

THIAGO MORATELLI

**OS TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO DA
ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL
EXPERIÊNCIAS OPERÁRIAS EM UM SISTEMA DE TRABALHO
DE GRANDE EMPREITADA
(SÃO PAULO E MATO GROSSO, 1905-1914)**

CAMPINAS/2009

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP
Bibliotecária: Cecília Maria Jorge Nicolau CRB nº 3387**

M796t **Moratelli, Thiago**
Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914) / Thiago Moratelli. - - Campinas, SP : [s. n.], 2009.

Orientador: Fernando Teixeira da Silva.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1905-1914 – História.
2. Trabalhadores. 3. Ferrovias – Projetos e construção.
4. Ferrovias – São Paulo (Estado). 5. Ferrovias – Mato Grosso (Estado). 6. Movimento operário. I. Silva, Fernando Teixeira da.
II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Título em inglês: The Noroeste do Brasil railroad construction workers: São Paulo and Mato Grosso, 1905-1914

Palavras chaves em inglês (keywords) : **Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1905-1914 - History**
Workers
Railroads – Design and construction
Railroad – São Paulo (State)
Railroad – Mato Grosso (State)
Labor movement

Área de Concentração: História Social

Titulação: Mestre em História

Banca examinadora: Fernando Teixeira da Silva, Michael McDonald Hall, Vitor Wagner Neto de Oliveira

Data da defesa: 27-08-2009

Programa de Pós-Graduação: História

R-1

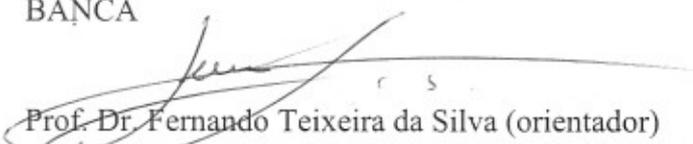
THIAGO MORATELLI

***Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil:
Experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada
(São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)***

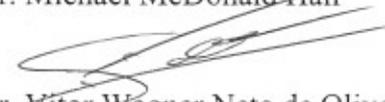
Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva.

Este exemplar corresponde à redação final da Dissertação de Mestrado defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 27/08/2009.

BANCA


Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva (orientador)


Prof. Dr. Michael McDonald Hall


Prof. Dr. Vitor Wagner Neto de Oliveira

Prof. Dr. Cláudio Henrique de Moraes Batalha (suplente)

Prof. Dra. Maria Lucia Caira Gitahy (suplente)

AGOSTO/2009

RESUMO

Esta dissertação trata da história social dos trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. O estudo aborda o sistema de trabalho adotado durante a realização das obras de construção da ferrovia e as experiências dos trabalhadores em São Paulo e Mato Grosso entre 1905 e 1914. Apesar de atravessar terrenos difíceis e insalubres em sua maior parte, a estrada de ferro Noroeste do Brasil foi construída em tempo recorde devido à mobilização de milhares de trabalhadores recrutados em diversas regiões do país e do exterior. A dissertação considera a construção da ferrovia como um empreendimento em si mesmo. Neste sentido, analisa o processo de recrutamento dos trabalhadores, as condições de vida de trabalho, a luta da imprensa operária contra a ferrovia, a criminalidade e aspectos do cotidiano e do mundo do trabalho da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

ABSTRACT

This dissertation is a social history laborers in the construction of Noroeste do Brasil railroad system. The study deals with the labor system adopted during the realization of the railroad tracks and worker's experiences in São Paulo and Mato Grosso between 1905 and 1914. Although the majority Noroeste do Brasil railroad spans very difficult and unhealthy terrain, it was constructed in record time due to the mobilization of thousands of workers recruited from diverse regions of the country, within and outside the boundaries of the nation. The dissertation considers the construction of the railroad as an undertaking in itself. In this sense, it analyzes the process of recruitment, worker's living conditions, and the fight by the working class press against the construction of the railroad, criminality, and other aspects of quotidian life in the construction of Noroeste do Brasil railroad system.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho só foi possível porque contei com a ajuda e a solidariedade de diversas pessoas. Antes de agradecê-las, faço uma advertência: a memória está um pouco fraca e cansada, resultado da finalização da dissertação. Corro o risco de não conseguir lembrar todas as pessoas que foram importantes nesta “empreitada”. Por isso, deixo aqui meus agradecimentos e um abraço aos anônimos.

Agradeço em primeiro lugar meu pai, Carlos Alberto Moratelli, e minha mãe, Maria José Santos Moratelli, pelo amor que eles têm por mim e pelo esforço que realizaram durante todos estes anos. Certamente, não teria chegado aqui sem eles. Agradeço a meus irmãos, Ana Carla e Luiz Otávio, pela ajuda, estímulo e carinho. O Lú é antes de tudo um verdadeiro amigo com quem convivo desde que nasci. Ele não pensou duas vezes em ajudar quando pedi para organizar os mapas, já aos 45 do segundo tempo. Ângela ajudou nesta tarefa. O Cris é da família e a pequena Rebeca conseguiu me distrair enquanto escrevia. Por uma dessas coincidências da vida, conheci a Maíra em um congresso da UNE em 2003, ano em que tencionava viajar para Cuiabá com o objetivo de levantar fontes para esta pesquisa. Fui para Mato Grosso e estamos juntos até hoje. Serei eternamente grato a Maíra por sua ajuda e por seu amor durante esses anos. Além de linda e inteligente, ela tem uma paciência incrível comigo, conseguindo superar a distância e as minhas constantes ausências e desculpas enroladas. Agradeço também a minha família mato-grossense, em especial Célia e Enio, pela ajuda constante e pelo tratamento carinhoso. Agradeço a Julian pelas horas de conversas e formatações do computador.

Agradeço meu orientador, Fernando Teixeira da Silva, pela realização desta dissertação. Fiquei muito feliz quando entrei na Unicamp e soube que seria orientado por esse grande historiador. Durante esses anos, Fernando fez diversos apontamentos, sugeriu leituras e corrigiu meus textos sempre com muita sabedoria, disposição e bom humor. Devo a ele os acertos desta dissertação. Certamente, os erros são de minha inteira responsabilidade. Agradeço também aos professores Michael Hall e Cláudio Batalha pelos apontamentos e sugestões ao longo do mestrado e, especialmente, durante o exame de qualificação. Agradeço aos professores Sidney Chalhoub e Robert Slenes pelas sugestões e apontamentos que fizeram em sala de aula.

Agradeço aos companheiros Rogério, Guilherme, Vinícius e Rafaela, da Linha de Pesquisa em História Social do Trabalho, pelas conversas, sugestões e debates realizados.

Agradeço o professor Paulo Roberto Cimó Queiróz, da UFGD, que respondeu prontamente aos meus e-mails, indicando fontes e informações importantes sobre a velha Noroeste do Brasil. Também sou grato ao professor Vitor Wagner Neto de Oliveira, da UFMS, pelas sugestões e por acreditar no meu trabalho desde o princípio. Agradeço ao professor João Francisco Tidei Lima pelo incentivo à pesquisa.

Agradeço a Pierre Graves pela amizade e companheirismo que demonstrou em diversas ocasiões, desde a graduação na USC, nos acampamentos dos trabalhadores sem terra e nas andanças em Bauru. Também agradeço a Adriana Donini, amiga que sempre acreditou no meu trabalho. Além disso, contei com sua ajuda quando pesquisei em Botucatu. Sou muito grato aos companheiros Ricardo, Luis, Everton, Roberto e Alex, que deram aquela força quando fui estagiário do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Ainda no museu, contei com a amizade do Gilson e de seu conhecimento sobre as ferrovias de Bauru. Héliida me ajudou bastante naqueles bons tempos e continua sendo uma grande amiga. Agradeço a Cintia e ao Waltinho por terem facilitado minha pesquisa no Centro de Memória Regional. Agradeço a todos os funcionários das instituições em que realizei pesquisas nas cidades de Bauru, Campinas, Botucatu, Jaú, São Paulo, Campo Grande e Cuiabá.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pela bolsa de 24 meses.

Em Campo Grande, agradeço a Celso Higa, um pesquisador apaixonado pela história daquela região, que demonstrou na prática sua disponibilidade em ajudar. Em Campinas convivi com pessoas muito especiais. Até conseguir um lugar definitivo para morar, fiquei hospedado no apartamento dos camaradas Pedro e Josi. Na Moradia da Unicamp, Robério Santos Souza, grande amigo, foi companheiro de curso e de casa. Sou grato a Robério não somente pela ajuda e incentivo, sobretudo, nos primeiros anos de pesquisa, mas também pela amizade, pelas conversas e pelo convívio daquela época. Conheci várias pessoas na Moradia e agradeço aquelas que me ajudaram enquanto estive lá. Ainda em Campinas, agradeço ao Juninho, pela amizade e a Fernanda Longhini, professora com quem eu trabalhei e que sempre está de bom humor.

Agradeço aos amigos queridos da História Social. Priscila, além de linda e inteligente, é muito gente boa. Foi legal visitar São Sebastião e conhecer o Luciano e suas histórias sobre o circo Navegador. Caipira, não aprendi a surfar, mas valeu o esforço. A Giovana, que é

igualmente linda e inteligente, sempre procedeu da melhor maneira possível comigo. Esta autêntica carioca, atualmente estudando fora do país, costuma escutar com paciência meus repetidos causos típicos de interior paulista. É uma grande amiga sempre disposta a ajudar. Foi assim com o abstract, não obstante meu pedido ter sido realizado já nos acréscimos do segundo tempo. Nesta correria, agradeço a Janny Llanos, amiga da Gi lá dos EUA, que nos ajudou prontamente.

Agradeço de coração ao Adriano pela nossa amizade sincera e verdadeira. Aprendi bastante com seus comentários, sugestões e conversas acadêmicas. Sou grato também pelas nossas conversas não acadêmicas, que duraram horas e mais horas, sobre todos os assuntos. Adriano ajudou em todos os momentos que precisei, principalmente neste último semestre do mestrado. Conheci sua esposa, a Cris, e seu filho Pedro, quando da viagem até a casa da Priscila, em São Sebastião, e agradeço a consideração que eles têm por mim.

Agradeço também a Amanda, carioca de sorriso lindo e muito gente boa, pelas diversas conversas na época em que escrevia parte desta dissertação.

Em Bauru, agradeço o pessoal do sindicato dos ferroviários da antiga Noroeste do Brasil, em especial ao Alexandre, Da Silva, Almir, Roberval, Português, Clarindo, Evandro, Brás, Marcão, Roberto Teixeira e Djalma (Campo Grande), Adel e Cezarino (Araçatuba). Neusa, Dona Anésia, Lilian e Arthur, pelos anos de convivência e pelas boas risadas durante as campanhas políticas. Plínio e Celene, aquele abraço! Roque Ferreira e Tatiana Calmon, agradeço de coração pela amizade sincera e fraterna, e por serem companheiros de primeira linha. Agradeço também aos companheiros e amigos Silvio, Fabrício, Fernando, Clóvis, Juliana e Valmira pelo estímulo e amizade.

O companheiro Robson perguntou sobre esta pesquisa da última vez que nos falamos em Bauru. Apesar de ter sido em uma tarde de sábado tipicamente bauruense, com muito calor e céu azul, não estávamos assistindo a nenhum jogo do Noroeste, lá no campo, de pé na arquibancada atrás do gol dos eucaliptos, junto ao batuque da Sangue, ambos de camisa vermelha, como de costume. Naquele dia, ele estava saindo de um sebo no centro da cidade, carregando uns livros que certamente havia comprado para ampliar seus conhecimentos e melhorar a qualidade de suas aulas, pois era professor de História na antiga FEBEM de São Paulo. Infelizmente, Robson partiu pouco tempo depois daquele encontro casual. Espero que ele também goste desta dissertação.

*Para a minha família querida:
Meus pais, meus irmãos e a Maíra.*

ABREVIATURAS

AEL – Arquivo Edgard Leuenroth – Unicamp

AESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

APMT – Arquivo Público de Mato Grosso

ASTEFBMSMT – Arquivo do Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul, e Mato Grosso.

CCB – Centro Cultural de Botucatu

CDFJ – Centro de Documentação da Fundação “Dr. Raul Bauab – Jahu”

CMR – Centro de Memória Regional da Unesp/Bauru

CMU – Centro de Memória da Unicamp

MHB – Museu Histórico de Bauru

MTJMS – Memorial do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|-----|
| MAPA 1 – Brasil. São Paulo e Mato Grosso. Divisão política da Primeira República (1889-1930) _____ | 19 |
| MAPA 2 – Estações da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905 – 1914) _____ | 21 |
| Fotos 1, 2, 3, 4 e 5 _____ | 107 |
| Fotos 6 e 7 _____ | 173 |
| Fotos 8, 9 e 10 _____ | 213 |

SUMÁRIO

| | |
|--|------------|
| Introdução | 25 |
| I – Construção ferroviária e trabalho por empreitada | 39 |
| A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: um empreendimento em si mesmo | 43 |
| Sistema de trabalho de uma grande empreitada: algumas pessoas envolvidas | 62 |
| II – Recrutamento dos trabalhadores | 69 |
| A polícia como agente dos empreiteiros | 90 |
| Pequena história de um deportado | 97 |
| III – Condições de vida e de trabalho | 109 |
| Resistência dos trabalhadores: fugindo de doenças e outras enfermidades da construção da ferrovia em São Paulo | 117 |
| Doenças e resistência dos trabalhadores em Mato Grosso | 127 |
| A questão dos índios | 134 |
| IV – A imprensa operária durante a construção da ferrovia | 175 |
| Greves e movimento operário na construção da estrada de ferro | 181 |
| V – Criminalidade e cotidiano em Mato Grosso | 161 |
| O crime, a violência e os trabalhadores da construção da ferrovia em Mato Grosso | 167 |
| Considerações Finais | 215 |

| | |
|---|------------|
| Fontes Citadas | 219 |
| Bibliografia | 225 |
| Anexo I – Carte Générale de l' État de São Paulo. 1910 | 231 |
| Anexo II – O Sul de Matto Grosso. Classificação das terras | 223 |

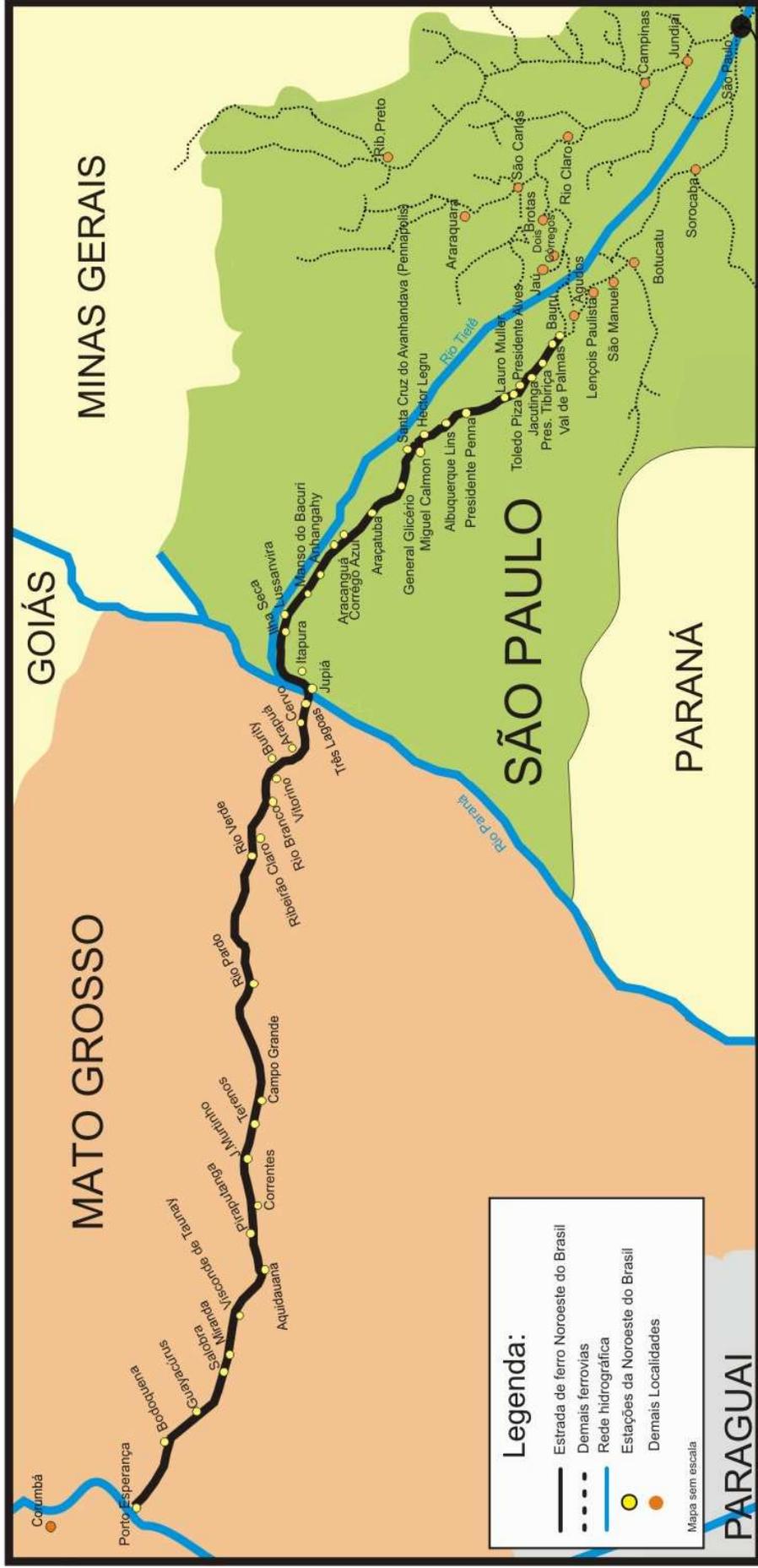
BRASIL. São Paulo e Mato Grosso.
Divisão Política da Primeira República (1889 - 1930)



Base Cartográfica: IBGE, 2002.

Fonte de Pesquisa: Novo Atlas Geográfico do Estudante. São Paulo: FTD, 2005.

SÃO PAULO E MATO GROSSO.
 Divisão Política da Primeira República (1889 - 1930)
 Estações da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)



Base Cartográfica: IBGE, 2002.
 Fontes: RELATÓRIO [Estrada de Ferro Itapura a Corumbá] apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente ao ano de 1913-1914. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.
 RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1910.
 CARTE GÉNÉRALE DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO. Commission Géographique e Géologique de São Paulo. 1910.

A empreitada é perigosa...

***Jacó e Jacozinho,
Tião Carreiro e Pardino.***

INTRODUÇÃO

Bauru, interior de São Paulo, é o quilômetro zero da antiga estrada de ferro Noroeste do Brasil. A placa que marca a localização e altitude exata da linha não está fixada na estação da cidade e também não se encontra no museu ferroviário local. Talvez ela ainda esteja parafusada em uma parede próxima à entrada das oficinas, pois foi ali que a vi não faz muito tempo. Não procurei saber se uma placa com as mesmas características foi em algum momento colocada na estação de Corumbá, Mato Grosso do Sul, para indicar o local onde termina a estrada de ferro com mais de 1600 quilômetros de extensão.

Entre Bauru e Corumbá, quase todas as estações estão fechadas e abandonadas. Do começo ao fim da linha, a impressão que se tem é a pior possível. O aspecto de destruição da ferrovia é visível logo em Bauru. Nesta cidade, as oficinas estão desativadas em sua maior parte. Trata-se de um conjunto de prédios de bela e imponente arquitetura que atualmente não recebe nenhum tipo de manutenção em sua estrutura física. Os equipamentos e ferramentas estacionárias foram saqueados anos atrás. O que sobrou, sofreu a ação do tempo e virou sucata. A conservação da linha que atravessa o perímetro urbano do município é péssima. Os trilhos estão desgastados, os dormentes estão podres, os grampos e as junções estão enferrujados. O leito não é drenado adequadamente. A terra encobriu o empedramento. O mato cresce rápido.

A estação de Bauru, fechada, chama a atenção não apenas por sua arquitetura, de poucos detalhes, mas principalmente pelo tamanho da área construída. O prédio é alto. São três andares que um dia serviram à administração da estrada de ferro. O comprimento é grande, em torno de 100 metros. Na parte de cima da fachada, do lado esquerdo, as letras EFS sobrepõem-se à parede branca desbotada. Significa Estrada de Ferro Sorocabana, ferrovia que chegou à cidade em 1905, mesmo ano em que teve início a construção da Noroeste do Brasil. A mesma coisa acontece no lado direito da estação, onde as iniciais CP aparecem em relevo na parte superior da fachada. Indica o nome de outra ferrovia, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que chegou a Bauru em 1910.

Na parte central, a sigla NOB indica o nome da estrada de ferro dona da estação. As letras aparecem em relevo na parte mais alta da fachada, em uma parede erigida exclusivamen-

te para esse fim. Abaixo das iniciais da Noroeste do Brasil, porém, ainda assim em uma altura considerável, há apenas um objeto, importante às estações ferroviárias: um relógio com algarismos romanos. Assim como a estação, o relógio também não funciona. Os ponteiros pararam de girar às 09h05min da manhã ou da noite de um dia qualquer.

Nas proximidades da estação, do lado esquerdo, funciona um museu, um arquivo e um escritório ligado ao que sobrou da antiga administração federal da ferrovia, todos em um conjunto de prédios mais antigo. Do lado direito tem um muro e um portão que dá acesso ao pátio da estrada de ferro. Ainda há transbordo de cargas neste lugar. A linha da Noroeste do Brasil que parte da estação faz uma curva acentuada à direita. As oficinas estão logo à frente.

Defronte à estação, há uma pequena praça. No entorno funciona um comércio popular que se nota decadente a cada dia. Algumas lojas de móveis e roupas usadas, botecos, hotéis e pensões, hoje considerados de segunda classe, mantêm suas portas abertas e contribuem para a movimentação de pessoas por ali, apesar das condições adversas determinadas pelo fim dos trens de passageiros. À noite, o movimento de transeuntes é quase nulo.

Visitar a praça é uma atividade interessante. No local há um busto de bronze sobre um pedestal de granito com uma placa, também de bronze, onde se lê: “Ao Dr. Machado de Mello. Homenagem do pessoal da E. F. Noroeste do Brasil e População de Bauru.” Um livro didático conservador, destinado às crianças das séries iniciais do ensino fundamental da cidade de Bauru, explica quem é o homem esculpido no busto e que dá nome à praça. Trata-se do “importante engenheiro que construiu a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”. Segundo a mesma fonte, aquela homenagem é justa porque “Machado de Mello” figura entre “as pessoas que trabalharam pelo progresso de nossa cidade”.¹

O conhecido poema “Perguntas de um trabalhador que lê”, de Bertold Brecht, nos ajudaria a entender, por outro ângulo, os verdadeiros objetivos daquela homenagem ao engenheiro. Para as elites, a contribuição dada pelos trabalhadores para a realização dos grandes feitos da humanidade não deve ser lembrada. Essa regra não deixou de ser cumprida quando precisaram nomear a praça construída em frente da primeira estação da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

¹ ZANLOCHI, T. S. PELEGRINA. G. R. *Bauru: nossa história na escola*. Primeiro Grau. Bauru: Edipro, 1992, p. 36.

O busto do engenheiro foi construído em outubro de 1917. Na ferrovia, o momento era de transição. A linha em Mato Grosso já estava sob administração federal havia alguns anos. Em São Paulo, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, da qual Machado de Mello era acionista e diretor – ele também já havia sido empreiteiro geral da construção do lado paulista e das primeiras obras no pantanal mato-grossense –, perdeu a concessão da ferrovia no mês de dezembro. Os desentendimentos entre a Companhia Noroeste do Brasil e o governo federal já se arrastavam havia alguns anos.

Embora a estrada de ferro Noroeste do Brasil representasse o principal empreendimento da cidade de Bauru, não era certamente a mudança da administração da ferrovia o que mais preocupava a população local no momento em que o busto do engenheiro e empreiteiro foi instalado na praça defronte à estação. Naquele ano, alguns eventos noticiados pelos jornais da capital paulista eram acompanhados com atenção pelos habitantes do município, como a greve geral de São Paulo e a Revolução Russa. A Primeira Guerra Mundial era efetivamente o assunto mais comentado na cidade. Desde 1914, a população adulta local acompanhava as notícias sobre a guerra, que, em 1917, chegava ao fim.

Durante este período, as crianças costumavam brincar de guerra à noite e havia apenas uma escola em funcionamento no município, o Grupo Escolar de Bauru. Antes, porém, uma unidade da Escola Moderna havia sido organizada no município por militantes anarquistas. A escola racional de Bauru foi a única do interior de São Paulo e funcionou até 1914. Em 1917, as crianças matriculadas no Grupo Escolar local foram convidadas para a solenidade de inauguração do busto em homenagem ao engenheiro Joaquim Machado de Mello.

Tito Batini descreveu estes episódios em seu romance sobre a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. No livro, o professor do pequeno Tônico tenta explicar à sala de aula a diferença entre uma estátua e um busto. A lição tinha um objetivo. Todas as crianças deveriam saber diferenciar uma coisa da outra porque elas iriam assistir a inauguração de um busto em homenagem a um “benemérito”, um “doutor” que “construiu a Estrada de Ferro”. Enquanto o professor e as demais crianças se esforçavam para entender a diferença entre uma estátua e um busto, o pequeno Tônico começa a pensar:

A Estrada de Ferro... O homem que a construiu... Então deve ser a estátua... isto é, deve ser o busto daqueles trabalhadores da turma-de-conserva. Tem uma vontade doida de dizer ao professor. E acrescentar que eles eram uns portugueses forçados mesmo. Pegavam nuns bairros duns ferrões, jogavam e *bre-le-lém*... iam cair longe.

O menino não tem coragem de contar ao professor. Este logo bate as mãos, avisando que chegou a hora de ir à solenidade. Eles saem da escola juntos caminhando rumo à praça. A narrativa continua:

Bem no centro da praça está cheio de gente, que nem na noite de passeatas das lanterninhas por causa da guerra. Também há banda de música do maestro Florimundo, tocando a marcha “Flor Desbotada”. No princípio toca o hino nacional e todos eles cantam. No meio daquela gente toda há um pano branco suspenso bem no alto, mais alto do que os homens que estão perto. Na hora do hino um dos homens, com uma vara comprida, retira o pano e daí a estátua aparece... A estátua não. O professor disse que é um busto, meio retrato. Esta é coisa de circo. Então a banda de música toca outra vez, todos batem palmas. Só o Tônico fica com as mãos pregadas, sem vontade de bater. Está esquisito isto tudo. O sol queimando-o como num forno, o Pierino cotucando o Hamid, ele achando que a cara do busto não tem nada parecido com nenhum dos homens que viu trabalhar na Estrada de Ferro, que nenhum deles usava óculos. Como é que iam usar óculos fazendo tanta força? Muito melhor teria sido se fosse mesmo estátua. Ao menos iriam ao circo.

Tônico se decepcionou com aquela solenidade. À noite, contou o episódio a seu pai, Rômulo Filipi, um operário qualificado da estrada de ferro Noroeste do Brasil, imigrante italiano e socialista. A família já havia morado no avançamento da ferrovia. Foi lá que o pequeno Tônico viu os trabalhadores construindo a ferrovia. Rômulo então explica ao filho que

os generais é que possuem estátuas. Os soldados ficam nas covas ou nas trincheiras. Covas e trincheiras é a mesma coisa. Os oficiais fazem-lhes discursos. Os soldados para a guerra. Os trabalhadores para o trabalho. Morrem de bala ou de maleita, é a mesma coisa. Como Raimundo Teixeira, estropiado... O Ditinho... Ou voltam estropiados, sem uma perna, como o Raul Nunes, ou sem a vida, não voltam, como o Borges... E são os generais os que recebem estátuas...²

No romance, Raimundo Teixeira, Ditinho, Raul Nunes e Borges eram trabalhadores que sofreram tenazmente “o drama das desilusões” durante a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. A provocação do autor não foi por acaso. Filho de imigrantes italianos, Tito Batini nasceu em Salto, no ano de 1904. Seu pai, João Batini, era um operário qualificado da Estrada de Ferro Sorocabana, na vizinha cidade de Itu, e militante socialista. Em 1908, ele foi transferido para as oficinas da ferrovia em São Paulo e a família passou a residir no bairro

² BATINI p. 234-38

da Água Branca. Naquele mesmo ano, João Batini recebeu um convite para trabalhar na estrada de ferro Noroeste do Brasil. A família então se mudou para Miguel Calmon, depois chamada Avanhandava, e permaneceu ali até 1912, ano em que seu pai foi transferido para as oficinas da estrada de ferro em Bauru.

Em seu livro de memórias, Tito Batini recorda de sua infância e de diversas cenas do mundo do trabalho da construção da ferrovia em Avanhandava. Seu pai mantinha contatos com militantes socialistas e anarquistas e ajudou a organizar a Escola Moderna de Bauru. Tito Batini estudou na escola racional do interior junto com seu irmão mais novo, Pio Líbero, e teve como mestre o militante italiano Alessandro Cerchiai, do grupo anarquista *La Battaglia*. A escola fechou em 1914, e os dois irmãos foram admitidos no Grupo Escolar de Bauru. Ainda na adolescência, Tito Batini iniciou sua carreira de escritor e jornalista em uma folha local. Socialista congênito, como ele se auto-intitulava, não foi apenas um escritor profícuo. A militância política o acompanhou por toda a vida. Foi em uma prisão durante o Estado Novo (1937-1945), compartilhada com militantes de mesma e diferente orientação política, que surgiu sua principal obra, o romance a princípio intitulado *Noroeste*. Segundo Batini,

Imobilizados entre grades, organizamos cursos em que trocamos nossos conhecimentos. Interessados em conhecer como foi a odisséia da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, pedem-me que relate episódios vividos em minha infância no sertão e meus ouvintes sugerem que escreva um livro, desejo que desde a juventude acalentara. Começo então um romance, sem muita convicção quanto a minha capacidade para tanto. Carrego no quadro do sacrifício dos trabalhadores ceifados por febres, feridas brabas, a maleita, brigas entre grileiros invasores de terra, em meio à exploração de um trabalho de dez e mais horas por jornada, sob a vigilância, muitos deles, principalmente os turmeiros, de capatazes armados.³

O livro ficou pronto em setembro de 1939. No mês anterior, Batini recebeu a notícia de que seu irmão mais novo havia falecido, o que lhe causou doloroso impacto. O alvará de soltura saiu no mês de outubro. O autor declara que o romance, publicado em 1941, “desagradou a alta administração da estrada por minhas veementes denúncias de descaso pelo ser humano; esta pretendeu então comprar-me os direitos absolutos da obra, certamente para tirar o livro de circulação”.⁴ Uma segunda edição do livro foi publicada em 1947.⁵

³ BATINI, Tito. *Memórias de um socialista congênito*. Campinas: Editora da Unicamp, 1991, pp. 238-239.

⁴ Idem, 65.

Ao que parece, a diretoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil não conseguiu retirar o livro de circulação. Entretanto, pouco tempo depois, a administração da ferrovia encomendou e patrocinou a publicação de duas obras que podem ser consideradas como uma espécie de história oficial da ferrovia. O livro *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* foi publicado em 1958. Seu autor, Correia das Neves, era escriturário da ferrovia e jornalista em Bauru. O autor procura descrever os principais acontecimentos registrados durante a construção da ferrovia e nos anos subsequentes à conclusão da linha. Correia das Neves resgata antigos projetos de ligação ferroviária para Mato Grosso, cita os ataques de índios contra os trabalhadores, entre outras coisas, mas não faz muitas interpretações. O livro tem um caráter apolo-gético, mas é preciso destacar o esforço significativo do autor, que conseguiu localizar e reunir fontes importantes, como os relatórios da Companhia Noroeste do Brasil e os jornais da imprensa bauruense do início do século passado.⁶

Ainda na década de 1950, a administração da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil patrocinou a publicação de outro livro, encomendado diretamente com o acadêmico Fernando de Azevedo, na época importante professor da Universidade de São Paulo. Em *Um trem corre para o Oeste*, Azevedo procura analisar o papel jogado pela ferrovia no sistema de viação nacional. O autor considera a Noroeste do Brasil como uma “ferrovia de penetração”, projetada, sobretudo, para soldar províncias distantes e consolidar assim a unidade nacional e a defesa de fronteiras remotas. Fernando de Azevedo recorre a uma extensa lista bibliográfica para sustentar teoricamente a sua tese, embora também não deixe de analisar os documentos da ferrovia, dados quantitativos, etc. O autor chega à conclusão de que a Noroeste do Brasil desempenha uma função “estratégica” ao país que

não pode ser medida apenas pela sua capacidade de transporte de tropas e de seu abastecimento, mas pela função civilizadora (econômica, comercial, política e cultural) que exerce, transformando as regiões que, de terras de ninguém, *no man’s land*, desertas ou quase desabitadas, passaram a ser poderosos centros de produção agrícola e industrial.

Fernando de Azevedo considera os nove anos de construção da ferrovia (1905-1914) como uma “fase heróica” em que os “engenheiros, empreiteiros e operários”, impelidos sob o

⁵ As duas edições: BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1941. Batini, Tito. *E agora, que fazer?* São Paulo: Editora Cupolo, 1947.

⁶ NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografia e Livraria Brasil, 1958.

mesmo ímpeto, tiveram de superar “todos os obstáculos, decepções e desastres” para a implantação da importante obra patriótica. Ele procura manter um discurso apologético, embora com um verniz acadêmico, minimizando ou ignorando os conflitos entre capital e trabalho existentes durante a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil.⁷

Em sua dissertação de mestrado, João Francisco Tidei de Lima estudou o processo de ocupação capitalista no oeste paulista e o conseqüente confronto estabelecido com as tribos indígenas que habitavam a região. O autor conseguiu reunir uma série de fontes impressas e manuscritas e identificou a ocorrência de uma verdadeira operação de massacre contra a população indígena. Para o autor, a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil acelerou o morticínio e provocou literalmente o fim dos índios *caingangas*. Lima denunciou a violência dos empreiteiros não apenas contra os indígenas, mas também contra os trabalhadores da construção da ferrovia.⁸

Depois da pesquisa de João Francisco Tidei Lima, a Noroeste do Brasil foi tema de diversos estudos acadêmicos. Em sua dissertação de mestrado, Paulo Roberto Cimó Queiróz analisou a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. O autor procurou explicar as razões do traçado original Bauru – Corumbá e sua alteração, decidida durante a construção da ferrovia, que definiu a orientação da linha não mais para a capital mato-grossense e sim para Corumbá. Para Queiróz, a implantação da ferrovia deve ser explicada a partir de fatores que pertencem ao “domínio do político e do simbólico”. Desta forma, ele analisou as considerações político-militares como determinantes para escolha e mudança do traçado da linha, sem necessariamente cair no tom apologético e ufanista presentes em fontes e na bibliografia mais antigas sobre a ferrovia. Neste caso, Queiroz chegou à conclusão de que a Noroeste do Brasil era de fato uma ferrovia estratégica depois de proceder a uma análise exaustiva sobre uma série de documentos referente às relações exteriores do Brasil com os países vizinhos da região platina, destacando, principalmente, as tensões do Brasil com a Argentina. Todavia, o autor

⁷ AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste*. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. [2º Ed.] São Paulo: Edições Melhoramentos, 195?, pp. 90-91. A diretoria da estrada de ferro encomendou o livro em 1946 e o contrato foi assinado entre as partes no ano seguinte. O autor cedeu à ferrovia os direitos sobre as duas primeiras edições. Entretanto, a Noroeste do Brasil publicou apenas a primeira edição do livro, que saiu em 1950 pela Livraria Martins de São Paulo. A segunda edição pertence a uma coleção que reúne as obras completas do autor, publicada no final dos anos 1950. Cf. QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos*. A Noroeste do Brasil na segunda metade do século 20. Bauru: Edusc; Campo Grande: Editora Ufms, 2004, pp. 30-31.

