

CANTEIRO DE OBRAS: OPERÁRIOS, ENGENHEIROS E TENSÕES NA CONSTRUÇÃO CIVIL
(DÉCADAS 1880 E 1890)

CONSTRUCTION SITE: WORKERS, ENGINEERS AND TENSIONS IN CIVIL CONSTRUCTION
(1880S AND 1890S)

Alexandra Aguiar*
alexaaguiar13@gmail.com

Rodrigo Rosistolato**
rodrigo.rosistolato@gmail.com

RESUMO: A partir de 1870 o Estado intensificou o incentivo aos empreendimentos em serviços de transporte e de construção habitacional, promovendo a ressignificação do espaço urbano pela expansão das linhas de bondes e intervindo nas moradias populares através de incentivos fiscais para edificação de casas higiênicas. A atuação destas empresas na reconfiguração urbana permite vislumbrar uma esfera ainda pouco explorada na história do mundo do trabalho: a da construção civil. Este artigo propõe refletir sobre os conflitos surgidos no cotidiano do trabalho de operários e engenheiros em empresas concessionárias nas décadas de 1880 e 1890. O cenário em que tais trabalhadores se movimentam é o Rio de Janeiro, Corte imperial e depois capital federal no primeiro quinquênio republicano.

PALAVRAS-CHAVE: Construção civil; Engenheiros e operários; Reforma urbana.

ABSTRACT: From the 1870s, the State intensified the incentive for enterprises in transport services and housing construction, promoting the redefinition of urban space through the expansion of tram lines and intervening in popular housing through tax incentives for the construction of hygienic houses. The performance of these companies in urban reconfiguration allows us to glimpse a sphere still little explored in the history of the world of work: that of civil construction. This article proposes to reflect on the conflicts that emerged in the daily lives of workers and engineers in concessionary companies in the 1880s and 1890s. The scenario in which such workers move is Rio de Janeiro, the Imperial Court and later the federal capital in the first republican quinquennium.

KEYWORDS: Civil construction; Engineers and workers; Urban reform.

Introdução

A Corte imperial transitou para capital da República levando consigo questões que afetavam, sobretudo, a população de baixa renda – o déficit de habitações, a concentração nas áreas de maior oferta de emprego e a insuficiência de transportes coletivos – cenário de intensa atuação das empresas concessionárias. Por um lado, as intervenções no espaço

* Pós-doutorado pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), doutorado em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, mestrado em História Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

** Antropólogo especializado em temas educacionais. Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mestre e Doutor em Ciências Humanas (Antropologia) pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA-UFRJ), Professor Associado de Antropologia no Departamento de Fundamentos da Educação e Professor Permanente no Programa de Pós-Graduação em Educação-PPGE, da Faculdade de Educação da UFRJ-RJ/Brasil. Bolsista de produtividade em pesquisa do CNPq.

público operadas por tais empresas e a conseqüente valorização das regiões central e norte forçou a migração dos mais pobres para as periferias, acentuando o processo de segregação social e espacial. Os espaços eram ressignificados como áreas de empreendimentos de habitação, mobilidade, eletrificação e saneamento, serviços pouco acessíveis para a maioria expressiva da população. Por outro lado, as mesmas empresas fomentavam o mercado de trabalho urbano ligado ao setor da construção civil. Estas proporcionavam trabalho de forma direta e indireta para as parcelas pobres nacionais e imigrantes, apenas instruídas ou analfabetas, e para os grupos médios portadores de escolaridade superior ou intermediária.

O artigo ressalta as tensões no cotidiano de trabalho na construção civil vivenciadas por operários e engenheiros atuantes na expansão das linhas de ferro carril, no interior das empresas de construção de moradias populares e nos terrenos de obras públicas. Situações explicitadas nos diálogos entre pares, ou com grupos diversos e autoridades das esferas pública e privada. Tais recortes apontam perspectivas de reflexão sobre o exercício das funções como resistência na (im)possibilidade de ruptura com o quadro conflituoso dentro do trabalho. Nesse sentido, os protagonistas ora são os operários durante uma disputa entre as companhias de bonde São Cristóvão e Vila Isabel e, depois, no confronto ocorrido no terreno das obras da Vila Rodolfo Dantas, ora são os engenheiros em meio aos desentendimentos surgidos durante o processo de falência da Companhia Evoneas Fluminense.

Na pesquisa de estágio pós-doutoral que deu origem a este artigo foram analisados requerimentos, ofícios e legislação sobre a atuação dos concessionários na Construção Civil entrecruzados aos periódicos da época. Devido à escassez de documentação específica sobre a Companhia Evoneas Fluminense nos arquivos, também persegui suas atividades através dos jornais e em diversas seções: atas de assembleias de acionistas e divulgação de eventos sociais e políticos com os atores mencionados neste trabalho. Este artigo como um recorte da pesquisa se ampara na análise dos periódicos como fontes, que possibilitaram trazer os trabalhadores anônimos das obras através de publicações de notas a pedido e de ocorrências policiais, o *Memorial* de Antonio Jannuzzi (O Século, 1913) e os relatórios dos engenheiros que exerceram a função de síndicos na falência da companhia Evoneas Fluminense.

O conflito entre as companhias de bonde e o processo de falência da Evoneas Fluminense são molduras que enquadram os distintos cenários e momentos na construção civil. Para situar o leitor sobre tais empresas é necessário mencionar a trajetória profissional

de Américo de Castro, que por sua vez nos conduz ao construtor-licenciado Antonio Jannuzzi, ambos protagonistas nos cenários descritos. Américo de Castro foi concessionário da Companhia Ferro Carril Niteroiense (1871) e no primeiro projeto de construção do túnel do Morro do Livramento (1875), entre outros empreendimentos em serviços coletivos e obras públicas. Castro também articulou junto ao Estado a fusão da Companhia Ferro Carril Vila Isabel e da Companhia Ferro Carril São Cristóvão (1884) e, concomitante à sua atuação na expansão das linhas de bondes, ele foi o primeiro a conseguir incentivos do Estado para a construção de habitações higiênicas para a classe trabalhadora (1882), difundidas pelo próprio como “evoneas” ao longo das décadas de 1870 e 1880. Esta concessão obtida por Castro atraiu outros empresários para o ramo de construção de moradias higiênicas, interessados no mesmo privilégio de acesso a recursos públicos inaugurado a partir dele. Ainda em 1882, Castro incluiria as “evoneas” como parte do projeto de criação da Grande Companhia de Melhoramentos Materiais do Império do Brasil, cuja proposta era empreender uma reforma urbana ampla na Corte; contudo, desta proposta apenas a construção das habitações higiênicas se concretizaria em 1890 com a fundação da Companhia Evoneas Fluminense.

