, ficou estabelecido que a gréve irromperia na próxima sexta-feira, 22, sendo o trem dêsse dia o último a subir em direção à Lages, ponto terminal da Estrada e que a Liga tudo faria para amparar os seus associados.

****

2

Terminada a reunião, retirei-me juntamente com João de Oliveira e Bartolomeu Ferreira, afim de combinarmos certas providências indispensáveis ao não funcionamento das máquinas em serviço, as quais deveriam ficar em condições de não poderem ser utilizadas pela Estrada, combinando-se, então, a retirada da agulha do injetor de tôdas, pequena peça, mas cuja ausência impossibilitaria a alimentação das respectivas caldeiras. Essas peças, acentuei categoricamente, deveriam ser guardadas com todo cuidado, pois não desejariamos inutilizar o material da Estrada, que, justiça se lhe faça, os seus dirigentes demonstravam uma certa consideração para com os seus servidores. Tal providência — a retirada da agulha do injetor — foi tomada, também, em relação às máquinas em deposito na Rotunda, na Esplanada Silva Jar-

dim, as quais, para chegarem a Igapó precisavam, em tempo normal, de mais de 3 dias de trabalho, por serem muito pesadas e completamente novas, não suportando a linha que ainda transita pela rua Chile, o seu peso excessivo. Todas essas providencias ficaram a cargo de João de Oliveira.

Bartolomeu Ferreira encarregou-se da propaganda entre os empregados do trafego e da linha, o que seria feito na sua últviagem do dia 22.

Nesse dia, Abél Viana, que me substituira no deposito de materiais em Igapó, comunicou-me que a gréve rebentára, logo após o término do serviço dêsse mesmo dia.

Em todo movimento contrário aos interesses dos grandes, aparece sempre um Joaquim Silvério do Reis. E' da história... E a história se repete...

O certo é que o Dr. Mário Freire, chefe do Trafego, logo na quarta-feira, baixou circular aos agentes determinando o embarque de todas as mercadorias existentes nos armazens, proibiu a aceitação de novas mercadorias e tomou providências para a formação de 3 trens de carga para a quinta-feira, afim de transportar a carga e, assim,

tirar o efeito da gréve que estalaria no dia seguinte, sexta-feira.

Em face dessas providências, o pessoal resolveu antecipar de dois dias a eclosão do movimento. Em Lages, Bartolomeu Ferreira foi disso cientificado.

Os passageiros do trem de Lages, na quinta-feira, estavam receiosos de viajar em face do estado de gréve do pessoal da Estrada, que, agora, contava com a adésão de todos os servidores. O maquinista Bartolomeu afirmou aos mesmos passageiros que nenhum acidente, provocado pelos grévistas, ocorreria na viagem, pois, ele, grévista, garanteria a viagem até Natal. Felizmente nada aconteceu.

Para se avaliar a atuação dêsse saudoso companheiro, na gréve, muito especialmente na conducão do trem M-2 a Natal, basta relatar a maneira de proceder em relação aos trens regulares.

A Ponte Potengí já estava funcionando, porém, os trens que vinham à Natal diretamente, eram sòmente os de passsgeiros. O serviço de carga era feito pela «Corôa», do outro lado do rio, à falta de armazens em Natal. A «Central» mantinha sempre de

fogo aceso uma máquina para os serviços de manobras e a condução dos carros de passageiros de Igapó a Natal, pois a máquina que trazia o trem de Lages, conduziria a carga para a «Corôa».

Para isso, à hora do trem, a máquina de manobra postava-se em Igapó, na linha da Ponte, deixando livre a linha que conduzia à «Corôa». O trem de Lages parava a certa distância da bifurcação da linha, desatrelava os carros de carga e descia em direção à «Corôa». A máquina de manobra recuava e ia receber os carros de passageiros destinados à Natal. Isto era o normal.

Nêsse dia, porém, não havia máquina de manobra. O trem parou no ponto costumeiro, desatrelou os carros de carga, desceu e foi colocá-los na variante, no pateo das oficinas. A êsse tempo, os carros de passageiros, guiados por um guarda-freio, préviamente instruído, aproveitando a inclinação do terreno, desceram em direção à linha da Ponte, a maquina subiu e veio colocar-se atrás dos carros de passageiros e o trem continuou a sua viagem, não puxado, mas empurrado. Em Natal, a Chefia do Trafego havia solicitado força policial para se

apoderar da máquina desse trem, a única da Estrada em condições de prestar serviços, e com ela fazer os trens que necessitasse, pois, não faltaria máquinista que não se oferecesse para furar a gréve. não dos quadros da Central, mas da G. W., talvez. O pessoal da Central, nessa gréve, demonstrou uma solidariedrde absoluta.

O trem aproximava-se de Natal e a Chefia do Trafego já usufruia a vitória, quando uma providência salvadora, tomada à última hora, por Bartolomeu Ferreira, fez com que essa autoridade e a policia dessem um «goto em seco». O condutor do trem, Celso Evaristo de Mélo Açucena acenava ao máquinista para que empurrasse mais os carros para coloca-los na plataforma da estação, Bartolomeu empurrou-os até uma certa distância e já com a maquina desatrelada, deu um forte empurrão nos carros, e, voltando atrás, zarpou em disparada para Igapó. Ao chegar às oficinas, já não tinha agua, nem fogo e, como por encanto, a agulha do Injetor havia desaparecido.

E assim perderam o Chefe do Trafego e a policia uma grande e única oportunidade de «furar» a gréve dos operários da Central.

A atuação de João de Oliveira não foi menor. Os nossos grévistas mostraram-se à altura dos acontecimentos. Não houve um só que pensasse em abandonar os seus companheiros, o mesmo não acontecendo com os da Great Western. E aí se fez sentir o prestígio de João de Oliveira, que, muitas vêzes, viajára, a pé, de Igapó á Natal, a chamado do chefe das oficinas da G. W. Leonardo von Söhsten, para conter os os seus companheiros de gréve.

E a LIGA, tendo à frente os seus dirigeutes, saiu a campo, angariando donativos para a manutenção dos operários, quer da Central, quer da Great Western, o que conseguia fartamente, em mercadorias e em dinheiro, dada a bôa vontade e o espírito de solidariedade do conceituado comércio de nossa terra. A imprensa local apoiou unanimemente a gréve.

Nessa época ja estava em andamento a encampação da Central pelo Governo Federal, sendo quase certa a indicação do dr. João Ferreira de Sà e Benevides, então fiscal do Governo, para o futuro dirigente da Estrada, o que ocorreu em junho dêsse mesmo ano.

Finalmente, a Companhia de Viação e Construções, compelida pelo desenrolar dos acontecimentos e em face da atitude assumida pelos grévistas, firmes nos seus propositos, resolveu conceder o aumento de 30% sôbre os vencimentos.

E assim terminou vitoriosamente o único movimento grévista chefiado pela Liga Astístico-Operária, voltando os operários ao trabalho no dia 27 de março, naturalmente, como se nada houvesse acontecido.

A Diretoria da Central não moveu contra os grévistas nenhuma perseguição.

A Força Policial do Estado montou guarda ás estações da Central e da Great Western e às Oficinas de Igapó, sendo louvavel o seu procedimento, pois, cingiu-se tão sòmente a manutenção da ordem, apesar de não haver nenhum proposito dos grévistas em pertuba-la, tão certos estavam da pureza e justiça dos seus idéais.

••••••••