⁸ LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. Dissertação (Mestrado em História Social). São Paulo: FFLCH-USP, 1978.

não se prende apenas ao aspecto político em torno da construção da Noroeste do Brasil, antes analisa rigorosamente a economia mato-grossense e o impacto da estrada de ferro na região.⁹

Maria Inês Malta Castro estudou a construção da Noroeste do Brasil em sua dissertação de mestrado sem fazer uma análise econômica e política para explicar a implantação da estrada de ferro entre São Paulo e Mato Grosso. Seu objetivo central foi explicar a construção da ferrovia a partir de uma análise sobre o ideário de progresso inserido em diversas representações sobre o empreendimento e suas contradições, que ela denomina “barbárie progressista”. Neste sentido, Castro abordou o extermínio da população indígena e a exploração dos trabalhadores. A autora reuniu fontes não utilizadas em pesquisas anteriores, como, por exemplo, jornais da imprensa operária, denunciando as deportações de pessoas para a região “Noroeste” de São Paulo e as duras condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia. Entretanto, a autora não aprofundou o estudo sobre a organização do trabalho e a experiência dos trabalhadores.¹⁰

Seguindo a mesma perspectiva buscada por Castro, Pascoal Manfredi Neto abordou os trabalhadores da ferrovia em São Paulo em sua dissertação de mestrado. O autor apenas tangenciou o assunto, informando os ataques dos índios contra os trabalhadores da construção e algumas questões relativas à força de trabalho até a década de 1930.¹¹ A construção da ferrovia também foi tema de mestrado de Vera Lúcia Pallamin. Apesar do título *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, uma empresa na frente pioneira*, a autora centra sua pesquisa sobre o processo de ocupação e a dinâmica da cafeicultura na região atravessada pela ferrovia em São Paulo. No tocante à Companhia Noroeste do Brasil, Pallamin estuda na verdade o funcionamento da estrada de ferro no lado paulista, analisando os relatórios de tráfego, sobretudo, os déficits contínuos registrados na operação ferroviária, o que foi considerado por ela como fator determinante para a decadência financeira da empresa.¹²

⁹ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder*. O nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

¹⁰ CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso*. A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-Unicamp, 1993.

¹¹ NETO, Pascoal Manfredi. *Trem da morte*. O imaginário do progresso na Noroeste (1905-1913). Dissertação (Mestrado em Sociologia). São Paulo: FFLCH-USP, 1995.

¹² PALLAMIN, Vera Lúcia Pinheiro de Freitas. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, uma empresa na frente pioneira* (1905-1918). Dissertação (Mestrado em História Econômica). Araraquara: FCL-Unesp, 2001.

A estrada de ferro Noroeste do Brasil também foi tema de outras pesquisas acadêmicas além das citadas acima. Esses estudos analisam o período posterior à conclusão da construção da ferrovia. Lídia Possas pesquisou o trabalho feminino na estrada de ferro. Segundo a autora, as mulheres começaram a ser admitidas no quadro dos servidores somente depois que a União assumiu a administração da Noroeste do Brasil.¹³ Nilson Ghirardello pesquisou a formação dos primeiros núcleos de povoação estabelecidos em consequência das estações da estrada de ferro em São Paulo.¹⁴ Em sua tese de doutorado, Paulo Roberto Cimó Queiróz estudou o funcionamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em São Paulo e Mato Grosso sob a administração federal, iniciada em 1918 e que se estendeu até 1956, quando a ferrovia foi integrada à RFFSA (Rede Ferroviária Federal).¹⁵ Recentemente, a prefeitura de Bauru patrocinou a edição de um livro com depoimentos de ferroviários aposentados da Noroeste do Brasil e RFFSA. As entrevistas foram realizadas em grande parte por estudantes de jornalismo e a pesquisa integrava um projeto do poder executivo municipal de preservação ferroviária.¹⁶

Apesar de existir uma bibliografia relativamente grande sobre a estrada de ferro Noroeste do Brasil, a mesma coisa não acontece no que diz respeito à história dos trabalhadores da construção da ferrovia. Meu interesse pelo tema surgiu no momento em que a destruição da estrada de ferro ficou mais evidente. Durante os anos 1990, políticos de direita, jornalistas comprometidos com as elites, representantes do capital interno e externo patrocinaram uma campanha intensa a favor das privatizações. O ataque às empresas públicas veio em seguida. As ferrovias que integravam a RFFSA figuram entre as primeiras empresas públicas privatizadas naquela década. Ao contrário do vaticínio neoliberal, não houve investimentos e o sucateamento da ferrovia começou a ocorrer em um ritmo acelerado, dia após dia, mês após mês, ano após ano.

Durante minha graduação, procurei desenvolver uma pesquisa sobre sindicatos de ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Na mesma época, realizei estágio no museu ferroviário local. Inevitavelmente, à procura de fontes sobre o tema que pesquisava, comecei a

¹³ POSSAS, Lídia. *Mulheres, trens e trilhos*. Bauru: Edusc, 2001.

¹⁴ GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha*. Formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

¹⁵ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos*. A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: Edusc; Campo Grande: Editora Ufms, 2004.

¹⁶ LOSNAK, Célio (org.). *Nos trilhos da memória: Ferro e Sangue*. Histórias de vida de ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru/Secretária de Cultura, 2004.

frequêntar a sede do Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT), onde percebi que a destruição provocada pelo processo de privatização não era apenas nas estruturas físicas da ferrovia.

Na verdade, a privatização provocou demissões em massa na estrada de ferro. Milhares de postos de trabalho foram suprimidos. O número de acidentes aumentou consideravelmente. Direitos conquistados pelos ferroviários durante décadas de lutas começaram a ser revogados. As promoções e os aumentos de salários ficaram mais raros. A resistência dos trabalhadores passou a ser reprimida com violência. Dirigentes sindicais são freqüentemente perseguidos e demitidos. Mas a luta não pára.

Neste contexto, a “terceirização” da mão-de-obra tornou-se cada vez mais presente na ferrovia. A partir daí, um sistema de trabalho muito adotado durante a construção das estradas de ferro no século 19 e começo do 20 parece ter ressurgido com toda força. As administrações da ferrovia, formadas depois da privatização em 1996, começaram a recorrer constantemente às empresas empreiteiras para a execução dos mais diversos tipos de serviços, geralmente encomendados na base da empreitada. A *Novoeste* assumiu a ferrovia em 1996. A empresa foi criada pela holding vencedora do leilão ocorrido naquele ano. Pouco tempo depois, em 1998, a estrada de ferro, sob administração da *Novoeste*, passou para as mãos de outro grupo econômico, um consórcio denominado *Ferropasa*. Mais alguns anos e a *Novoeste* passou a integrar outra empresa, a *Brasil Ferrovias*. Recentemente, a linha passou a ser controlada pela empresa *América Latina Logística – ALL*.

Apesar das vicissitudes administrativas, as empresas que assumiram a estrada de ferro depois da privatização continuaram delegando grande importância aos empreiteiros. A precarização do trabalho aumentou, sobretudo, nos setores com mão-de-obra menos qualificada. Esta situação pode ser observada de diversas maneiras. Na véspera do Natal de 2004, por exemplo, um jornal de Araçatuba publicou a seguinte notícia: “Empresa que presta serviços à *Novoeste* – concessionária da ferrovia – é acusada de não pagar funcionários, INSS e ainda, de não oferecer condições de segurança.”

Os trabalhadores haviam bloqueado a linha da estação com sacos de areia e pedaços de trilho. Esta atitude havia sido tomada porque em uma manifestação realizada dias antes, ninguém apareceu para falar com eles. Então o jornal explicou o objetivo do método de luta

adotado desta vez: “eles esperam que, quando os trens começarem a ficar bloqueados e dar prejuízo à Novoeste, comecem a receber o seu dinheiro, já que a SERIPAV [empreiteira] é uma prestadora de serviços e responsável pela contratação destes funcionários”.

Os trabalhadores reivindicavam o pagamento dos salários atrasados, acertos de horas extras e outras obrigações que não estavam sendo cumpridas pela empreiteira há mais de 90 dias e, em alguns casos, há mais de sete meses. Os trabalhadores haviam realizado uma greve no dia oito de dezembro. Nesta ocasião, todos foram sumariamente “demitidos e os cheques recebidos pelos acertos de contas, eram todos pré-datados e não têm fundos”. Apesar dessas condições e da manifestação dos trabalhadores, que estavam de braços cruzados, o repórter notou que alguns homens continuavam trabalhando. Ele descreve a cena: “um deles calçava tênis ao invés de botinão, que é um equipamento de segurança obrigatório na função, e outro trabalhava com a mão quebrada. Segundo ele, uma licença médica seria impossível, já que a empresa não pagou devidamente o INSS”.

É provável que o repórter tenha visto qual era o tipo de trabalho realizado pelos dois homens que continuavam em serviço. A empreiteira fora contratada para executar a manutenção da via permanente, atividade que consiste basicamente na troca de dormentes podres por outros novos, capinação do leito, nivelamento da linha, etc. Os serviços eram realizados com ferramentas manuais, exigindo brutal força física dos trabalhadores. No fim do ano, o calor é forte em Araçatuba. Naturalmente, era de se estranhar que um homem continuasse trabalhando neste tipo de serviço, carregando dormentes, mesmo com a mão quebrada. Talvez, por isso mesmo, o repórter utilizou-se da ironia de um trabalhador para concluir seu texto e caracterizar a situação: “só falta um chicotinho.”¹⁷

Sem incorrer anacronismo, é possível afirmar que situações semelhantes como às descritas acima foram uma constante durante toda a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Uma coisa em comum nos dois cenários – separados por quase um século de distanciamento – é a presença incontestável dos empreiteiros atuando na ferrovia. Não se trata de uma peculiaridade. A simples observação empírica demonstra que o funcionamento das estradas de ferro depende da execução dos mais variados tipos de serviços. Alguns destes são evidentemente temporários. Em todo caso, o objetivo primordial daqueles que estão na adminis-

¹⁷ *O Liberal Regional*, Araçatuba, 24 de dezembro de 2004. Caderno B3. Arquivo do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (STEFBMSMT).

tração da ferrovia não é manter a qualidade do conjunto de serviços a ser executado, e sim reduzir ao máximo o seu custo. As empresas empreiteiras então são acionadas para cumprir esta função.

Certamente não é porque os empreiteiros trabalham para o “progresso” das cidades que as administrações das estradas de ferro gostam de homenageá-los com uma estátua, isto é, busto, em pracinhas defronte às estações de trem. Os empreiteiros têm importância fundamental às administrações porque eles assumem a exploração da força de trabalho, levada ao extremo para reduzir o custo dos serviços necessários ao funcionamento das ferrovias.

A presença das empresas empreiteiras é maior durante o processo de construção das estradas de ferro. Neste caso, os grandes empreiteiros conseguem firmar contratos diretamente com as companhias ferroviárias, assumindo a responsabilidade pela execução de empreitadas realmente gigantescas com obras e serviços em quantidade numerosa. Entretanto, aqueles que detêm este tipo de contrato procuram normalmente subdividir e recontratar a execução das tarefas com diversos sub-empreiteiros e tarefeiros.

A empreitada e a sub-empreitada eram de fato um sistema de trabalho “comum na construção das ferrovias”, conforme observou o Dr. Oswaldo Cruz em sua excursão pela ferrovia Madeira – Mamoré em 1910. O sanitarista havia sido contratado para sanear a região e não restringiu suas observações apenas às moléstias reinantes que afligiam a força de trabalho. Ele não se mostrou surpreso com a “maneira de trabalhar” dos “tarefeiros” e explicou o seu funcionamento: “Em geral os trabalhadores reúnem-se em pequenas turmas de 8 a 10 pessoas (quadrilhas) sob a direção d’um dentre eles que toma de empreitada à Empresa determinado trabalho, sendo-lhe o pagamento feito por unidade de serviço executado”.¹⁸

A bibliografia sobre a história das ferrovias e dos trabalhadores da operação ferroviária, chamados ferroviários, é grande no Brasil, mas são poucos os estudos que tratam especificamente do mundo do trabalho da construção ferroviária. No caso da bibliografia estrangeira, existe uma grande quantidade de estudos que focalizam a construção das estradas de ferro, os trabalhadores e empreiteiros que atuam no setor.¹⁹ Em um estudo recente, Maria Lúcia La-

¹⁸ BRAZIL RAILWAY COMPANY. *Saneamento da bacia do rio Madeira – Construção de estradas de ferro em regiões insalubres – Documentos oferecidos aos médicos e engenheiros do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1913, p. 57.

¹⁹ Sobre trabalhadores na construção de ferrovias em diversos países: COLEMAN, T. *The Railway Navvies*. [2^o Ed.] Londres: Penguin Books, 1968. BROOKE, D. *The Railway Navvy*. Londres: David & Charles, 1983. GARCILAZO, J. M. “*Traqueros*”. *Mexican Railroad Workers in the United States, 1870 – 1930*. Santa Barbara: Uni-

mounier analisou a construção de estradas de ferro em regiões de economia agro-exportadora durante o século 19. A autora examinou a natureza do trabalho e a origem da mão-de-obra empregada na construção da estrada de ferro “Dom Pedro II”, futura Central do Brasil, e da “Bahia ao São Francisco”. Para Lamounier, o ciclo sazonal da agricultura de exportação condicionava a oferta de mão-de-obra para as obras de construção das ferrovias, composta em grande parte por trabalhadores nacionais, inclusive escravos.²⁰ Esta consideração é importante, dado que a bibliografia sobre o tema, acostumada a não reduzir a escala, tem negligenciado a presença de cativos na composição da força de trabalho das estradas de ferro do século 19.²¹

O principal objetivo desta dissertação é a história social dos trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil em São Paulo e Mato Grosso. Trata-se de uma ferrovia de longo percurso e que foi construída em tempo recorde, entre 1905 e 1914. No primeiro capítulo, analiso a construção ferroviária como uma atividade econômica própria, destacando os interesses materiais dos indivíduos envolvidos diretamente com o empreendimento em suas diversas fases, do financiamento à execução das obras. Neste sentido, abordo a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil como um empreendimento em si mesmo, explicando o funcionamento do sistema de trabalho por empreitada.

No capítulo 2, estudo o processo de recrutamento dos trabalhadores para as obras de construção da ferrovia em São Paulo e Mato Grosso. Procuro analisar a atuação de agenciadores de braços em várias regiões do país e do exterior e as diversas formas de recrutamento adotadas pelos empreiteiros para compor a força de trabalho entre 1905 e 1914, como a oferta de vantagens imediatas aos trabalhadores e as deportações de populares para as obras de avançamento da estrada de ferro.

No capítulo 3, estudo as condições de vida e de trabalho nas obras de construção da ferrovia em São Paulo e Mato Grosso. Nesta parte, analiso os principais problemas que afligi-

versity of California, Santa Barbara, 1995. KERR, J. *Building the Railways of the Raj, 1850-1900*. Delhi: Oxford University, 1995. LEE, D. “Chinese construction workers on the Canadian Pacific”. *Railroad History*, 1983. Sobre empreiteiros: ROLT, L. T. C. *George and Robert Stephenson*. [2º Ed.] Londres: Amberley Publishing, 2009. MIDDLEMAS, R. K. *The Master Builders*. Londres: Hutchinson, 1963. JOBY, R. S. *The Railway Builders*. Londres: David & Charles, 1983. BROOKE, D. [Editor]. *The Diary of William Mackenzie: The First International Railway Contractor*. Londres: Thomas Telford, 2000.

²⁰ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. *História econômica & história de empresas*, vol. 3, 2000, pp. 43-76.

²¹ A exceção está em SOUZA, Robério S. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia*. Trabalho, conflitos e solidariedade (1892-1909). Dissertação (Mestrado em História Social). Campinas: IFCH-Unicamp, 2007.

am a força de trabalho, destacando a insalubridade da região atravessada pela ferrovia, a questão dos índios e das doenças endêmicas, bem como a resistência dos trabalhadores contra essas condições.

No capítulo 4, analiso a luta da imprensa operária contra o processo de recrutamento de trabalhadores para a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Procuo destacar os principais jornais e militantes do movimento operário envolvidos diretamente com esta luta, assim como as estratégias utilizadas para denunciar as condições de vida e de trabalho e suas repercussões.

Por fim, no último capítulo abordo aspectos da criminalidade e do cotidiano dos trabalhadores na construção da ferrovia em Mato Grosso. Procuo analisar diversos documentos judiciais para reconstituir cenas do mundo do trabalho, costumes e conflitos ocorridos entre 1909 e 1914.

CAPÍTULO I

CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA E TRABALHO POR EMPREITADA

Para procedermos ao estudo da história social dos trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, faz-se necessário abordar inicialmente duas questões importantes. A primeira diz respeito à atividade econômica própria que significou a construção da ferrovia entre São Paulo e Mato Grosso. Justifico tal abordagem pelo seguinte motivo: existem diversas razões que podem ser apresentadas para explicar a implantação de uma ou outra ferrovia em uma determinada região. A mais comum é aquela que procura ligar ou relacionar o empreendimento ferroviário com algum fator econômico de caráter mais amplo, por exemplo, a agricultura de exportação.

Tal forma de abordagem tem sido frequentemente utilizada pelos pesquisadores, sobretudo, quando a ferrovia em questão se localiza no estado de São Paulo, onde a cafeicultura se desenvolveu com grande intensidade e transformou a região no centro exportador de café mais importante do mundo já por volta de 1890²². “São as ferrovias do café”, aponta Pierre Mombeig, quando se refere às linhas que atingiram a serra de Botucatu (1889), para depois se lançarem na direção de Bauru²³. Outra frase, de autoria de Sergio Milliet, diz que “atrás do café e por vezes à sua frente, penetram as ferrovias.”²⁴ Seu conteúdo demonstra como em São Paulo a expansão cafeeira e o desenvolvimento ferroviário caminhavam tão próximos.

Apesar do tipo de abordagem descrito acima ser uma constante na bibliografia sobre o tema²⁵, seria importante analisarmos a construção ferroviária por meio de outro ângulo. O fato é que durante o processo de construção de uma estrada de ferro, independentemente das justificativas que determinam sua implantação, são revelados interesses materiais de indiví-

²² STOLCKE, Verena. *Cafeicultura*. Homens, mulheres e capital. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 11

²³ MOMBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hicitec, 1989, p. 174.

²⁴ MILLIET, Sergio. *O roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucitec, 1982, p. 24.

²⁵ Cf. MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974. SAES, Flavio. *As ferrovias de São Paulo. 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981. SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976. CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*: Hucitec, 1985. LAMOUNIER, Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no século XIX. *História econômica & história de empresas*. Volume III. 1, 2000, pp. 43-76. MATTON JR, Robert H. Railroads, Coffee, and the Growth of Big Business in São Paulo, Brazil. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 57, n° 2 (Maio, 1977), pp. 273-295.

duos que não possuem relação direta com atividades econômicas “externas” ao empreendimento.

A margem de lucro de um grande produtor de café vai crescer demasiadamente quando o tráfego ferroviário alcançar a sua fazenda. Antes de a ferrovia entrar em operação e garantir o frete para aquele produtor, dinamizando suas exportações, as obras de construção da linha já terão proporcionado enorme rentabilidade para comerciantes, especuladores, empreiteiros, engenheiros e sub-empreiteiros. Explorar a força de trabalho empregada nos serviços de construção da linha era um desses interesses verificados com o empreendimento.

Os empréstimos bancários, a aquisição de produtos metalúrgicos industrializados (trilhos e acessórios, ferramentas) e de bens de produção (locomotivas e material rodante), a atuação de grandes firmas empreiteiras e a especulação financeira dos contratos de concessão e construção representam uma forma peculiar para operações de inversão. Conforme observou Paulo R. Cimó Queiróz, “quer uma ferrovia ligue o ponto A ao B ou o C ao D, o que permanece de pé é que sua construção consome equipamentos e mobiliza empreiteiras, gerando lucros, empregando pessoal, etc.”²⁶ Dentro e fora do local das obras, diversos indivíduos conseguiam fazer com que a construção ferroviária se constituísse em um negócio rentável. Em 1913, por exemplo, um indivíduo publicou em um jornal da capital paulista, na seção de classificados, o seguinte anúncio: “‘Empreitada de Estradas de Ferro’. Compram-se bons contratos, dirigir carta ou procurar H. S. Hotel d’Oeste, quarto 161”.²⁷

A empreitada e seu processo de trabalho peculiar, o segundo aspecto que pretendo abordar neste capítulo, representa uma dessas atividades econômicas próprias estabelecidas quando do início da construção de uma estrada de ferro. Sua rentabilidade era variável. Para o empreiteiro, um bom contrato evidentemente deveria possuir algumas facilidades que não acarretassem riscos e ônus durante a sua realização. Isso quer dizer que o tipo de serviço e as características geográficas encontradas no local das obras e o prazo para finalização deveriam ser favoráveis, assim como os materiais necessários ao encetamento deveriam ser fornecidos pela companhia ferroviária. Neste caso, os empreiteiros ficavam responsáveis apenas pela mão-de-obra utilizada na execução dos serviços, livrando a companhia ferroviária do estabelecimento de um quadro próprio e permanente de trabalhadores para a construção.

²⁶ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder*. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande: Editora UFMS, 1997, p. 108.

²⁷ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 15 de janeiro de 1913, p. 11. Localização: Microfilme MR/ 394. (AEL).

A exploração da força de trabalho era um bom negócio aos empreiteiros. Os salários pagos aos trabalhadores poderiam ser baixos, desde que a região apresentasse uma oferta de mão-de-obra maior do que a demanda, ou se o processo de recrutamento combinasse perfeitamente seu custo e resultado. Além disso, os pagamentos aos trabalhadores eram efetuados depois de um longo período de trabalho ou ainda somente após a finalização da empreitada contratada. Essa condição permitia aos empreiteiros e à própria companhia ferroviária expropriar ainda mais a força de trabalho. Como nas grandes fazendas ou regiões isoladas, era comum a utilização do sistema de barracão, isto é, a presença de armazéns fornecendo antecipadamente gêneros alimentícios e utensílios aos trabalhadores a preços elevados. Mais que um estabelecimento comercial rentável, o armazém servia também como um instrumento para manter a força de trabalho no local da construção através do lançamento permanente de saldos negativos na caderneta dos trabalhadores.

Um contrato de empreitada poderia ser significativo em termos de rentabilidade tanto para os empreiteiros quanto para a companhia ferroviária. Além da exploração da mão-de-obra, os empreiteiros poderiam ampliar sua margem de lucro, caso fosse possível subdividir os serviços contratados. A sub-empreitada era uma forma bastante utilizada na construção de estradas de ferro, pois ajudava a dinamizar e antecipar a conclusão das obras determinadas em contrato. Neste sentido, também era habitual a instalação de mais uma sub-empreitada, desta vez contratada com feitores ou com tarefeiros, que trabalhavam em sociedade por um salário um pouco mais alto. No entanto, a jornada de trabalho era exaustiva porque visava a execução e a finalização do serviço encomendado dentro do menor tempo possível.²⁸

Os empreiteiros que cumpriam rigorosamente seus contratos naturalmente se consolidavam neste mercado peculiar. Conseguiram adquirir respeito junto à companhia ferroviária, restringindo as chances de participação de empreiteiros pequenos e com pouca experiência em grandes contratos. A alternativa para aqueles que não conseguiam formalizar um acordo diretamente com a companhia ferroviária era adquirir um contrato pelas mãos de terceiros. Isso, por sua vez, movimentava uma espécie de mercado da especulação de contratos de empreitada, conforme visto no exemplo citado algumas linhas acima.

²⁸ O sistema era o preferido de Thomas Brassey, um dos maiores empreiteiros da Inglaterra no século 19. COLEMAN, Terry. *The Railway Navvies. A history of the men who made the railway*. Londres: Penguin Books, 1968, p. 57. De acordo com Eric Hobsbawm, Brassey era “apenas o mais conhecido desses empreiteiros”, e chegou a empregar oito mil homens em cinco continentes. HOBBSABAWM, Eric. *A Era do capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 89.

Além da especulação e da revenda, os contratos entre a companhia ferroviária, empreiteiros e sub-empreiteiros também possibilitavam retornos financeiros quando uma das partes não conseguia cumprir os dispositivos acordados. O pagamento de multas ou indenizações, quando não realizado amigavelmente, resultava em processos judiciais. Jorge Americano, importante memorialista da cidade de São Paulo, recorda de uma “demanda” que seu pai e outros engenheiros puseram contra a Estrada de Ferro Mogiana no final do século 19. Ele explica que a ferrovia rescindiu os contratos de construção “sem mais nem menos”, o que motivou o grupo de engenheiros a acionar a justiça. A ferrovia perdeu a ação, sendo obrigada a pagar uma indenização aparentemente não pequena para a época. Isso porque o dinheiro recebido permitiu que seu pai investisse na aquisição de ações da Companhia Docas de Santos, desde aquela época uma das mais rentáveis empresas paulista, e no financiamento de um capricho familiar muito restrito: uma viagem de quatro meses ao velho continente, na temporada em que “toda gente fina ia a Europa”.²⁹

Outro exemplo ocorreu em 1915 quando Rui Barbosa foi convidado a arbitrar uma disputa envolvendo companhia ferroviária, empreiteiro e sub-empreiteiro. O advogado estudou minuciosamente um dispositivo do contrato de empreitada que gerava a discórdia entre as partes e deu parecer favorável ao que reivindicava o sub-empreiteiro.³⁰ Entretanto, em um confronto direto sem intervenção judicial ou arbitrária era mais provável que prevalecesse a imposição dos interesses da parte que dispunha de maior poder econômico, considerando a relação de força notadamente desigual entre os envolvidos.

A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil expressa e representa um dos maiores empreendimentos econômicos da história do país. Dentre os diversos projetos ferroviários brasileiros de grande quilometragem existentes desde a metade do século 19, o único que se viu materializado foi o da ferrovia entre São Paulo e Mato Grosso. Sua extensão quilométrica não foi ampliada aos poucos e não houve combinação de expansão a partir da consolidação de sua operação de tráfego.

Esse aspecto fica evidente se destacada a distância percorrida pela Noroeste do Brasil (1273 km.) e o período despendido em sua construção, aproximadamente nove anos, em com-

²⁹ AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo: Edições Saraiva, 1957, pp. 235-238.

³⁰ BARBOSA, Rui. Juízo Arbitral. Posição jurídica do Sub Empreiteiro em relação ao Empreiteiro e ao Dono da Obra. Validade de Procuração e protesto. Parecer. BARBOSA, Rui. *Obras completas*. Volume 39. Trabalhos jurídicos de 1912. Tomo 2. Rio de Janeiro: S/E. 1962, pp. 193-212.

paração com outras ferrovias. Segundo Wilson Cano, entre 1876 e 1897, a Paulista e a Mogiana, juntas, implantaram 1600 quilômetros de estradas de ferro, acompanhando a expansão da cafeicultura no estado de São Paulo.³¹ A extensão destas duas ferrovias juntas é considerável, mas, na verdade, representa uma ampliação anual muito inferior ao que foi verificado na construção da Noroeste do Brasil.

A rápida construção da estrada de ferro entre Bauru e Porto Esperança foi possibilitada pela organização e adoção de um grande sistema de empreitadas. Veremos a seguir alguns desses aspectos que constituem e caracterizam a atividade econômica de construção ferroviária estabelecida nos estados de São Paulo e Mato Grosso.

A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: um empreendimento em si mesmo

O livro mais conhecido sobre trabalhadores de construção de ferrovias pertence ao inglês Terry Coleman e foi publicado pela primeira vez em 1965. Em *The Railway Navvies*, Coleman aponta as peculiaridades desses trabalhadores na Inglaterra e informa como se organizava a construção de uma estrada de ferro no século 19. Em linhas gerais,

a companhia ferroviária (...) indicava um engenheiro para projetar a linha (...) e para se responsabilizar pelo empreendimento. Em seguida, oferecia o trabalho de construção, parcial ou completo, a um empreiteiro geral (*principal contractor*) (...). O empreiteiro, por sua vez, indicava encarregados para cada seção de linha, sendo estes autorizados a oferecer parcelas do trabalho, por exemplo, um corte ou um aterro (...) para sub-empreiteiros (*sub-contractors*). Os sub-empreiteiros indicavam feitores de turma (*gangers*) (...) e estes, finalmente, empregavam os trabalhadores para construção.³²

A observação de Coleman é interessante, sobretudo, porque demonstra claramente a existência de uma seqüência muito precisa de divisões de serviços e tarefas durante a construção ferroviária. Essa característica não se restringia à Inglaterra porque, em vários países, incluindo o Brasil, a execução das diversas obras existentes no processo de construção ferroviária ocorria de maneira semelhante ao esquema formulado por Coleman. No caso da estrada de ferro Noroeste do Brasil, a realização das obras por meio de várias empreitadas se fez presente

³¹ CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1985, p. 52

³² COLEMAN, Terry. *Op. cit.*, p. 56.

desde os primeiros tempos, conforme relembra o antigo engenheiro J. G. de Moraes Filho, integrante da comissão encarregada do reconhecimento da linha em São Paulo. Ele explica que:

A concessão fora dada com garantia de juros e uma subvenção de 35 contos ouro por km. Assim sendo, o principal interesse da Cia. Cessionária, bem como o da Empresa Construtora Machado de Melo, que empreitava os serviços também na base quilométrica, era apresentar logo um grande trecho pronto, de linha fácil e barata, afim de receber a referida subvenção.³³

A comissão de reconhecimento era chefiada pelo engenheiro Gonzaga de Campos e foi contratada por Joaquim Machado de Mello, empreiteiro geral da construção e diretor da Companhia Noroeste do Brasil, logo após a publicação do decreto de concessão da linha entre Bauru e Cuiabá no ano de 1904. Apesar de os trabalhos dos engenheiros terem resultado em um relatório detalhado da zona compreendida entre Bauru e Itapura³⁴ – continua Moraes Filho –, “o vulto das despesas efetuadas assustou a Machado de Mello, que pretendia ganhar dinheiro até nos estudos e resolveu por isso dissolver a comissão, oferecendo de empreitada os serviços de organização do projeto e respectiva locação”. Ao que parece, a proposta de Machado de Mello não agradou a Gonzaga de Campos, porém, sem alternativa, este acabou aceitando o serviço, “mais para dar trabalhos aos seus companheiros”.³⁵

A mesma determinação demonstrada por Machado de Mello em “ganhar dinheiro” já nos serviços de planejamento da linha era aplicada sobremaneira no encetamento das obras de construção. De acordo com Moraes Filho, o empreiteiro geral

se valia dos sistemas de sub-empreitadas e do encosto a um armazém central fornecedor, mantido de sociedade com o senhor Joaquim Mendes, chefe de uma importante firma de São Paulo.

Está claro que por este processo de sucessivas espremeções do negócio, a pingar farto lucro para os intermediários, quando a empreitada chegava ao ponto de execução, o sub-tarefaio da 3ª ou 4ª dinamização, as vezes procurava como último recurso, escorchar o operário que, não obstante os convidativos salários pagos, deixava todo o ganho em mãos do empregador, por intermédio dos armazéns onde era obrigado a se abastecer de tudo quanto precisava.³⁶

³³ MORAIS FILHO, J. G. de. Pioneiros da Noroeste. Mensageiros da civilização. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, n° 138, 1951, p. 51.

³⁴ GONZAGA DE CAMPOS, L.F. Reconhecimento da zona compreendida entre Bauru e Itapura. RELATÓRIO da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil referente ao ano de 1906, pp. 47-102.

³⁵ MORAIS FILHO, J. G. *Op. cit.*, p. 54.

³⁶ *Idem*, p. 52.

Outra fonte de renda segura para o empreiteiro J Machado de Mello era de fato o armazém fornecedor de sua propriedade. Um livro manuscrito destinado a controlar “a entrada de materiais” na estrada de ferro Noroeste do Brasil registra não apenas a descrição de produtos adquiridos, mas também os seus valores. A Cia. Sorocabana, por exemplo, é constantemente relacionada como fornecedora de materiais utilizados no tráfego. A empresa Lindgerwood & C. figura como importante fornecedora de produtos metalúrgicos. Todavia, o armazém da Empresa Construtora J. Machado de Mello se destaca pela quantidade e variedade de produtos fornecidos à estrada de ferro, assim como os valores despendidos em seu conjunto.

Em outubro de 1906, a estrada de ferro registrou a entrada de materiais adquiridos de mais de 20 fornecedores, grandes e pequenos, cujo valor somado chegou a 63 contos de réis. Deste valor, quase 50 contos diz respeito aos produtos adquiridos exclusivamente do armazém de Machado de Mello. Seria impossível descrever todos os produtos fornecidos pelo empreiteiro à ferrovia, mas basta assinalar que havia na lista uma grande quantidade de instrumentos destinados aos trabalhadores braçais, por exemplo, 1846 enxadas, 1321 pás com cabo, 376 picaretas de soca, 160 marretas e 48 enxadões.³⁷

A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil se constituiu em uma atividade econômica que possibilitava certa rentabilidade. Como um empreendimento em si mesmo, o negócio não começava apenas com a instalação dos trabalhos propriamente de construção da estrada de ferro e em sua organização através da utilização de um grande sistema de trabalho por empreitadas. Nesse sentido, seria apropriado observarmos inicialmente alguns dos dispositivos estabelecidos no contrato de concessão da linha para Mato Grosso que se tornariam fundamentais para que se efetivassem as inversões na construção da ferrovia. Apesar da pertinência das discussões sobre o advento e o significado da ferrovia entre São Paulo e Mato Grosso, o objetivo aqui é apenas analisar o processo econômico estabelecido em sua construção.

As discussões sobre uma ferrovia para Mato Grosso datam mais ou menos da metade do século 19, mas somente em 1890 foi publicado um decreto de concessão que realmente daria lugar ao que é hoje a ferrovia entre Bauru e Corumbá. Tal decreto tinha como concessionário o Banco União de S. Paulo e originalmente determinava uma ligação entre Uberaba a

³⁷ LIVRO de Registro de “entradas de materiais”. Manuscrito. Aberto e rubricado em suas 300 páginas pelo engenheiro fiscal Aristóteles Pereira, de acordo com o art. 153 do Regulamento aprovado pelo decreto 1930 de 26 de abril de 1857 e por ordem do Engenheiro Chefe da Fiscalização da Rede de Viação de S. Paulo, Mato Grosso e Goiás. Bauru, 17 de fevereiro de 1907, pp. 01-17.

Coxim. De 1890 a 1904, o Banco União de S. Paulo conseguiu se manter como concessionário da linha, mesmo nunca tendo tomado qualquer iniciativa para que a construção da ferrovia fosse iniciada.

Em 21 de junho de 1904, surgiu no Rio de Janeiro a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. A sociedade anônima era composta por nove acionistas e apareceu com um objetivo muito preciso:

aquisição do privilégio, garantia de juros e outros favores concedidos ao Banco União de São Paulo (...) [para] a construção e exploração de uma estrada de ferro que, partindo de um ponto situado no prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, ou de um outro ponto que seja julgado mais conveniente, vá terminar em Coxim, no Estado de Mato Grosso.³⁸

De fato, a concessão foi transferida à Companhia Noroeste a 30 de julho de 1904. Entretanto, depois de várias discussões acerca de qual seria o traçado mais conveniente que a linha deveria tomar, um novo decreto foi publicado pelo governo federal, desta vez no mês de outubro, substituindo a linha Uberaba-Coxim pela Bauru-Cuiabá. A alteração do traçado não significou necessariamente mudanças bruscas no que diz respeito aos objetivos defendidos pela Companhia Noroeste do Brasil no momento de sua constituição. Alguns favores e privilégios que impeliam a rentabilidade do empreendimento aparecem expressamente no decreto de 18 de outubro de 1904, assinado pelo presidente Rodrigues Alves. Assim, entre outras coisas, constavam a garantia de juros de 6% sobre o capital empregado na construção da linha e a “isenção de direitos de importação sobre os materiais necessários”.

Entre os nove acionistas da Companhia, pelo menos dois engenheiros vão ter importância fundamental para que o empreendimento transitasse do papel à prática: o já citado Joaquim Machado de Mello, engenheiro que se tornaria o empreiteiro geral da construção da estrada de ferro, e João Teixeira Soares, figura com grande prestígio nos círculos da engenharia nacional e notadamente ligado a investidores europeus. Sem nenhuma modéstia, Joaquim Machado de Mello relembra de sua contribuição no processo que permitiu a materialização do empreendimento. Numa conferência realizada em 1914, no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, ele afirmou:

(...) em 1903, depois de uma viagem a Europa, onde vi a tendência de capitais a emigrar, pude reviver a idéia da construção dessa Estrada e procurei o Dr. João Teixeira Soares, nome muito acatado nos cír-

³⁸ Diário Oficial da União de 25 de junho de 1904, pp. 2992-2994 *apud* Paulo Roberto Cimo Queiroz. *As curvas do trem e os meandros do poder*. O nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande: Editora UFMS, 1997, p. 21.

culos financeiros da Europa, e pedi-lhe para tentar o levantamento dos capitais precisos para tão grande empreendimento, o que foi por ele conseguido.³⁹

Não era apenas a viagem à Europa e a notação de que ali havia uma “tendência de capitais a emigrar” que iriam possibilitar o financiamento da construção da ferrovia. De volta ao Brasil, Machado de Mello encontrou uma situação política e econômica extremamente favorável ao atendimento de seus anseios. Como se sabe, naquele momento a política econômica do governo de Rodrigues Alves (1902-1906) contribuía para a ascensão do setor de engenharia, particularmente, pela realização de melhoramentos urbanos e pela grande quantidade de obras públicas e de construção civil desenvolvidas em proporções até então desconhecidas na história do país.