Américo de Castro faleceu poucos meses após a fundação da Evoneas Fluminense, e a partir desse momento os relatos de Antonio Jannuzzi como diretor técnico da companhia nos permitem acompanhar a Evoneas Fluminense até a falência. Jannuzzi era construtor-licenciado renomado, membro do Clube de Engenharia, e foi convidado para a direção da empresa para ser responsável pelos projetos de construção, pela administração do material para as obras e pela remuneração dos operários e assuntos afins. Jannuzzi escreveu um *Memorial* e uma carta sobre esse período de sua vida profissional. Ambos foram publicados em periódicos e traziam a sua defesa contra a acusação que lhe foi imputada: administração deficiente que contribuiu para a falência da Evoneas Fluminense. Através destes registros, conseguimos compreender aspectos das relações cotidianas desenvolvidas por trabalhadores em uma companhia de construção civil.

Operários e embates nas linhas de ferro carril

Em 1881 o matadouro público foi removido de São Cristóvão, intensificando o interesse de empresários pelo bairro, conhecido devido à concentração de indústrias. De área desabitada até o período joanino, passou a ser identificada à aristocracia que orbitava ao redor da Quinta da Boa Vista, residência imperial, e beneficiada por recursos que a tornaram

atraente para o investimento empresarial: fornecimento de água e circulação regular de transporte, disponibilidade de terrenos extensos e possibilidade de escoamento da produção por ser zona portuária (CARVALHO, 1995, p. 126-127). Esta feição de São Cristóvão começaria a partir da década 1870 com o estabelecimento da fábrica de tecidos São Lázaro, da América Fabril, da Marcenaria Brasileira, a Fábrica de Vidros Esberard, da Companhia de Vidros e Cristais do Brasil. (ANDREATTA, 2006, p. 143; ARAUJO, 2018, p. 171).

Antes mesmo de ser incluído na rota das companhias de carris urbanos, São Cristóvão possuía linhas de ônibus e de diligência. A última era concessão de Carlos Alberto Morsing e levava aos bairros Tijuca (Andaraí Pequeno), Saco de Alferes, Catumbi e Rio Comprido. Em 1868, Manoel Gomes de Carvalho (barão do Rio Negro) estava entre os capitalistas que revitalizaram o transporte da região. Ao lado de Quintino Bocaiuva, ele obteve permissão para restaurar a linha de carris urbanos no trajeto do Centro à Quinta da Boa Vista; logo depois, Quintino repassou sua parte na concessão para Bernardo Caymari. No ano seguinte, os concessionários americanos Silvester S. Batin e Albert H. Hager adquiriram as concessões de Morsing e de Bernardo Caymari, iniciando a companhia de bonde The Rio de Janeiro Street Railway Co., operando a partir de março de 1870. Três anos depois a companhia foi comprada e renomeada como Companhia Ferro Carril de São Cristóvão (VON DER WEID, 2004; SANTOS, 1996, p. 197-198).

Também nessa mesma época, em 1872, João Baptista de Viana Drummond, o barão de Drummond, obteve a concessão para implantação do serviço de bondes por tração animal e foi o principal concessionário da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, que circularia entre o Andaraí Grande e os bairros São Francisco e Engenho Novo e a rua Uruguaiana, no Centro do Rio.

Em 1883 a Companhia Vila Isabel obteve também o privilégio de instalar linhas de bonde na Rua do Matoso; contudo, essa concessão, literalmente, cruzava o caminho da concorrência, pois é uma rua transversal da Rua Haddock Lobo, onde já transitavam os bondes da Companhia São Cristóvão. A situação já havia sido reclamada pelos acionistas que denunciavam aquela concessão como favorecimento à Vila Isabel em detrimento da São Cristóvão que já operava ali, portanto, considerava-se detentora do direito de exploração do serviço de bonde naquela área (Gazeta de Notícias, 1883).

Nesse mesmo ano a disputa sairia das discussões legais e transitaria para o terreno das obras onde o assentamento dos trilhos estava sendo realizado pela companhia Vila Isabel. De acordo com a versão do barão de Drummond, a companhia Vila Isabel conseguiu a concessão para instalar a linha de ferro carril até o final da Rua do Matoso (O Globo, 1883), uma demanda dos próprios moradores. Assim que a colocação dos trilhos se iniciou, a Companhia São Cristóvão embargou a obra; porém, a Vila Isabel havia pago caução como concessionária e obteve a permissão judicial para prosseguir. Tal decisão não foi aceita pela São Cristóvão e, na noite seguinte, os operários que executavam o prolongamento dos trilhos foram impedidos de trabalhar mais uma vez. A companhia de Drummond “foi surpreendida por uma intimação do gerente da Companhia São Cristóvão, que não consentiria que a Vila Isabel assentasse trilhos naquela rua [...] para esse fim apresentando-se acompanhado de 60 empregados daquela companhia, a maior parte deles armados de grandes cacetes”.

Diante da interrupção forçada, a companhia Vila Isabel recorreu ao subdelegado, que ficou intimidado “pelo avultado número de capangas”. Por sua vez, o subdelegado levou o caso ao delegado Pedro Macedo de Aguiar, que, após verificar a autorização da companhia de Drummond, intimou o gerente da companhia São Cristóvão a retirar “uma barricada que ali tinha estacionado, composta de vagões cheios de empregados dispostos a resistirem contra os direitos da Vila Isabel”. Além dos vagões com operários, a companhia São Cristóvão ainda colocou cerca de “50 ou 60 carros vazios nas ruas em obra até às 2 horas da madrugada” para impedir a continuação do trabalho e só os retirou mediante outra intimação contra o gerente (O Globo, 1883).