A evolução do setor era evidente apenas pela simples comparação com o imediato período anterior. Neste, a rígida política de contenção de gastos determinada pelo governo de Campos Salles (1898-1902) praticamente estagnou a engenharia nacional. Entre as várias medidas que prejudicaram o setor na época do *funding loan* se destaca a suspensão da “garantia de juros” sobre o capital empregado na construção de estradas de ferro, privilégio existente na política e na legislação de concessão ferroviária brasileira desde a época do Império. Rodrigues Alves recolocou tal privilégio na agenda e a conseqüência, para diversos engenheiros, pode ser mensurada nas boas recordações guardadas por Machado de Mello. Ele relembra do período como um dos “mais fecundos da República, deixando em sua passagem traços indeléveis e inesquecíveis de melhoramentos materiais que marcarão para sempre na nossa história uma época de trabalho e de brilhante prosperidade”.⁴⁰

O destaque dado pelo empreiteiro ao período tinha a sua razão de ser. Até o início do governo Rodrigues Alves, os engenheiros e empreiteiros não haviam encontrado condições tão favoráveis para o desenvolvimento de suas profissões. Não por acaso, a pasta do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas foi ocupada pelo engenheiro Lauro Muller, diretamente ligado ao Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e que, uma vez no governo, segundo Macha-

³⁹ MACHADO DE MELLO, Joaquim. *A Noroeste do Brasil*. Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil realizada no Club de Engenharia a 5 de outubro de 1914. p. 20. RELATÓRIO da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil referente ao ano de 1916.

⁴⁰ Idem. *Op. cit.*, p. 18.

do de Mello, se pautou a “só fazer engenharia e administração, libertando-se da política apaixonada, que apenas serve para atrofiar os países que se entregam a ela exclusivamente”.⁴¹

Na verdade, quando Rodrigues Alves assumiu o governo em 15 de novembro de 1902, encontrou uma situação econômica muito bem equilibrada, simples consequência das medidas do governo anterior. Da implantação do novo sistema político em 1889 até aquele momento, a história econômica do país havia se constituído em uma prolongada crise financeira. De acordo com Caio Prado Júnior, tal crise se originou da falta de meio circulante e se complicou ainda mais com a combinação de outros fatores, entre eles, a faculdade emissora concedida aos bancos que levou a economia do país à especulação pura. Assim, verificou-se o aparecimento de várias empresas de exequibilidade duvidosa, cuja existência era “somente no papel”, mas que serviam como “pretexto para incorporação de sociedades, emissão de títulos e especulação.”⁴² Entre estas empresas, havia um sem-número que detinha “projetos de estradas de ferro transcontinentais.”

Em 1891, conforme já mencionado, o Banco União de S. Paulo obteve a concessão da ferrovia para Mato Grosso. Seria também um projeto irrealizável? Embora a crise tivesse sido ampliada a partir de 1892, levando à liquidação de diversas empresas criadas na esteira da especulação, o fato é que o Banco União de S. Paulo resistiu e manteve em suas mãos a então recente concessão da linha Uberaba-Coxim. Entretanto, o desenlace da crise não permitiria tão cedo a materialização da ferrovia.

O desequilíbrio das contas internas e externas do país era evidente e, segundo Caio Prado Júnior, pelo menos três motivos contribuíram para que as dificuldades e a especulação continuassem a grassar pelos anos seguintes, culminado em uma nova crise, desta vez em 1898. O primeiro era a continuidade das emissões que provocou cada vez mais a desvalorização da moeda nacional. Além disso, uma superprodução registrada em 1895 determinou a queda do preço do café no mercado internacional. Por fim, a ação da finança internacional, que no primeiro momento se fez retrair diante da agitada mudança de regime político e da crise econômica subsequente, encontrou pelo fim da década um momento favorável. Assim, ela conseguiu se instaurar na vida econômica do país, forçando empréstimos e compromissos one-

⁴¹ Idem. *Ibidem*, p. 18.

⁴² PRADO JÚNIOR, Caio. *Histórica econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 220.

rosos, além de tirar proveito do jogo de câmbio e o do controle do comércio e da exportação do café.

Para conter os efeitos da crise de 1898, a primeira iniciativa do governo Campos Salles foi “apelar para uma moratória dos credores externos. Era de fato os compromissos para com eles que mais pesavam nas finanças do país.”⁴³ O credores externos aceitaram a proposta do governo brasileiro, porém, conseguiram impor no acordo uma série de obrigações pesadas. Em todo caso, a medida conseguiu efetivamente restaurar as finanças do país e foi aplicada seguida de cortes nas despesas públicas, de aumento de impostos e arrendamento de bens públicos. Ao virar o século, e ao mudar de governo, “o Brasil se torna um largo e seguro campo para a inversão de capitais (...), tornando possível um largo aparelhamento material e uma sensível ascensão dos padrões da vida nacional.”⁴⁴

Como se percebe, Machado de Mello não vacilou quando viu em 1903 uma possibilidade real e concreta para materializar a construção da ferrovia para Mato Grosso. José Maria dos Santos, em seu livro *A política geral do Brasil*, publicado em 1930, não economizou palavras para criticar aquele momento histórico. Para o autor, Rodrigues Alves, objetivando recolher “as primeiras vantagens” que o plano Campos Salles imediatamente oferecia, “resolveu ignorar completamente as queixas populares, para constituir-se em grande empreiteiro de estradas de ferro, de portos, de serviços de navegação e de outros cometimentos industriais”.

Apesar de as obrigações da moratória do *fundig loan* impedir que a União efetuasse empréstimos no estrangeiro, Santos complementou dizendo que tal dificuldade foi “insidiosamente contornada (...), mediante um confuso e complicado sistema de concessões, retrocessões e garantias indiretas que nem o diabo as entendia, mas que, habilmente utilizadas nos prospectos de lançamento, eram o bastante para indicar aos subscritores ser bem do crédito público do Brasil que se tratava”.⁴⁵

Se até o diabo encontrava dificuldades para entender como funcionavam os mecanismos de uma concessão ferroviária, os quais garantiam ser o negócio um canal para inversões, pessoas como Joaquim Machado de Mello e, especificamente, o engenheiro João Teixeira Soares apresentavam certa facilidade para a sua compreensão. Até se envolver com a Noroeste do Brasil, Teixeira Soares já havia participado da construção de diversas estradas de ferro no

⁴³ PRADO JÚNIOR, Caio. *Op. cit.*, p. 222.

⁴⁴ Idem. *Op. cit.*, p. 223.

⁴⁵ SANTOS, José Maria dos. *A política geral do Brasil*. São Paulo: J. Magalhães, 1930, pp.410-411.

país. Sua experiência começou efetivamente na construção da estrada de ferro Curitiba – Paranaguá, empreendimento que serviu de alavanca para a engenharia nacional.

Iniciada em 1880, a construção dessa ferrovia parou no km. 45 devido aos obstáculos presentes na Serra do Mar. A empresa construtora Societé Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan então nomeou o engenheiro Pereira Passos para a direção dos trabalhos, sendo esta “a primeira vez que sucede a um técnico patricio dirigir uma grande empresa estrangeira”⁴⁶. Pereira Passos, por sua vez, indicou Teixeira Soares como engenheiro em chefe da construção. As obras se desenvolveram num “ritmo acelerado”, permitindo a conclusão da linha em 1885. Foram construídos 14 túneis, diversas pontes aéreas sobre gargantas insondáveis, sendo recrutados cerca de “9000 operários para manter 3000 efetivamente em trabalho, por causa de doenças”.⁴⁷

Segundo Charles Gauld, biógrafo do investidor norte-americano Percival Farquhar, a empreitada estabeleceu “a reputação do eminente engenheiro e rico construtor de ferrovias João Teixeira Soares”.⁴⁸ Com efeito, “a proeza de subir os 900 metros da Serra do Mar em direção a Curitiba” passou a ser o cartão de visitas de Teixeira Soares, permitindo ao engenheiro se envolver em novas construções ferroviárias e o embolso de lucros, mesmo sob o caótico período político e econômico do final do século 19.

Um pouco antes da queda do Império, Teixeira Soares obteve uma concessão para a construção de uma ferrovia ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul.⁴⁹ Salvo pequenas modificações, tal decreto foi ratificado pelo Governo Provisório da República mantendo expressamente a concessão não a uma empresa específica, mas à “companhia que o engenheiro João Teixeira Soares organizar.”⁵⁰ De acordo com Ademar Benévolo, o dispositivo foi um “caso único em toda a legislação brasileira, o que prova o prestígio do (sic) mestre.”⁵¹

Teixeira Soares começou a operar tanto nos trabalhos propriamente de construção da ferrovia, quanto nas articulações fora do local das obras, isto é, nas praças financeiras da Europa, em particular na França. Ali, organizou em 1890 uma empresa chamada Compagnie

⁴⁶ BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953. p. 607.

⁴⁷ Idem, p. 311.

⁴⁸ GAULD, Charles. *Farquhar, o último Titã*. São Paulo: Editora de Cultura: 2006, p. 219.

⁴⁹ Decreto n° 10.432, de 9 de novembro de 1889.

⁵⁰ Decreto n° 305, de 7 de abril de 1890.

⁵¹ BENÉVOLO, Ademar. *Op. cit.*, p. 197.

Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens, conseguindo levantar o capital necessário para o encaimento da São Paulo – Rio Grande. Pouco antes da obtenção da concessão e da organização de uma empresa no exterior, Teixeira Soares contratou “as firmas de Ângelo Fiorita, Fonseca e Cunha, e de José Antunes dos Santos, para importar até 3000 trabalhadores para a execução das obras”.⁵² A grande empreitada começou a partir de Santa Maria em direção a São Paulo. Até a metade dos anos 1910, quando a propriedade da concessão da linha foi adquirida pela Brazil Railway Company, do investidor Percival Farquhar, diversas empresas já haviam se responsabilizado pelas obras de construção da ferrovia, tendo em comum a participação de Teixeira Soares na maioria delas.

Farquhar chamaria Teixeira Soares de “associado ideal”, creditando ao engenheiro o pioneirismo “na colocação de ações ferroviárias brasileiras em Paris e Bruxelas”⁵³. Entretanto, há uma diferença na forma de atuação dos dois investidores no tocante à construção ferroviária. Ao que parece, Teixeira Soares se interessava efetivamente em explorar os privilégios obtidos diretamente no processo de construção da ferrovia do que aqueles garantidos em consequência do assentamento da linha e da operação ferroviária. Nos dispositivos dos contratos de concessão ferroviária, era comumente garantido à empresa detentora da linha o direito à exploração de faixas de terras nas laterais da ferrovia. No caso da São Paulo – Rio Grande, a exploração deste direito realmente foi levada a cabo depois que o grupo de Percival Farquhar, assumiu o controle majoritário da estrada de ferro. A Brazil Railway Company organizou uma empresa subsidiária para este fim, a Lumber and Colonization, e estabeleceu forte atividade madeireira e de colonização ao longo da ferrovia na região entre o Paraná e Santa Catarina. De acordo com Paulo Pinheiro Machado, a introdução da ferrovia e a atividade econômica empreendida em seguida pelas empresas do grupo Farquhar contribuíram para a instabilidade social da região. Os interesses da Brazil Railway Company, somados a outros elementos institucionais existentes na região, foram decisivos para a deflagração da guerra do Contestado.⁵⁴

A aquisição da São Paulo – Rio Grande pela Brazil Railway Company demonstra também como a construção da ferrovia representava uma atividade econômica própria. Ainda em 1890, a maior parte da concessão da linha foi transferida para a Companhia União Indus-

⁵² THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: a ferrovia no Contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 1983, p.53.

⁵³ GAULD, Charles. *Op. cit.*, p. 244.

⁵⁴ MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado*. A formação e atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Editora Unicamp, 2004, p. 142.

trial dos Estados do Brazil, empresa organizada e presidida por Teixeira Soares até 1894, quando foi substituído por Antonio Roxo Rodrigues. Segundo a revista carioca *Kosmos*, Rodrigues era “bem conhecido no nosso meio financeiro pelo simples nome de Antônio Roxo Roiz, como costumava assinar-se”. O novo presidente da União Industrial passou a ser o maior acionista e o novo responsável pelo levantamento de capitais na Europa. Por exigência dos credores externos, a União Industrial mudou seu nome para Companhia de Estradas de Ferro S. Paulo – Rio Grande no final de 1902.⁵⁵

Quando Farquhar se interessou pela aquisição da São Paulo – Rio Grande, foi obrigado a negociar diretamente com Roxo Rodrigues, que detinha 94 % das ações da Companhia. O restante pertencia a Teixeira Soares e a outros diretores minoritários. Farquhar pagou 1 milhão de dólares a Roxo Roiz. Baseado em informações prestadas por um antigo funcionário daquele maior acionista, Gould diz que Farquhar foi dominado pela ansiedade em 1906 e poderia ter comprado a ferrovia por “um preço muito mais baixo”. O informante do mesmo autor ainda qualificou Roxo Roiz como “um típico aproveitador em negócios ferroviários, cínico e sem interesse pelo bem-estar ou futuro do país”.⁵⁶

Apesar de Teixeira Soares permanecer com seu pequeno número de ações quando a ferrovia passou a ser administrada pela Brazil Railway Company, ocupando uma vaga no conselho de diretores da empresa, suas atenções estavam centradas em outras construções ferroviárias, incluindo, naquele momento, a própria Noroeste do Brasil. Ainda no século 19, além da Curitiba – Paranaguá e da São Paulo – Rio Grande, o engenheiro conseguiu uma concessão em 1885 para a construção da primeira ferrovia voltada ao turismo no país. Tratava-se da estrada de ferro do Corcovado, cuja construção com rampas de até 30% envolveu também Pereira Passos. A experiência profissional desses dois engenheiros, particularmente a atividade encausada na construção da Curitiba – Paranaguá (Pereira Passos também atuava em diversas empreitadas ferroviárias) foi fundamental para a obtenção da concessão do Corcovado, emitida pelo governo imperial. Benévolo notou que a ousadia do projeto levou um conselheiro do Império a emitir um despacho que se tornou “célebre” devido ao conteúdo da frase: “É engraçado. Defiro”.⁵⁷

⁵⁵ *Kosmos*, Rio de Janeiro. Março de 1906, nº 3. Localização: Microfilme MR/ 2333. (AEL)

⁵⁶ GAULD, Charles. *Op. cit.* p. 244.

⁵⁷ BENÉVOLO, Ademar. *Op. cit.* p. 637.

Teixeira Soares também se envolveu com a construção da estrada de ferro Vitória – Minas. A história da linha começou ainda no Império, quando, pela primeira vez, o governo determinou uma concorrência pública para efetivar a construção da ferrovia. Da disputa aberta realizada em 1881, “saiu vencedora a firma Waring-Brothers (que já construía a maior parte da Recife ao S. Francisco), cujo contrato foi rescindido mais tarde, dando lugar a reclamações judiciais e diplomáticas e finalmente, a indenizações.”⁵⁸ A Waring-Brothers não era qualquer empresa. Na Inglaterra, suas atividades de construção ferroviária lhe garantiram uma indicação dentre as principais firmas empreiteiras “aprovadas” naquele país durante a década de 1860.⁵⁹ Na Recife ao São Francisco, a Waring-Brothers começou a operar depois que a primeira seção foi concluída pelo empreiteiro inglês George Furness, “primeiro contratante de ferrovias” do país.⁶⁰ No caso da Vitória – Minas, as atividades dos empreiteiros ingleses não lograram muito sucesso e os trabalhos de construção ficaram praticamente estagnados até o início do século 20.

Em 1901, a estrada de ferro foi reorganizada⁶¹. Entre os principais acionistas da companhia figuravam João Teixeira Soares, exercendo o cargo de presidente, e Pedro Nolasco importante empreiteiro e investidor em ferrovias, mais tarde ligado à diretoria da Companhia Noroeste do Brasil. A inauguração do primeiro trecho da Vitória – Minas ocorreu em 1904, e até 1912 a companhia conseguiu levantar capitais na Europa. O principal financiador era o banqueiro parisiense Hector Legru, associado em diversos empreendimentos ferroviários do Brasil, e pessoa a quem Teixeira Soares sempre manteve excelentes relações. Em 1909, uma empresa organizada para explorar o minério da região começou a comprar várias ações da Estrada de Ferro. Em 1919, o grupo de Farquhar assumiu o controle da Vitória – Minas.

No início do século 20, as condições técnicas e econômicas para a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil se apresentavam realmente favoráveis para o desenvolvimento do empreendimento. Organizada a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil em

⁵⁸ Idem, p. 129.

⁵⁹ BROOKE, David. *The Railway Navy*. Londres: David & Charles, 1983, p. 203.

⁶⁰ BENÉVOLO, Ademar. *Op. cit.* p. 282. Na mesma lista inglesa de empreiteiros “aprovados” durante a década de 1860, Furness aparece em uma posição confortável: ocupa a sexta posição, enquanto a Waring-Brothers figura na 17°. Todavia, Benévolo desacredita na capacidade de Furness, baseado numa exposição aos credores realizada por Mauá. Este, por sua vez, informa que a Recife ao São Francisco “caiu na mão de maus empreiteiros, a pior desgraça que pode acontecer a empresas semelhantes”.

⁶¹ Sobre a Vitória – Minas durante este período, Cf. GAULD, Charles. *Op. cit.*, pp. 457-463. Particularmente o anexo 4 “Um pouco da história do projeto Itabira”.

1904 e já com a propriedade da concessão da ferrovia para Mato Grosso, a primeira iniciativa tomada logo na seqüência dos estudos realizados foi o levantamento de capitais na Europa para iniciar a construção da primeira seção. Quando Teixeira Soares procurou os bancos da Europa, certamente não encontrou muitas dificuldades para atrair o investimento necessário à construção da ferrovia.

O tipo de operação desencadeada seguiu o padrão existente. Para assegurar o sucesso do empreendimento, era comum que os financistas indicassem uma firma empreiteira de reconhecida capacidade ou, ao menos, que pudesse garantir a sua exequibilidade, no caso a própria construção da ferrovia. De acordo com um relatório da Companhia Noroeste do Brasil, a construção então foi confiada à “*Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Públicos* que, por sua vez, contratou os trabalhos no Brasil, com o Sr. J. Machado de Mello.”⁶²

Machado de Mello, aqui já citado como acionista e empreiteiro geral da ferrovia, começou sua trajetória no Rio de Janeiro. Ele atuou como empreiteiro num ramal carioca da Leopoldina, mas a sua carreira de grande empreiteiro se consolidou quando executou uma série de obras durante as reformas urbanas do prefeito Pereira Passos, vale lembrar, antigo parceiro de Teixeira Soares em empreitadas ferroviárias importantes.

Prestando contas sobre as atividades desenvolvidas durante o primeiro ano de construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, Teixeira Soares demonstrou a representatividade do negócio como um empreendimento em si mesmo. Ele citou vários argumentos para justificar a importância da ferrovia, concluindo “que a sua execução devia ser a mais rápida possível”. Mas o desejo não condizia com a realidade. O próprio engenheiro explica:

apesar dos grandes recursos oferecidos à Companhia isso não poderá acontecer, porque os termos da concessão, estipulados, aliás, para outras circunstâncias, não permitem a criação de capitais, senão para as necessidades de períodos relativamente curtos; nem, ao menos, para as despesas gerais de reconhecimento, e de outras indispensáveis em cometimentos desta natureza, o contrato consigna o levantamento.

A companhia não tendo certeza da continuidade do serviço até sua conclusão final, não pode arriscar-se em tomar as providências que assegurariam maior rapidez de execução, as quais, só se tornariam econômicas tratando-se de uma grande massa de serviços.⁶³

⁶² TEIXEIRAS SOARES, João. Introdução. Rio de Janeiro, 15 de maio de 1906. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil, referente ao ano de 1906, p. 7.

⁶³ Idem, p. 9.

Teixeira Soares se referia ao dispositivo do contrato de concessão pelo qual o governo garantia o pagamento de juros de 6% sobre o capital levantado para a realização de obras apresentadas e estabelecidas dentro de um orçamento anual. De fato, o capítulo 4 dizia que “a extensão da linha a construir em cada ano será fixada pelo Governo, tendo-se em atenção as dificuldades de execução após a aprovação dos estudos definitivos de cada seção, sem que jamais possa a companhia ser obrigada a construir mais de 100 quilômetros por ano”.⁶⁴

Entre as dificuldades de execução que se revelarão mais a frente, a insalubridade da região, doenças endêmicas e os confrontos com índios significarão enormes embaraços para a Companhia Noroeste do Brasil porque o conjunto afetará diretamente a força de trabalho empregada na construção da ferrovia. Os gastos para a resolução desses problemas não serão autorizados a entrar nas despesas do orçamento anual da construção e o Governo continuará mantendo a garantia de juros sobre o capital levantado até o máximo de 30 contos de réis por quilômetro de linha pronta. Dentro do orçamento anual da construção da estrada, a concessão obrigava apenas a divisão das despesas em 11 classes diferentes. Entre eles, o estudo definitivo e a locação da linha, o movimento de terra, obras de artes correntes e especiais, superestrutura de pontes, via permanente, estações e edifícios, material rodante, etc.

É bem provável que em 1906 os diretores da Companhia Noroeste do Brasil não imaginassem que o assentamento da linha em uma região ocupada exclusivamente pela população indígena e mesmo um eventual confronto entre a ferrovia e os antigos habitantes pudessem resultar nos episódios de enorme gravidade, como ficou evidenciado no fim da década. Entretanto, quando Teixeira Soares reclama em seu primeiro balanço que o contrato não permitia o levantamento de capitais para despesas “indispensáveis em cometimentos desta natureza”, parece claro que o engenheiro sabia que cedo ou tarde o aspecto superlativo do empreendimento poderia se chocar com alguns problemas, por exemplo, as questões envolvendo a mão-de-obra e os índios da região. Esses últimos sempre enfrentaram os invasores, repelindo as diversas tentativas de ocupação do território iniciadas na metade do século 19.

Além de não poder relacionar no orçamento anual as eventuais despesas não autorizadas, o fato de a concessão determinar o levantamento de capitais para “um período relativamente curto”, isto é, apenas o necessário para assentar anualmente até 100 quilômetros de ferrovia, limitava as possibilidades de auferir maiores lucros. Uma rentabilidade maior, segundo

⁶⁴ Decreto n° 5354 de 18 de outubro de 1904.

Teixeira Soares, poderia ocorrer somente se instalada “uma grande massa de serviços”. Apesar da incerteza apresentada em 1906, sobre a continuidade ou não das obras de construção, o fato é que a Companhia nunca abriu mão do contrato.

Para aumentar a rentabilidade do negócio, os diretores da Companhia procuraram então readaptar a orientação de Teixeira Soares para a realidade das circunstâncias determinadas pela concessão. Assim, o procedimento adotado na construção foi manter em atividade “uma grande massa de serviços” encetada pelos anos seguintes.

Eugene Lafón, um engenheiro em chefe instalado em Bauru, escreveu seu relatório de trabalhos executados até 30 de junho de 1907, apontando o que lhe parecia “mais interessante”. Ele disse logo de início que “durante o segundo semestre de 1906 foram concluídos os trabalhos de construção da primeira seção de 100 quilômetros, para a qual o Governo havia fixado prazo a expirar a 16 de janeiro de 1907”. Além disso, informou que os trabalhos da segunda seção de 136 quilômetros foram “atacadas ao mesmo tempo que os da primeira e prosseguem com igual atividade”⁶⁵.

J. G. de Moraes Filho lembra que Eugene Lafón era sobrinho de um importante investidor francês e verdadeiro “agente de sua confiança”. Por essa razão, era mantido em Bauru, pois embora fosse engenheiro – continua Moraes Filho –, “nunca deu prova de sua capacidade profissional por conta própria, aproveitando-se das facilidades que a posição proporcionava”.⁶⁶ O fato é que o relatório do engenheiro Lafón demonstrava o cumprimento rigoroso da orientação determinada pela diretoria da Companhia. A construção deveria ser encetada por meio da execução de uma grande quantidade de serviços, levando a conclusão dos trabalhos o mais rápido possível e isso estava acontecendo.

Em abril de 1907, o governo federal publicou um novo decreto alterando o traçado da linha para Mato Grosso. Na prática, a ligação Bauru – Cuiabá era substituída pela direção Bauru – Corumbá. Para simbolizar o início dos trabalhos de construção destinados a alcançar aquele novo ponto, o presidente Afonso Penna e sua comitiva visitaram os trabalhos realizados no interior de São Paulo em fevereiro de 1908. Na ocasião, a diretoria da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil montou uma solenidade e proferiu uma saudação aos ilustres visitantes que acabavam de chegar “nestas longínquas paragens”. Sobre a construção da Noro-

⁶⁵ LAFÓN, Eugene. Relatório dos trabalhos executados até 30 de junho de 1907. Bauru, 15 de agosto de 1907. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1907, pp. 67-77.

⁶⁶ MORAIS FILHO, J. G. de. *Op. cit.*, p. 51.

este do Brasil, a diretoria afirmou que a ferrovia talvez “exceda em importância atual, sob o ponto de vista dos interesses nacionais a que tem de servir”. Relembrando os episódios da Guerra com o Paraguai, destacou:

Os vexames e tristezas que tão cruelmente afligiram a Nação há 42 anos, quando se viu impossibilitada de ir socorrer nossos irmãos, vítimas do invasor e isso por falta de meios de transporte, tem pungido sempre fundo o coração brasileiro que nem ao menos tem tido a convicção tranquilizadora de que a falta desses meios de transporte podia ser sanada em prazo curto. (...)

A linha para Corumbá, tão acertadamente determinada pelo Governo suprirá convenientemente esses meios de transporte.

O seu ato determinando a execução dos estudos com rapidez desusada, as providências que tomou para isso, e todos os atos do Governo, enfim, provam que ele quer recuperar o tempo perdido e que não mais hesitará na adoção de medidas necessárias para dotar o país de uma estrada de ferro, cuja falta lhe tem causado os mais cruéis sacrifícios e as mais sérias apreensões. (...)

A companhia aprecia bem o peso de sua nobre tarefa e a sua diretoria, dando como garantia o que se tem feito até hoje, sente-se feliz em poder assegurar (...) que com os seus melhores esforços e a sua leal dedicação se submeterá às deliberações do Governo para a execução rápida deste patriótico cometimento, certa, como está, de que ele será mais um dos grandes elementos do prestígio do Governo(...).”.

Os argumentos utilizados pela diretoria da estrada de ferro evidenciam claramente a orientação de manter a construção da ferrovia em um ritmo frenético que objetivava a sua conclusão o quanto antes. Mas não era somente a direção da linha que sofria alteração. O novo contrato de concessão determinava na prática a instalação de duas novas estradas de ferro. No estado de São Paulo, a linha em construção passava a integrar a Estrada de Ferro de Bauru a Itapura. Em Mato Grosso, em concordância com o novo traçado da linha, passava a existir a Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. A aparente relação profícua entre o Governo e a Companhia Noroeste do Brasil, conforme se percebe no conteúdo da saudação descrita acima, não se manterá pelos anos seguintes.

Além do estabelecimento de duas novas ferrovias, o decreto presidencial mudava os dispositivos da concessão. A garantia de juros continuou existindo para a linha estabelecida em São Paulo, mas o regime para a construção em Mato Grosso passou a ser outro. No mesmo relatório de 1908, é possível perceber como a diretoria se portou e procedeu diante da nova situação. Teixeira Soares informou que a Companhia Noroeste do Brasil teve que abrir mão da garantia de juros na linha de Mato Grosso, mas “como compensação”, a empresa obteve a

“empreitada da construção e contrato de arrendamento da linha da Itapura a Corumbá e daí a fronteira da Bolívia”. Segundo o engenheiro, o Governo Federal custearia a construção pagando à Companhia, mediante títulos de 5% de juros ouro, e ao par, até o valor de 40 contos de réis por quilômetro de linha pronta, compreendido o material fixo e rodante.

A Companhia avaliou como “insignificante” o aumento do preço quilométrico e alegou que o valor proposto pelo Governo não era suficiente para cobrir satisfatoriamente os melhoramentos técnicos e o encurtamento dos prazos para a nova linha. Todavia, mesmo prevenindo “acréscimo do ônus” em suas contas, a diretoria decidiu aceitar o novo contrato porque

atravessando-se uma região ainda despovoada, o tráfego das seções que fossem sendo concluídas paulatinamente produziria *déficit*, que provavelmente tornaria impossível o levantamento de capitais para terminar as últimas seções, e não era possível, senão pelo processo adotado pelo Governo, dar à construção de tão longa linha rapidez necessária.

(...)

Em 1908, Teixeira Soares era sexagenário e sua experiência no tipo de operação que se desencadeou já vinha de longa data. Os problemas referentes às condições demográficas e de produção agrícola quase nula na maior parte do território em que a ferrovia vinha sendo implantada eram evidentes aos diretores da Companhia Noroeste do Brasil. A consequência desse quadro também: fatalmente a operação ferroviária se manteria em regime deficitário, prejudicando, inclusive, o levantamento de capitais necessários para a conclusão da linha. Apesar das adversidades, a Companhia continuou à frente do empreendimento e assinou o novo contrato a 20 de abril de 1908. O objetivo era executar a construção da ferrovia, de acordo com as palavras de Teixeira Soares, sempre com “a maior presteza possível”. O próprio engenheiro explicou como se desenvolveu a operação realizada na Europa para financiar as obras em Mato Grosso:

por intermédio do banqueiro [Hector] Legru, grande acionista da companhia, foi contratada com a *Société Générale* e a *Banque de Paris et des Pays Bas*, a emissão de 50.000.000 de francos, correspondente à primeira série dos títulos que deveriam ser dados à companhia em pagamento e à medida do avançamento das obras, ficando o dinheiro em depósito na *Société Générale*, para ir sendo entregue à companhia, em vez de títulos, nas épocas oportunas.

Como, apesar das boas condições em que foi negociada essa operação, a colocação dos títulos foi bastante inferior ao par, e como, pelo contrato, devia ser depositado o valor par, teve a companhia de fazer

um sacrifício do seu capital de giro, que ficou assim inutilmente imobilizado, justamente no período em que se tornava mais necessário.

Felizmente, porém, os atos de equidade do Governo e o concurso eficaz do banqueiro Legru e da *Compagnie Générale de Chemis de Fer et de Travaux Publics*, empreiteira geral das obras, permitiram que estas e os fornecimentos da companhia tivessem o necessário impulso.⁶⁷

As condições adversas que poderiam dificultar o levantamento de capitais para a continuidade das obras foi habilmente contornada graças à intervenção de pessoas envolvidas diretamente com o negócio. De fato, a construção da ferrovia era um empreendimento em si mesmo. Até aquele momento a palavra “café” não havia sido mencionada na Introdução dos Relatórios apresentados anualmente por Teixeira Soares. O que apareceu pela primeira vez num relatório foi a palavra “empreitada”. A própria companhia passava a ser a construtora da ferrovia, assumindo uma atividade que ela mesma empreitava no território paulista. Na prática, em Mato Grosso ela contratou os serviços com os mesmos empreiteiros, os quais, por sua vez, contrataram com terceiros.

As operações realizadas pela diretoria da estrada de ferro para obtenção dos recursos necessários, de fato, revelaram-se satisfatórias. Hector Legru, além de acionista da Companhia e principal responsável pelo levantamento de recursos para as obras de construção, era um importante investidor francês que mantinha vários negócios no Brasil. De acordo com Gould, Percival Farquhar, por exemplo, mantinha uma “íntima relação” com o banqueiro francês, fazendo “de Paris seu principal mercado financeiro entre 1907 e 1912, em grande parte porque a cidade se especializou em financiar projetos apoiados por governos com garantia de juros sobre o capital emprestado”.⁶⁸

Devido ao envolvimento de Teixeira Soares em grandes empreendimentos ferroviários desde as últimas décadas do século 19, é bem provável que ele conhecesse Hector Legru antes mesmo que Farquhar o conhecesse. Assim sendo, o capital necessário para a construção da ferrovia a partir de Bauru, ainda sob o regime de garantia

⁶⁷ João Teixeira Soares. Introdução ao Relatório de 1908. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1908. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1908, pp. 5-7.

⁶⁸ GAULD, Charles. *Op. cit.*, p. 137.

de juros, havia se originado em sua maior parte na França, mesmo com o novo dispositivo que mudou o regime da construção, isso não se alterou.

Além do aparecimento da palavra “empreitada” nos documentos da Companhia Noroeste do Brasil, parece bem sinalizada a necessidade ou a obrigação de que a construção deveria ser mantida com toda a intensidade, objetivando a finalização da ferrovia dentro de um prazo demasiadamente curto. Ao tratar da linha de Bauru a Itapura, que se manteve ainda sob o regime de garantia de juros, Teixeira Soares informou no mesmo relatório que “ a companhia teve de melhorar as condições técnicas e encurtar os prazos”. Segundo o engenheiro, para atender a nova orientação “os trabalhos já tinham sido ativados”, possibilitando em 12 meses a construção de 135 quilômetros, “o que até hoje constitui a maior extensão de estrada construída no Brasil em um ano (...)”⁶⁹

Apesar dos grandes volumes obtidos e da intenção em manter a construção da ferrovia em um ritmo acelerado, problemas registrados durante o encetamento das obras vão contribuir para a deterioração das relações entre a Companhia Noroeste do Brasil e o Governo Federal. Embora a instalação da ferrovia ainda se mantivesse com uma velocidade superior ao verificado em outras estradas de ferro do país, os atrasos na execução das obras serão cada vez mais freqüentes em São Paulo e em Mato Grosso. O governo então vai passar a controlar parcialmente a ferrovia, primeiro a seção mato-grossense, mas até 1917 assumirá completamente a administração a partir de Bauru.

Nesse meio tempo, a Companhia Noroeste do Brasil tentou evitar que o governo decretasse a caducidade dos contratos e procurou ampliar o encetamento das obras, agora não somente para atender o encurtamento dos prazos, mas para recolocar os serviços dentro do cronograma estabelecido. Automaticamente, isso levou ao aumento da exploração da força de trabalho alocada em diversas empreitadas instaladas para o atendimento daquele objetivo. Conforme veremos à frente, a imprensa operária passou a denunciar constantemente “a Noroeste”, divulgando a situação dos trabalha-

⁶⁹ TEIXEIRAS SOARES, João. Introdução ao Relatório de 1908. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1908. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1908, pp. 5- 7.

dores e as péssimas condições de vida e de trabalho na ferrovia. Eram estas as questões que mais contribuíam para os atrasos do empreendimento.

O fracasso registrado nos últimos anos de construção da ferrovia nunca foi digerido pelos diretores da Companhia Noroeste do Brasil. Em 1914, Teixeira Soares demonstrou suas amarguras sobre aquele período. Fazendo referências ao governo de Hermes da Fonseca, o engenheiro lembrou que em 1910

deu-se a campanha de difamação não só contra a Companhia Noroeste como também contra outras, parecendo, porém, visar mais diretamente a minha pessoa e a de outro diretor da Companhia. Apregoavam que a Noroeste recebia 67 contos, papel, ou 40 contos ouro, por serviços que sub-empreatara por 25 contos, papel, etc.” (...)

Essas alegações depunham mais contra o governo do que contra a Companhia, pois é natural que os empreiteiros procuram contratar pelo maior preço possível e sub-contratar pelo menor: o que não se explicava era que, denunciado o fato de margem tão lesiva para os cofres públicos, o Governo deixasse de apurar o caso e conservasse, exercendo cargos de confiança, funcionários que colaboram na confecção e tais orçamentos (...)

Teixeira Soares alegava que os recursos da Companhia haviam diminuído demasiadamente com os “grandes déficits” do tráfego em São Paulo. Como alternativa, ele procurou um novo empreiteiro com recursos suficientes para a execução das obras em Mato Grosso. Sua investida se fez mais uma vez na Europa, mas a operação se revelou um tanto demorada, mantendo a Companhia em descompasso com os prazos fixados pelo Governo Federal. O arranjo feito pela Companhia fora do país não se consolidou e o governo “aplicou contínuas multas e o indeferimento sistemáticos de seus pedidos”.