Na narrativa de Drummond percebe-se que todas as ações são atribuídas aos operários da concorrente, em que as identificações “empregados” e “capangas” são assemelhadas e as ameaças são atribuídas como voluntárias contra a Companhia Ferro Carril Vila Isabel, ainda que estas tenham sido ordenadas pela companhia São Cristóvão por intermédio de seu gerente. Não há qualquer menção sobre as reações dos operários da companhia de Drummond, tornados invisíveis no cenário em que eram sujeitos, sua resistência ocorria na execução da própria função, como veremos na narrativa seguinte.

Em outra versão sobre o enfrentamento, intitulada “A infusão das duas companhias”, o autor traz ao cenário as reações dos operários. Nela, conseguimos ver os sujeitos neste confronto e não apenas as companhias. Há convergência entre as duas narrativas sobre as

tentativas do gerente da companhia São Cristóvão de criar obstáculos para as obras da Vila Isabel. Contudo, nesta matéria o foco está sobre os empregados, demonstrando a tensão que envolveu os trabalhadores durante aquelas horas.

Segundo esta última versão, publicada no periódico Gazeta de Notícias, o gerente ordenou aos operários que colocassem dois vagões no meio da linha para impedir a continuidade das obras pela companhia Vila Isabel e que os mesmos fossem removidos nas horas de trânsito do bonde da companhia São Cristóvão: “de cada vez que tinha de passar um de seus bondes de ida e de volta, fazia carregar a braços os vagões, dava passagem ao bonde e em seguida fazia coloca-los de novo em frente à Rua do Matoso” (Gazeta de Notícias, 1883). Enquanto isso, a multidão cercava o local e em pouco tempo começou o conflito “a pau, e em plena rua” pelos trabalhadores que utilizavam seus instrumentos de trabalho como armas. Havia também aqueles que portavam cacetes. Ambos “estavam dispostos o que desse e viesse”. Esse trecho da matéria conclui, assim como Drummond, que os trabalhadores agiam movidos pela vontade, desconsiderando a esfera reduzida de ação voluntária de grupos pobres nacionais e imigrantes, sujeitos à ausência de garantias de sustento fora, e mesmo dentro, de suas funções. A vulnerabilidade social contribuía para a indefinição das fronteiras entre a atividade contratada e aquela escusa sob as ordens do empregador indivíduo e/ou empresa.

No momento em que a violência parecia emergir de fato pela entrada em cena dos trabalhadores armados, o subdelegado Godinho foi chamado. E ele não conseguiu controlar a situação e pediu auxílio ao delegado e também a “um corpo militar de polícia”. As notícias sobre o enfrentamento já se espalhavam, “sangue, morte, ferimentos, uma hecatombe enfim... de picaretas e alviões” (Gazeta de Notícias, 1883) e a cavalaria rondava o local. De um lado dos trilhos, na Rua do Matoso, estavam Drummond e seus amigos representantes dos interesses de companhia - Américo de Castro entre estes - do outro lado, na Rua Haddock Lobo, os operários da Vila Isabel continuavam a obra:

Ao passo que os trabalhadores da outra companhia estendiam-se ao longo de sua linha em construção, batendo com indiferentismo as pedras na calçada.

Nos vagões da S. Cristóvão assentavam-se os trabalhadores desta, conversando baixinho e aguardando as ordens do gerente Silva Porto, ali presente. (Gazeta de Notícias, 1883)

O autor da matéria destaca no cenário desse enfrentamento a multidão de curiosos, “o calor era de rachar”, o subdelegado “prepotente”, o impasse. Cada um desses elementos banais pode ser pensado como fator de agravamento da tensão para os trabalhadores em ambos os lados, para aqueles que receberam ordens para prosseguir com a colocação dos trilhos sob qualquer condição, e para aqueles da companhia São Cristóvão instados a impedir a continuidade da obra, por conseguinte, o trabalho de outros.

A situação começou a se apaziguar quando o delegado chegou, à uma hora da manhã, e ordenou a remoção dos vagões, considerando que o embargo apresentado pelo gerente estava fora do prazo de intimação. Mesmo após a chegada da autoridade, os bondes da companhia São Cristóvão continuaram a circular para atrasar o trabalho da concorrência, que deu continuidade à obra ainda assim (Gazeta de Notícias, 1883). No ano seguinte a esse episódio encontraremos Américo de Castro em diálogo com autoridades do Estado imperial, representando os interesses do barão de Drummond e de outros capitalistas na fusão entre a Companhia Ferro Carril de São de Cristóvão e a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel.

Operários em conflito e no cotidiano na Companhia Evoneas Fluminense

Passando ao ano de 1890, Castro concretizaria seu principal projeto, a criação da Companhia Evoneas Fluminense, cuja proposta era a construção de habitações higiênicas para as classes trabalhadoras pobres. A Evoneas foi fundada durante o governo provisório do generalíssimo Marechal Deodoro da Fonseca, sob o primeiro “pacote econômico” da República, elaborado por Rui Barbosa, Ministro da Fazenda. O Decreto nº 164 de 17 de janeiro de 1890, mais conhecido como “política do encilhamento”, autorizava determinados bancos a emitir papel-moeda com base nos títulos públicos. Tal política tinha como propósito a solução da dívida interna, a valorização dos títulos e o aumento da circulação de moeda através do fornecimento de créditos para dinamizar a economia incerta após o golpe civil-militar de 15 de novembro de 1889 que implantou o regime republicano (BOTELHO JÚNIOR, 2002, p. 40-41).

A Companhia Evoneas Fluminense surgiu nesse quadro de entusiasmo pela facilidade de empréstimos, incentivos financeiros pelo Estado, investimento em ações e inauguração de empreendimentos diversos. Personalidades da política e dos negócios – remanescentes do Império ao lado de emergentes da República – integraram sua diretoria: Rodolfo Dantas, Barão do Rio Negro, Conde de Sebastião de Pinho, Barão de Werneck, o próprio Américo de

Castro e Antonio Jannuzzi. Castro faleceria em março de 1891 e a partir desse ponto a narrativa de Jannuzzi se torna o fio condutor para outros cenários de trabalho na construção civil sob a moldura da Evoneas Fluminense.

Antonio Jannuzzi foi convidado a tomar parte da criação da companhia devido aos seus projetos de moradia higiênica para a classe operária. Inicialmente, ele seria um prestador de serviço, mas a primeira diretoria propôs a incorporação de seu escritório e sua nomeação como diretor técnico. A inauguração da Evoneas Fluminense ocorreu em 05 de julho de 1890. O cotidiano da companhia emerge através da análise da movimentação dos funcionários. O desligamento do empregado José Lúcio, revela disputas relacionadas à imagem pública que a companhia desejava construir. O ex-funcionário, preocupado em tornar público que sua saída foi voluntária, realizou uma publicação na qual dizia que ele abandonou a empresa voluntariamente e “não despedido conforme dizem” (Diário do Commercio, 1890). Esta declaração foi contestada por Jannuzzi, ao publicar que: “declaro mais que a companhia despediu esse indivíduo porque não prestou contas exatas do que lhe havia confiado” (Gazeta de Notícias, 1890).

Episódios do cotidiano dos trabalhadores da Evoneas emergem através dos jornais, como o falecimento do empregado Henrique Carlos em decorrência de um acidente na estação São Francisco Xavier e sepultado com auxílio dos companheiros da oficina de fundição. O irmão do funcionário falecido publicou uma nota pela qual agradecia: “pelo acolhimento que teve por ocasião de ser promovida uma subscrição para ocorrer as despesas necessárias ao seu enterramento” (O Paiz, 1890). Tais cenas relacionadas às interações desenvolvidas entre a Evoneas e seus funcionários indicam que a companhia estava funcionando e era vista como legítima, pelo menos por parte dos funcionários. Esse contexto perdurou até que a diretoria recebeu a informação de que a concessão obtida por Américo de Castro seria cancelada e que a empresa deveria importar o máximo de material de construção dentro do menor tempo possível. Jannuzzi foi contrário a essa decisão; porém, ele foi voto vencido e a companhia começou a sofrer uma série de prejuízos desde então.

Os problemas financeiros cresciam; todavia, as construções não podiam parar. Através de notas nos periódicos foi possível mapear eventos do dia-a-dia dos trabalhadores da construção civil empregados na Evoneas. Um desses eventos foi a queda do operário Antonio Valente da pedreira da companhia. O trabalhador teve contusões na cabeça, no

tronco e fratura das costelas (O Paíz, 1892), além de “comoção cerebral” e “enfisema pulmonar” devido ao acidente, conforme o periódico Diário de Notícias (1892). Também foi identificada uma nota de felicitações ao funcionário aniversariante, Francisco de Souza Fausto. Aposentado da fábrica de armas da Conceição, ele trabalhava como guarda-livros da companhia, “cidadão honesto, honrado e sempre laborioso pai de família, integérrimo cumpridor dos seus deveres e digno de todos os encômios, já pelo seu caráter extremamente bondoso, já pela sua grande filantropia e caridade” (Diário de Notícias, 1892).

Havia também outro tipo de preocupação dentre os empregados. Alguns deles desejavam salvaguardar a sua reputação para que não tivessem problemas com a empresa. Eles entendiam que ter o nome associado a problemas com a justiça poderia resultar em demissão. Antônio Piston foi um deles. Ele publicou a seguinte nota no jornal “O Paíz”: “Casos policiais. Eu abaixo-assinado, declaro que não se entende comigo a prisão que se deu anteontem na rua do Regente. Antonio Piston, morador na rua da Saúde e operário na olaria Pantanal, Companhia Evoneas Fluminense” (O Paíz, 1891).

Em 1891 a Evoneas novamente se tornou notícia devido a um confronto dos seus operários com moradores vizinhos das obras do primeiro conjunto de edifícios, a Vila Rodolfo Dantas. A matéria publicada no Jornal do Commercio foi redigida como denúncia contra os imigrantes, neste caso os operários, acusando-os de incomodar as famílias vizinhas. Segundo o autor, o subdelegado recebia com frequência reclamações contra a conduta desrespeitosa dos operários italianos da Evoneas, e sempre procurava adverti-los sem uso de violência. Certa tarde, uma família moradora na vizinhança passava em frente ao canteiro de obras e “na forma de costume, foi maltratada pelos operários”. O chefe de família decidiu reagir e chamou Manoel Joaquim Lisboa, “administrador do Cemitério da Venerável Ordem Terceira”, possivelmente amigo ou conhecido, para ajuda-lo contra os “malfeitores” que, diante do enfrentamento, se esconderam na obra. Após alguns minutos, o operário italiano Vedra Giovanni saiu à rua e ameaçou o administrador com uma faca. Como a situação se agravou, o subdelegado foi chamado para ir até o local onde o conflito se acirrou entre a polícia e os trabalhadores, com registro de disparo de revólver por um dos operários. O redator concluiu a matéria pedindo reforço policial para o bairro de São Cristóvão sob a alegação de que “existem centenas de fábricas e, portanto é fácil de haver desordens constantemente” (Diário do Commercio, 1891).

A matéria descreve os operários imigrantes usando vocabulário que remete à ilegalidade: “malfeitores”, “desordeiros”, “aqueles indivíduos”, e constrói a imagem do canteiro de obra como perigoso: “no capinzal contíguo ao terreno das obras encontraram alguns criminosos, que felizmente foram capturados”. Segundo a visão do autor deste relato, a tensão estava relacionada ao adquirido caráter fabril do bairro, o que tornou as fronteiras indistintas entre a ordem, personificada nas famílias, e a desordem, os pobres imigrantes e nacionais que transitavam por ali devido ao mercado de trabalho desenvolvido naquela área.