O engenheiro reconheceu que a situação se agravou profundamente, e “se não fosse o grande prestígio de diversos sub-empreatores, ter-se-ia dado graves desordens, que poderiam danificar a propriedade do Estado”. Tratam-se das diversas greves e paralisações ocorridas na construção principalmente depois de 1912. Apesar das circunstâncias, anotou que “até hoje ainda nenhuma Companhia concluiu uma obra sem repetidas prorrogações do prazo marcado e a Noroeste (...) havia conseguido, no entanto, uma media nunca atingida nem esperada no Brasil, entregue prontos, 180 quilômetros por ano.”

Sobre o contrato de construção da linha em Mato Grosso, Teixeira Soares afirmou que “não foi um negócio promovido pela Companhia, e que esta não foi seduzida pelos grandes lucros da empreitada”. Dessa forma, o engenheiro dispara que não foi a Companhia que “atirou a linha aos ombros do Governo e sim este que lhe arrancou das suas mãos”.

Independentemente dos desentendimentos entre a Companhia Noroeste do Brasil e Governo Federal, duas coisas parecem prevalecer entre os anos de 1905 e 1914: a utilização de um grande sistema de empreitada e a existência de uma enorme força de trabalho empregada nos serviços de construção da ferrovia.⁷⁰

Sistema de trabalho de uma grande empreitada: algumas pessoas envolvidas

Ouçam agora, vocês que dizem: “Hoje ou amanhã iremos para esta ou aquela cidade, passaremos um ano ali, faremos negócio e ganharemos dinheiro”. Vocês nem sabem o que lhes acontecerá amanhã! Que é a sua vida? Vocês são como a neblina que aparece por um pouco de tempo e depois se dissipa.

(Tiago, 4: 13,14)

A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil atraiu para o interior de São Paulo e Mato Grosso grande quantidade de indivíduos interessados em obter algum tipo de rendimento com o desenvolvimento do empreendimento. O aspecto superlativo que o projeto representava e o grande volume de trabalhos encetados já no primeiro ano de construção da ferrovia mudaram radicalmente a importância da região de Bauru no cenário nacional. Essa mudança já era visível na estação ferroviária local, que começou a registrar um movimento crescente de passageiros, em sua maioria formada por homens que chegavam ali contratados para a realização dos diversos serviços e trabalhos pesados.

⁷⁰ SOARES, João Teixeira . “Exposição sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”. Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1914. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1916.

De São Paulo a Bauru, a viagem era realizada em carros de passageiros de segunda classe. No desembarque, os trabalhadores então esticavam suas pernas na plataforma da estação e aguardavam o transbordo necessário para alcançar as obras situadas no avançamento da construção. A troca de trens também significava a decadência das condições de viagem porque, “durante os primeiros tempos”, os trabalhadores partiam de Bauru

amontoados em gaiolas de transporte de gado destinado a matadouros, quadro cinematográfico que bem ilustraria filmes chaplinianos. A quilômetros dali, a maleita, a ferida braba, a injustamente chamada “úlcera de Bauru”, os índios e o matar de suas flechas, o temor do seu aparecimento ou do de onças, jaguatiricas, das cobras, cascavel, coral, urutu...⁷¹

Apesar da realidade dos elementos negativos que caracterizavam as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, esses trabalhadores viajavam até Bauru com a expectativa de conseguir juntar algum dinheiro no trabalho de construção da ferrovia e melhorar suas condições materiais de existência. Entre este desejo imediato e o interesse dos grandes empreiteiros e engenheiros que viam no empreendimento um meio eficaz para investimentos, existia o interesse de um grupo não pequeno de pessoas, também atraídas para Bauru pela possibilidade de conseguir algum tipo de rendimento com a construção da ferrovia.

Certamente, estes indivíduos chegavam a Bauru influenciados pelas informações positivas sobre o desenvolvimento causado pela construção da ferrovia. Alguns meses antes dos trabalhos serem lançados oficialmente, informantes de Bauru relatavam na imprensa paulistana “a poderosa evolução que se vai operando neste município” e que isso se deve “indubitavelmente ao fato de ter chegado a esta vila (ponto terminal) a Sorocabana e a Noroeste do Brasil que se dirige a fronteira de Mato Grosso”. Como prova da evolução, era comum citar além das diversas construções urbanas o registro de que “diariamente tem chegado a esta vila comboios da Sorocabana, carregados de trilhos para a Noroeste do Brasil”.⁷² Não demorou muito para que o município se transformasse, conforme citação de um correspondente, em um “ponto de convergência de muita gente, uns em demanda de trabalho, outros de negócios (...)”⁷³

Todavia, esses indivíduos em busca de negócios possuíam uma condição de existência diferente da maioria dos operários e dos grandes empreiteiros. Tudo leva a crer que eles

⁷¹ BATINI, Tito. *Memórias de um socialista congênito*. Campinas: Editora Unicamp, 1991, p. 63

⁷² *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 1 de maio de 1905, p. 2. Localização: Microfilme MR/ 364. (AEL).

⁷³ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 29 de outubro de 1906, pp. 2-3. Localização: Microfilme MR/ 367. (AEL).

tinham informações detalhadas sobre o funcionamento do sistema de trabalho adotado na construção e reuniam condições para atuar no empreendimento sem ter que manejar obrigatoriamente as mesmas ferramentas dos operários. Um dos setores mais procurados por esse conjunto de pessoas era a coordenação e realização de qualquer sub-empreitada. Assim sendo, recebiam do contratante um montante por sua execução e finalização.

Conforme visto, a determinação em construir a ferrovia no menor tempo possível, expressada logo nos primeiros anos pela diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, subordinou a materialização do empreendimento a uma quantidade numerosa de obras e serviços encomendados e realizados por meio de empreitadas. Um tipo de serviço básico, por exemplo, o “movimento de terra” era transformado em uma empreitada específica e, logo depois, subdividida em novas empreitadas menores, estabelecidas e contratadas por sua base quilométrica ou por sua medição cúbica. Havia também a instalação de empreitadas organizadas para manter o suprimento de produtos destinados à construção da ferrovia. Era o caso da fabricação de produtos de madeira, (dormentes, postes, lenha para combustível), cuja produção era realizada sob encomenda e a empreitada instalada na própria floresta que cobria a região.

Como não demorou muito para que as notícias sobre as possibilidades abertas pelo desenvolvimento das obras e serviços de construção da ferrovia chegassem aos grandes centros urbanos, algumas pessoas despertaram para o desejo de conhecer e conferir de perto a veracidade das informações. Este foi o caso, por exemplo, de um “moço” da cidade de São Paulo, chamado Godofredo de Oliveira Ribeiro. Em 1907, ele se mudou para Bauru com o objetivo de “ganhar dinheiro para seguir para Mato Grosso e Goiás e procurar meios melhores de vida”. Primeiro proferiu na localidade uma “conferência literária”, depois outra em Agudos e Lençóis Paulista. “Talentoso, afável e bom, escrevia boas produções na folha local e teve um curso noturno para adultos”. Essas atividades não lhe renderam o dinheiro pretendido e então mudou de ramo, passando a ser “empregado do Sr. Saraiva, empreiteiro da Noroeste”. Pouco tempo depois, acabou sendo dispensado do serviço, ao que parece, devido a uma “perturbação mental”. A condição de desempregado o deixou “em situação bastante precária”, embora fosse membro de uma “boa família”; seu pai havia sido juiz de direito e seu irmão era o “conhecido professor Faustino Ribeiro Júnior”. Em maio de 1908, perturbado e com “a mania de perseguição”, Godofredo cometeu um homicídio, sendo o episódio acompanhado pela imprensa

local com certa “compaixão” do assassino e não do assassinado.⁷⁴ Ele objetivava ganhar algum dinheiro em Bauru, mas sua investida foi por água abaixo.

O empreiteiro Saraiva, último empregador de Godofredo, comandava algumas sub-empresas do serviço de “movimento de terra”. A instalação desse serviço tem uma importância fundamental porque antecede e permite a formação do leito e posterior colocação da via permanente, mas não era o primeiro encetado na construção. Basicamente, o quadro de serviços era dividido em classes, e isso ajudava inclusive na sua própria subdivisão. Como se sabe, a empreitada estava sob responsabilidade de uma empresa estrangeira, que contratou os serviços com a Empresa Construtora J. Machado de Mello. Na prática, seu proprietário sub-empregou todos os serviços, a começar, por exemplo, pelo movimento de terras. Interessante é que esta classe de serviço era então repartida novamente, conforme demonstra a tabela abaixo:

MOVIMENTO DE TERRAS

1907

Trabalhos realizados na 2^o seção (136 quilômetros)

| Trechos | Localização (Km + m) | Empreiteiros ou Sub-empresários | Conclusão |
|---------|----------------------|---------------------------------|-----------|
| 1 | 100 a 109 + 546 | Giongo & C. | Fevereiro |
| 2 | 109 +546 a 117 + 164 | Ernesto Baroni | Fevereiro |
| 3 | 117+ 164 a 127+576 | Ferreira e Portela | Março |
| 4 | 127+576 a 131+657 | Saraiva & Lopes | Março |
| 5 | 131+657 a 138, 277 | Manoel Affonso | Maio |
| 6 | 138, 277 a 147+313 | Antonio Borelli | Junho |
| 7 | 146+313 a 150+313 | Eugenio Giongo Filho | Julho |
| 8 | 150+313 a 156+413 | Affonso Giongo Filho | Julho |
| 9 | 156+413 a 178+604 | Furquim & Barros | Agosto |
| 10 | 178+604 a 182+604 | Nabuco & Macedo | Agosto |
| 11 | 182+604 a 191+893 | Saraiva & Lopes | Setembro |
| 12 | 191,093 a 207 | Mario Furquim | Outubro |
| 13 | 207 a 226+700 | Furquim & Baroni | Setembro |
| 14 | 226+ 200 a 236 | Saraiva & Lopes | * |

Fonte: E. Lafon.. “Relatório dos trabalhos executados até 30 de junho de 1907” Bauru, 15 de agosto de 1907. RELATÓRIO [...] Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil [...] 1907, pp.68-69. E. Lafon. “Trabalhos executados no 2^o semestre do ano de 1907, na 2^o Secção da E. F. N. do Brazil” Bauru, 30 de junho de 1908. RELATÓRIO [...] Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil [...] 1908, p. 43. * Não consta data de finalização.

Por conta própria ou em associação, os sub-empresários se responsabilizavam pela execução dos serviços definidos na construção da ferrovia. Infelizmente, os relatórios da

⁷⁴ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 7 de maio de 1908. p. 2. AEL, Microfilme MR/372.

Companhia Noroeste do Brasil não relacionam os demais indivíduos envolvidos em outros serviços da mesma seção. O fato de a Companhia Noroeste do Brasil e os empreiteiros terem que construir obras de artes correntes e especiais, estações, além de adquirirem dormentes aproveitando a mata da região, indica a utilização de diversas empreitadas como meio eficaz de rápida execução dos serviços.

No romance de Tito Batini sobre a construção da ferrovia, o funcionamento da empreitada e o negócio que ela representava aparecem freqüentemente.⁷⁵ Na história, um sujeito chamado Rui Cavalcanti, dominado pela perspectiva de “lucros e mais lucros”, deixou sua cidadezinha do interior do Nordeste e partiu “de primeira classe” para a “Noroeste”. Ele possuía um passe-livre porque havia conseguido o emprego na ferrovia, graças às boas relações de sua família com pessoas ligadas ao governo. Mas Rui Cavalcanti não ficaria muito tempo no emprego arranjado. Isso porque ele conheceu um vendedor de jóias que se dirigia para a Noroeste atrás do dinheiro dos recentes fazendeiros da região. O fato de Rui ser um funcionário da ferrovia lhe possibilitou auxiliar aquele vendedor no relacionamento com seus clientes. Recebeu em troca um pequeno pecúlio, mas isso foi o suficiente. Instalado em uma região que começava a ser aberta e percebendo as enormes dimensões que o empreendimento ferroviário carregava, Rui Cavalcanti decidiu então se lançar como empreiteiro da construção, fornecendo dormentes à Companhia Noroeste do Brasil.

Em pouco tempo, o novo empreiteiro quase monopolizou o serviço e, como prova de seu poder, não adquiriu apenas terras, mas mandou cravar em cada dormente de linha as iniciais de seu nome: R. C. Isso irritava demais seu principal feitor, o português Manoel Leixões, responsável pela contratação dos trabalhadores, coisa que se fazia diretamente no acampamento no local dos serviços e pela organização do trabalho. Manoel Leixões havia deixado a sua família na Europa e, recém-chegado ao Brasil, seguiu o destino de muitos imigrantes, se atirando na construção da ferrovia. A distância entre o seu cargo e o dos trabalhadores comuns não era tão grande; todos dormiam em camas de varas, em acampamentos temporários e viviam isolados. Leixões, ainda por cima, não sabia sequer ler uma carta.

Grande era mesmo a distância entre o seu cargo e o de seu patrão. O “R. C” cravado nos dormentes atrapalhava o seu sono todos os dias. Deitava com aquilo na cabeça e sonhava um dia conquistar aquele posto. Mas teria alguma chance?

⁷⁵ BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1941.

Um dia, um mulato chamado Mariano Cruz pediu trabalho em seu acampamento. A rotatividade era comum e, na verdade, sempre havia vagas para quem sabia serrar. Isso aumentava a fabricação de dormentes e, conseqüentemente, aumentava também o dinheiro no bolso de Rui Cavalcanti. O novo trabalhador tinha costumes separados, entre eles, mantinha a garrucha sempre pendurada na cintura, impondo respeito. Em uma semana, Manoel Leixões e Mariano Cruz se aproximaram e passaram a estabelecer conversas e projetos de homens que queriam mudar de vida. Os dois pensaram inicialmente na possibilidade de também se tornarem fornecedores de dormentes, assim como o próprio patrão. Era preciso dinheiro para pagar os homens e isso eles não tinham. Além disso, Rui Cavalcanti já se preparava para instalar novas empreitadas, inclusive nas matas situadas nos pontos mais extremos da construção.

Mariano Cruz abandonou o acampamento e por várias noites Manoel Leixões continuou massacrado pelas iniciais “R. C”. Pouco tempo depois, recebeu a notícia de que o patrão estava morto. Assumiu naquele mesmo dia a empreitada e, junto com Mariano Cruz, que logo retornou (o assassinato foi obra sua), firmaram sociedade para o fornecimento de dormentes para a Companhia Noroeste do Brasil.

Da ficção à realidade, o fato é que as empreitadas representavam negócios de grande rentabilidade. Em novembro de 1908, um “estimado rapaz” da cidade de São Paulo foi assassinado em Miguel Calmon. Tratava-se de um indivíduo chamado Aureliano Rubino de Oliveira, de “família muito conhecida nesta capital e filho do finado lente da Faculdade de Direito, Dr. Rubino José de Oliveira”. A estadia de Aureliano na construção da ferrovia não durou sequer três dias. Ele trabalhava há muito tempo como “escrevente juramentado do Fórum” e em dois cartórios de São Paulo, mas decidiu seguir para Bauru, depois que recebeu um convite para “dirigir uma turma de trabalhadores em exploração da estrada de ferro Noroeste do Brasil”.⁷⁶

Os grandes empreiteiros conseguiam obter rendimentos negociando e atuando em esferas mais altas. A possibilidade de sucesso para os intermediários muitas vezes se chocava com as condições de miserabilidade dos trabalhadores da construção. Se “escorchar” a força de trabalho era o último recurso encontrado pelos intermediários na tentativa de lograr algum sucesso na empreitada, a resistência dos trabalhadores sempre se fez presente. Dessa forma, várias pessoas que viajavam até Bauru, procurando na construção da ferrovia, e especifica-

⁷⁶ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 20 de novembro de 1908, p. 3. Localização: Microfilme MR/ 373. (AEL).

mente nas diversas empreitadas estabelecidas, uma oportunidade de negócio, acabaram sucumbindo, enquanto a Noroeste do Brasil caminhava para frente.

Em 1908, um sub-empregado chamado Albino apareceu assassinado no leito da ferrovia. Ele tinha o corpo crivado de facadas. Não conseguiram prender os assassinos, pois o local era um ponto isolado do avançamento. Apenas fizeram uma suposição de que “o móvel do crime tenha sido o roubo, pois a vítima possuía algumas economias.”⁷⁷

De fato, Albino e outros que chegaram ali para ganhar algum dinheiro não sabiam que explorar os trabalhadores poderia custar tão caro. Apareceu e desapareceu como uma neblina.

⁷⁷ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 8 de abril de 1908. p. 2. Localização: Microfilme MR/ 371. (AEL).

CAPÍTULO II

RECRUTAMENTO DOS TRABALHADORES

*Nenhum homem feito, ó Noroeste,
Poderá dizer-te: minha terra natal.*⁷⁸

A expressiva presença de trabalhadores sem qualificação, contratados para realizarem serviços pesados através do sistema de trabalho por empreitada, é uma característica essencial nos primórdios da construção ferroviária. Em estradas de ferro cuja construção ocorre em áreas rurais, relativamente habitadas ou não muito distantes de centros urbanos, os empreiteiros conseguem recrutar uma força de trabalho mais ou menos local capaz de suprir regularmente as demandas exigidas. Quando a necessidade por mão-de-obra é maior do que a oferta, agentes são acionados e recrutam trabalhadores em lugares distantes do ponto de empreitada. Isso, por sua vez, acaba sendo a regra básica para as ferrovias construídas em regiões afastadas e de baixa densidade populacional.

No caso de uma estrada de ferro como a Noroeste do Brasil, o recrutamento de trabalhadores justificava-se não somente por sua função inerente na agenda dos negócios da empreitada, mas também pelo fato de que, em termos geográficos, a região apresentava poucas alternativas para a manutenção de um efetivo regular da força de trabalho. Isso validava tanto o caso da seção paulista, quanto o da seção mato-grossense.

Além da possibilidade de operar a inversão do capital já no recrutamento e reverter, ao mesmo tempo, uma condição demográfica regional negativa, existiam outros motivos para buscar grande quantidade de trabalhadores nos lugares mais distantes. A existência de uma força de trabalho capaz de acelerar e concluir os trabalhos contratados no menor tempo possível garantia, evidentemente, bons lucros aos investidores e os liberava para acordarem novos contratos. Ligando uma coisa à outra, quanto maior a força de trabalho envolvida na empreitada, maior seria a redução nos valores dos salários pagos aos trabalhadores. Por outro lado, dado o estabelecimento da pluralidade e da diversidade na empreitada como resultado direto de um processo que recrutava homens nos quatro cantos do país e do exterior, os empreiteiros

⁷⁸ Ribeiro Couto. *Noroeste e outros poemas do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933.

poderiam apostar muito mais na divisão do que na unidade de seus trabalhadores, um tipo de esperança comum entre os compradores de força de trabalho em condições semelhantes.

Em acréscimo, a empreitada funcionava com alto índice de rotatividade de mão-de-obra. As condições de vida e de trabalho determinavam baixas freqüentes entre os trabalhadores da construção, e essas baixas eram resolvidas com a efetivação de novos operários, recrutados para preencherem as vagas deixadas por aqueles inutilizados. O índice sazonal dos serviços existentes e sua demanda variável por trabalhadores conseguiam aglutinar e dispersar alternadamente a força de trabalho. Por fim, a rotatividade também partia por decisão dos próprios trabalhadores. Reunindo condições favoráveis, eles poderiam se integrar ou não nos serviços, levando em consideração a remuneração e as condições técnicas oferecidas.

Talvez seja plausível a hipótese de que as turmas de trabalhadores que deram início aos primeiros serviços de construção da estrada de ferro no ano de 1905 tivessem sido recrutadas em localidades fora da região de Bauru. Em termos geográficos, a cidade tinha pouca importância e era o último local povoado na linha da Sorocabana. À sua frente, somente a densa e compacta floresta figurando como “terrenos pouco explorados” se consolidava, conforme sugerem os mapas da época. Embora sinalizada como a última estação da ferrovia que vinha desde São Paulo, nem mesmo o tráfego ferroviário estabelecido com Agudos funcionava regularmente quando da inauguração oficial dos trabalhos de construção no dia 16 de julho daquele ano.

Não possuímos fontes precisas sobre a população da cidade, mas a baixa densidade demográfica do local pode ser indicada por seu precário aspecto urbano: menos de 200 casas, ruas sem calçamento, ausência de água encanada e de rede de esgotos⁷⁹. Na visão de um jornalista carioca, presente na solenidade de inauguração dos trabalhos de construção da ferrovia, a cidade era tipicamente “pitoresca, com suas casinhas brancas e sua igreja modesta”, e até o momento “um povoado sem graça, encafudado no meio do mato.”⁸⁰

O contraste entre a população local e a mão-de-obra empregada nos primeiros serviços de construção da ferrovia pode ser observado na mesma solenidade de inauguração. En-

⁷⁹ SAINT MARTIN, Silvio. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (junho de 1913). *Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Corumbá/Hamburgo, janeiro de 1914, p. 152., MORAIS FILHO, J. G. de. Pioneiros da Noroeste – Mensageiros da civilização. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, nº 138, 1951, p. 51. Correia das Neves. *História da estrada de ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografia e Livraria Brasil, 1958, p. 49. Cita 600 almas.

⁸⁰ *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 19 de julho de 1905, p.2. Localização Microfilme MR/1008. (AEL).

quanto as autoridades presentes (diretores e engenheiros da ferrovia, empreiteiros, jornalistas e o ministro da Viação) encenavam remover um punhado de terra, o número de operários ocupados verdadeiramente nos trabalhos pesados da pá e da picareta já era superior a 500.⁸¹ Esse grande efetivo de trabalhadores logo cumpriu os objetivos da empreitada. Em apenas três meses, cerca de 60 quilômetros do leito ferroviário haviam ficado prontos.⁸² No final da década, com uma média de avançamento de 100 quilômetros por ano, a ferrovia ficou concluída em São Paulo totalizando 500 quilômetros. Um engenheiro-chefe da época, apesar das “dificuldades”, qualificou aquele resultado como um “recorde” em “construções semelhantes em zona tão pouco favorável e completamente desabitada.”⁸³

O sistema de trabalho por empreitada garantia a rápida execução das obras, mas isto só se efetivava com a adoção de medidas que pudessem manter elevado o nível de funcionalidade da mão-de-obra. Os contratantes recorriam aos mais variados métodos de dominação para assegurar a produtividade da força de trabalho, porém, sem que se excluísse a subordinação da construção da ferrovia à entrada permanente de trabalhadores para as obras, o que era possível graças a um esquema que garantia o suprimento desejado.

O processo de recrutamento era executado de várias maneiras. Inicialmente a ferrovia e os empreiteiros procuraram anunciar a oferta de trabalho nos jornais da grande imprensa, particularmente naqueles de maior tiragem que publicavam comumente matérias com impressões positivas sobre a construção da ferrovia e que vaticinavam sempre um futuro de progresso para a região. É o caso, por exemplo, do jornal *O Estado de S. Paulo*. Os anúncios com oferta de trabalho circularam principalmente nesse periódico durante o período de realização das obras no lado paulista, um indício de que, certamente, atendiam aos objetivos dos empreiteiros. Os anúncios eram publicados na seção de classificados que trazia também oportunidades de trabalho por empreitada em outras ferrovias e para serviços pesados na capital, litoral e no interior⁸⁴. Esse esquema inicial, que aparentemente tentava cooptar espontaneamente os trabalhadores, combinava-se ao mesmo tempo com a intermediação de agenciadores.

⁸¹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 17 de julho de 1905, p. 1. Localização: Microfilme MR/365. (AEL).

⁸² *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 19 de outubro de 1905, p. 2. Localização Microfilme MR/365. (AEL).

⁸³ SAINT MARTIN, Silvio. *Op. cit.*, p. 150.

⁸⁴ Em abril de 1906 havia vagas em obras na Cantareira. Em junho a empresa Guinle & Cia contratava “trabalhadores para serviço braçal” e em novembro do mesmo ano a Companhia Inglesa aceitava trabalhadores para descarga de café em Santos. Em ordem de citação, conferir as edições de *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 23 de abril de 1906, p. 4, 09 de junho de junho de 1906, p.4. Localização: Microfilme MR/366 (AEL), e 28 de novembro de 1906, p. 5. Localização: Microfilme MR/367 (AEL).

Os primeiros anúncios de emprego na construção da ferrovia começaram a ser publicados em 1906. Um desses evidenciava o nome da “Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” na busca de trabalhadores para realização de “serviço de remoção de terra e assentamento dos trilhos”. Embora apontasse a “Estação de Bauru da estrada de ferro Sorocabana”, o anúncio indicava um estabelecimento na Rua da Estação da capital paulista como um dos pontos para informações.⁸⁵

A imprensa da região de Bauru também foi utilizada para anunciar ofertas de trabalho por empreitada na construção da ferrovia. Em 1911, contratantes procuravam na cidade de Botucatu “tiradores de dormentes” para o serviço em “mata boa” nas proximidades de Bauru. A nota seguia um curso semelhante aos anúncios publicados na imprensa da capital paulista: apontava dois endereços para informações, sendo o principal próximo ao local do serviço e o outro na própria cidade dos possíveis interessados.⁸⁶ No caso deste anúncio, os contratantes falavam em “mata boa” para caracterizar a condição técnica do local dos serviços. Poderíamos entender a referência apenas por essa via, caso seja considerado unicamente a disposição dos contratantes do serviço em pagar um valor relativamente alto pela fabricação de dormentes de *peroba*, uma madeira de alta qualidade e resistência. Entretanto, naquele período já se conhecia em Botucatu a realidade pessimista das condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, principalmente pelo afluxo de trabalhadores doentes na cidade, provenientes da região insalubre do avançamento, conforme veremos à frente.

Por essa época, os anúncios na grande imprensa também já haviam mudado de perfil. Isso ocorreu pelo mesmo motivo tratado no parágrafo anterior, isto é, o fato de o estado sanitário ruim da empreitada já ser conhecido principalmente no meio operário, dificultando a contratação de trabalhadores. Numa tentativa de atrair os operários, os anúncios passaram então a evidenciar mais os valores dos salários, a camuflar o tipo de trabalho na empreitada e a destacar possíveis vantagens do contrato.

Em nota veiculada entre maio e junho de 1908, a empresa construtora Machado de Mello anunciou que precisava de trabalhadores e oferecia como pagamento a diária de 3\$500 a 4\$000 réis a seco.⁸⁷ Em dezembro do mesmo ano, a Agência de Colonização e Trabalho de

⁸⁵ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 11 de maio de 1906, p. 4. Localização: Microfilme MR/366. (AEL).

⁸⁶ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 24 de dezembro de 1911, p.5. (CCB).

⁸⁷ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 20 de maio de 1908, p. 7. Localização: Microfilme MR/372. (AEL).

São Paulo passava a intermediar “com urgência” as contratações sob as mesmas condições.⁸⁸ Em um período inferior a um ano, em março de 1909, a empreiteira geral publicou novamente que precisava contratar trabalhadores por sua conta, aumentando, desta vez, as diárias para 4\$000 e 5\$000 réis.”⁸⁹ Este mesmo valor das diárias foi anunciado no mês seguinte na imprensa mato-grossense para se tentar a contratação de 100 trabalhadores na cidade de Corumbá, acrescido de passagens até o local das obras.⁹⁰ Para completar, um agenciador de braços de Campinas publicou que precisava de 1500 trabalhadores “bons para serviços de estradas de ferro”. Como vantagem, assinalou que os contratos seriam por conta da Agência de Colonização e Trabalho de São Paulo. Além disso, oferecia aos “trabalhadores de terra” a opção de pagamento de salário diário com ou sem comida e a gratuidade das passagens de ida desde que fizessem 60 dias de trabalho, contados a partir de dezembro de 1909.⁹¹

A divulgação de empregos na construção da ferrovia através de anúncios em jornais ocorreu de modo contínuo pelo menos até 1910, mas pouco antes do fim da década os agentes passaram a desempenhar uma função maior do que tinham no início da construção. Isso pode ser observado tanto pela mudança no perfil dos anúncios, que delegavam maior responsabilidade ao informante do local do recrutamento, como pelo “agenciamento oficial”, além dos supostos atrativos assinalados aos trabalhadores. Algumas particularidades contribuíram para que o processo de recrutamento fosse redefinido.

A construção por empreitada requeria anualmente uma quantidade considerável de trabalhadores para as obras, e a partir de 1908 a demanda aumentou significativamente. Em abril de 1907 foi publicado decreto presidencial alterando o traçado original Bauru-Cuiabá pelo Bauru-Corumbá. Em março de 1908, um decreto dividia o traçado vigente em duas novas ferrovias e determinava maior dinamismo na execução das obras, reduzindo sensivelmente os prazos de finalização de construção. Como resultado direto, antes mesmo de a ferrovia atingir a barranca do rio Paraná, a construção foi atacada também em Mato Grosso, no outro extremo da linha a partir de Porto Esperança em direção a São Paulo.

É importante considerar que na região de Porto Esperança a condição geográfica do lugar obrigatoriamente impelia a constituição de uma força de trabalho numerosa, consideran-

⁸⁸ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 05 de dezembro de 1908, p.7. Localização: Microfilme MR/373. (AEL).

⁸⁹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1909, p. 10. Localização: Microfilme MR/374. (AEL).

Existia uma ressalva no final deste anúncio: “não se aceitam trabalhadores italianos.” Cf. capítulo 4.

⁹⁰ *O Brazil*, Corumbá, 29 de abril de 1909, p.3. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

⁹¹ *Cidade de Campinas*, Campinas, 28 de novembro de 1909, p. 3. Localização: Microfilme MR/128. (AEL)

do a densidade demográfica muito baixa e o volume muito alto de obras a serem executadas em um terreno difícil (pantanal). Por outro lado, em São Paulo a demanda por trabalhadores tornava-se ao mesmo tempo cada vez mais crescente porque as obras de construção, concentradas pouco acima de Araçatuba depois de 1908, situavam-se pelo vale do rio Tietê em direção a Itapura. Este local era acentuadamente insalubre; muito trabalhadores que passaram por ali foram acometidos pelas doenças endêmicas da região. Não obstante a baixa densidade demográfica da região e a dinamização dos contratos, as doenças e os ataques realizados pelos índios contra os trabalhadores obrigavam à ampliação da mão-de-obra.

Conforme visto, a necessidade dos empreiteiros por mão-de-obra tornou-se demasiado ingente no final da década de 1910, e estes não podendo contar apenas com anúncios em jornais para contratar de maneira espontânea os trabalhadores, passaram a acionar agenciadores de braços em diversas localidades para conseguir formar o efetivo necessário. Um exemplo é o número de trabalhadores contratados para as primeiras obras do pantanal mato-grossense. Neste local, de acordo com um jornal da região, a ferrovia reuniu um contingente superior a cinco mil homens, pois “encarregou a diversos indivíduos, no Rio, Buenos Aires e Montevideú, o cuidado de agenciarem trabalhadores à razão de um tanto por cabeça, (...) recrutados na esfera mais baixa daquelas capitais, havendo mesmo um número rebanhado dos xadrezes correcionais”.⁹²

No entanto, para o jornal o grande conjunto de trabalhadores não teve muita finalidade, pois logo se reduziu à média de 1700 homens. Os documentos sobre a questão reconhecem a existência da rotatividade da mão-de-obra, e embora divergentes no tocante aos motivos, estabelecem aproximações quanto ao efetivo inicialmente recrutado e depois dispersado. A Companhia Noroeste do Brasil, por exemplo, registrou através de seu representante em Mato Grosso o desembarque inicial de 3947 homens em Porto Esperança, mas em pouco tempo, até setembro de 1909, seu efetivo ficou reduzido a 1600 operários em serviço.⁹³ A partir desta

⁹² *O Brasil*, Corumbá, 25 de novembro de 1909, p.1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

⁹³ PENIDO, Antonio. Relatório do Engenheiro-Chefe. Seção de Corumbá - Porto Esperança a Campo Grande. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Porto Esperança, 30 de setembro de 1909. p. 1. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1909.

data, alegou que o número de trabalhadores decaiu para a casa de 1200 homens, permanecendo esta média pelo menos até 1911.⁹⁴

O Ministério da Viação, por sua vez, não cita o número de trabalhadores contratados para impulsionar as primeiras obras do pantanal, mas, nas entrelinhas, indica a possibilidade de ter havido uma aglomeração inicial com milhares de trabalhadores. Assim, o relatório constata que os serviços e os trabalhos de construção estavam “bem atrasados” em relação ao que determinava o contrato de empreitada, vinculando a situação ao efetivo de 1262 trabalhadores, qualificado como “insignificante” e registrado até 31 de dezembro de 1909.⁹⁵

A densidade demográfica do lugar é importante se confrontado com o número (máximo ou mínimo) de trabalhadores que por ali passou no ano de 1909. Porto Esperança não tinha uma importância regular até o início da construção da ferrovia, sendo apenas um estaleiro rústico na margem direita do rio Paraguai e onde nem todos os navios ou embarcações de longo percurso faziam escala. Não possuímos fontes precisas sobre os números da população da região quando do início da construção da ferrovia. No entanto, as informações coligidas parecem atender ao objetivo que ora nos ocupa.

De acordo com um relatório ministerial, Aquidauana tinha “cerca de 80 casas e uns 500 habitantes,” no ano de 1908. No mesmo período, a vizinha Miranda possuía cerca de mil habitantes.⁹⁶ Corumbá, maior cidade da região, apresenta uma população maior do que a existente nas duas localidades citadas anteriormente. O zoólogo Alípio de Miranda Ribeiro (Jurema) passou por Corumbá em julho de 1908. Ele estava a serviço da Comissão Telegráfica de Mato-Grosso ao Amazonas e calculou que a cidade deveria ter “uns nove mil habitantes.”⁹⁷

A estimativa apresentada pelo zoólogo parece se aproximar dos padrões mais conhecidos referentes à população de Corumbá. Vitor Wagner Neto de Oliveira, baseado no estudo do Barão de Melgaço, informa ser em torno de 12 mil o número de pessoas na cidade já em 1905. Entretanto, ele alega que esses números foram “relativizados” pela pesquisadora Lucia Corrêa que considerou outras fontes para o assunto: a estimativa feita por Anníbal Amorin,

⁹⁴ KESSELRING, Rodolfo. Relatório do Engenheiro-Chefe. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Relatório da Construção: II – Trecho de Porto Esperança a Campo Grande”. Miranda, 15 de julho de 1911. 13.RELATÓRIO[...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1911.

⁹⁵ RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1909. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso), p. 282.

⁹⁶ RELATÓRIO do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1908, pp. 1116-117

⁹⁷ *Kosmos*, Rio de Janeiro, dezembro de 1908. Localização: Microfilme MR / 2334. (AEL).

que totalizou 10 mil habitantes em 1910 e o registro do *Álbum Gráfico de Mato Grosso*, que calculou 15 mil pessoas para o mesmo ano⁹⁸. Para Vitor Wagner, entretanto, o mais importante desses números é a percepção da existência de “um fluxo populacional bastante intenso para a região.”

Com efeito, a construção da ferrovia contribuiu para intensificar o fluxo de trabalhadores para a região e à média de homens ocupados na empreitada, que em sua menor composição, estava próximo ao número de habitantes totalizados em Miranda e em Aquidauna, o que, em termos relativos, já deveria representar algum tipo de impacto e transformação. Embora possuísse uma população maior do que as duas primeiras localidades, a cidade de Corumbá sentiu a presença do efetivo de trabalhadores instalados no distrito de Porto Esperança. Na sua totalidade mais baixa, a quantidade de trabalhadores da construção da ferrovia ainda equivalia a um número que representava mais ou menos 10% da população de Corumbá, o que não é pouco.

A rotatividade da mão-de-obra estabelecida na empreitada permitia que os trabalhadores transitassem pelas ocupações instaladas na região do empreendimento. Essa mobilidade tinha conseqüências. Por um lado, as classes dominantes locais patrocinavam um “estranhamento” em relação ao costume dos trabalhadores de perambular pelas vilas e cidades próximas às obras. Por outro, os administradores e os serviços públicos sentiam forte pressão especialmente quando os trabalhadores ocupavam as cidades em busca de atendimento médico para sanar as doenças contraídas nas frentes de trabalho.

Se o recrutamento e a rotatividade da mão-de-obra no começo da empreitada em Mato Grosso, isto é, a aglutinação inicial e conseqüente redução abrupta da força de trabalho, constam nas fontes de pesquisa, a explicação de seus motivos é bem divergente, conforme já mencionado.