Jannuzzi tentou reverter a repercussão negativa e fez publicar nos periódicos *Diário do Commercio* e *Gazeta de Notícia* (1891) a versão do assistente de obras, Augusto Campobassi¹, presente durante os conflitos. A versão do assistente evidencia o cotidiano de animosidade entre os operários imigrantes e a vizinhança, tanto que sua narrativa começa por outro desentendimento ocorrido pouco antes. Campobassi conta que estava em seu alojamento no terreno da obra, quando o local foi invadido por duas praças com espadas em riste, exigindo que lhes entregasse o operário Novara Giovanni. Os agentes afirmavam que ele havia “tido questões” com pescadores brasileiros. Campobassi acalmou os policiais e se comprometeu a conversar com o operário e entrega-lo para averiguar o ocorrido.

Contudo, na saída, as duas praças provocaram o porteiro da obra, o espanhol Lopez Antonio que, cumprindo ordens, impedira a entrada dos agentes, sem sucesso, pois, como oficiais da lei eles possuíam permissão. O porteiro reagiu à provocação e os três entraram em luta corporal, resultando na prisão e ferimento de Lopez, Campobassi relatou que uma das praças estava “tão embriagada que nem podia conservar-se em pé”. Os operários reagiram à prisão injusta e violenta do companheiro de trabalho enquanto transeuntes se juntaram à confusão, “os gritos operários foram contestados pela gente ociosa que estava tomando sua parte ativa e que invadia a rua, por quantidade de pedras, que ocasionaram a quebra de quase todos os vidros da casa, arruinando completamente o jardim que a circunda”. O assistente tentou retomar o controle da situação e pediu que os operários voltassem aos alojamentos, enquanto ele iria à polícia intervir por Lopez. Quando Campobassi chegou à delegacia de polícia, ele soube que começara nova confusão e retornou à obra acompanhando as forças policiais. O local estava cercado de curiosos; porém, os operários, segundo o assistente, estavam “plácidos”. No entanto, com a entrada do delegado e do subdelegado, a população

¹ O mesmo nome aparece escrito como Augusto Campo Cassi no *Diário do Commercio*.

invadiu o alojamento e usou “pedras e bengalas” para agredir os operários, que foram levados presos. Campobassi denunciou a ação violenta da polícia contra os operários e a agressão pelas pessoas que se aproveitaram da confusão:

Após o assalto deu-se o saque, não só pela polícia como pela turba de todos os intrusos que “invadiu” [sic] o edifício em construção, teatro de todas estas façanhas, que dificilmente se pode descrever.

Basta dizer que todos os operários foram roubados, desaparecendo suas economias em dinheiro, relógios, roupas, tendo sido quebrados seus baús que guardavam tudo quando lhes pertencia.

[...] Se houve resistência da parte dos nossos operários, onde estão os feridos por parte da polícia e por parte do povo invasor?! (Diário do Commercio, 1891).

O assistente das obras encerrava seu depoimento comparando a atuação da polícia e da população à ação de saqueadores, pois roubaram os poucos bens dos operários, incluindo roupas do corpo, amealhados através de trabalho. Seu relato também nos permite conhecer o expressivo número de estrangeiros empregados naquela obra, eram 69 operários, compostos de 48 italianos, 09 espanhóis, 08 belgas e 04 franceses. A ausência de trabalhadores nacionais pode ser um motivo de antipatia por parte dos locais contra o grupo de operários da Evoneas. Podemos inferir também que Jannuzzi talvez tivesse predileção por contratar mão de obra estrangeira, devido a sua própria trajetória como imigrante, pois preservava vínculos com a comunidade italiana. Em 1890, Jannuzzi tornou-se um dos dois incorporadores, além de membro do Conselho fiscal, do Banco Italia-Brasile, cujo propósito era promover relações comerciais e financeiras entre os dois países, considerando “neste progressivo aumento de imigração italiana, para o qual o Banco prestará o seu concurso” (Gazeta de Notícias, 1890).

Engenheiros entre disputas de saberes e de hierarquias

Na medida em que a crise financeira da companhia se agravava, Jannuzzi procurou dar continuidade às obras contratadas. No entanto, após frustradas tentativas de alterações contratuais com o Estado e desentendimentos com a diretoria e com os acionistas, em 1892, ele pediu demissão e retomou seu próprio escritório de construção. Nessa época houve sucessivas trocas de diretoria em curto tempo, e, por fim, o último diretor-presidente, Barão de Werneck, apresentou os números negativos da companhia aos acionistas e culpabilizou a direção integrada por Jannuzzi pela situação de eminente falência da Evoneas. Entre outros registros, o balanço divulgado por Werneck apontava uma dívida deixada por Jannuzzi, além

de deficiente administração do patrimônio em material de construção, função sob responsabilidade do construtor, e que fora avaliada pelo último engenheiro da Evoneas, Augusto Belin.

Para defesa da própria atuação profissional, Jannuzzi publicou uma longa carta no periódico *O Tempo* (1893) através da qual conhecemos um pouco mais sobre as atividades e as ocorrências no interior de uma construtora, e apontando os procedimentos técnicos equivocados na companhia após sua saída. De acordo com ele, o arrolamento das propriedades da companhia foi executado por pessoas leigas, exemplificado pelo inventário na fundição, “feito por um indivíduo que nunca viu uma oficina e desconhecia completamente os artigos desta e seus respectivos nomes, sendo preciso a cada passo pergunta-los aos operários, e isso fez sem ao menos estar presente o chefe da seção!” (O Tempo, 1893) Ele lembrou o legado da primeira diretoria, a valorização de áreas por meio de propriedades montadas, obras iniciadas e terrenos preparados, contestando o argumento sobre o prejuízo generalizado passado adiante, admitindo que as perdas financeiras eram previsíveis em qualquer construção.

Ao entrar em assuntos técnicos da construção civil, seu principal alvo foi o novo diretor de obras na Evoneas, o engenheiro Augusto Belin, revelando a disputa entre os conhecimentos práticos em edificação de Jannuzzi em oposição aos conhecimentos de formação do engenheiro Belin. Sua primeira crítica foi contra a observação de Belin sobre ele ter assumido a direção das obras paralisadas e com os proprietários descontentes. Sobre essa situação, Jannuzzi demonstrou sua influência sobre os trabalhadores,

Respondo a S. S. que esse fato foi devido a desorganização do serviço, produzida pela retirada de grande número de operários, que aterrados pela minha demissão, e não tendo confiança no pessoal da companhia, não obstante meus conselhos em contrário, abandonaram as obras assim que saí da companhia. (O Tempo, 1893)

Contudo, cabe lembrar que Jannuzzi era o responsável pela remuneração dos operários e sua saída pode ter gerado insegurança nos trabalhadores. Griego (2005) também aponta a relação de proximidade que o construtor estabelecia com os operários, exemplificada na presença deles em eventos sociais de Jannuzzi, como a inauguração de seu escritório na Avenida Central alguns anos depois (GRIEGO, 2005, p. 62). Em 1886, o periódico *O Mequetrefe* enfatizou a identificação do construtor às camadas trabalhadoras, homenageou os irmãos Jannuzzi, dedicando-lhes um retrato na capa e exaltou a trajetória dos dois, “se há

peessoas a quem se pode aplicar acertadamente o *self made man* dos ingleses são certamente estes dois cavalheiros que, filhos de operários, operários e chefes de operários, souberam granjear-se uma brilhante posição na sociedade” (O Mequetrefe, 1886).

Cabe lembrar que Jannuzzi ressentia-se por se perceber desconsiderado pelos outros membros da diretoria Evoneas a respeito de suas avaliações na administração da companhia. Pode-se pensar que ele fosse depreciado pelos diretores por não possuir educação formal na construção civil ou em outra área. Cappelli ressalta que Jannuzzi ingressou no Clube de Engenharia, em 1883, “aos vinte e sete anos e sem um diploma de nível superior” e terá um papel proeminente na comunidade italiana, presidindo a Sociedade Italiana de Beneficência (CAPPELLI, 2014). O ingresso no Clube de Engenharia significava participar de seleta agremiação composta por engenheiros e empresários do ramo de obras públicas, fundado em dezembro de 1880, com o propósito de conjugar ideias e ações de interesse da categoria em diálogo com a sociedade política (MARINHO, 2008).²

Segundo Belin, seria possível reduzir os custos da vila Barão do Rio Negro apenas não construindo o segundo pavimento que constava na planta. Jannuzzi buscou desconstruir esse argumento, ressaltando que o engenheiro não conseguia compreender o potencial de retorno financeiro da vila e pretendia apenas cortar gastos:

Pondo de parte o laconiano da exposição, pelo qual ninguém faz ideia dos trabalhos executados no grupo iniciado, não pode passar sem reparo a asseveração de S. S. de que a eliminação de um pavimento, em um grupo de casas, traz para o preço de sua construção uma diferença para menos da metade.

De forma que o terreno, alicerces, cobertura, que são os mesmos para casas de um ou dois pavimentos, não merecem ser contemplados na sua avaliação. O que S. S. deveria dizer é que o que fica reduzido à metade com a eliminação de um pavimento nas casas é a renda que elas podiam dar, visto que cada pavimento é destinado à residência de uma família. (O Tempo, 1893)

São muitas as críticas de Jannuzzi ao relatório e uma delas se refere à organização da mão de obra nas oficinas por empreitada. Segundo a administração de Belin, o corte de custos com pessoal foi realizado através da contratação restrita e temporária para a execução dos trabalhos, o que reduziu o número de operários e extinguiu seções desnecessárias sem prejudicar o desenvolvimento das obras. Jannuzzi atacou essa forma de contrato por “empreitada”, pois considerava os resultados ruins com aumento de despesa para

² Ver seção “O Clube de Engenharia: um novo partido ideológico”.

reconstrução, além de criar uma relação de trabalho dúbia, exemplificando com a contratação do gerente da marmoraria da Evoneas pelo Belin para trabalhar por empreitada na colocação de mármore “na fachada da rua Primeiro de Março n. 47”, ao mesmo tempo em que ele recebia também seu ordenado pela companhia. O ex-diretor-técnico concluiu que não pretendia contestar a eficiência do engenheiro, pois, Belin possuía um título respeitável e “pelo que tenho visto, pois forçoso é confessar que em matéria de construção S. S. até hoje só tem se revelado habilíssimo engenheiro... de *estradas de ferro*”. [Itálico do próprio] (O Tempo, 1893).

A falência forçada da Evoneas ocorreria em 16 de março de 1893, decretada pelo juiz Salvador Antônio Moniz Barreto de Aragão (O Tempo, 1893), juiz da Câmara Comercial do Tribunal Civil e Criminal da Capital Federal. No ano seguinte, o mesmo juiz assinaria um acórdão pelo qual determinou a inventariação e balanço da empresa, suspendendo medidas da ação de nulidade, que corria em paralelo. Ele queria evitar a alteração da condição de credores por meio de inclusão e exclusão de nomes nessa categoria no processo. Portanto, o juiz assegurou a liquidação com base estritamente em “medidas assecuratórias do acervo arrecadado, até que decidida seja a espécie de nulidade” (O Tempo, 1894). Este acórdão, datado de 18 de maio de 1894, seria utilizado contra o magistrado, sobre esta mesma liquidação, em um processo movido pelos engenheiros civis Olympio da Silva Leão e João Eugênio Emílio Berla.

Olympio e João Eugênio foram contratados como síndicos para realizar a liquidação da Evoneas Fluminense. De forma resumida, eram responsáveis pela guarda e fiscalização do acervo, do balanço e do inventário dos bens, pela conclusão de obras pendentes e repartição dos terrenos, tudo com a finalidade de garantir o ressarcimento para os credores da empresa falida. Após incidentes e divergências, os engenheiros foram destituídos por Salvador Muniz, e consideraram a demissão injusta, defendendo-se através da publicação “Companhia Evoneas Fluminense”, em que denunciavam ações impróprias pelo juiz em comunhão com os diretores Barão de Werneck e Claudio Silva.