Sobre essa questão, por exemplo, a imprensa de Corumbá avaliou como “um grave erro” o esquema de atuação de agenciadores em diversas localidades porque, “em vez de trabalhadores, vieram ter à estrada uma multidão de indivíduos inaptos para o fim que se destinavam”. Para o jornal, a redução do efetivo e a dificuldade do recrutamento eram atribuídas ao

⁹⁸ Oliveira, Vitor Wagner Neto de . *Estrada móvel, fronteiras incertas. Os trabalhadores do Rio Paraguai*. (1917-1926). Campo Grande: Editora da UFMS, 2005, p. 29. Os estudos citados pelo autor são os seguintes: Barão de Melgaço. *Vias de Comunicação de Matto-Grosso*. Cuiabá: UFMT, 1975. CORRÊA, Lúcia Salsa . *Corumbá: o comércio e o casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985, pp. 23-57.

próprio esquema e aos trabalhadores que “fugiam do trabalho e por isso levavam aos centros de que eram oriundos às invenções de suas queixas (...) dando lugar à criação de uma forte corrente contra a companhia”, especialmente “nos jornais do Rio e de Buenos Aires.”⁹⁹

A Companhia Noroeste do Brasil, por seu lado, defendia o “esforço de angariar gente” e considerava o recrutamento uma atividade “indispensável”. A causa para a ascensão e queda do efetivo inicial de trabalhadores foi explicada como responsabilidade do próprio pessoal operário que “foge ao clima e emigra na época da colheita do trigo e da alfafa, para o Rio da Prata, preferindo ali se ocupar neste mister agrícola.”¹⁰⁰

Por fim, o Ministério da Viação, que tinha considerado “insuficiente” a força de trabalho em 1909, reafirmou sua posição ao constatar a persistência dos atrasos nas obras em 1910. Além disso, como contribuição ao estado irregular da construção, salientou o fato de que o pessoal operário “nenhum apego tem ao trabalho.” A improdutividade da força de trabalho recrutada, embora atribuída a uma característica dos trabalhadores, foi explicada sem a possibilidade de existência de um fator externo à empreitada, por exemplo, a questão atrativa oferecida pela agricultura na região, como reforço para a situação. Na opinião do governo federal, a situação podia ser explicada a partir das condições do próprio mundo do trabalho na construção da ferrovia, citando a “falta de cuidado dispensado pela Companhia aos operários”, a “carência de uma organização regular de serviço médico, à exploração dos armazéns de abastecimento, à falta de conforto em uma zona despovoada (...)”, etc.¹⁰¹ Sem ilusão, entretanto, os apontamentos serviam apenas como acessório para se chamar a atenção para um objetivo mais importante para o governo federal, isto é, o fim dos atrasos das obras e a finalização da construção da ferrovia.

A diretoria da Companhia Noroeste reconheceu os atrasos nas obras, desta vez em 1910, e culpou as “moléstias” como um fator que contribuía para o não cumprimento dos contratos, embora afirmasse oferecer um serviço hospitalar desde 1909 como garantia aos trabalhadores. Porém, insistiu novamente que a demora na execução dos serviços era um problema de recomposição da força de trabalho, portanto externo à empreitada, e destacou “a enorme campanha no Rio da Prata contra o recrutamento de operários, assim como a dificuldade de

⁹⁹ *O Brasil*, Corumbá, 25 de novembro de 1909, p.1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT)

¹⁰⁰ PENIDO, Antonio. *Op. cit.* p. 1. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1909.

¹⁰¹ RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1910, p. 335.

enviá-los do Rio de Janeiro até Porto Esperança,”¹⁰² entre setembro de 1909 e setembro de 1910.

No ano seguinte, a diretoria da ferrovia voltava a evidenciar sua preferência pelo processo de recrutamento como instrumento para manter regularmente o desenvolvimento dos serviços de construção, mesmo constatando que os atrasos continuavam e as condições de arregimentação “tornaram-se tão difíceis e onerosas.” Na ocasião, foi pensada a solução de “adotar um programa de fazer adiantar mais os serviços do lado de São Paulo, de modo que dentro em pouco possa o pessoal ir por terra” para as obras de Porto Esperança.¹⁰³ Projetava-se uma alternativa à rota de entrada dos trabalhadores pela Bacia do Prata via navegação, mas mantinha o processo de recrutamento na agenda. Em São Paulo, o número de trabalhadores na construção girava na média de 800 contra os já citados 1200 da região de Porto Esperança em 1911.

Uma coisa não exclui a outra: a manutenção de um constante processo de recrutamento de trabalhadores combinava-se com a própria rotatividade da mão-de-obra na empreitada, e o estabelecimento da segunda justificava o funcionamento da primeira. O sucesso conseguido pelos agenciadores a serviço dos empreiteiros ocorria devido às condições de existência dos trabalhadores mirados para as obras da Noroeste do Brasil. A baixa qualificação profissional exigida no processo de trabalho adotado na construção da ferrovia não era apenas uma condição da grande empreitada, mas uma realidade na vida da maioria dos trabalhadores do Brasil no início do século 20. São notadamente esses trabalhadores de pouca ou nenhuma qualificação que se tornariam o alvo dos agentes nas várias localidades do Brasil e dos países vizinhos na região platina.

O processo de recrutamento com a participação de agenciadores tem mais algumas características. Nem os agentes, nem os empreiteiros custeavam o envio dos homens recrutados porque os contratos de empreitada geralmente atribuíam essa responsabilidade à companhia ferroviária, que arcava com o transporte dos trabalhadores e do material necessário até o

¹⁰² TEIXEIRA SOARES, João. Introdução. Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1910. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1910, p. 5.

¹⁰³ TEIXEIRA SOARES, João T. Soares. Introdução. Rio de Janeiro, 5 de setembro de 1911. pp. 6-7. Número de trabalhadores nas obras, cf. Relatório da construção, p. 2. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1911.

local das obras na linha com o tráfego por ela controlado.¹⁰⁴ Fora dessa condição, existiam contratos específicos que possibilitavam o transporte de trabalhadores, mesmo que precariamente, em estradas administradas por outras companhias ferroviárias, no caso desde Santos e São Paulo até Bauru, e de Bauru até Itapura e Três Lagoas e daí em diante. Em acréscimo, a Companhia Noroeste possuía contratos de transporte de material e pessoal para Mato Grosso por meio fluvial: com o Lloyd Brasileiro na rota desde Montevideu (navio *Ladário*), de conexão com o Rio de Janeiro, e com a Companhia Argentina de Navegação N. Mihanovich, desde o porto de Buenos Aires.¹⁰⁵

A “isenção” no tocante ao custo do transporte dos trabalhadores recrutados facilitava as relações dos agenciadores com os empreiteiros, uma vez que as comissões repassadas para aqueles sobre cada trabalhador arregimentado ficavam “livres” de maiores encargos. Por outro lado, isso também ajudava os agentes no processo de aliciamento, tendo em vista a utilização das passagens facultadas até o ponto de desembarque como um dos atrativos para seduzir os trabalhadores, conforme visto nos anúncios da imprensa. Um “detalhe” importante: a companhia ferroviária custeava o valor do transporte dos trabalhadores contratados para a empreitada. Mas nem ela nem os empreiteiros, muito menos os agenciadores, facultavam o transporte de retorno, caso os trabalhadores desistissem do serviço ou se desligassem da construção. Ao contrário, muitas vezes os empreiteiros procuravam cobrar dos operários os valores gastos com o transporte até o local das obras. O bilhete ferroviário anunciado como gratuito era então cobrado a um preço geralmente superfaturado e os valores lançados nas cadernetas dos trabalhadores, sendo esta talvez a primeira dívida que eles contraíam na empreitada.

Toda essa situação parece evidenciar um processo semelhante ao que foi observado por José Sergio Leite Lopes no caso do recrutamento e alocação de trabalhadores para a Fábrica Paulista em Pernambuco. Para o autor, o processo de aliciamento impulsionado por agentes é a forma por excelência da constituição da força de trabalho para a fábrica.¹⁰⁶ Em linhas gerais, Leite Lopes considera a existência de um processo de constituição de força de trabalho igual a um ritual de passagem que começa no momento em que agentes de mão-de-obra, através da utilização de um discurso com “aspectos de propaganda, sedução e logro”, aliciam tra-

¹⁰⁴ Termo de acordo de contrato de empreitada. *Termos de Contrato* [da E. F. Itapura-Corumbá]. Manuscrito, 1914. CMR.

¹⁰⁵ Álbum Gráfico de Matto Grosso. *Op. cit.*, pp.140-141.

¹⁰⁶ LOPES, José Sergio Leite. *A tecelagem do conflito de classes na cidade das chaminés*. São Paulo: Marco Zero, 1988, p. 39.

balhadores do interior para o trabalho na fábrica. Antes mesmo do estabelecimento do contrato, ocorre o que o autor chama de “desnudamento” prévio dos trabalhadores (desligamento das condições de existência anteriores), seguido pela *viagem* tutelada pelos *agentes* até a fábrica e completada pela situação de chegada no *depósito* (local de alocação para o trabalho).

Encerrada a primeira parte, os trabalhadores são segregados no depósito, inclusive grupo familiar inteiramente aliciado, e na seqüência apresentados ao *patrão*, que por meio de um ritual agora de agregação define individualmente a alocação para os serviços. Nesse momento, já está em curso a *teatralização da dominação*, parte em que os trabalhadores saem do depósito e entram na fábrica como empregados. A *Companhia* passa então a conduzir um processo inverso ao de “desnudamento” inicial, que é o de “revestir” os trabalhadores por meio de adiantamentos de utensílios do cotidiano necessários à sobrevivência. Isso contrasta com as péssimas condições iniciais na vila operária (dívidas contraídas anteriormente aos salários) e cria também um “endividamento simbólico” dos trabalhadores com a *Companhia*.

Algum desses dados elaborados por José Sergio Leite Lopes, principalmente a forma de atuação dos agenciadores e o processo que se segue a partir do aliciamento dos trabalhadores (viagem e alocação para o trabalho), podem ser confrontados com o caso aqui em estudo.

Seria interessante talvez analisarmos a situação de alguns casos em que os agenciadores atuavam para recrutar trabalhadores para a construção da ferrovia. O nosso ponto de partida, portanto, será a leitura de uma carta escrita pelo correspondente carioca do jornal *La Battaglia* chamado Physio. Em 1909, o jornal anarquista paulistano promoveu uma campanha contra a estrada de ferro Noroeste do Brasil, praticamente monopolizando o editorial do periódico naquele ano. Sobre esse assunto, Physio escreveu do Rio de Janeiro que

Dá-se a respeito do caso da Noroeste a singular coincidência de eu conhecer os empreiteiros dela aqui residentes. Mostrando-lhes os conceitos estampados no aludido artigo: “Ora, responderam-me, já muito fazemos em salvar aqueles infelizes de morrerem de fome nesta capital. Pagamos de comissão 6\$ por cabeça a quem no-los arrebanha, franqueamos-lhes passagens até o ponto de empreitada, fornecemos-lhes vales pelos trabalhos executados, abonamos fortes gorjetas aos intermediários que apressam a nossa cobrança da companhia construtora e cessionária da estrada de ferro e não é para nos arruinar que contraímos os nossos compromissos; alguém há de sofrer e os trabalhadores que se consolem com sua triste sorte.”¹⁰⁷

¹⁰⁷ *La Battaglia*, São Paulo, 24 de janeiro de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR/ 0760. (AEL).

A primeira característica facilmente identificada na matéria é seu aspecto militante, muito bem evidenciado nas frases carregadas de expressões típicas do movimento operário daquele período. Poderíamos, inclusive, até formular a hipótese de que ela seria uma formatação para auxiliar a importante luta conduzida naquele momento contra o recrutamento de trabalhadores para a ferrovia. O assunto ocupou muitas folhas da imprensa operária e demasiadamente as páginas do *La Battaglia* no período compreendido entre os anos de 1908 e 1911, sendo Oreste Ristori, militante italiano e editor do jornal, o principal articulador dessa luta.

Independentemente do fato de Physio conhecer ou não algum empreiteiro do Rio de Janeiro que atuava na construção da ferrovia a ponto de conseguir estabelecer um diálogo sobre o assunto, o mais essencial é a esquematização do processo de recrutamento que aparece embutido no texto apresentado por ele. O correspondente anarquista descreveu alguns elementos que certamente não eram casuais. Na verdade, são clivagens que corroboram com várias das questões discutidas até agora e que também são apontadas em outros documentos.

Seria interessante apreender as indicações contidas na esquematização para aprofundá-las. A primeira delas é a vinculação de empreiteiros da ferrovia à cidade do Rio de Janeiro. Decorre disso, a identificação da origem de uma parcela dos trabalhadores da construção da ferrovia, ou melhor, o Rio de Janeiro como ponto inicial de uma trajetória de trabalhadores recrutados e destinados à construção da ferrovia. A miserabilidade dos trabalhadores é evocada, na seqüência, como um fator que contribuía para a mobilidade operária e também com o processo de recrutamento, sendo este último reforçado pela atuação de agentes, os quais recebiam uma quantia determinada pela “cabeça” de trabalhador arregimentado. Além do incentivo financeiro dado aos agentes, seria oferecido aos trabalhadores durante o aliciamento a passagem gratuita até o ponto de empreitada e, depois, o pagamento através de vales. Por fim, há uma referência à atividade de construção ferroviária unida a um sistema de trabalho por empreitada, evidenciado não apenas pelo indissociável processo de recrutamento, mas também pelos “intermediários,” (sub-empreiteiros e tarefeiros) que recebiam “fortes gorjetas” por cumprirem a função de acelerar a execução de obras e serviços constantes nos diversos contratos, possibilitando a funcionalidade do negócio.

Começaremos com a indicada relação dos empreiteiros com o Rio de Janeiro. Em termos práticos, isso ajudava no recrutamento porque se tratava de profissionais com certa experiência nesse ramo de atividade na cidade e que, certamente, reuniam condições que pos-

sibilitavam a efetivação de trabalhadores quando acionados para o serviço. É o caso, por exemplo, do engenheiro Sampaio Correa que passou a superintender um trecho da ferrovia no lado paulista. Ele utilizou “parte do pessoal que sob suas ordens trabalhava no Rio de Janeiro” para recompor a força de trabalho afastada pelo impaludismo na região de Itapura entre 1908 e 1909.¹⁰⁸ Há referências de outros empreiteiros oriundos da mesma cidade e que operavam da mesma forma, embora fossem ou ficassem menos conhecidos e importantes do que o primeiro.

Todavia, a ligação feita por Physio estava baseada, possivelmente, no grande prestígio que Joaquim Machado de Mello, empreiteiro geral e diretor da Companhia Noroeste do Brasil, dispunha nos círculos da engenharia carioca. Correia das Neves, escrevendo com grandiloquência uma pequena biografia, informa sobre a vida do empreiteiro e as obras que ele desenvolveu no Rio de Janeiro:

Antes do início da construção da N.O.B. [Noroeste do Brasil], Machado de Mello foi convidado pelo Dr. Pereira Passos, prefeito do Distrito Federal, no governo do conselheiro Rodrigues Alves, para construir o cais de Botafogo, na qualidade de empreiteiro geral, obra que foi concluída sob sua direção. Depois organizou uma sociedade para a construção dos cais da Avenida Beira Mar, em continuação ao cais de Botafogo.

Durante a administração do prefeito Pereira Passos, Machado de Mello fez todas as demolições para a remodelação da cidade do Rio de Janeiro.¹⁰⁹

A segunda indicação no texto do correspondente é a consideração de que existia na cidade uma possível miserabilidade vivenciada pelos trabalhadores recrutados. A situação torna-se evidente se situarmos o período em que o texto foi escrito com as condições de vida e de trabalho naquela cidade. A mesma “era das demolições” que ajudou J. Machado de Mello a fazer seu currículo de grande empreiteiro contribuiu para precarizar as condições de vida dos trabalhadores no Rio de Janeiro até o fim da década de 1910.

Sidney Chalhoub, por exemplo, critica os resultados de pesquisa de Boris Fausto, que demonstrou existir na cidade uma oferta da mão-de-obra maior do que a necessidade do setor industrial e de serviços e por isso condicionada a receber baixos salários, e o estudo de M. L. Lobo, que assinala igualmente a existência de um mercado de trabalho com superabundância de oferta da força de trabalho. Chalhoub considera os apontamentos acima como “tímidas tentativas de generalizações,” qualificando como problemática o conceito de “mercado de traba-

¹⁰⁸ NOLASCO DA CUNHA, Pedro A. Introdução. Rio de Janeiro, 8 de outubro de 1909, p. 5. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1909.

¹⁰⁹ Correia das Neves. *Op. cit.*, p. 40.

lho” existente nesses dois estudos. Ele considera que o modelo não “dá conta de milhares de indivíduos que, não conseguindo ou não desejando se tornar trabalhadores assalariados, sobreviviam sem se integrar ao tal “mercado”, mantendo-se como ambulantes, vendedores de jogo de bicho, jogadores profissionais, mendigos, biscateiros, etc.”¹¹⁰

De qualquer forma, há um indicador nos três estudos que parece demonstrar ter existido na cidade uma precarização das condições de vida dos trabalhadores. Se a oferta da força de trabalho é maior do que a demanda, excluindo uma parcela significativa dos trabalhadores no emprego formal, por outro lado, a sobrevivência de indivíduos em profissões não “integradas” ao “tal mercado” não é sinônimo de que eles possuíam um bem-estar social. Aliás, são esses trabalhadores fora do mercado de trabalho formal que se tornariam as principais vítimas da polícia no momento em que esta se colocou no papel de agente dos empreiteiros, auxiliando coercitivamente no processo de recrutamento, como veremos no texto seguinte.

O valor dos salários oferecidos na construção da ferrovia, portanto, contrastava com as possibilidades de ganho da maioria dos trabalhadores na cidade do Rio de Janeiro. As menores diárias pagas na construção da ferrovia, em torno de cinco mil réis, entre 1909 e 1913 estavam bem acima dos valores pagos na cidade para serviços pesados e menos qualificados.

Em São Paulo, tanto no interior como na capital, o recrutamento conduzido pelos agenciadores ocorria da mesma forma que a esquematização do caso carioca. Na cafeicultura paulista, por exemplo, embora os níveis salariais tivessem experimentado “uma melhora moderada” entre 1902 e 1910,¹¹¹ o fim da década foi marcado por uma série de fugas de trabalhadores, sendo conhecido o caminho percorrido pelos imigrantes do interior à capital e o êxodo para a Argentina e Europa. Sobre esta última questão, o governo federal havia estudado o processo em 1907 e concluiu que o fenômeno tinha origem, sobretudo, nos “abundantes pecúlios” que os imigrantes arrecadavam no trabalho do café. A assertiva é no mínimo duvidosa, tendo em vista que o relator chega a afirmar que “a situação do imigrante em São Paulo é, comparativamente, mais favorável que a do fazendeiro do café,” sem esquecer de citar as “crises” enfrentadas pelo segundo, e as “regalias” que os primeiros possuíam. Todavia, enxergou também

¹¹⁰ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*, pp. 61-62. Os estudos citados pelo autor são: FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977. LOBO, Maria M. L. Condições de vida dos artesões e do operariado no Rio de Janeiro da década de 1880 a 1920. *Nova Americana*. Turim, Einaudi, n°4, 1981.

¹¹¹ STOLCKE, Verena. *Cafeicultura*. Homens, mulheres e capital (1850-1980). São Paulo: Brasiliense, 1986, p 67.

a existência de diversos “agentes” nas “estações de estradas de ferro, nas cidades e vilas do interior,” patrocinado o êxodo que se estabelecia.¹¹² De forma semelhante, agenciadores dos empreiteiros da ferrovia percorriam várias fazendas, oferecendo salários mais altos e transporte, o que resultava no deslocamento dos trabalhadores de um lugar para o outro.

Neste caso, do café à empreitada, agentes conseguiram cooptar para as obras de Porto Esperança 75 famílias no começo de 1909 que pertenciam à primeira leva de imigrantes japoneses chegados no Brasil no ano anterior. O argumento utilizado no processo de recrutamento foi a propaganda da “remuneração bastante compensadora” na construção da ferrovia, sendo que “um dia de trabalho garantia praticamente o mesmo ganho de um mês inteiro no Japão”. Este grupo foi composto com imigrantes originários de uma fazenda de Itu e de “desertores” de outras fazendas da região, sendo enviado para Mato Grosso a partir de Santos. No mesmo ano, 57 famílias japonesas também foram recrutadas em fazendas do interior paulista e alocadas nas obras da região de Itapura. Neste caso, o efetivo logo se reduziu devido às doenças endêmicas do lugar, sobrando, “somente sete ou oito [que] se encontravam em condições de enfrentar o serviço”. Posteriormente, outros imigrantes japoneses chegaram a trabalhar nas mesmas obras.¹¹³

O recrutamento de homens para o trabalho nas obras da Noroeste do Brasil ocorria além dos limites da fronteira nacional. No primeiro semestre de 1909, agentes percorriam intensivamente a “campanha paraguaia engajando operários para aquela construção.”¹¹⁴ As já citadas condições de trabalho nas obras de Porto Esperança fizeram com que os paraguaios tentassem uma greve, em janeiro do mesmo ano, logo reprimida “devido à energia dos respectivos chefes.”¹¹⁵ A situação engendrada pelo atividade contundente de recrutamento no território paraguaio e as condições de vida e de trabalho no pantanal foram seguidamente denunciadas pela imprensa de Assunção (jornal *El Diário*). Isso levou o consulado brasileiro na capital paraguaia a se posicionar.

Vitor Wagner Neto de Oliveira recuperou algumas correspondências assinadas pelo Cônsul Geral do Brasil em Assunção e enviadas ao Barão do Rio Branco, Ministro de Rela-

¹¹² RELATÓRIO do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1907. ANEXO – Relatório acerca do êxodo de imigrantes em São Paulo, p. 998-1905.

¹¹³ HANDA, Tomoo. *O imigrante japonês: história de sua vida no Brasil*. São Paulo: T. A. Queiroz; Centro de Estudos Nipo-Brasileiros, 1987, p. 387-389.

¹¹⁴ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 10 de março de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR/374. (AEL).

¹¹⁵ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 30 de janeiro de 1909, p.2. Localização: Microfilme MR/374. (AEL).

ções Exteriores, em que foram anexadas algumas dessas matérias da imprensa paraguaia. Em março de 1909, *El Diário* explicava que os trabalhadores paraguaios “foram seduzidos pelas promessas de bons salários, que as faziam os agentes encarregados de contratar-lo [sic] (...)”. Em maio, o jornal descrevia melhor o processo de recrutamento:

Os agentes encarregados de recrutar peões recorrem nossos campos, oferecendo tudo quanto é imaginável para induzir aos camponeses a ir a Matto Grosso. Aos que se decidem lhes antecipam dinheiro para obrigá-los. Depois lhes embarcam, lhes levam aos desertos onde se fazem os trabalhos e começa (sic) os infelizes o mais duríssimo trabalho.

Obriga-se a trabalhar todo o dia e, frequentemente, parte da noite. As obras avançam com uma rapidez extraordinária a custa dos maltratados operários para os quais não há consideração nem descanso [...] Vão os pobres com a intenção de trabalhar um certo tempo, juntar um pouco de dinheiro e regressar depois trazendo para os seus lares as economias realizadas. Modesta aspiração que o incansável egoísmo dos empresários não lhes deixem realizar [...]. É penosa para nós a situação em que ficam em terra estranha as vítimas da exploração empresarial. E por esta razão desejamos evitar que o número dela aumente com novos contingentes de incautos surpreendidos pela verbosidade mentirosa dos agentes.¹¹⁶

Não se pode deixar de mencionar certa tradição do agenciamento de trabalhadores no Paraguai como elemento por excelência de formação da mão-de-obra naquela região. Robert Wilcox, por exemplo, considerou que as condições estabelecidas no país após o fim da Guerra, em 1870, eram fatores decisivos para o êxodo da população para regiões situadas além da fronteira. Segundo o autor, a maioria da população rural, analfabeta e sem qualificação, tinha oportunidades bastante limitadas no interior do país. Assunção nunca fora uma opção segura devido à quase inexistência de estabelecimentos industriais e do fraco desenvolvimento no setor de construção civil. As limitadas vagas na capital requeriam trabalhadores qualificados e, em grande parte, já estavam ocupadas por paraguaios alfabetizados e por alguns europeus procedentes de Buenos Aires. A estagnação no setor agrícola só não era total porque existiam empreendimentos que “prometiam salários nunca antes imaginados.” Essas atividades eram notadamente impulsionadas pelas companhias de erva-mate, *quebracho*, madeireiras e criação de gado. A constituição da força de trabalho “era simples”:

Com a ajuda de autoridades, agenciadores de braços viajavam de vila em vila oferecendo dinheiro antecipado aos jovens da zona rural, os quais contratados por um ou dois anos, tinham que pagar

¹¹⁶ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo marítimo de 1910 a 1930*. (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH-UNICAMP, 2006 p.40-42.

a dívida contraída com o próprio trabalho. [...] Frequentemente, os chefes políticos corruptos e os policiais recebiam uma taxa sobre cada cabeça de peão contratado em seus distritos. Até 1909, quando foi instituída uma circunscrição militar nacional, esses oficiais tinham o poder de pressionar os jovens a entrarem para o serviço militar; o que era feito regularmente com aqueles que recusavam o contrato de trabalho. Alguns jovens procuravam escapar das duas coisas através da emigração, ainda que muitas vezes acabassem trabalhando nos estabelecimentos similares da Argentina e do Brasil.¹¹⁷

Com efeito, dentre os empreendimentos similares em território mato-grossense, destacava-se principalmente o trabalho nos ervais da Companhia Matte Larangeira. Em linhas gerais, o processo de recrutamento para este empreendimento (chamado *conchavo*) ocorria na região de fronteira do Brasil com o Paraguai e era conduzido por um agenciador (*conchavador*). Este organizava um baile (*jeroki*) com muita fartura de comida e bebida, procurando atrair os paraguaios em péssimas condições de existência. Neste baile de sedução, o *conchavador* antecipava um dinheiro aos paraguaios (*antecipo*), transformado em dívida que seria pago com o trabalho nos ervais. As autoridades, por sua vez, eram coniventes com o processo e garantiam o embarque de todos aqueles com a dívida contraída.¹¹⁸

O processo de recrutamento para a construção da ferrovia, descrito tanto em um jornal paraguaio acusado de “oficioso”, como na imprensa operária, no caso da carta do Rio de Janeiro, carregam uma série de similaridades. A regra do recrutamento conduzido por agentes comissionados através de uma incursão até as camadas subalternas, promovendo uma forte propaganda em clara oposição às condições de existência ali encontradas, concedendo vantagens imediatas aos trabalhadores, antecipações e transporte, parece ter sido o fio condutor quando da constituição da força de trabalho com homens de todas as partes.

Contra o discurso de que os agentes recrutavam os trabalhadores e estes, enganados, aceitavam passivamente o processo, é preferível pensar a questão a partir de seu ângulo inverso. Diante da propaganda realizada pelos agenciadores, sobretudo na questão dos salários, cada trabalhador tinha a oportunidade de refletir sobre sua própria situação econômica desfavo-

¹¹⁷ WILCOX, Robert. Paraguayans and the making of the Brazilian Far West, 1870-1935. *The Americas*. Vol. 49, n. 4 (abril, 1993), p. 490-491.

¹¹⁸ ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Dissertação. (Mestrado em História). Assis: UNESP, 1989, pp. 150-154. GUÍLLEN, Isabel Cristina Martins. *O imaginário do sertão. Lutas e resistência ao domínio da companhia Mate Larangeira. (Mato Grosso: 1890-1945)*. Dissertação. (Mestrado em História). Campinas: IFCH/UNICAMP, 1991, pp. 192-211. Para a autora, recrutamento com o antecipo não significa escassez de mão-de-obra, mas a necessidade de sua manutenção nos ervais.

rável e aproveitar a oportunidade lançada para deixar a cidade, o campo, ou a vila, partindo em busca de melhores oportunidades de vida.

Nos estudos de história do trabalho no Brasil, são poucos os trabalhos que tratam da mobilidade dos trabalhadores pelos estados do país em busca de emprego. Com efeito, uma andança empreendida do Rio de Janeiro até Porto Esperança, por exemplo, deveria ser uma das mais difíceis e improváveis rotas até o advento da Noroeste do Brasil. As razões, em termos concretos, são basicamente as mesmas que justificam o “sentido” da construção da ferrovia, isto é, a falta de ligação mais rápida e estável da capital do Brasil com Mato Grosso, sendo que a viagem entre as duas localidades era mais demorada que a estabelecida entre o Rio de Janeiro e a Europa. O acesso mais seguro do Rio de Janeiro a Porto Esperança era a navegação costeira realizada em duas etapas. A primeira parte, até o porto de Montevideu, durava em média 15 dias, e a seguinte, já na Bacia Platina, era mais difícil e demorada. De acordo com Vitor Wagner Neto de Oliveira, “uma viagem entre o Prata e o Pantanal mato-grossense poderia durar 20 dias, como também 40 ou mais, dependendo das condições dos rios (cheia/vazante), do tempo (força do vento, tempestade), da embarcação (problemas mecânicos) e do trabalho dos tripulantes.”¹¹⁹

Diante dessas condições, a oferta de trabalho apresentada pelos agenciadores, antes que reduzida a simples logro, era efetivamente reformulada pelos próprios trabalhadores e não desperdiçada. Seria difícil acreditar que a grande quantidade de trabalhadores registrada na empreitada inicial de Mato Grosso e nas obras de São Paulo tivesse sido recrutada sem que os próprios trabalhadores demonstrassem interesse ou acreditassem, alguns mais, outros menos, na oportunidade anunciada. Se os salários eram atrativos, a facilitação do transporte funcionava com um impulsor decisivo na consciência dos trabalhadores para se efetivar a migração para um novo trabalho.

Eric Hobsbawm, estudando a história do trabalho da Inglaterra, afirma que o movimento e a migração dos trabalhadores foi uma característica particular no século 19. Sua análise, entretanto, destina-se apenas às categorias de trabalhadores qualificados, participantes de um “sistema ambulante” de trabalho, em grande parte organizado pelas associações operárias, as quais possuíam um conjunto de dispositivos que ajudava seus sócios no itinerário de um lugar

¹¹⁹ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de (2006). *Op. cit.*, p. 89.

para o outro.¹²⁰ Essa realidade parece ser bastante diferente se tentarmos comparar as possibilidades de movimentação interna de trabalhadores no Brasil.

Aqui, a precária rede de transportes, a baixa densidade demográfica do interior e as dimensões continentais do país parecem configurar-se como primeiro obstáculo a qualquer tentativa mais contundente, por parte dos trabalhadores, de procurar emprego em regiões mais distantes. Por outro lado, as associações brasileiras de trabalhadores qualificados, surgidas no final do século 19 e início do 20, parecem possuir uma atividade restrita ao nível local, excluindo uma possível atuação ou cobertura mais abrangente. No Rio de Janeiro, por exemplo, embora fosse registrada uma “cultura associativa” nos meios operários, a maioria das sociedades existentes naquela cidade destinava-se a fins culturais, sendo em menor escala as organizações de caráter sindical ou classista, predominando as associações de ofício que contavam com um número reduzido de membros, pelo menos até 1917, conforme estudo de Cláudio Batalha.¹²¹ Isso nos faz supor que essas entidades de trabalhadores talvez não dispusessem de mecanismos que pudessem auxiliar seus sócios em uma possível andança de cidade em cidade como no caso inglês.

Em todo caso, alguns historiadores reconhecem a existência de mobilidade da mão-de-obra no Brasil. Adhemar Lourenço Júnior, por exemplo, demonstrou casos de migração de trabalhadores, tendo o Rio Grande do Sul como um dos pontos do itinerário. Silvia Petersen, considerando igualmente o Sul do país, procurou analisar alguns caminhos percorridos por militantes do movimento operário, como também salientou a existência de uma ampla rede de congressos anarquistas e a circulação e cobertura da imprensa operária no território nacional. Entretanto, os dois estudos são centrados em categorias de trabalhadores qualificados, informando pouco sobre a mobilidade da mão-de-obra não qualificada.¹²²

No mundo dos trabalhadores sem qualificação, entretanto, o quadro de dificuldade para se deslocar de um lugar para o outro era muito mais evidente. Por esta razão, o recrutamento

¹²⁰ HOBBSABAWM, Eric. O artesão ambulante. In: *Os trabalhadores*. Estudos sobre a história do operariado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000, p. 51-82

¹²¹ BATALHA, Cláudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. BATALHA, Cláudio. SILVA, Fernando T. FORTES, Alexandre (org) *Culturas de classe. Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora Unicamp, 2004, p. 106.

¹²² SILVA JÚNIOR, Adhemar Lourenço da. *Povo! Trabalhadores! Tumulto e movimento operário*. (estudo centrado em Porto Alegre, 1917. Dissertação (Mestrado em História). Porto Alegre: UFRGS, 1994. PETERSEM, Silvia. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. In: ARAÚJO, Ângela. *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997, pp.85-103.

através do agenciamento de braços operacionalizado em lugares diferentes tem importância considerável, dado o fluxo contínuo de homens para as obras da ferrovia em São Paulo e Mato Grosso. Como no caso formulado por Leite Lopes, o recrutamento não significava a existência de uma passividade por parte do trabalhador diante do agenciador, nem antes, durante ou depois do processo. É o que se pode perceber pelo relato de um engenheiro da ferrovia em Porto Esperança, atento aos números oscilantes de entrada de operários para as obras. Ele informa que

O vapor Ladário, na sua última subida [julho de 1909] trouxe mais 66 lutadores que vem reunir-se a nós para o trabalho que nos irmanisa (sic). Deve-se estranhar a cifra pequena que dou notícia: na viagem mais de 100 desertaram, devido às más informações que perversamente dão a respeito das nossas condições de trabalho.¹²³

Para finalizar a discussão, as recordações do trabalhador japonês Guenka Kokichi demonstram claramente como o processo de recrutamento era acionado na consciência dos trabalhadores, sem que estes se reduzissem a meros expectadores. Ele relembra da longa viagem pelo Pacífico com escalas em portos do México, Peru e Chile, desembarcando neste último país depois de 60 dias de viagem. Do Chile, Guenka Kokichi partiu para a Argentina por estrada de ferro e chegou a Buenos Aires, seu destino original. Mas o imigrante japonês ficou apenas 11 dias na capital portenha

pois atendendo a um agenciador de braços, que procurava trabalhadores para a estrada de ferro Noroeste do Brasil, de comum acordo com meu irmão e antes de iniciar qualquer serviço, *por achar que no Brasil nos oferecia um futuro melhor, resolvi inscrever-me como trabalhador com aquele agenciador*, e, assim, viemos juntos aliciados. Partimos no dia um de maio de mil novecentos e catorze, embarcando em um navio que fez escala em Montevideú, subindo o rio Paraguai rumo a Assunção, onde permaneci dois dias seguindo depois para Porto Esperança, no Estado de Mato Grosso (Brasil), onde desembarcamos no dia oito de maio de mil novecentos e catorze. Fomos destacados para a turma de conserva, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, situada a nove quilômetros de Porto Esperança (...).¹²⁴

A consciência ativa de Guenka Kokichi no processo pode ser percebida no seguinte detalhe: diz que partiu dele, e não do agenciador, a iniciativa de se inscrever como *trabalhador*,

¹²³ *Correio do Estado*. Corumbá, 28 de julho de 1909, p.1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹²⁴ KOKICHI, Guenka. *Um japonês em Matto-Grosso (Subsídios para a história da colonização japonesa no Brasil)*. São Paulo: S/E, 1958, p.16-17. (destaques meus).

acreditando na possibilidade de “um futuro melhor no Brasil”. Sua esperança não foi excepcional, mas comum a todos aqueles homens que, em todas as partes, ouviam os agentes de recrutamento falar das possibilidades no trabalho de construção da ferrovia. Poderia até ser “um caminho para a morte”, como sempre dizia a imprensa operária, porém, até que fosse definido o “drama das desilusões”, a trajetória foi percorrida por milhares de homens entusiasmados com a oportunidade de trabalho conquistada, carregando enorme expectativa no trabalho da grande empreitada. Veremos à frente as experiências desses trabalhadores. Antes, ainda, é preciso assinalar outra forma de agenciamento, isto é, aquela que foi impulsionada pelas polícias dos grandes centros por meio das famigeradas “deportações” de populares para a construção da ferrovia.