Os diretores acusaram os engenheiros de terem recebido percentual de remuneração indevido e pelo pagamento de honorários ao advogado Carlos Silveira Martins, contratado na liquidação, sem a realização do trabalho, pois nesse período ele estava “detido pelo Estado” em meio a Revolta da Armada. Os engenheiros argumentavam que este

impedimento pelos diretores da Evoneas prejudicava os credores. Olympio alegava que o desempenho da função era dificultado pela ação de nulidade da companhia, e que ele trabalhou diretamente em “muitas obras concluídas pela liquidação e dos serviços que entendiam com a sua profissão de engenheiro, e atendendo ainda que a porcentagem que nos cabia era considerada pro labore”. Para tanto, o pagamento acertado fora 5% do balanço a ser repartido entre os dois profissionais, contudo, Salvador Muniz determinou o pagamento apenas após a conclusão da liquidação, “depois de prestadas as respectivas contas e precedendo o devido computo e a expedição do mandado!!!” Os engenheiros afirmavam que foram autorizados a receber a comissão durante o processo de apuração, incluindo-se os balanços mensais e que eram submetidos ao juiz (Jornal do Commercio, 1895).

Sobre os honorários impróprios pagos ao advogado Carlos Silveira Martins, Olympio alegava que constava no processo o pagamento ao substituto Eugênio Alves da Silva Porto, entretanto, de acordo com o relato do engenheiro, depreende-se que o primeiro advogado apelou à justiça e ganhou a causa porque se concluiu que Carlos foi impedido de trabalhar devido ao episódio da prisão. A permanência de apenas um advogado na liquidação também foi utilizada pelo juiz e pelos denunciante para a destituição de Olympio e de João Eugênio, visto que havia obrigatoriedade da contratação de dois advogados. Diante da impossibilidade de Carlos assumir o caso, o advogado Silva Porto, que trabalhou na liquidação, recorreu ao Salvador Muniz para receber integralmente os honorários e não repartir com o colega que esteve detido, e seu pedido foi aceito.

Olympio e João Eugênio consideravam que Salvador Muniz, o Barão de Werneck e Claudio Silva uniram-se contra os credores,³ “cavalheiros respeitáveis e de maior distinção da nossa sociedade”, para obstaculizar o ressarcimento pela liquidação. Como estratégia para dificultar o processo o juiz impôs aos “credores debenturistas” o depósito dos títulos no Banco da República, desta forma tornava o processo oneroso, pois era preciso pagar comissão ao banco. Diante da persistência dos credores, o juiz criou outra maneira de retardar a liquidação. Decidiu trocar os síndicos e para isso criou suspeitas sobre a atuação dos engenheiros no processo:

³ Credores da Evoneas: Domingos Teodoro Azevedo Junior, Pinto & C., Raul de Carvalho & C., Tomás José Coelho de Almeida, Nicolau Pentagna, J. V. Miranda, João Evangelista Teixeira Leite, Bernardes da Silva. *Jornal do Commercio*, 27 de agosto de 1895, nº 238.

É preciso saber-se que nossa destituição coincidiu inocentemente, talvez, com um protesto judicial por danos e perdas que contra ele promovemos pelo fato de opor-se de certo tempo em diante, às vendas em leilão público do que era no acervo de *fácil deterioração e de difícil e custosa conservação*. [itálico do próprio] (Jornal do Commercio, 1895)

A liquidação prosseguiu até que Salvador Muniz suspendeu os trabalhos, justificando a decisão com o acórdão de 18 de maio de 1894. Frente a mais este golpe, os engenheiros reagiram contra a medida do juiz por meio de pedido de vistoria judicial na qual indicaram o Barão de Werneck e Claudio Silva como os solicitantes da suspensão. Após esse episódio o próprio juiz ordenou a venda particular de alguns itens do acervo, “semelhante decisão pareceu-nos sem qualificação, quando ainda depois deste procedimento continuou o mesmo juiz a opor-se às vendas dos bens por leilões públicos” (Jornal do Commercio, 1895).

A venda particular prejudicava os credores, e o juiz justificava essa permissão sob o argumento de que o material era de baixo valor, afirmação negada pelos engenheiros, cuja avaliação do que fora comercializado estava “em centenas de réis”. Tendo em vista as irregularidades cometidas na liquidação, inclusive a própria demissão, Olympio e João Eugênio decidiram começar um “protesto judicial” contra aquela situação e, por conseguinte, contra Salvador Muniz. O engenheiro descreve sua saga com protesto:

Foi um judeu errante de porta em porta dos Srs. Juizes, sem que nenhum dos que procurávamos quisesse aceitá-lo!
O pretor da freguesia da Lagoa onde moramos todos, nós os síndicos, e o Sr. Dr. Salvador Muniz, não o recebeu sob o fundamento de ser o protesto contra juiz de categoria superior a sua. O juiz da Câmara Civil, o Sr. Dr. Segurado, não o aceitou por ser incompetente e finalmente o Sr. Juiz da 3ª pretoria porque não éramos residentes na sua circunscrição; mas isto depois de haver sido tomado o respectivo termo e à vista da dúvida sobre nossa residência só levantada pelo respectivo escrivão, quando se promovia diligências das citações requeridas! Os documentos 3 e 4 provam quanto expomos com tristeza sobre esta justiça que ninguém entende. (Jornal do Commercio, 1895)

O juiz Salvador Muniz havia autorizado o leilão do patrimônio da companhia ainda em 1893, sob o martelo de J. Dias. Os engenheiros expuseram os infortúnios que viveram durante a liquidação da Companhia Evoneas Fluminense, comprovando o relato por meio da publicação de documentos do processo, e, por fim, a denúncia contra a injusta destituição da função de síndico era ao mesmo tempo “a resistência que temos oposto a tanta gente a quem ela há parecido uma baleia que deu à costa”.