A polícia como agente dos empreiteiros

De acordo com os relatórios da Companhia Noroeste do Brasil, os trabalhos de construção da ferrovia desenvolveram-se com regularidade até perto do fim da década de 1910. Já em vigor o decreto presidencial de 1908 e subsequente contrato de empreitada¹²⁵ que, entre outras coisas, encurtavam os prazos para a conclusão das obras, os problemas relativos à mão-de-obra começaram a causar embaraços para a diretoria da estrada de ferro. Em setembro de 1910, o presidente da companhia, João Teixeira Soares, informou aos acionistas reunidos em assembléia no Rio de Janeiro as principais ocorrências registradas em 1909. Afirmou que “os trabalhos não tiveram o andamento desejado” naquele ano e expôs as causas:

Do lado de S. Paulo, as febres de mau caráter se desenvolveram com tamanha intensidade, que, apesar de organizado o serviço profilático e hospitalar, vitimou um grande numero de operários e empreiteiros, criando e espalhando uma tal impressão de pavor contra a região que impedia o recrutamento de novas turmas para substituir as inutilizadas. Os índios, de seu lado, atacando por diversas vezes o pessoal e fazendo correrias, morticínios e incêndios, muito concorreram para agravar a má impressão conservada pelas moléstias.

Não foi, pois, sem grandes sacrifícios que a Companhia conseguiu concluir os trabalhos nessa tão inóspita região, que, felizmente, já foi atravessada.

¹²⁵ Decreto nº 6899 de 24 de março de 1908 que “aprova a modificação do contrato da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e autoriza a contratar com a mesma companhia a construção e o arrendamento da estrada de ferro de Itapura a Corumbá e daí a fronteira do Brasil com a Bolívia.”

Os trabalhos, atualmente, se executam no território de Mato Grosso em zonas afastadas das margens do rio Paraná, e absolutamente salubres.

Do lado de Corumbá, as moléstias e a enorme campanha feita no Rio da Prata contra o recrutamento de operários, assim como a dificuldade de enviá-los daqui, foram as principais causas de atraso na marcha e desenvolvimento dos serviços, tendo tido também não pequena influência a circunstância de se ter de trabalhar em terreno inundado na extensão de cerca de 50 quilômetros.¹²⁶

Apesar de tudo, as obras de construção da ferrovia prosseguiram, mas o suprimento de trabalhadores para a empreitada estava afetado devido aos motivos alegados pela diretoria da estrada de ferro. Com o processo de trabalho baseado quase exclusivamente no regime da pá e picareta, a ferrovia e os empreiteiros não podiam descartar o recrutamento de trabalhadores. Entretanto, o presidente da companhia retomou em 1911, novamente em assembléia, as experiências anteriores e constatou a persistência dos mesmos “embaraços” para o ano de 1910. Embora tivesse falado novamente da insalubridade da região de divisa de São Paulo e Mato Grosso, João Teixeira Soares foi desta vez direto ao assunto, dizendo: “hoje por dinheiro algum se obtém operários para um efetivo serviço naquela região.”¹²⁷

A constatação de Soares tem grande significado, se destacado o papel que ele ocupava nos negócios de construção ferroviária. Ele era pessoa influente no arranjo do cenário financeiro e sabia como ninguém o funcionamento do complicado jogo de inversões em construção de estradas de ferro. No caso da Noroeste, era o responsável pela articulação quando do levantamento de capitais na Europa, especificamente, o negócio firmado com banco e empreiteira da França. Teixeira Soares sabia que “o alto salário, de 6\$000 [seis mil-réis], e mais por dia de trabalho”¹²⁸, pago aos trabalhadores na construção do lado paulista, era inviável para a vitalidade do empreendimento. Além disso, como a construção ocorria em dois extremos, o número de operários necessariamente deveria ser estabelecido acima da casa do milhar. Porém, mesmo mantendo o nível dos salários elevados, o esquema de recrutamento, como vinha sendo operado, através de intervenções de agenciadores em diversas localidades, já não se traduzia numa ampliação efetiva da força de trabalho para que, pelo menos, os valores das

¹²⁶ SOARES, João Teixeira. Introdução. Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1910. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1910, p. 5.

¹²⁷ SOARES, João Teixeira. Introdução. Rio de Janeiro, 5 de setembro de 1911. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1911, p. 6

¹²⁸ ARNAULD. Corumbá, 21 de agosto de 1910. Relatório da Construção. (ANEXO). RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1910.

diárias fossem reduzidos no local da construção. Ao contrário, o processo de recrutamento tendeu a ficar cada vez mais caro na medida em que a recusa dos trabalhadores em aceitar o contrato anunciado tornou-se crescente. A intervenção em localidades mais distantes, onde supostamente os eventuais trabalhadores não tinham conhecimento das condições de vida e de trabalho existentes na construção da ferrovia, não resultou em alternativa duradoura, tendo em vista, igualmente, o elevado custo do processo e a necessidade sempre premente por mais trabalhadores.

Por outro lado, a não efetivação de novos trabalhadores resultava em atrasos contínuos das obras em relação ao que preconizavam os contratos de empreitada e os decretos presidenciais. Data mais ou menos da mesma época do decreto que subdividia a linha e definia prazos menores para a sua finalização, o início da deterioração das relações entre a Companhia Noroeste e o Governo Federal.¹²⁹ O fundo da questão eram, sobretudo, os atrasos na conclusão dos serviços. De qualquer forma, em fins de 1913, o trecho entre Três Lagoas e Campo Grande, em Mato Grosso, sofreu a intervenção direta do Governo Federal, o qual assumiu a administração do tráfego e a construção da linha. Na verdade, este último serviço manteve-se confiada à mesma empresa empreiteira contratada alguns anos antes pelo empreiteiro geral da ferrovia, Joaquim Machado de Mello, o qual, por sua vez, tentava reverter os atrasos então registrados e que levaram ao rompimento do contrato com o governo.

No relatório que diz respeito à administração federal da ferrovia em 1913, os problemas relativos à mão-de-obra na divisa entre São Paulo e Mato Grosso parecem persistir até aquela data. Um engenheiro interino, tratando das turmas de conserva da E. F. Itapura a Corumbá, de uma seção de linha nos dois estados, apontou dois fatores para a “elevação dos salários” dos trabalhadores. O primeiro era “as péssimas condições sanitárias dessa zona, que tornavam difícil o recrutamento do pessoal”. A segunda era a rotatividade da mão-de-obra, explicada a partir da “instável composição do pessoal das turmas, em vista do maior lucro que aqueles auferiam dos empreiteiros da construção.” Neste caso, sem contar com o suprimento necessário de mão-de-obra, tanto a Estrada de Ferro quanto os empreiteiros parecem disputar os trabalhadores ali existentes. O trabalho por empreitada utilizado na construção resultava evidentemente em maior remuneração para o trabalhador, apesar de a exploração ser também muito mais intensiva. Se a companhia aumentou os salários com o objetivo de manter regu-

¹²⁹ QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó (1997). *Op. cit.* p. 23.

larmente a força de trabalho, pelo menos no trabalho de *conserva*, é bem provável que os valores pagos nas empreitadas da *construção* também foram acrescidos, já que as dificuldades de recrutamento e a condição sanitária ruim eram as mesmas para aquele trecho. Somente quando a linha foi assentada, os valores dos salários e o número de trabalhadores foram reduzidos naquela seção.¹³⁰

Parece claro que, durante a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, a necessidade de mão-de-obra, por diversas razões, tornou-se mais ingente pouco antes do fim da década de 1910. O recrutamento de trabalhadores nunca parou de funcionar, mas, devido às dificuldades então assinaladas, o esquema conseguiu ganhar sobrevida quando as polícias do Rio de Janeiro e de São Paulo entraram no cenário e cumpriam, com deveras importância, o agenciamento de braços para a empreitada. Porém, o método de recrutamento era outro. As deportações para paragens longínquas dentro do território nacional, na verdade um procedimento usualmente adotado pelas polícias contra os populares, foi então adaptado como resolução do problema da mão-de-obra. O resultado direto foi a alocação coercitiva de diversos indivíduos nas obras de construção da ferrovia.

As deportações para a Noroeste do Brasil são conhecidas e constam em diversas fontes. Ao estudar o assunto, Maria Castro, apoiada na imprensa operária, notou que “a construção da estrada de ferro coincide com o período em que começava a se colocar, mais agudamente, a questão social nas cidades, local de circulação de trabalhadores e ‘vagabundos’ carentes da disciplina necessária para o trabalho”. Ela complementa, dizendo que “o degredo interno articulava-se ao projeto de ‘saneamento moral e político’ das cidades” e que “a região da Noroeste adequou-se perfeitamente a este fim”. Por quê? A autora responde: “a deportação para a Noroeste era quase sempre sinônimo de morte.”¹³¹

As observações propostas por Castro são interessantes, mas seria oportuno pensar a questão a partir de seu ângulo inverso. Seria importante, por exemplo, desvincular a deportação para a Noroeste *como o fim* de um processo de “limpeza urbana” realizado nas cidades durante a Primeira República. Em outras palavras, os problemas relativos à falta de mão-de-obra na construção da ferrovia, conforme visto acima, além da importância atribuída em vários aspectos à Noroeste do Brasil como o maior empreendimento ferroviário brasileiro em execu-

¹³⁰ RELATÓRIO [...] Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá referente aos anos de 1914 e 1915. p. 15.

¹³¹ CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso*. A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). Dissertação (Mestrado em História). IFCH – UNICAMP, 1993, p. 195-196.

ção naquela época é que vão determinar a ativação em maior escala do processo. Em sua maioria, as referências indicam mais ou menos o fim da década e os primeiros anos seguintes como datas de concentração das deportações. A “limpeza” das cidades por meio da expulsão de populares teria começado somente no fim da década de 1910?

Com certeza, antes do advento da Noroeste do Brasil, a prática repressiva já era há muito conhecida no Brasil, conforme indicam diversos autores.¹³² Todavia, para o período imediato e subsequente à instalação das obras em 1905, não há indicações mais precisas de que a empreitada recebeu sistematicamente indivíduos deportados. Assim, não seria desnecessário retomar que, pelo menos até 1907, a Companhia alegou manter com certa regularidade os serviços encetados, não citando problemas contundentes relativos à força de trabalho.

Por outro lado, desvincular as deportações para a ferrovia como resultado final de uma prática repressiva praticada pelas polícias dos centros urbanos não significa divorciar a questão com os acontecimentos em curso nas grandes cidades do período. Nesse sentido, é verdade que as classes dominantes no estertor do final da escravidão viram-se às voltas com o problema de transformar o liberto em trabalhador. A conseqüência foi a construção de uma “ideologia do trabalho”, sendo o meio pelo qual se tentava “educar” a população egressa da escravidão, teoricamente, sem a utilização da violência explícita.¹³³ Os dispositivos no Código Penal de 1890, particularmente, os que tratam “dos mendigos e ébrios” e dos “vadios e capoeiras”, são exemplos bem característicos.¹³⁴

Mas esses mecanismos ideológicos só se materializaram nas deportações para a Noroeste do Brasil porque as condições estabelecidas no local da construção da ferrovia permitiram o redirecionamento e a acentuação daquela forma de repressão, por sinal, repleta de ilegalidades. O objetivo da polícia não era apenas limpar as cidades, muito menos garantir, de mo-

¹³² José Maria dos Santos foi talvez o primeiro historiador a citar o procedimento de “deportação” de indivíduos para lugares “ermos e distantes”. Escrevendo sobre o período denominado por ele como “deformação republicana”, o autor atribui ao governo de Floriano Peixoto, particularmente por causa das deportações ocorridas em 1892 em repressão à tentativa de golpe registrado naquele ano, o início de uma “democracia autoritária.” Para Santos, não apenas episódios como o da Revolta da Vacina, ocorrida em 1904, seriam resolvidos pelo “processo moscovita do exílio para a Sibéria.” Na verdade, diz o autor, “o processo de depuração dos meios proletários, pelas deportações para lugares afastados foi admitido como normal, mesmo sem qualquer perturbação de ordem pública. Em São Paulo, deportava-se para a região a Noroeste de Bauru que então começava a ser aberta”. SANTOS, José Maria dos. *A política geral do Brasil*. São Paulo: J. Magalhães, 1930, pp. 414-415.

¹³³ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Campinas: Editora da Unicamp, 2005, pp.69-73.

¹³⁴ Principalmente os artigos 391 até 404. Cf. SOARES. Oscar de Macedo. *Código Penal da República dos Estados unidos do Brasil*. (Edição fac-símile de 1910). Brasília: Senado Federal; Superior Tribunal de Justiça, 2004, pp. 760-783.

do coercitivo, que os deportados fossem enquadrados em um trabalho pesado, ou encontrassem a morte na construção da ferrovia. Uma fonte publicada na imprensa, no começo de 1910, mostra o quanto a questão estava estruturada. Intitulada de “Trabalhadores da Noroeste,” o texto indica o caminho percorrido pelos deportados.

(...) Come se sabe, a polícia do Rio, procurando sanear a cidade da malta de ladrões e capadócios que a infesta, não raro remete para S. Paulo, com destino a Bauru, enormes levas de indivíduos suspeitos, que vêm com os rótulos de “trabalhadores espontâneos que se destinam aos trabalhos da longínqua estrada de ferro francesa”.

Ainda não há muito, coincidindo com a viagem do Dr. Rui Barbosa a S. Paulo, um trem do Rio, despejava na “gare” da Central uma récuca de mal encarados indivíduos, todos “trabalhadores para a Noroeste”.

E a polícia do Distrito Federal provavelmente para que os heróicos trabalhadores, emigrados num movimento espontâneo da “Cidade-Luz” para o Inferno da Noroeste, não sofressem os assaltos da reportagem ávida de “interviews”, guardou sobre o êxodo dos seus capadócios o mais absoluto sigilo.

Mas, apesar da modéstia, não lhes faltaram honrarias ao desembarque. Na “gare” estava perfilado, com o garbo e a disciplina que lhe transmitiu a Missão Francesa, um contingente de praças do primeiro batalhão, que lhes apresentou as boas vindas, transportando-os em quadrado ao posto policial do Braz, onde ficaram hospedados por conta do governo.

Interrogados, todos eles deram satisfatória conta do recado: eram trabalhadores que se prontificavam, num rasgo de patriotismo, a cooperar para o desenvolvimento da importante via férrea que nos vai conduzir à fronteira da Bolívia.

Justíssimas eram, portanto, as honrarias.

Aos primeiros clarões do dia seguinte, a polícia, cortês como fora na véspera, acompanhou-os até a estação Sorocabana, assistindo-lhes o tocante bota-fora.

Todos eles levaram um desejo intenso de conhecer a cidade, o centro, que por aquela época andava rutilante de luzes engalanada de flâmulas. (...) ¹³⁵

Apesar das ironias, os elementos aí inseridos demonstram o processo pelo qual a ferrovia e os empreiteiros procuravam reajustar a força de trabalho. Conforme visto, em 1909 acentuaram-se na empreitada os “embaraços” ocasionados pelos problemas concernentes à mão-de-obra e, no Rio de Janeiro, os acionistas da Companhia Noroeste obtinham informações de que os negócios da construção da ferrovia não estavam bem, pois os trabalhos de construção não se encontravam com o “andamento desejado”. A indicação de um famoso engenheiro daquela cidade para superintender a construção do trecho de paulista, Sampaio Cor-

¹³⁵ *Cidade de Campinas*, Campinas, 17 de março de 1910, p. 2. Localização: Microfilme MR/130. (AEL)

rea, resultou em centenas de operários provenientes do Rio de Janeiro, em substituição àqueles inutilizados por moléstias. Porém, não há informações mais precisas de como estes trabalhadores foram recrutados, apesar de a operação do esquema de aliciamento na cidade estar em dificuldades, como afirmava a própria Companhia Noroeste do Brasil.

Não parece ser gratuita a indicação de que a referida viagem daqueles deportados quase cruzou com uma viagem realizada por Rui Barbosa a São Paulo. O importante advogado já havia ocupado suas energias contra a expulsão de estrangeiros, antes mesmo do aparecimento da Lei Adolfo Gordo no ano de 1907.¹³⁶ Seria uma provocação devido a ilegalidade que representava as deportações para a Noroeste do Brasil? Em *Obras Completas de Rui Barbosa* não há nenhuma referência de que o advogado tenha se posicionado de alguma forma sobre o assunto, embora, como parlamentar em 1908, tenha proferido um discurso no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, fazendo interlocução com ninguém menos que Sampaio Correa, já naquela momento ligado ao empreendimento ferroviário.¹³⁷

Além de ser um meio de repressão corriqueiro aplicado aos populares, segundo formulação de José Maria dos Santos, a deportação apareceu também como um método para resolver “a questão social” na Primeira República, conforme denunciou Maria Castro, baseada nas denúncias da imprensa operária. Jacob Penteadado, por exemplo, ao lembrar São Paulo antigo, destacou que o procedimento era “simples”: “os agitadores estrangeiros eram expulsos do país.” Quanto aos nacionais, a punição era “mais fácil”. Podiam ficar “apodrecendo nas masmorras”, “apanhando a valer” ou então eram enfiados “em um trem qualquer, que os atirava a alguma estação inóspita e insalubre de fim de linha, de preferência a Noroeste, então ainda em construção, foco de maleita, zona sem recursos, verdadeiramente inferno dos vivos”.¹³⁸

A expulsão de estrangeiros não era um procedimento complicado, mas o mecanismo de deportações internas era mais simples e realmente mais fácil porque, de fato, na repressão aos trabalhadores nacionais “utilizou-se o expediente da prisão não comunicada às autoridades judiciárias e a soltura de presos, tempos depois, sem recursos, fora de seu Estado.”¹³⁹ De qual-

¹³⁶ BONFÁ, Rogério G. *Com lei ou sem lei*. As expulsões de estrangeiros e os conflitos entre Executivo e o Judiciário na Primeira República. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-UNICAMP, 2008.

¹³⁷ BARBOSA, Rui. Um discurso no Club de Engenharia. Resposta ao Dr. Sampaio Correa. In: *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. 35, 1908. Tomo 1. Discursos Parlamentares. Infelizmente o discurso não consta no volume. Apesar da referência, consta na obra a sentença “Não publicado”.

¹³⁸ PENTEADO, Jacob. *Belenzinho, 1910*. (retrato de uma época). 2º ed. São Paulo: Carrenho editorial; Narrativa-um, 2003, p. 129-130.

¹³⁹ FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1912)*. São Paulo: Difel, 1983, p. 240

quer forma, apesar de a ferrovia e os empreiteiros colocarem obstáculos como a negação do transporte de retorno aos trabalhadores, e a contratação de feitores armados, não parece ser muito concreta a afirmação de que os trabalhadores deportados para a Noroeste do Brasil encontravam somente a morte e “difícilmente conseguiam escapar” da empreitada.¹⁴⁰

Em última análise, provavelmente o destino da maioria dos trabalhadores deportados pela polícia para a construção da ferrovia pode ter sido semelhante ao que ocorreu com os homens inseridos naquela viagem da “Cidade-Luz ao inferno da Noroeste”. De acordo com aquela mesma fonte, fica evidenciado que os trabalhadores resistiam ao procedimento das deportações. A indicação está no fato de que o tipo de comportamento notadamente repudiado pela ideologia do trabalho e que, supostamente, os haviam condenado àquele fim, não foi desfeito. O processo de trabalho de construção ferroviária, cuja normalidade se constituía basicamente nas operações brutais da força física, das longas jornadas sob o sol escaldante, comum naquelas paragens acima de Bauru durante quase todos os meses do ano, não ajudou em nada para que aqueles homens mudassem seus modos de vida. Eles fugiam da empreitada em direção a São Paulo. “Procedentes da Noroeste do Brasil”,

Agora, começam a regressar às pequenas levas, deixando vestígios da sua passagem pela terra.

Há um conflito, é preso um desconhecido, de gaforinha hirsuta e navalhas entre os dedos.

De onde você veio? De Bauru.

Os furtos já não se contam.¹⁴¹

Pequena história de um deportado

Durante a Primeira República, Bandeira de Mello pertenceu a um seleto grupo de delegados de polícia, vistos como “carrascos” dos operários e “braços de ferro” das autoridades constituídas.¹⁴² Com efeito, uma cantiga popular referente ao período em que o delegado exerceu sua atividade na capital paulista, resgatada pelo memorialista Jacob Penteadado, demonstra seu procedimento violento contra os populares, em especial contra a população negra:

“O dotô Bandaia de Merda é home muito canaia!...

Pega cabeça de nega e manda rapá a navaia!...”

¹⁴⁰ A afirmação pertence à autora CASTRO, Maria I. M. *Op. cit.*, p. 192.

¹⁴¹ *Cidade de Campinas*, Campinas, 17 de março de 1910, p. 2. AEL, Microfilme MR/130.

¹⁴² ALVES, Paulo. *A verdade da repressão*. Práticas penais e outras estratégias na ordem republicana (1890-1912). Tese (Doutorado em História). São Paulo: FFLCH – USP, 1990, p. 86.

*“Quem tiver mulher bonita
Traga presa a um barbante
Que a minha era bonita
E acabou na rua Chavantes.”*¹⁴³

Em 7 de março de 1909, no entanto, a gestão policial do delegado Bandeira de Mello completava o terceiro aniversário em Campinas e um jornal local aproveitou a ocasião para tecer algumas críticas, alegando que sua administração estava marcada por “uma calma beatitude de lagoa, um consumado sossego, uma absoluta inércia”. A *Cidade de Campinas* dizia não estar “em graças do fidalgo delegado de polícia que, *prima facie*, parece um cordeiro ri-dente, um agulho inofensivo, mas que tem muito gênio, muita impetuosidade contra os que lhe não fazem gabos a essa muçulmana indolência que é toda a característica privilegiada da jovem autoridade”.¹⁴⁴

O jornal ainda acusava Bandeira de Mello de ter “preguiçosa indisposição contra os nossos auxiliares”, porém, dizia aceitar de “bom grado”, tal comportamento. A ironia do órgão da imprensa campineira apareceu novamente quando, em 23 de abril de 1909, o delegado fez ronda até as 10 horas da noite daquele dia.

Foi a sua estréia. Esse caso raro excepcional causou tanto espanto, que alguns jornais o registraram, com encômios. Nós também não queremos ficar em falta ante um tal sacrifício: receba d’aqui o nosso parabéns, mas veja que não venha a não ser funesto o ar destas noutes úmidas”¹⁴⁵

O interessante é que *Cidade de Campinas* criticava o delegado pela sua “inércia”, ao mesmo tempo em que afirmava ser o único jornal que “se tem insurgido” contra a “ilegalidade e violência policial” naquele município. De fato, no mesmo dia em que dava os “parabéns” pela ronda noturna realizada por Bandeira de Mello, o periódico elogia uma sentença dada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo a favor de um sujeito preso ilegalmente na cidade de Franca. No começo do mês de abril, a folha também já havia denunciado “mais um espancamento” feito pela polícia de Campinas contra um indivíduo que tentou fugir quando abordado.¹⁴⁶

Qual seria a real insatisfação da *Cidade de Campinas*? Na verdade, entre o aniversário da gestão policial de Bandeira de Mello à frente da delegacia da cidade e sua “estréia” nas

¹⁴³ PENTEADO, Jacob. *Memórias de um postalista*. São Paulo, 1965, p 51.

¹⁴⁴ *Cidade de Campinas*, Campinas, 7 de março de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/128. (AEL).

¹⁴⁵ *Cidade de Campinas*, Campinas, 25 de abril de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/128. (AEL).

¹⁴⁶ *Cidade de Campinas*, Campinas, 8 de abril de 1909, p.1. Localização: Microfilme MR/128. (AEL).

rondas noturnas, o jornal procurou cobrir com certo interesse as intervenções da polícia no cotidiano da cidade. Em fins de março de 1909, por exemplo, a polícia fez uma diligência em vários bairros da localidade. O trabalho começou cedo, às sete e meia, estendendo-se mais ou menos até as 11 horas da manhã. No comando estava o subdelegado do bairro da Conceição, Luiz de Paula França, que procurava informações sobre o “celebrado Geraldo,” suspeito de ter assaltado uma casa no município. “As investigações” – dizia o jornal – “se por um lado não surtiram o efeito desejado, o acusado não foi encontrado, por outro fizeram conhecer o lastimável alastramento que tem nesta cidade, a vagabundagem das classes baixas”.

Uma coisa espantosa, inacreditável que Campinas dê guarida dentro de seus muros, a uma tamanha multidão de vagabundos, nojentos pelos aspectos e pelas lazeiras.

Em muitas das cento e tantas choças remexidas, pretas vadias despertavam da cama para darem entrada à autoridade, apresentando-se publicamente numa nudez quase completa, num incrível descaro.

(...)

Num cortiço da praça do Pará foi preso um indivíduo de cor preta, gatuno conhecido (...)

Na excursão aos núcleos de libertinagem foi considerável o número de desocupados que a autoridade intimou a procurar trabalho; outros, assíduos freqüentadores do xadrez, para este foram trazidos.

Em suma: uma limpeza, embora não completa, que o Sr. Subdelegado precisa renovar frequentemente, expurgando Campinas dessa malta perniciosa que por aqui se encontra parasitária e inutilizando o sossego dos quintais e pondo em perigo a moral das vias públicas.

Com efeito, a reclamação do jornal contra a suposta passividade do delegado Bandeira de Mello tinha na verdade outra direção. Não há preocupação com excessos da polícia, mas um interesse em que a autoridade policial seja estendida a um grupo específico de pessoas, com endereço, costumes, condição social e cor de pele, bem definidos. Em várias matérias publicadas na *Cidade de Campinas* fica evidente a linha preconceituosa editada pelo jornal. Em abril de 1910, informava:

Um trecho da rua central da cidade que se vai tomando intransitável por famílias, é o da rua Dr. Quirino, compreendido entre César Bierremback e General Osório. A noite, pelos botequins ali existentes e pela rua estaciona grande número de pretos e pretas, embriagados.

Alguns e outros em idílios, ou proferindo palavras indecorosas.

Assim, aquele trecho vai tomando um caráter agressivo a moral pública.

Bom seria que o delegado destacasse ali um policial impedindo dessa maneira que aquele ponto urbano caia no rol das ruas de arrabalde.¹⁴⁷

Ao contrário do que era anunciado pelo jornal, Bandeira de Mello não se encontrava em estado de repouso, mas completamente em movimento. Pior, ele estava ligado no cotidiano da área central da cidade. Aqui começa a pequena história de um deportado para a construção da *Noroeste do Brasil*. Trata-se de um indivíduo que possuía algumas peculiaridades repudiadas pela imprensa e polícia campineiras. Além disso, suas características parecem sobrepor-se aos limites daquela cidade, pois indicam qual o perfil dos homens recolhidos pela polícia nas grandes cidades para conseqüente alocação nas obras de construção da ferrovia. José Firmino de Matos era preto, não trabalhava formalmente, costumava freqüentar botequins e não tinha domicílio certo. Caiu nas mãos do delegado Bandeira de Mello em agosto de 1909.¹⁴⁸

José Firmino de Matos tinha diversas passagens pela polícia no ano de 1909. Em 16 de janeiro, foi preso para averiguações. Em 27 do mesmo mês, a polícia o prendeu por gatunagem. Em 13 de abril, foi preso novamente para averiguações e, em 15 de maio, por embriaguez. Mais uma vez, em 8 de agosto, foi preso para averiguações. Só que desta última vez, o delegado resolveu abrir processo porque pesava o histórico de “entradas como gatuno, ébrio e vagabundo,” motivo para enquadrá-lo nos artigos 396 e 399 do Código Penal de 1890. É importante citar o conteúdo destes artigos. Os dispositivos do Código Penal são os elementos que norteiam a organização do processo policial, quando os homens da lei decidem não usar somente a costumeira violência contra os acusados.

Ambos os artigos enquadram como contravenção determinados padrões de comportamentos e incidem diretamente sobre os populares. Era fundamental o 396:

Embriagar-se por hábito, ou apresentar-se em público em estado de embriaguez manifesta:

Pena – de prisão celular por quinze a trinta dias.

De acordo com o artigo 399:

Deixar de exercer profissão, ofício ou qualquer mister em que ganhe a vida, não possuindo meios de subsistência e domicílio certo em que ganhe a vida, não possuindo meio de subsistência e domicílio certo em que habite; prover a subsistência por meio de ocupação proibida por lei e manifestamente ofensiva da moral e dos bons costumes:

Pena de prisão celular por quinze a trinta dias.

¹⁴⁷ *Cidade de Campinas*, Campinas, 8 de abril de 1910, p. 1. Localização: Microfilme MR 130. (AEL).

¹⁴⁸ Processo Policial. Autuado: Firmino José Mattos. Processo n°. 458, ofício 99, ano 1910. Cx. 30. Localização: Centro de Memória da Unicamp (CMU).

Parágrafo 1º - Pela mesma sentença que condenar o infrator como vadio, ou vagabundo, será ele obrigado a assinar termo de tomar ocupação dentro de 15 dias, contados do cumprimento da pena.

Parágrafo 2º - Os maiores de 14 anos serão recolhidos a estabelecimentos disciplinares industriais, onde poderão ser conservados até a idade de 21 anos.¹⁴⁹

Claro o significado desses artigos, o delegado Bandeira de Mello convoca audiência para o dia 14 de agosto. Retomemos: Firmino havia sido preso no dia 8, um domingo. O delegado abriu a portaria na quinta, dia 12, convocando audiência para o sábado ao meio dia. Para esta, convocou também duas testemunhas que, suponho, estavam presentes na ocasião da prisão do acusado. As testemunhas compareceram no sábado, e então a audiência começou com os rituais necessários. A autoridade qualificou o preso que respondeu às perguntas dizendo “chamar-se Firmino José de Mattos, filho de Valentim José de Mattos, com trinta e quatro anos de idade, viúvo, lavrador, sem residência fixa, sabendo ler e escrever.” Disse em sua defesa:

Está trabalhando honestamente e que aqui chegou no dia oito de agosto a fim de retirar uma carta que se achava à rua General Carneiro número cento e cinco, com intenção de seguir para Itatiba prestar audiência com o prefeito municipal daquela cidade, conforme a carta que do mesmo havia recebido; que ultimamente foi preso como autor de um roubo havido no bairro [ilegível], mas isso não passa de calúnia.

Entretanto, os depoimentos das testemunhas complicaram a vida de Firmino. O primeiro a falar, um jovem de 17 anos, chamado Romeu do Nascimento, também preto e que trabalhava numa venda na mesma rua general Carneiro citada pelo acusado, declarou:

Há seis meses, mais ou menos, conhece o acusado e nunca o viu trabalhar, pois o mesmo passa dias consecutivos na venda onde o depoente é empregado (...); que o acusado vive habitualmente embriagado e que, finalmente, ouviu dizer que o acusado é gatuno e que por este motivo tem tido diversas entradas no xadrez da polícia.

A segunda testemunha, Olintho de Almeida, de trinta e três anos, casado, brasileiro, branco, morador na mesma rua general Carneiro, disse que:

Há dois anos mais ou menos, conhece o acusado preso, e nunca constou que o mesmo estivesse trabalhando, que o acusado faz ponto na venda onde o depoente trabalha, até passando dias inteiros; que o mesmo costuma embriagar-se, que o acusado disse que estava trabalhando como professor no Arraial de Souza; que leu uma vez em um jornal ter sido preso como ladrão.

¹⁴⁹ Cf. SOARES, Oscar de Macedo. *Op. cit.*, pp. 763-765.

Em sua defesa, Firmino contestou o que foi exposto na intervenção da primeira testemunha alegando não ser o conteúdo “expressão da verdade”. Quanto ao que disse a segunda testemunha, ele não contestou, mas alegou não ser verdade que havia dito que estava trabalhando como professor. O problema é que Firmino se complicou na justificativa e acabou corroborando as acusações que lhe imputavam, pois, sobre a questão se era ou não professor em Souza, ele declarou que “se isso disse estava embriagado e por este motivo não teve convicções do que disse.”

Bandeira de Mello não teve dúvidas quanto ao modo de vida de Firmino e, no dia 19 de agosto, abriu processo contra o acusado, escrevendo:

Há perto de dois anos que o acusado corrido de Itatiba, vive nesta cidade na maior ociosidade praticando de vez em vez, quase sempre embriagado, pequenos furtos.

Neste espaço de tempo inúmeras tem sido as entradas do mesmo nos xadrezes desta repartição, sem que até hoje procurasse emendar, de nada serviu a manifestação por ter ele recebido.

É um preto pernóstico, ainda moço e perfeitamente apto para o trabalho.

Pela sua defesa se depreende estar ele acostumado a comparecer a presença da autoridade parecendo até que já foi processado.

Informaram-me a autoridade de Itatiba que ele ali era tido e havido mesmo como vagabundo.

Estando de modo cabal provado ser ele contraventor do artigo 396 e 399 de Código Penal a sua condenação se impõe a bem da moralidade desta cidade.

Com o processo remetido para o Tribunal de Justiça, Firmino José de Mattos foi condenado a cumprir vinte e seis dias e seis horas de prisão na cadeia pública de Campinas. A pena findou-se e ele voltou às ruas em 29 de setembro de 1909. Seu nome não apareceu mais em nenhum documento da polícia ou da imprensa local pelos meses seguintes àquela data.

No entanto, um ano depois, Firmino José de Mattos foi novamente acusado em Campinas de ser vagabundo, mas desta vez a polícia local não usou dos procedimentos legais para punir tal comportamento. Conforme havia declarado Bandeira de Mello no processo de 1909, Firmino era um “preto pernóstico”, e isso bastava para que a autoridade policial o considerasse indesejado na cidade. Só faltava um lugar para que ele fosse empregado, pois como dito, era “ainda novo e apto para o trabalho.” Além disso, pode-se afirmar que era de conhecimento público naquele momento o fato de que a Noroeste do Brasil, pelo tamanho do empreendimento tomado em si mesmo e pelas dificuldades igualmente conhecidas no tocante à composição da força de trabalho (condições de vida e de trabalho, denúncias do movimento operário, etc.)

demandava grande quantidade de trabalhadores. A polícia então estendeu seu papel de agenciador de braços para a construção da ferrovia, coisa explícita em nota de jornal:

Para Bauru – Campinas, 12 [de dezembro de 1910] – A polícia vai fazer seguir para Bauru; a fim de procurarem trabalho na Noroeste, os vagabundos: Benedito Antunes, Antonio de Oliveira, Sebastião Salles, José Suqueira, José Augusto Soares, Benedicto de Oliveira, Turíbio de França, José-Germano e *Firmino José de Mattos*¹⁵⁰

Não seria demais dizer que, naquele mesmo ano de 1910, não apenas os indivíduos citados acima, incluindo aí Firmino, haviam partido de Campinas para a construção da Noroeste do Brasil. Um importante médico da cidade, Dr. Francisco Betim Paes Leme, também se ausentou de Campinas “para organizar o serviço médico e profilático da estrada de ferro Noroeste do Brasil.”¹⁵¹ Ele já tinha experiência neste tipo de serviço, tendo sido em 1882 “nomeado médico da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré”. Seu biógrafo diz ainda que, entre 1904 e 1929, além do trabalho na construção da Noroeste do Brasil, só deixou Campinas mais duas vezes, para acompanhar diretores da Cia. Paulista em viagens ao exterior do país. Pois bem, um desses diretores era o engenheiro Francisco Monlevade, pivô da greve ocorrida naquela ferrovia no ano de 1906.¹⁵²

Francisco de Monlevade também atuava como grande empreiteiro de construção ferroviária. Em abril de 1910, ele assinou contrato com o empreiteiro geral da Noroeste do Brasil, Machado de Mello, para “terminar em prazo curto” a construção de 500 quilômetros de linha no lado de Mato Grosso¹⁵³. Em julho daquele ano, formou sua comissão para iniciar a construção no território mato-grossense. O interessante é que o médico de Campinas, incluso na referida comissão, não levou para a empreitada apenas aqueles apetrechos comuns aos homens que usam a roupa branca, isto é, a maleta com suprimentos farmacêuticos e o estetoscópio pendurado no pescoço. Na comissão, Betim Paes Leme estava acompanhado de alguns enge-

¹⁵⁰ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 13 de dezembro de 1910, p. 5. Localização: Microfilme MR 381 (AEL). *Cidade de Campinas*, Campinas, 13 de dezembro de 1910, p. 1. Localização: Microfilme MR 130. (AEL).

¹⁵¹ GUIMARÃES, Alaôr Malta. *Campinas: dados históricos e estatísticos*. Campinas: Livraria Brasil, 1953, p. 61.

¹⁵² Sobre a greve da Paulista em 1906: Cf. FAUSTO, Boris. *Op. cit.*, pp. 135-136. SEGNINI, Lílian. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982, pp. 41-62. LEME, Dulce. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

¹⁵³ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 02 de abril de 1910, p. 1. Localização: Microfilme MR 379 (AEL). *Comercio do Jahu*, Jaú, 6 de abril de 1910, p. 1. Localização: Cx. 2-A (CDFJ).

nheiros, entre eles seu próprio genro, Arthur Gutierrez Canguçu, ao que parece também vindo de Campinas.¹⁵⁴

O objetivo do contrato de empreitada assinado com Monlevade e comissão para que a linha fosse concluída em “prazo curto” estava ligado a uma tentativa, por parte da Companhia Noroeste e de seu empreiteiro geral, Machado de Mello, em contornar a deterioração em curso das relações com o Governo Federal, aqui já mencionado. Todavia, em fins de 1913, o Governo Federal assumiu a administração da linha em Mato Grosso. Entre Porto Esperança e Campo Grande, trecho empreitado a Machado de Mello, porém sub-empreitado a terceiros, o governo atribuiu à “situação anormal” dos trabalhos de construção “a ordem alterada pela greve em que, desde agosto de 1913, se mantinha o pessoal” por estarem com os salários “consideravelmente atrasados.” Entre Campo Grande e o rio Paraná, o problema da paralisação não era por greve, mas tão somente o não fornecimento de materiais aos empreiteiros. Por isso, novamente foi habilitada a mesma “empresa F. de Monlevade & C. (...) a prosseguir os serviços de construção e assentamento da via permanente.”¹⁵⁵

O Chefe da Polícia de Mato Grosso, Deocleciano de Canto Menezes, em seu relatório de diligências efetuadas pela linha em construção da Noroeste em fins de 1913, registrou algumas observações sobre o engenheiro Arthur Canguçu :

muito jovem ainda é, entretanto, de grande e reconhecido mérito profissional; muito querido de seus subordinados (...). Por este motivo (...) a greve de que se ressentiu e se sente ainda a parte da estrada que vai de Porto Esperança a Campo Grande, não teve guarida entre o pessoal da parte dirigida por aquele patricio.

O Chefe de Polícia assinalou que em Rio Verde, local situado entre Campo Grande e Três Lagoas e onde aquele engenheiro estava instalado, a empreiteira de Monlevade mantinha um armazém “digno de especial menção.” Registrou também algo mais interessante. Em Campo Grande, por exemplo, havia

uma população flutuante de não pequena monta [e] recebe em seu seios, possivelmente dos Estados vizinhos entre outros São Paulo e Minas, elementos diversos; uns trabalhadores e progressistas e outros turbulentos e criminosos, sendo em grande número de jogadores e de viciosos de toda as espécies que

¹⁵⁴ *Correio do Estado*, Corumbá, 23 de julho de 1910, p. 2. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT). O biógrafo de Betin Paes Leme informa que sua filha Marieta Paes Leme era casada com o engenheiro Canguçu. Cf. GUIMARÃES, Alaôr Malta. *Op. cit.*, p. 61.

¹⁵⁵ RELATÓRIO [...] da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil referente aos anos de 1914 e 1915. O novo contrato de empreitada foi assinado em 6 de fevereiro de 1914. Cf. SECRETARIA da (...) Itapura a Corumbá. *Termos de Contratos*. Manuscrito, s/d.

expulsos pelas polícias dos referidos Estados, espalham-se pelo município como um vírus de pior espécie.

Essa população flutuante tinha a ver com as peculiaridades do trabalho por empreitada, sobretudo, com as irregularidades nos serviços de construção da ferrovia demais acentuada naquele trecho. A autoridade policial disse ainda que em Três Lagoas também “aportam-se os elementos expulsos dos Estados limítrofes.” Apesar de admirado com o desenvolvimento do Sul do estado, graças à construção da Noroeste do Brasil, o Chefe de Polícia estava desgostoso com a questão dos deportados. Não esperou retornar a Cuiabá para tomar providências e, de Três Lagoas mesmo, decidiu telegrafar para o presidente do estado que se achava na capital do estado. Solicitava do governante um contato com o executivo paulista para tentar um “acordo”, impedindo que “criminosos e meretrizes” continuassem sendo “internados em território mato-grossense”.¹⁵⁶

Mas já era tarde. As deportações haviam começado quando a empreitada ainda estava em São Paulo e os empreiteiros enfrentando dificuldades em recompor a força de trabalho necessária para que a linha alcançasse o estado de Mato Grosso em direção a Três Lagoas. Oficialmente, uma linha provisória atingiu a barranca do rio Paraná do lado de São Paulo no dia 26 de agosto de 1910, sendo substituída por uma definitiva no final do mês seguinte, momento em que, no lado de Mato Grosso, também começou a construção da linha provisória em torno do rio Paraná¹⁵⁷. Esta construção já estava sob a responsabilidade da empreiteira de Francisco de Monlevade e de sua comissão composta por ilustres pessoas de Campinas. Desta mesma cidade, e naquele mesmo ano, a polícia deportou José Firmino de Mattos para a construção da ferrovia. Qualquer semelhança é mera coincidência?

¹⁵⁶ RELATÓRIO das diligências efetuadas por ordem do Governo, pelo Dr. Deocleciano de Canto Menezes, Chefe de Polícia de Mato Grosso, 1913, pp. 16-17. APMT.

¹⁵⁷ PENIDO, Antônio. Relatório da construção. Trecho Itapura a Corumbá. Itapura, 15 de julho de 1911. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1911, p. 2.



Foto 1. Empreiteiro J. Machado de Mello (segurando guarda-chuva em frente ao vagão) e trabalhadores da construção em um trem de lastro. (região de Bauru, 1905). CMR.



Foto 2. Engenheiro João Teixeira Soares (terceiro da esquerda para a Direita) e o empreiteiro J. Machado de Mello (de chapéu branco). Fonte: GERODETTI, J. E. CORNEJO, C. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais*. São Paulo: Solaris, 2005, p. 144.



Foto 3. Acampamento do empreiteiro Antonio Leite da Silva (Mato Grosso, 1910-1914). Fonte: CMR.



Foto 4. Acampamento de trabalhadores em Mato Grosso (1910-1914). Fonte: CMR.



Foto 4. Assentamento do último trilho da estrada de ferro em Ligação, arredores de Campo Grande, 1914. Fonte: CMR.

CAPÍTULO III

CONDIÇÕES DE VIDA E DE TRABALHO

“(...)Infelizmente é uma verdade que a zona cuja construção está sendo terminada, numa extensão de 50 quilômetros, mais ou menos, tem sido flagelada pela febre palustre. Mas o que é uma falsidade, tanto mais odiosa quanto não há razão que a justifique o que vem prejudicar extraordinariamente o avançamento da linha, é dizer-se que não há recursos para os enfermos e que estes são abandonados à beira da estrada, onde morrem à beira da míngua, sem que ninguém deles se apiede e os socorra. Isso é falso, afirmamo-lo convictamente, porquanto, o nosso companheiro, único representante da imprensa que percorreu toda a linha, (outros que lá foram limitaram-se a colher informações em Miguel Calmon, no quilômetro 202 e a linha tem 340), verificou que os enfermos são tratados carinhosamente e há ali os recursos necessários e compatíveis com o local, sertão bravio e onde naturalmente não existem os hospitais dotados de todo o conforto e que obedecem a todas as exigências higiênicas, existentes nas grandes capitais.(...)”

A Noroeste tem para o nosso país e, sobretudo, para S. Paulo, uma importância econômica e estratégica que ninguém pode escapar. A rapidez da sua construção, a sua pronta entrega ao tráfego, não interessa somente à companhia que explora. Por isso julgamos prestar um serviço ao público pondo-o ao corrente do que ali se passa.

De tudo o que observamos cuidadosamente, concluímos que os perigos que ali correm os operários são oriundos da própria natureza do trabalho e das condições especiais de uma parte da zona que a estrada atravessa. Eles são evitáveis até certo ponto e quanto é possível fazer-se por evitá-los, tem-se ali feito. O principal meio de combate ao paludismo, que é lá o maior inimigo dos operários é a quinina, que a Noroeste distribui largamente entre os seus trabalhadores. Certo, não se poderá trabalhar no Canal do Inferno, com que se trabalha em S. Paulo. É impensável observar certas regras como evitar a proximidade dos pântanos à noite, e ingerir preventivamente os sais de quinina. Quem não obedecer a esses preceitos forçosamente sofrerá as conseqüências de seu descuido. A estrada tem de ser construída e há de atravessar a zona escolhida previamente; os operários contratados sabem o lugar para que vão e não sofrem constrangimento algum para se engajarem. Não nos parece, portanto, razoável levantar o espantalho da morte à porta da Noroeste, impedindo uma obra de progresso,

com cenas pavorosas que encontram um desmentido formal na boca de todos os trabalhadores da estrada.

Além disso, sabemos que o pessoal continua a afluir diariamente para trabalhar na construção, tendo o nosso companheiro visto, no trem que em 24 [de fevereiro de 1909] subia para o fim da linha, 25 operários que para lá se dirigiam. Demais, de abril em diante o perigo das febres diminui consideravelmente e em alguns meses chega a desaparecer.”¹⁵⁸

As condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil tornaram-se conhecidas do público em geral pouco antes do fim da década de 1910. A grande imprensa tinha até aquele momento procurado evitar ou contornar o assunto, mas o vácuo deixado para trás parece não ter sido um bom negócio, dado que a imprensa operária ocupou completamente o espaço e denunciou, ao seu modo, a deterioração da condição operária na ferrovia. Além disso, o conjunto de elementos que envolviam gravemente a questão – doenças endêmicas, confrontos com índios, número crescente de operários mortos, etc. – alcançou um ponto em que praticamente tornou-se impossível esconder o tema ou simplesmente deixá-lo reduzido à reportagem exclusiva do movimento operário.

Neste sentido, não deixa de ser interessante a iniciativa empreendida pelo jornal *O Estado de S. Paulo* no começo de 1909. Sintonizado com o que ocorria naquele momento, o periódico decidiu enviar um jornalista para a linha em construção, “em vista das graves acusações feitas à empresa construtora”, para levantar informações sobre “o tratamento dos operários” e “as condições da linha.” O resultado foi um longo texto de quatro colunas baseado em observações realizadas pelo próprio excursionista e também em conversas estabelecidas com personagens envolvidos diretamente com a empreitada, isto é, engenheiros, empreiteiros e trabalhadores. Chama a atenção o fato de que o jornal não negou dificuldades no tocante à condição operária, mas a linha editorial, talvez para imputar maior credibilidade, foi apresentar e reconhecer abertamente parte dos elementos que afligiam os trabalhadores, porém, tratando de amenizá-los ao mesmo tempo.

Parece ser apropriado começarmos a discussão deste tópico com esta fonte. O texto trata inicialmente de informações “obtidas na linha,” destacando os valores dos salários pagos nos diversos serviços de operação e construção da estrada e em alguns serviços por empreita-

¹⁵⁸ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 de fevereiro de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR/374. (AEL).

da, como a fabricação de dormentes. Em seguida, a preocupação do jornal foi então especular com os próprios trabalhadores sobre as relações de trabalho, em particular o “modo” pelo qual eram tratados pelos feitores. “Declararam todos” – afirma o jornal – que o trato “era o melhor possível, sendo imediatamente socorridos quando vítimas de qualquer acidente ou enfermidade”. Não obstante, “querendo informações de outra fonte” sobre o mesmo assunto, o enviado especial interroga o Dr. Aristóteles Pereira, então engenheiro fiscal do governo federal junto à empresa construtora, que informou o seguinte:

viajo constantemente pela linha, indagando dos operários se têm reclamações a fazer, não só sobre o recebimento dos ordenados, como sobre o modo por que são tratados, pois, o governo, pelo regulamento das estradas de ferro, tem o direito de intervir e eu imediatamente usaria desse direito, se recebesse alguma reclamação. Todos, porém, se declararam satisfeitos e nunca recebi a mínima reclamação.

Com clara pretensão de dissipar a possibilidade de que as relações de trabalho fossem coercitivas, e mais evidentemente baseadas em deliberada violência praticada pelos feitores contra os trabalhadores, aliás, uma das principais acusações do movimento operário contra a ferrovia e os empreiteiros, o enviado decide entrevistar um trabalhador da construção. Entra em cena um “caboclo espaduado, pernambucano”, que se alongou para explicar e justificar os aspectos daquele mundo do trabalho:

- Olhe patrãozinho, nós somos bem tratados. Às vezes, quando algum mais barulhento ou que bebe demais quer fazer desordem (aqui no meio dos trabalhadores há muitos vagabundos), agarram nele e depois de o desarmarem, prendem num rancho e no outro dia pagam e mandam embora. Alguns feitores são às vezes muitos brutos com a gente. Mas é preciso ser assim, patrãozinho, senão eles tomam conta do homem e depois ninguém pode com a vida deles.

Mas porque é que andam assim armados?

- Por causa do bugre. Esses matos aí estão cheios deles e a gente precisa andar acautelado, senão está morto. Olhe, ainda no domingo eles atacaram de noite a casa da turma número 30 (fica no quilômetro 240) e quiseram ver se arrombavam a porta. Foi preciso os trabalhadores dispararem tiros de carabina para eles fugirem. Ih! Bugre aqui é mato!

Mas vocês estão satisfeitos?

- Estamos. O ordenado é bom e a comida também. Às vezes o feijão não dá para a gente caldear e nesses dias nós ficamos aborrecidos porque um homem que trabalha como nós precisa comer muito. O trabalho aqui é danado! Se não fosse esse dianho dessa febre isso aqui seria muito bom. A febre é que nos deixa muitos mofinos. Mas o serviço vai indo e o pedaço pior, que é esta “vargem”, já está quase pronto.

“Todos os operários interrogados responderam mais ou menos à mesma coisa”, sintetiza o jornal, não sem antes complementar: “O que eles chamam de caldear é, depois da refeição, encher o prato de caldo e tomá-lo como sopa. Também estes não aceitam o horário de descanso ao meio-dia, preferindo trabalhar ininterruptamente e sair até às 5 horas e meia. (...)”

Quase tudo está perfeito e apenas duas, somente duas reclamações de trabalhadores foram apresentadas, mesmo assim ponderadas. Um trabalhador doente “se queixou estar recolhido ao hospital há um mês e não lhe pagarem os 3\$000 réis diários a que estava habituado”. Outra reclamação dos trabalhadores diz respeito ao procedimento realizado quando desligados da empreitada: “se queixaram de que, quando se querem retirar os empreiteiros se recusam a pagar-lhes de pronto, só o fazendo no fim do mês, a exceção dos que se retiram por enfermidade e que são pagos imediatamente”.

Se a imprensa operária não se cansou em denunciar as condições pessimistas de vida e trabalho na ferrovia, *O Estado de S. Paulo*, através da reportagem mencionada, trabalhou no sentido inverso. Entretanto, tanto uma quanto a outra imprensa operaram a discussão sobre a condição humana na ferrovia com a singular coincidência de enfatizarem demasiadamente aquilo que defendiam. Pensei em começar este tópico citando parte do que foi dito pelos jornais socialistas e anarquistas do Rio e de São Paulo. Mas como o papel da imprensa operária será abordado em capítulo especial e o fato de que, pelo menos, um jornal da grande imprensa resolveu entrar no assunto, creio ser oportuno partimos daquilo que foi visto e ouvido pelo jornalista anônimo, o qual dizia ser o primeiro “a percorrer toda a linha.”

Os elementos inseridos no texto, alguns mais abertos, outros implícitos, são extensos e nos interessam como objetos de estudo. Relações de trabalho, rotatividade de mão-de-obra, processo de trabalho e os componentes que preenchem o núcleo central do estudo sobre a condição humana, a alimentação, costumes, ambiente de trabalho, além de algo mais específico relativo às condições da ferrovia em construção, particularmente as doenças e os ataques de índios, são temas que apareceram claramente nas citações acima.

No entanto, por ora me interessa, como caráter introdutório, mais diretamente apenas as poucas reclamações apresentadas pelos trabalhadores, em particular sobre o suposto pagamento imediato feito aos operários baixados da empreitada devido à contração de doenças, para precisarmos o estudo sobre as condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

O mesmo jornalista informa que “o avançamento da linha até Itapura está a cargo dos Drs. Horácio Rodrigues e Rodrigo Cláudio da Silva que empreitam esse serviço,” o qual “consiste em remoções de terras, cortes, aterros e colocação de trilhos”. Seria importante, por exemplo, saber como esses empreiteiros procediam no encerramento das contas dos operários desligados das obras devido às doenças contraídas naquela região insalubre. A excursão do representante de *O Estado de S. Paulo* fora realizada no fim de fevereiro de 1909. Ele partiu de Bauru em “um trem especial até a ponta dos trilhos e dali [por] animais para avistar o trecho da estrada em construção,” “gentilmente” cedidos pelo Dr. Guimarães Carneiro, engenheiro em chefe da Noroeste.

Um mês depois daquela viagem, um jornal de Bauru publicou uma reportagem baseada em informações prestadas por passageiros de um trem regular da ferrovia, o M 2, procedente da ponta dos trilhos e que chegava à cidade às 6 e 15 da noite. Consta que os passageiros procuraram a redação do periódico tão logo desembarcaram da estação para relatar uma “desumanidade” ocorrida quilômetros acima contra “um pobre enfermo.” O jornal narrou a história da seguinte forma:

Achava-se na estação de Córrego Azul um trabalhador doente, o qual trazia uma requisição de passe assinada pelo Dr. Cláudio da Silva, mas como na ocasião do embarque agravou-se a febre o pobre trabalhador não pode apresentar a requisição ao agente da estação, e embarcou sem ter o respectivo passe.

O trem partiu.

Pouco tempo depois apresentou-se o chefe de trem para conferir os bilhetes, e encontrando o infeliz doente, que nem levantar-se podia, sem passe, mandou parar o trem, que já havia percorrido 20 quilômetros e, sem piedade, sem humanidade, sem coração e sem consciência do seu bárbaro procedimento, arrastou o desgraçado para fora do trem, largando-o no meio do mato, e deu sinal de partida,

De nada valerem os rogos do pobre doente, nem os pedidos de quase todos os passageiros, entre os quais alguns de 1º classe, que da melhor vontade queriam pagar a passagem do infeliz.

O chefe de trem, dizendo que a assinatura do Dr. Cláudio de nada valia, fez por em movimento o trem, abandonado o inditoso homem a sorte dos desgraçados.

Que nome se pode dar a este procedimento?

É um empregado digno de *seu* chefe do tráfego. Ainda bem que viajava no mesmo trem o redator d’“O Rebate” que tanto empenha-se na defesa da Noroeste. (...) ¹⁵⁹

¹⁵⁹ *Commercio do Jahu*, Jaú, 1 de maio de 1909, p. 2. Localização: Cx. 1-A (CDFJ).

Não por acaso, o Dr. Cláudio da Silva é o mesmo empreiteiro que, em sociedade com outro indivíduo, fora citado como responsável pela empreitada daquela região até Itapura, na divisa com Mato Grosso. Entretanto, a consequência imediata no tocante ao desligamento de um trabalhador doente difere, e em muito, daquilo que foi lembrado pelo enviado de *O Estado de S. Paulo*. Se “o pobre trabalhador” tivesse sido pago prontamente devido à enfermidade adquirida, teria sido expulso do trem e abandonado à “sorte dos desgraçados”?

Poderíamos especular que o desligamento ainda nem havia sido feito, já que o trabalhador em questão possuía em suas mãos uma requisição de passe. Além disso, segundo *O Estado de S. Paulo*, existiam três hospitais em toda a extensão da linha. O primeiro em Bauru, na verdade uma casa alugada e adaptada, estava sob o comando do médico Dr. Álvaro de Sá e havia tratado só nos dois primeiros meses de 1909 451 enfermos. O segundo hospital, e que recebia visita de um médico apenas três vezes por semana, o Dr. Jayme Tigre de Oliveira, ficava na estação de Santa Cruz no km 220. “Esse hospital” – detalha o jornal – “tem para mais de 25 enfermos. Os mais graves são ali internados, havendo para os convalescentes um rancho, onde podem ser recolhidas 40 pessoas.” Para o mesmo período foram ali tratados 219 enfermos.

O terceiro e último hospital, localizado no Canal do Inferno, local em que o sugestivo nome da corredeira do Tietê parecia vestir muito bem as condições depreciativas da região, é o que mais longamente foi apresentado. Basta resumir que o responsável era o médico Dr. Christovam Colombo da Gama e apesar de sua farmácia contar com um movimento financeiro de 3 contos de réis e possuir todos os apetrechos necessários ao tratamento médico, do algodão às “seringas do Dr. Vital Brazil, para os acidentes ofídicos,” as operações estranhamente eram realizadas dentro da “barraca” em que ele dormia. Os casos mais graves eram então remetidos à Santa Cruz, mas ainda assim no Canal do Inferno, em fevereiro de 1909, registrou-se o fornecimento de “medicamentos a 302 enfermos, foram aviadas 780 receitas, feitos 116 curativos e dadas 74 altas aos doentes hospitalizados, não se registrando óbito.”

Esses dois últimos hospitais, o do Canal do Inferno e o de Santa Cruz, eram os que se localizavam mais próximos à estação Córrego Azul, onde aquele trabalhador doente embarcou na composição para ser expulso pouco tempo depois. Poderíamos sugerir também que a “requisição de passe” concedida pelo empreiteiro da região, o Dr. Cláudio da Silva, objetivasse a

condução do operário ao tratamento médico adequado em uma daquelas instituições. Neste caso, a atitude filantrópica do empreiteiro não teria sido efetivada devido à culpa do próprio trabalhador, o qual não teria trocado corretamente o papel na bilheteria com o agente de estação local, dando munição para o chefe de trem agir daquela forma repugnante.

Poderíamos contar também o aspecto simbólico, isto é, o fato de que o operário doente trabalhava na empreitada, percebendo diárias na construção da ferrovia, enquanto que o agente de estação e o chefe de trem eram funcionários da companhia ferroviária, alocados na operação e com salários mensais. No trabalho pesado realizado diretamente na via permanente, por exemplo, as fronteiras entre os trabalhadores da conservação ligados aos empreiteiros e a companhia ferroviária parecem não ser muito bem definidas, tendo em vista a realização de serviços semelhantes no mesmo local, à presença do mesmo armazém como fonte de abastecimento de alimentos, etc. Porém, um serviço típico de empreitada tem enorme distância em relação ao trabalho realizado regularmente na operação ferroviária e, por tanto, nem todos podiam ser igualmente chamados *ferroviários*. Justificar-se-ia, por esta lógica, a culpa do procedimento na atitude daquele chefe de trem, acrescido de uma suposta e natural grosseria pré-existente, conforme denunciada.

Entretanto, as questões são mais complexas. Conforme citado neste trabalho, o fornecimento de passagens fora realizado larga e demasiadamente como importante atrativo para que os trabalhadores iniciassem suas trajetórias até as obras de construção da ferrovia em São Paulo e Mato Grosso. Os agentes de braços, ao mesmo tempo, não falavam nada e não garantiam as passagens de volta, caso os operários desistissem dos serviços. Não falavam porque o objetivo era compor e recompor a força de trabalho e não criar mecanismos e incentivos que facilitassem seu desarranjo. Não temos fontes precisas sobre os valores gastos com o tratamento médico dos trabalhadores, embora o jornalista enviado pelo *O Estado de S. Paulo* tenha se esforçado em apresentar algumas cifras referentes à questão no trecho visitado. No entanto, talvez fosse mais vantajoso para a Companhia Noroeste do Brasil e para a empresa construtora a manutenção do processo de recrutamento do que a consolidação de hospitais que cobrissem de forma ampla e precisa o tratamento dos mais diversos operários.

A empreitada era abastecida continuamente com novos trabalhadores, mas as baixas que possibilitavam novas vagas nas frentes de trabalho não significavam a dispersão por completo dos operários da empreitada. Embora fosse evidente a capacidade produtiva reduzida da

força de trabalho, a ferrovia e os empreiteiros precisavam da presença dos trabalhadores enfermos na região. Essa presença explicava-se pelo fato de que esses homens continuavam fazendo número ao efetivo, e isto bastava para pressionar os valores dos salários para baixo, os quais, por conta das condições ali existentes, tendiam sempre a subir.

Para justificar o tratamento “às vezes bruto” dos feitores, um trabalhador lembrou ao representante d’*O Estado de S. Paulo* que havia “muitos vagabundos” na construção da ferrovia. Com efeito, a presença de “vagabundos” era o que não faltava na empreitada, se considerarmos o resultado das deportações realizadas pela polícia. Esses trabalhadores, indesejáveis em seus locais de origem, eram contraditoriamente desejados nas obras de construção da ferrovia porque, em primeiro lugar, contribuíam para o crescimento da força de trabalho, apesar de não necessariamente aumentar a sua produtividade. Neste caso, como o modo de vida desses indivíduos estava enraizado em certa tradição cultural, o que mudava era tão somente o local do antigo cenário para um novo e não a mudança de comportamento.

O geógrafo francês Paul Walle, que havia tecido os melhores elogios aos engenheiros da ferrovia, não disse a mesma coisa quando falou do “pessoal operário.” Ele classificou os trabalhadores como “de pior qualidade e grande parte sem nenhum hábito de trabalho; ignorantes, desprezam todos os preceitos de higiene, recusam ingerir os sais de quinina que lhes são fornecidos como preservativo da febre palustre e trabalham apenas três horas por dia.”¹⁶⁰ Paul Walle não chamou os trabalhadores de “vagabundos”, mas suas qualificações depreciativas explicitam de outra forma a imagem que se tentava construir dos trabalhadores da construção da ferrovia no referido trecho. Tanto os homens chegados na empreitada pelas mãos da polícia, como os operários debilitados pelas doenças, eram taxados de “vagabundos” ou de “pior qualidade” porque trabalhavam pouco em relação ao que era desejado pelos empreiteiros. Por isso, a presença dos feitores e o seu “modo” de tratamento aos trabalhadores, obrigando-os ao trabalho e, sobretudo, não permitindo suas retiradas.

O médico-chefe de profilaxia daquele trecho da construção da ferrovia, Arthur Neiva, afirmou que “abandonar o serviço” era algo “impossível” para os trabalhadores. O médico alegou ter escutado repetidamente dos “miseráveis operários” a seguinte frase: “quem entra no inferno não sai.” Arthur Neiva sabia muito bem o significado daquela metáfora. O caminho

¹⁶⁰ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 17 de agosto de 1909, p.1. Localização: Microfilme MR 376. (AEL). *Cidade de Campinas*, Campinas, 18 de agosto de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR 129 (AEL). *Correio do Estado*, Corumbá, 30 de outubro de 1909, p. 2. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

em direção ao caixão era realmente uma estrada curta para homens com a saúde comprometida em uma região insalubre. Entretanto, não era somente a falta de tratamento médico adequado, nem o alto grau de degeneração do organismo que aceleravam o caminho para a morte, mas, segundo o médico, especialmente o fato de que “a estrada cuidadosamente cortava a retirada. Voltasse a pé quem quisesse.”¹⁶¹

Resistência dos trabalhadores: fugindo das doenças e outras enfermidades da construção da ferrovia em São Paulo

Arthur Neiva trabalhou como chefe de profilaxia contra o impaludismo na construção da ferrovia desde 1908. Ele citou a “malária”, o “guarantã dos índios caingangs” e a “úlceras de Bauru” como elementos que contribuíram para deteriorar a vida operária naquela região. Apesar das dificuldades, afirmou que muitos trabalhadores decidiam então fugir da empreitada. “Eram algumas centenas de quilômetros a percorrer em região deserta e infestada pelos bugres inclementes e muitos afrontaram esses perigos, demonstrando coragem sem par.”¹⁶²

Essa forma de resistência dos trabalhadores começou tão logo as péssimas condições de vida e de trabalho tornaram-se mais evidentes. No que diz respeito às doenças, somente em 1909, quando a empreitada ocorria simultaneamente em São Paulo e Mato Grosso (região do rio Paraguai), o tema foi citado nos documentos da Companhia Noroeste do Brasil. Durante o primeiro semestre daquele ano, de acordo com o superintendente da seção de Itapura, em São Paulo, a construção avançou com “regularidade”, sendo o tráfego estendido de Bauru até o quilômetro 340, onde foi instalada a estação Anhangahy. Dizia que isso ocorreu “apesar das muitas dificuldades criadas pelas moléstias reinantes na zona, e que impossibilitavam a manutenção, em serviço, do numeroso pessoal preciso ao rápido desenvolvimento dos trabalhos”.¹⁶³

Como as obras de construção eram abastecidas com grande efetivo de trabalhadores, não era estranha a “regularidade” no tocante ao desenvolvimento da linha. Em 1907, o Engenheiro-Chefe da Construção, Eugene Lafón, escreveu prestando contas do andamento das duas seções de trabalho existentes no território paulista. A primeira de 100 quilômetros havia sido

¹⁶¹ Arthur Neiva. “A Noroeste. Notas de um diário” in *Daqui e de longe*. Crônicas nacionais e de viagem. São Paulo: Melhoramentos, 1927, p. 127.

¹⁶² Idem, *Op. cit.*, p.128.

¹⁶³ CORRÊA, Sampaio. Relatório seção de Itapura. Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1909, pp. 1-2 (ANEXOS) RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1909.

finalizada antes do prazo fixado pelo governo e a segunda, cuja construção fora iniciada a partir da ponta anterior, era uma empreitada de 136 quilômetros em que os trabalhos “prosseguem com igual atividade, regularmente, sem interrupções nem acidentes de importância”.¹⁶⁴

Na verdade, esses “acidentes” eram os problemas que atingiam diretamente os trabalhadores da construção da ferrovia. Para a Companhia Noroeste do Brasil, o grau de importância era definido caso provocasse alguma interferência no ritmo de andamento das obras. Dois problemas específicos, a questão dos índios e as doenças endêmicas, pesaram na vida dos trabalhadores, além dos acidentes de trabalho, mesmo que inicialmente o conjunto não significasse o embaraço evidenciado pelos atrasos no final da década de 1910.

Conforme veremos à frente, a flecha atirada pelos índios em defesa do território ocupado e em represália às batidas efetuadas pelos *bugreiros*, isto é, matadores profissionais contratados pela ferrovia para dizimar a população indígena, provavelmente foi o primeiro elemento a vitimar os trabalhadores da construção. No caso das doenças endêmicas, elas começaram a afetar os trabalhadores principalmente quando a empreitada atingiu a região do rio Tietê.

Em abril de 1908, dois dos mais importantes médicos de São Paulo, Emilio Ribas, diretor do Serviço Sanitário, e Adolfo Lutz, diretor do Instituto Bacteriológico, estiveram na construção da ferrovia. Segundo informações da imprensa, a partir de Avanhandava eles começaram a percorrer

Aqueles sertões, tendo ocasião de observar ali uma classe de moscas cuja mordedura produz uma chaga que se transforma em ferida de curativo demorado, dando resultado uma cicatriz visível e impossibilitando até as vítimas de serviço ativo por algum tempo. Essas moscas têm mordido grande número de empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

O Sr. Dr. Adolfo Lutz encarregou-se de estudar o caráter do “vírus” dessas moscas, apresentando em tempo oportuno o relatório sobre essas observações a respeito. Parece ao Dr. Emilio Ribas que se trata da úlcera fagedênica dos países quentes.

Segundo comunicou o Sr. Secretário do interior, foram por ele verificados no Salto do Avanhandava vários casos de ancilostomíase e impaludismo.¹⁶⁵

Apesar de os médicos ficarem “alguns dias no sertão,” examinando “diversas pessoas atacadas pelas mordeduras dos insetos”, eles retornaram para a capital paulista, onde, de fato, estudariam com precisão aquelas doenças então desconhecidas e que atingiam diversos traba-

¹⁶⁴ LAFÓN, Eugene. Relatório dos trabalhos executados até 30 de junho de 1907. Bauru, 15 de agosto de 1907. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1907, p. 67.

¹⁶⁵ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 29 de abril de 1908, p. 1. Localização: Microfilme MR 371 (AEL).

lhadores da ferrovia. Para isso, coletaram alguns dados para manuseio em laboratório, a saber, “algumas espécies de moscas” e “quatro macacos” inoculados a partir “do pus das chagas das pessoas doentes.”¹⁶⁶

Enquanto os trabalhos desses médicos se desenvolviam na capital do estado, a empreiteira responsável pela construção publicava diariamente anúncios com oferta de trabalho na construção da ferrovia.¹⁶⁷ É verdade que a empresa já se preparava para começar o empreendimento no lado mato-grossense, mas as doenças e o “modo” de tratamento aos trabalhadores na grande empreitada faziam suas vítimas, abrindo novas vagas nas frentes de trabalho.

Por outro lado, devido à precariedade do tratamento médico oferecido na linha em construção, os próprios trabalhadores procuravam resistir ao procedimento, abandonando o serviço, apesar das dificuldades impostas pelos empreiteiros e pela ferrovia. Eles procuravam tratamento médico fora do empreendimento e assim abriam as novas vagas então oferecidas pelos empreiteiros.

Realmente voltando a pé do avançamento da ferrovia, os trabalhadores regrediam a partir da localização geográfica de Bauru, então o quilometro zero da Noroeste, caminhando na direção de São Paulo, via Sorocabana, em busca de auxílio médico nas cidades ali instaladas. Em novembro de 1908, um correspondente de Agudos, escrevendo para um jornal da região, informava:

Entre os melhoramentos que ainda faltam nesta cidade, notamos a de uma casa de Misericórdia, pois todos os doentes da sertaneja região atravessada pela Noroeste, não têm outro receio senão ir procurar lenitivos na Misericórdia dessa cidade, que, apesar disso, é tão caluniada pelos que não concorrem para a sua manutenção. (...) Doente como é a referida região sertaneja, quanto mais avança a Noroeste, mais palpitante se torna a necessidade de criação de casas de misericórdia aqui e em Bauru. Creio que essa lacuna será brevemente sanada porque, de informações seguras, sei que já alguém teve essa luminosa iniciativa, que será fortemente secundada pelo bondoso povo desta cidade e circunvizinhanças.¹⁶⁸

As “informações seguras” não se confirmaram e, pelo menos, até setembro de 1909, os trabalhadores da construção da ferrovia continuaram procurando aquela cidade para tratamento médico. A consequência foi a superlotação do sistema de saúde local, mas outro correspondente, desta vez da grande imprensa, afirmou que o hospital manteve o atendimento

¹⁶⁶ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 7 de maio de 1908, p. 2. Localização Microfilme MR 372 (AEL).

¹⁶⁷ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 20 de maio de 1909. Localização: Microfilme MR 372. Até junho, pelo menos, o anúncio ficou circulando no jornal.

¹⁶⁸ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 28 de novembro de 1908. p. 2. (CCB).

graças aos recursos financeiros arrecadados na própria cidade, sendo possível prestar “reais serviço aos menos protegidos da sorte.” Porém, cobrava uma ajuda “principalmente” de Bauru e explicava o motivo:

Dali é que recebemos diariamente doentes, miseráveis trabalhadores que se dirigem para a Estrada Noroeste, onde vão procurar o amargo pão para a existência e de onde voltam, coitados, cobertos de feridas!

É verdade que não temos obrigação de receber doentes de outros municípios, que pode impedir a generosidade de nosso coração? Nem mesmo nós. Lembremos-nos da sublime palavra do meigo Nazareno. “São todos meus irmãos!” e acolhemos de braços abertos todos aqueles que de nós carece.¹⁶⁹

Dos 14 doentes internados até o fim do mês de novembro de 1909, 8 eram procedentes da Noroeste, mas durante todo o período foram realizados 342 curativos de “úlceras de Bauru”. Apesar da bondade cristã anunciada pelo informante, na verdade o hospital de Agudos já não conseguia absorver todos os trabalhadores oriundos do avançamento da ferrovia. Como resultado, os operários procuraram ajuda na cidade de Botucatu, situada quilômetros à frente, depois dos municípios de Lençóis Paulista e São Manuel.

Em fevereiro de 1909, Botucatu já recebia doentes em quantidade considerável. Como naquele ano já era de conhecimento público as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, um jornal local aproveitou a ocasião e foi até a Misericórdia

ouvir de diversos doentes chegados ultimamente do avançamento da referida estrada, o que havia de verdade, a fim de darmos notícias exatas aos nossos leitores.

Todos os doentes são unânimes em afirmar que a vida naquelas longínquas paragens, não é das mais invejáveis, que tem havido mesmo muitos casos de doenças e assassinatos, mas que as notícias propagadas são na sua maioria mentirosas, talvez inventadas por inimigos do empreiteiro.