Os embates travados entre Jannuzzi e os outros engenheiros revelam disputas sobre formas de ver e se relacionar com o mundo da engenharia, além da força de imposição das credenciais acadêmicas no mundo prático do trabalho. Jannuzzi não era engenheiro de formação. Ele construiu a sua carreira nos canteiros de obra e no acúmulo de um conjunto de conhecimentos práticos em edificação. Seus opositores, todos engenheiros de formação, embora ignorantes com relação à uma série de aspectos técnicos do trabalho cotidiano, argumentavam tendo como principal alicerce os diplomas que portavam. Ao final, conforme descrito, as credenciais venceram as disputas.

Ao compararmos as experiências dos operários e dos engenheiros no contexto analisado, temos um gradiente que segue da total invisibilidade à plenitude da legitimidade social. Os operários, conforme demonstramos, envolviam-se em disputas e confrontos físicos, todos pautados e coordenados pelos empresários, sem que nem mesmo tivessem a possibilidade de não participar e/ou de ser ouvidos com relação às suas razões próprias para participar de tais eventos violentos. Os engenheiros, por outro lado, ainda que desconhecessem o cotidiano de trabalho de sua própria profissão, agiam salvaguardados por seus diplomas e credenciais. Jannuzzi é um personagem significativo deste período porque ele não era totalmente invisibilizado como os operários e tampouco era plenamente legitimado como os engenheiros. Tratava-se de um homem que construiu sua carreira na interseção entre o universo do chão das obras e o mundo conceitual das engenharias. A sua posição liminar fazia com que a sua voz e as suas perspectivas fossem ouvidas, mas somente até o momento em que contrastavam diretamente com os engenheiros. Quando o atrito estava posto, venciam as credenciais. Há também, conforme vimos, um conjunto de articulações entre os engenheiros e o judiciário. Percebe-se, ali, níveis de diálogos pautados por credenciais. Jannuzzi perde em suas argumentações não pela fraqueza dos seus argumentos, mas por ser ele “apenas” um conhecedor de edificações e não um engenheiro formado.

Considerações finais

O artigo se propôs a colocar o foco sobre trabalhadores da construção civil através de cenários do cotidiano com suas ações, diálogos e conflitos inerentes a esse espaço do mundo do trabalho. Através das narrativas publicadas sob forma de ocorrências policiais, cartas em defesa da própria atuação profissional e denúncias de demissões injustas cometidas pelo poder público percebemos formas de exploração, discriminação e de marcadores sociais

desenvolvidos no exercício das funções, situações contra as quais a resistência ocorre no âmbito da gestão das atividades cotidianas.

Os casos analisados oferecem possibilidades de reflexão sobre a negação dos trabalhadores como sujeitos ao serem invisibilizados diante das demandas criadas por organizações, nas quais aqueles são destituídos de voz e de movimento próprios. Assim como pensar a invisibilidade sob a forma de subordinação como recurso para resistir dentro da situação de tensão. Outra proposta de reflexão sobre a resistência no mundo do trabalho recai sobre a discriminação contra trabalhadores, sejam imigrantes ou nacionais, em parte devido a ressignificação do espaço pela ocupação das fábricas e de moradias para os grupos desfavorecidos e a consequente apropriação daquele espaço pela classe trabalhadora. A resistência se impõe pela reafirmação da identidade de trabalhador em distinção aos sujeitos associados à marginalidade e à desordem.

A resistência também se torna evidente na disputa de saberes através do diálogo entre categorias prestigiadas pela educação formal, como os engenheiros, e em denúncia contra as marcações de distinção social que emergem no interior da atuação profissional. Assim como a dinâmica da profissão a serviço do Estado constrói-se em meio a hierarquizações a partir dos poderes públicos e privados que impõem limitações e distorções ao exercício do trabalho em seus níveis técnico e intelectual. As configurações destes cenários hierarquizados convertem-se em objeto privilegiado para análise historiográfica, especialmente relacionada à progressiva legitimidade dos engenheiros e da engenharia no Brasil como um dos campos de atuação profissionais mais prestigiados e disputados até a atualidade.

FONTES

Decreto n. 8489 de 22 de abril de 1883.

Diário de Notícias, 15 de março de 1892, n. 2439; 17 de novembro de 1892, n. 26984.

Diário do Commercio, 09 de outubro de 1890, n. 672; 19 de janeiro de 1891, n. 774; 20 de janeiro de 1891, nº 775.

Gazeta de Notícias, 14 de agosto de 1890, n. 226; 16 de outubro de 1890, n. 290; 21 de janeiro de 1883, n. 021; 25 de janeiro de 1883, n. 025.

Jornal do Commercio, 27 de agosto de 1895, n. 238; 31 de agosto de 1895, n. 244.

O Globo, 25 de janeiro de 1883, n. 436.

O Mequetrefe, 30 de dezembro de 1886, n. 423.

O Paíz, 09 de agosto de 1891, n. 3408; 17 de novembro de 1892, n. 3851; 28 de outubro de 1890, n. 3.108.

O Tempo, 17 de março de 1893, n. 650; 19 de janeiro de 1893, n. 596; 28 de maio de 1894, n. 1156.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDREATA, Verena. *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Mauad Editora Ltda, 2006.

ARAÚJO, Raquel Aquino. *Identidades e territórios culturais: subsídios para a área de proteção do ambiente cultural de São Cristóvão*. Tese de Doutorado. 2018.

BOTELHO JÚNIOR, Cid de Oliveira. *Instabilidade Financeira na Primeira Década Republicana*. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Curso de Mestrado em Economia, Campinas, fevereiro, 2002.

CAPPELLI, Vittorio. *Pequenas pátrias, a Pátria, outras pátrias: as complexas identidades dos italianos no Brasil e na América Latina*. *Naveg@mérica*, n. 13, 2014.

CARVALHO, Lia de Aquino. *Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro: 1866-1906*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995.

GRIECO, Bettina Zellner. *A arquitetura residencial de Antônio Jannuzzi*. Ideias e realizações. Dissertação, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Faculdade de Arquitetura e urbanismo. Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2005.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista (1874-1888)*. Niterói: UFF, 2008.

SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996.

VON DER WEID, Elisabeth. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Setor de História da Fundação Casa de Rui Barbosa, 2004.