A tal história do Canal do Inferno não passa de invenção malévola espalhada com o fim de dificultar àquela estrada a aquisição de trabalhadores, e outro fim não tem a descrição da “hora de almoço”, pois os referidos doentes dizem que a comida é abundante e sadia, podendo os trabalhadores repetir o prato até mais de uma vez.

Essas notícias destituídas de fundamento irão certamente repercutir na leviana imprensa de Buenos Aires, que as abordará e aumentará à seu talante e dado o ódio gratuito que os argentinos nos votam e o interesse que têm no não prosseguimento da referida estrada, eles transmitirão aumentadas essas notícias para a imprensa européia, contribuindo assim para o nosso descrédito.

¹⁶⁹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 de setembro de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR 376 (AEL).

Em dias desta semana seguiram desta cidade para a ponta dos trilhos diversos operários que já trabalharam na Noroeste, e que, interpelados por nós, confirmaram tudo quanto disseram os doentes e que para lá voltavam sem o menor receio, pois, disseram eles, é lá que puderam realizar alguma economia que há muito não conseguiam fazer.¹⁷⁰

O *Correio de Botucatu* operou da mesma forma que os jornais da grande imprensa da capital paulista, procurando tratar o quadro depreciativo das condições de vida e de trabalho, mas amenizando-o ao mesmo tempo. Apesar de criticar algumas folhas publicadas no estado de São Paulo, em especial o *Commercio*, o qual supostamente teria publicado matérias denunciando os “horrores da Noroeste”, o objetivo certamente era desmentir as informações da imprensa operária. Como a construção ocorria ao mesmo tempo em Mato Grosso e a imprensa regular e operária do Paraguai e da Argentina¹⁷¹ denunciavam a construção da ferrovia, procedimento adotado pelos periódicos operários paulistas publicados em língua italiana, o *Correio de Botucatu* considerava a medida como “obra impatriótica de algum descontente”.

Discussões a parte, o fato é que os doentes procedentes do avançamento da construção da ferrovia foram ocupando as vagas na Misericórdia da cidade até o momento em que a capacidade de atendimento da instituição se esgotou. O jornal de Botucatu vai mudar sua posição até maio de 1910, mas nesse meio tempo os números de operários atendidos na cidade, salvo dados incompletos, são os seguintes: em abril de 1909, o movimento na Santa Casa registrou 41 doentes provenientes de varias localidades, sendo a maioria, 18 pessoas, da própria cidade, e 5 discriminados genericamente como vindos da “Noroeste”. Em maio, passaram pela instituição 42 doentes, sendo a maioria, desta vez, procedente da “Noroeste” em número de 13, seguido pelos doentes da própria cidade, contados em 12. Em junho, os procedentes da Noroeste diminuíram na contagem geral, apenas cinco pessoas, mesmo assim, dos 38 registrados, aquele número só era superado pelos doentes de Botucatu que foram contados em 16. Em

¹⁷⁰ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 13 de fevereiro de 1909, p. 1. (CCB).

¹⁷¹ No caso do Paraguai, a imprensa chamada oficial, particularmente “El Diário” publicado em Assunção. Cf. texto sobre recrutamento. Na Argentina, além dos jornais anarquistas, em especial “La Protesta”, o qual será abordado no capítulo seguinte, pelo menos um jornal de imprensa regular, “L’Argentina”, criticou os maus tratos estabelecidos na ferrovia em Mato Grosso, alegando que 20 % dos trabalhadores “morrem devido ao clima mortífero e à falta de socorros. A empresa deixa os operários em abandono, sem os menores cuidados”. Cita ainda as campanhas dos jornais do Rio e São Paulo e as “reclamações diplomáticas dos países europeus contra o governo brasileiro”. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 7 de maio de 1910, p. 2. Localização: Microfilme MR 379 (AEL).

abril de 1910, havia no hospital nove doentes procedentes da Noroeste e quatro de Bauru, números superados apenas pelos 20 internos da cidade.¹⁷²

A situação foi se agravando e a prefeitura local decidiu tomar então providências. Em março de 1910, o prefeito enviou longo ofício ao Secretário de Agricultura de São Paulo, dizendo:

Diariamente chegam a esta cidade trabalhadores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, doentes, maltrapilhos, famintos.

Esses trabalhadores sofrem geralmente de feridas e moléstias adquiridas no trabalho da Estrada e vêm a esta cidade, com passe por conta da Noroeste, atraídos pelo renome da Misericórdia Botucatuense, onde pensam encontrar agasalho e curativos.

Devido a esse mesmo fato, aquele hospital conserva-se sempre cheio e sem meios para receber mais doentes.

Os trabalhos doentes que ali não são internados, devido à sua extrema penúria, saem pela cidade a esmolar da caridade pública alimentos e meios de subsistência.

Sabendo que a Empresa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil cabe socorrer aos operários e trabalhadores que no seu serviço adquiriram doenças, venho perante V. Exa. solicitar providências a fim de que esses infelizes encontrem lá nos hospitais da Estrada, os socorros que necessitam, ou um centro maior, como essa capital onde há toda a sorte de recursos.

Em primeiro lugar, retifico esse ofício num ponto. Os trabalhadores não vêm com passe por conta da Noroeste.

Esses maltrapilhos doentes vêm, na sua maior parte a pé, outros pela estrada de ferro, por conta própria.

Ainda há dois meses dois desses infelizes vieram de Bauru, sob um vagão de passageiros da Sorocabana, presos aos tirantes, numa incomoda e arriscada posição.

Causa pena ver-se esses doentes. Pálidos, famintos, são abandonados à mercê da sorte, mal adquiriram a moléstia.

Na Misericórdia local não há mais lugar disponível e o digno médico, Dr. Costa Leite, diariamente receita a esses doentes da Noroeste e o remédio é-lhes fornecido gratuitamente.

Muitos conseguem uma subscrição e angariam dinheiro para viajar até São Paulo. A outros, os mais gravemente enfermos, a Misericórdia tem dado passagem a [ilegível].

Urge que sejam tomadas prontas providências e esperamos que os Sr. Dr. Secretário da Agricultura as dará ou as solicitará de quem quer que seja.¹⁷³

¹⁷² Em ordem de citação: *Correio de Botucatu*, Botucatu, 8 de maio de 1909, p. 2, *Correio de Botucatu*, 5 de junho de 1909, p. 2, *Correio de Botucatu*, 3 de junho de 1909, p. 2. *Correio de Botucatu*, 7 de maio de 1910, p. 2 (CCB).

¹⁷³ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 2 de abril de 1910, p. 1. Localização: Microfilme MR 379 (AEL).

Apesar dos graves elementos inseridos no documento, nenhuma solução imediata foi adotada pela Secretaria de Agricultura. Em 28 de maio de 1910, a imprensa local mudou suas concepções sobre a presença dos trabalhadores da construção da ferrovia que procuravam tratamento médico em Botucatu. O jornal local externou seu incômodo anunciando que a cidade continuava recebendo “inúmeros trânsfugas da Noroeste, carregados de doenças e de miséria”. O periódico informava também que o prefeito municipal havia pedido novamente providências ao Executivo paulista, remetendo ofício à Secretaria do Interior e daí à Diretoria do Serviço Sanitário. O *Correio de Botucatu* criticou ainda o superintendente da ferrovia na seção paulista, Sampaio Correa, lembrando que o engenheiro havia concedido uma entrevista em São Paulo, “afirmando que a estrada Noroeste socorre a todos os seus trabalhadores doentes”. O jornal discordou de tal afirmação, alegando que “os fatos atestam a triste verdade”: a presença de trabalhadores doentes da Noroeste do Brasil havia “transformado Botucatu em teatro de cenas tristíssimas”, de “mendicidade de nova espécie, obrigada pela fome e pela doença”.¹⁷⁴

A entrevista do engenheiro Sampaio Correa, referida pelo jornal botucatuense, havia sido publicada no jornal *O Estado de S. Paulo* naquele mesmo mês de maio de 1910. Mais uma vez, o jornal paulistano procurava abordar as questões sobre as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, tentando desmentir as “notícias desfavoráveis” que, segundo a mesma fonte, circulavam na “imprensa nacional e argentina, nesta em maior número e com maior espanto”. O primeiro assunto tratado foi o confronto com os índios da região, mas, satisfeito com as respostas do engenheiro, o jornalista perguntou sobre “as condições sanitárias e econômicas dos trabalhadores”. À indagação, Sampaio Correa manteve-se “sorrindo” e respondeu:

A região explorada não podia constituir, com efeito, uma zona de área saudável, porque só agora o machado destruidor e os outros instrumentos do progresso começavam a corrigir as imperfeições da natureza.

Caíram, é certo, vários trabalhadores doentes, mas logo a companhia estabeleceu um rigoroso serviço profilático, mantendo para isso quatro hospitais, dirigidos pelos Drs. Arthur Neiva, Ruy Ladislau Viagas, Custódio Gama e Álvaro de Sá, sendo que os dois primeiros ali se achavam por cedência [sic] do Dr. Osvaldo Cruz, diretor do Instituto Manguinhos e ex-diretor de Saúde Pública do Rio de Janeiro.

As providências tomadas deram excelente resultado e a despeito dos vozeirões de descrédito que estabelecem então a volta desses casos de doenças, a companhia mantinha firmes, em trabalho ativo, nada

¹⁷⁴ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 28 de maio de 1910, p. 2. (CCB).

menos de 2600 trabalhadores, que estava contentes e satisfeitos, realizando economias compensadoras. (...)¹⁷⁵

Enquanto a Companhia Noroeste procurava, por meio da grande imprensa, desmentir as acusações da imprensa operária, as doenças endêmicas, entre elas, a então denominada genericamente como “úlceras de Bauru”, afligiam os trabalhadores da construção. “Os fatos”, conforme afirmava o jornal botucatuense, contradiziam o suposto cuidado que a ferrovia e os empreiteiros alegavam dispensar à força de trabalho. A ausência de tratamento médico adequado, ou a assistência precária fornecida no local da empreitada, somado ao procedimento da ferrovia em recusar a concessão de passes de retirada, constituíam condições as quais somente os trabalhadores poderiam reverter. Não deixa de ser interessante o fato de que numa estrada de ferro em construção, cuja denominação “Noroeste” ganhava por aquela época cada vez mais o significado de “ferrovia da morte,” homens cobertos de feridas lutavam tenazmente em defesa da própria vida. Parece ser muito claro para os trabalhadores da construção a importância do tratamento médico e, por isso, conseguiam superar todos aqueles obstáculos ocasionados pela negação do transporte e pela distância a ser vencida em busca de ajuda nos hospitais da região.

Os ofícios da prefeitura botucatuense circularam entre as secretarias estaduais do governo paulista e no final de 1910 o assunto já tinha uma definição. O prefeito de Botucatu então dedicou em seu relatório anual um tópico para o assunto intitulado “doentes da Noroeste” e historiou o episódio:

Esta cidade assistia a um espetáculo triste. Trabalhadores vinham até esta cidade, atraídos pela Misericórdia, onde esperavam encontrar agasalho e curativos. Aquele hospital se conservava sempre cheio e os pobres doentes ficavam vagando pela cidade, a mercê da caridade pública.

A 14 de março oficiei ao exmo.sr.dr. Secretário de Agricultura e a 19 de maio ao exmo.sr.dr. Secretário do Interior, pedindo que tomassem uma medida tendente a acabar com esse triste estado de coisas. Finalmente, a Diretoria do Serviço Sanitário resolveu conceder passe livre aos trabalhadores enfermos, que quisessem ir tratar-se em São Paulo.

Assim encaminhei muitos desses infelizes, que foram a São Paulo recuperar a saúde e a vida que haviam comprometido no árduo trabalho da zona insalubre da Noroeste.¹⁷⁶

¹⁷⁵ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 22 de maio de 1910. p. 4. Localização: Microfilme MR 379. (AEL).

¹⁷⁶ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 21 de janeiro de 1911, p. 4. (CCB)

De fato, não haveria mais aquele “espetáculo triste” na cidade. Não porque as três secretárias resolveram o problema da insalubridade no local da empreitada, mas fundamentalmente porque concederam “passes” para que as cenas se repetissem, talvez, mais à frente, na capital do estado, ou em qualquer lugar no meio do percurso. Em abril de 1909, por exemplo, um grupo formado com cinco trabalhadores fugiu do avançamento da construção em direção a Santos, conseguindo atingir esta cidade, especificamente a Misericórdia local, somente dois operários, depois de 63 dias de viagem a pé.¹⁷⁷ Em todo caso, a Misericórdia Botucatuense ainda registrava em 1911, alguns doentes procedentes da Noroeste, porém, em número demasiadamente inferior ao quadro anterior.¹⁷⁸

A “úlcera de Bauru” despertou “justa curiosidade” no corpo médico paulista. Além dos já citados Adolfo Lutz e Emílio Ribas, em 1909, os médicos Carini e Paranhos, ambos do Instituto Pasteur, também realizaram estudos identificando a doença, mas, segundo a imprensa, “essa verificação tinha, até então, pouco alcance para o doente porque não se conhecia um remédio eficaz para terrível moléstia”. Dessa forma, “dos múltiplos ensaios de medicamentos feitos no hospital da Santa Casa” de São Paulo, orientados pelo Dr. Artur Mendonça, “resultou ser o argirol o único capaz de produzir efeitos prontos.”¹⁷⁹ Em 1913, uma missão fora organizada para estudar a úlcera de Bauru. Conduzida por Emile Brumpt, catedrático da Faculdade de Medicina e Cirurgia de São Paulo, o grupo foi recebido por Oswaldo Cruz, em Manguiinhos, local em que os dados foram sistematizados.¹⁸⁰ Em 1911, Gaspar Vianna, também no Rio de Janeiro, estudou a úlcera de Bauru e a classificou como *Leishmania braziliensis*, substituindo, portanto, a identificação que caracterizava a doença como *Leishmania tropica*, realizada em 1909. Vianna ainda propôs o uso de injeções intravenosas como tratamento.¹⁸¹

¹⁷⁷ *Commercio do Jahu*, Jaú, 17 de abril de 1909, p. 2. Localização Cx. 1-A. (CDFJ).

¹⁷⁸ Em janeiro havia apenas um doente oriundo da Noroeste e um de Bauru. Em abril, existia um paciente da Noroeste e um de Avandava. A partir de maio de 1911, o jornal passou a publicar apenas o número total do movimento sem acusar as procedências. *Correio de Botucatu*, Botucatu, 4 de fevereiro de 1911, p. 2. *Correio de Botucatu*, Botucatu, 5 de março de 1911, p.2. (CCB).

¹⁷⁹ *O Estado de S. Paulo*, 13 de maio de 1910, p. 5. Localização: Microfilme MR 375 (AEL). A identificação da doença foi publicada com um dia de diferença. De um lado por Paranhos e Carini e de outro por Lindemberg. Cf. FALCÃO, Edgard de Cerqueira. *Gaspar Viana. Sua vida e sua obra*. S/E, 1942, p. 21.

¹⁸⁰ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 01 novembro de 1913. p 3. Microfilme MR 399(AEL). Informações detalhadas sobre o trabalho de coleta de dados realizado na ferrovia pela comissão chefiada por Emile Brumpt em 1913, nas proximidades da estação de Itapura, podem ser observadas no relatório do Chefe de Polícia de Mato Grosso do mesmo ano, já citado neste capítulo.

¹⁸¹ FALCÃO, Edgard de Cerqueira. *Op. cit.*, p. 13. BECHIMOL, Jaime L. Apresentação história: Adolfo Lutz e a dermatologia em perspectiva histórica. BECHIMOL, Jaime L. *Dermatologia e Microbiologia*. Rio de Janeiro: Editora Fio Cruz, 2004 (Coleção Adolfo Lutz – Obras Completas, V. 1, Livro 3), p. 125.

Enquanto os ilustres médicos estudavam nos laboratórios e hospitais da capital paulista, as moléstias atingiam com grave intensidade a força de trabalho no local da empreitada. Quando os estudos conseguiram definir algum tratamento eficiente aos doentes, a empreitada ferroviária já havia cumprido sua marcha em direção ao oeste de São Paulo, atingindo Mato Grosso. Todavia, em 1910, um jornal da imprensa regional anunciou que um sujeito chamado Paschoalino Verdi inventou uma pomada “contra as chagas de Bauru”. A propaganda alegava que o remédio era “eficaz” e que em Bauru havia “atestados autênticos” de que o mesmo fazia “o maior sucesso”. O nome do medicamento não poderia ser mais sugestivo: “pomada Noroeste”.¹⁸²

Apesar das propagandas positivas publicadas na grande imprensa que aludiam à existência de um eficiente serviço médico na empreitada, à medida que realmente fora encetada em termos materiais pela companhia Noroeste foi a inauguração de um grande cemitério, localizado na estação Miguel Calmon. Em maio de 1909, pouco tempo depois daquela excursão realizada por um representante do jornal *O Estado de São Paulo*, o avançamento da ferrovia recebeu a visita de D. Lúcio, bispo de Botucatu. O religioso foi recebido em Bauru pelo próprio empreiteiro geral da construção, Machado de Mello, o qual tratou de hospedar o visitante em seu palacete naquela cidade. A visita pastoral consistiu-se, primeiro, em diversos trabalhos religiosos em Bauru. Depois, por iniciativa do empreiteiro geral, o bispo seguiu em um trem especial até a estação Santa Cruz para visitar frades capuchinhos que atuavam na catequização dos índios das imediações. Uma estação antes, em Miguel Calmon, e em companhia de Machado de Mello, o bispo lançou benção a uma obra recentemente inaugurada. Tratava-se de um cemitério para enterrar os trabalhadores mortos.¹⁸³

Mas os operários não se entregaram facilmente à cova abençoada. Mesmo debilitados, eles reuniram forças e conseguiram fugir para longe da empreitada, na tentativa de buscar tratamento em cidades distantes e recuperar a saúde comprometida na construção da ferrovia.

¹⁸² *Commercio do Jahu*, Jaú, 14 de maio de 1910, p. 1. Localização: Cx. 2-A (CDFJ).

¹⁸³ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 24 de maio de 1909, p. 2; idem, 31 de maio de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR 375 (AEL).

Doenças e resistência dos trabalhadores em Mato Grosso

Antes de a empreitada alcançar a barranca do rio Paraná no estado de São Paulo, a construção da ferrovia começou em Mato Grosso, a partir de Porto Esperança, margem do rio Paraguai. Diferentemente do que ocorria em São Paulo, nesta região ficou descartado o problema dos índios como empecilho ao desenvolvimento das obras porque “no planalto sul-mato-grossense, a expansão da pecuária, que data da primeira metade do século 19, já se havia encarregado de eliminar ou neutralizar a presença indígena”.¹⁸⁴ Em acréscimo, as condições geográficas não eram iguais nos dois estados. Em São Paulo, devido à densa mata tropical logo à frente de Bauru e, sobretudo, na seqüência de Araçatuba, a baixada do rio Tietê, por onde a linha margeava até chegar ao rio Paraná, as febres malignas desenvolveram-se com maior intensidade em relação à maioria do terreno percorrido em Mato Grosso, formado por cerrados e campinas.

Todavia, a construção da linha em Porto Esperança constitui-se desde o princípio em uma dificuldade não desprezível. O encetamento da linha entre aquela localidade e Aquidauna representava a parte mais complicada da grande empreitada na região. A despeito das condições técnicas, o pantanal com cerca de 40 quilômetros era o principal obstáculo, mas a linha foi assentada assim mesmo. Não é preciso divagar muito sobre a geografia do pantanal, pois parece claro que o trabalho de remoção de terras e a construção de aterros, para fugir às águas resultantes das enchentes periódicas do local, ocorreram em um terreno encharcado. Depois, na vazante, o problema não era neutralizado porque as obras eram ativadas ao lado de numerosos pântanos, característicos do eco-sistema, mas também de onde se originam aluviões de mosquitos, condição geral insalubre por sua própria natureza. A consequência imediata foi o aparecimento de doenças endêmicas e febres malignas que, somadas ao tradicional “modo” de tratamento dos empreiteiros, entraram na contabilidade geral das péssimas condições de vida e de trabalho da ferrovia, agora em Mato Grosso, denunciadas também pela imprensa operária nacional e platina.

Apesar de tudo, a construção prosseguiu, assim como o recrutamento dos trabalhadores, as doenças e a resistência dos trabalhadores. Como no caso paulista, a imprensa local tra-

¹⁸⁴ QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos*. A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: Edusc, Campo Grande: Editora Ufms, 2004, pp. 24-25.

tou sempre de minimizar esse particular do mundo do trabalho. Logo que a construção teve início, um sujeito ligado à empreitada passou a se corresponder, a partir de Porto Esperança, com um jornal de Corumbá. Inicialmente, não era possível identificá-lo, pois ele assinava apenas em letras maiúsculas as iniciais de seu nome e sobrenome, J. S. M. Elas serão reveladas, assim como sua profissão, pelo próprio jornal mais à frente, mas nesse meio tempo suas cartas informavam detalhadamente os pormenores da empreitada. Começou a escrever no *Correio do Estado* em junho de 1909, dizendo que “raro é o dia que o navio que sulca o majestoso Paraguai que não nos traga carga ou pessoal” e que sentia orgulho por “fazer parte desta falange de pioneiros do progresso.”¹⁸⁵

A Noroeste do Brasil era a primeira estrada de ferro de grande percurso em Mato Grosso, apesar de existir um pequeno trecho de linha férrea, pertencente à Cia. Matelaranjeira no sul do estado e a ferrovia Madeira – Mamoré, no extremo-noroeste. Por esse motivo, as obras de construção localizadas na região de Porto Esperança recebiam diversos visitantes. Em abril de 1909, um cônsul alemão no Paraguai foi até o Km 12 da ferrovia.¹⁸⁶ Devido ao empreendimento contar com capital franco-belga, a empreitada recebeu a visita do ministro francês, Charles Wiener, e extensa comitiva de pessoas ligadas à representação diplomática e ao comércio exterior da França, no mês de julho daquele ano.¹⁸⁷ Na sequência, em novembro, autoridades de Corumbá também excursionaram pela linha.¹⁸⁸

Enquanto a ferrovia causava impressões nos visitantes, informantes instalados no local do empreendimento continuavam com suas observações, inclusive, sobre as condições de vida e de trabalho. Um sujeito de Miranda escreveu para o jornal de Corumbá, informando que o estado sanitário na extensão que visitamos, onde existem 24 turmas de 10 a 24 homens, podemos asseverar que é lisonjeiro: o número de doentes em todo esse pessoal pode atingir a 5%. Constava em Miranda que impaludismo grassava entre os operários da Estrada, que os doentes achavam-se até na mata, sem medicamentos nem enfermaria. Se isto foi verdade, hoje...desapareceu completamente essa febre, e o estado sanitário é bom.¹⁸⁹

¹⁸⁵ *Correio do Estado*, Corumbá, 26 de junho de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁸⁶ *Correio do Estado*, Corumbá, 9 de junho de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁸⁷ *O Brazil*, Corumbá, 15 de julho de 1909, p.2, *Correio do Estado*, Corumbá, 17 de julho de 1909, p. 2. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁸⁸ *Correio do Estado*, Corumbá, 17 de novembro de 1909, p. 2, *O Brazil*, Corumbá, 18 de novembro de 1909, p. 2. Prat. 30. Cx. 01 (APMT)

¹⁸⁹ *Correio do Estado*, Corumbá, 24 de julho de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

J. S. M., de Porto Esperança, assim como o aludido informante de Miranda, sabia que as notícias pessimistas sobre as condições de vida e de trabalho circulavam com grande intensidade na imprensa regular e operária daquela época, e, por isso, procediam com iniciativas para tentar demonstrar o contrário. Assim, dizia que

lá fora faz-se de Mato Grosso uma idéia tenebrosa e vem de molde lembrar aqui a necessidade que tem o governo do Estado de fazer a sua propaganda, como um determinado solene aos ignorantes e perversamente mal intencionados inimigos do nosso progresso moral e material.¹⁹⁰

Em setembro, o pantanal estava sob a vazante e o informante escreveu dizendo ter se convencido “da sábia filosofia popular”, citando, a propósito, as frases “Há males que vem para bem” e “Não há mal sem seu princípio de bem.” Por que dizia isso? Ele mesmo explicava:

Não há quem conteste que esta seca terrível que nos está assolando seja um grande mal, comprovado com a baixa do caprichoso Paraguai que, impossibilitando a subida dos navios, acarreta graves prejuízos, já nos isolando quase por completo do resto do país, já escasseando os gêneros alimentícios nessa praça, o que não se comenta. Mas esta mesma seca que tudo devasta prodigiosamente, levou no seu cortejo de misérias a imprudente água do famoso pantanal, o qual à esta hora esta todo tomado pela ferrovia, achando-se as pontas dos trilhos no quilômetro 47.

Com relação às condições de trabalho, completou dizendo:

O estado sanitário é ótimo, e poucas baixas temos tido no hospital, onde não há um só caso grave, que, quando há, na maioria das vezes encontrou como seu terrível inimigo o distinto mato-grossense Dr. Cesário Correa, que, à sua reconhecida capacidade profissional alia um grande coração humanitário e a nítida compreensão de que está prestando ao seu país, em zelar com carinho e de interesse pela vida destes denodados campeões do progresso que aqui lutam a falta de todos os elementos de conforto e bem estar.¹⁹¹

J. S. M. considerava-se como um dos “campeões do progresso” e tinha orgulho de pertencer à “falange de pioneiros”. Seu problema, entretanto, foi que “os fatos”, tal como ocorreu em Botucatu, demonstraram exatamente o contrário de tudo aquilo que ele procurou afirmar durante o ano de 1909. No final daquele ano, o *Correio do Estado* informava aos seus leitores de Corumbá:

¹⁹⁰ *Correio do Estado*, Corumbá, 28 de julho de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁹¹ *Correio do Estado*, Corumbá, 25 de setembro de 1909, p. 3. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

Em franca convalescença da enfermidade que fora acometido em Porto Esperança, ausentase desta cidade, pelo paquete *Ladário*, com destino ao Estado da Bahia, o nosso dedicado amigo e inteligente colaborador Sr. Engenheiro José da Silva Mattos.¹⁹²

O engenheiro José da Silva Mattos retirou-se da empreitada devido às condições sanitárias insalubres da região. Ele tentou negar que tais condições existissem, mas no final das contas ele mesmo ficou doente. Sua condição de engenheiro permitiu-lhe a busca por tratamento médico longe da região. E quanto aos trabalhadores? Teriam a mesma sorte?

A rotatividade da mão-de-obra era acentuada naquele trecho, uma situação que ocorria, entre outras coisas, devido “a carência de uma organização regular de serviço médico,” conforme o relatório da Fiscalização Federal citado no capítulo sobre o recrutamento dos trabalhadores. Com efeito, o procedimento em nada se diferenciava do que ocorria ao mesmo tempo em São Paulo. Logo nos primeiros meses de 1909, o número de operários doentes já era grande. É difícil reunir dados completos sobre a quantidade de trabalhadores enfermos ou mortos e suas origens étnicas.

Tomoo Honda assinalou que não só o clima da região era estranho aos trabalhadores japoneses, mas também a dieta baseada na carne-seca, feijão e farinha. Por isso, não demorou muito para que esses trabalhadores começassem a sucumbir na empreitada, registrando então diversas mortes. Os japoneses tinham o hábito de incinerar os corpos de seus iguais e depois recolher os ossos em sacos, para enterrá-los em local adequado ou ainda na esperança de poder levá-los de volta ao Japão. O autor entrevistou um antigo casal de japoneses que trabalhou em Porto Esperança no ano de 1909 e alegou que geralmente quando “um grupo de 5 ou 6 japoneses andava seguindo os trilhos, os trabalhadores de outras turmas chegava a indagar: ‘Oh! japoneses, hoje também vocês vão queimar algum corpo?’”¹⁹³

Os trabalhadores doentes que conseguiam escapar da morte e da falta de tratamento médico adequado no local das obras decidiam então abandonar os trabalho e procurar ajuda em cidades da região. As cenas ocorridas em São Paulo, nos municípios de Bauru, Agudos e Botucatu, vão também se passar em Corumbá. Em maio de 1909, o jornal corumbaense *O Brazil* noticiou que a população local se achava “alarmada com a chegada de contínuos grupos de trabalhadores da Noroeste do Brasil, vindos de diversos pontos da construção da mesma

¹⁹² *Correio do Estado*, Corumbá, 8 de dezembro de 1909, p. 2. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁹³ HANDA, Tomoo. *Op. Cit.*, pp. 390-391.

estrada, em estado precário de saúde, tendo mesmo falecido alguns deles”. De acordo com o periódico, as autoridades civil e militar, temendo “graves conseqüências para a tranqüilidade dos habitantes”, procuraram resolver a situação. Entretanto, nada foi resolvido. As autoridades alegaram que a cidade de Corumbá não possuía os mesmos recursos dos grandes centros, como hospitais e casas de recolhimentos, para cuidar dos operários doentes oriundos da ferrovia. O Inspetor da 13ª Região Militar, General Guatimosim, sugeriu então a utilização do Hospital Militar, mas ele mesmo recuou em sua proposta, lembrando que os leitos estavam ocupados pelos doentes da própria guarnição. O jornal saudou “a boa vontade” externada pelo General, informando que, “em último caso”, ele “ia mandar dispor de barracas para tratamento dos infelizes trabalhadores”.

Apesar da “boa vontade”, os operários doentes continuaram vagando pelas ruas de Corumbá sem abrigo definido. O problema resvalou então ao escritório da Noroeste do Brasil localizado na cidade, cujo diretor, Antonio Nogueira Penido, se viu obrigado a tomar providências. Ele alugou uma casa que já havia sido usada para o “isolamento de variolosos, além da rua Ocidental”, e ali recolheu os trabalhadores da ferrovia, resolvendo assim a situação pelo menos provisoriamente. *O Brazil* elogiou o desfecho do episódio e aproveitou para louvar o esforço das autoridades em garantir o “sossego da população”. O jornal ainda qualificou a atitude do diretor da ferrovia como uma “revolução meritória”, lembrando que Antonio Penido era “o principal interessado pelo bom nome e conceito da Noroeste do Brasil.”¹⁹⁴

Antonio Penido era o engenheiro em chefe da construção naquela seção. Até a transferência dos escritórios da Companhia Noroeste do Brasil para Aquidauana, a empresa manteve sua administração regional em Corumbá. Naturalmente, justifica-se o interesse do engenheiro em manter o “bom nome e conceito da Noroeste do Brasil”. Por isso, Penido havia facilitado às autoridades daquela cidade excursões pela linha em construção, conforme já citado. Cuidar do nome da ferrovia significava cuidar dos trabalhadores doentes?

Certamente não. Diferentemente do que ocorria na região de Bauru, em Corumbá os trabalhadores não tinham a opção de procurar hospitais locais, tais como Casas de Misericórdia, e mesmo a alternativa de internação mediante intervenção do Exército, cuja presença era fortemente sentida no local, não se vingou. De acordo com um mapa do período, a rua Ocien-

¹⁹⁴ *O Brazil*, Corumbá, 13 de maio de 1909, p. 2. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

tal era a última via urbanizada do município.¹⁹⁵ Pelo histórico da casa alugada para alojar os trabalhadores doentes da ferrovia, infere-se que a medida teve mais a ver com uma solução acordada entre as autoridades citadas para o estabelecimento de um procedimento comum nas cidades daquele período, ou seja, a higienização por meio da segregação dos indivíduos.

As cenas iriam se repetir, mas a Companhia Noroeste do Brasil e a empresa construtora vão tomar providências, porém, diferentes da forma citada anteriormente. Para alcançar Corumbá era preciso atravessar o rio Paraguai. Portanto, Miranda e Aquidauana eram as localidades mais próximas da ferrovia em construção, embora fossem centros menores do que a primeira. Apesar de a ferrovia constituir-se como um empreendimento desejado pelas classes dominantes e autoridades locais, seus construtores, quer dizer, trabalhadores da construção, não eram bem vistos na redondeza. Em maio de 1909, por exemplo, um proprietário de Aquidauana publicou uma carta reclamando que “abusivo tem sido o meio posto em execução nos trabalhos de reconhecimento do terreno (...): os trabalhadores entram clandestinamente nos quintais das casas derrubando árvores frutíferas para assim colocar seus instrumentos (...)”.¹⁹⁶

Em dezembro, com as obras da ferrovia próximas à localidade, outro sujeito notou que

não tem havido nenhuma alteração da ordem pública nesta vila, pois, não obstante a chegada de alguns desordeiros, ultimamente despedidos dos trabalhos da Estrada de Ferro, por não serem aptos para o mesmo serviço, tem a referida autoridade, com seu reconhecido critério, evitando desordens, isolando do meio de mais atividade da vila tais indivíduos desocupados, dentre os quais muitos seguiram para as fazendas em busca de trabalho.¹⁹⁷

O contraste entre a população local e a força de trabalho empregada na construção era evidente. Os desdobramentos causados pela rotatividade da mão-de-obra, particularmente, a chegada de trabalhadores não mais “aptos para o serviço”, isto é, acometidos em doenças, contribuíam para incomodar os antigos habitantes da região. Com a transferência dos escritórios para Aquidauana, além da instalação de uma oficina ferroviária relativamente grande para os padrões existentes em Mato Grosso, apareceu também um hospital na localidade organizado pela Companhia Noroeste no segundo semestre de 1911.¹⁹⁸ Todavia, nesse meio tempo, por razões óbvias, não dava mais para alugar casas para alojar operários doentes “despedidos”,

¹⁹⁵ Trata-se de uma planta urbana de Corumbá publicado no *Álbum Gráfico de Mato Grosso* em 1914. Reproduzido por Vitor Vagner Neto de Oliveira (2005). *Op. cit.*, p. 45.

¹⁹⁶ *Correio do Estado*, Corumbá, 19 de maio de 1909, p. 3. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁹⁷ *Correio do Estado*, Corumbá, 15 de dezembro de 1909, p.1 Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT).

¹⁹⁸ *O Commercio*, Cuiabá, 14 de julho de 1911, p. 1. Localização: Prat. 01. Cx. 021 (APMT).

como havia ocorrido em Corumbá. Ao mesmo tempo, a diretoria da estrada e os empreiteiros não poderiam ficar mal perante os moradores pioneiros e precisavam, ainda, zelar pelo nome da ferrovia. Como sair do impasse? Alguém ligado à empreitada então teve a idéia de despachar os trabalhadores para longe da região. Em fevereiro de 1910, um aviso do ministro de Viação e Obras Públicas endereçado ao engenheiro fiscal do governo federal para aquele trecho revela como o problema foi resolvido:

Por intermédio do Ministro das Relações Exteriores chegou ao meu conhecimento que a companhia construtora da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil fez transportar para a cidade de Assunção, sem os necessários recursos todos os trabalhadores que adoecem no serviço da mesma estrada.¹⁹⁹

Em outro extremo da linha em Mato Grosso, o estado sanitário da região foi considerado mais favorável em comparação com as outras seções, embora fosse uma continuação da linha procedente de São Paulo. Essa proximidade e, particularmente, o que ocorreu com os trabalhadores na construção daquele trecho paulista conseguiu deixar marcas que ficaram gravadas na memória da população do local. Um viajante que percorreu a linha da Noroeste em dezembro de 1912, acompanhado de pessoas ligadas ao empreendimento ferroviário, um diretor da Companhia Noroeste, empreiteiros da firma Monlevade & Cia, o engenheiro fiscal federal e um jornalista, registrou que as “as margens do Paraná e Tietê (...) são perigosíssimas” e que “o trecho da estrada que margeia os dois rios custou centenas de vidas”. Mesmo sendo “refratário a remédios”, o viajante não pensou duas vezes em tomar pílulas antimaláricas e, já em Três Lagoas, apesar da salubridade do lugar, manteve-se prevenido porque foi aconselhado pelos moradores do lugar, os quais diziam: “Com o Paraná e o Tietê não se brinca; os senhores passaram por lá e precisam tomar as pílulas antimaláricas por mais alguns dias”. O viajante informa que os moradores reforçavam essa orientação narrando

horríveis casos de mortes quase repentinas, produzidos pelas febres da beira dos dois caudalosos rios. Felizmente, o trecho perigoso não vai além de uma faixa de seis quilômetros nas proximidades da confluência do Tietê e Paraná, trecho esse onde morreram cerca de dois mil trabalhadores da Companhia.²⁰⁰

¹⁹⁹ Decisão n° 2, de 1/ 2/1910, do Ministério de Viação e Obras Públicas (endereçada ao engenheiro fiscal da Noroeste), in *Decisões do Governo Geral da República dos Estados Unidos do Brasil de 1910*. Fonte citada originalmente por Maria I. M. Castro. *Op. cit.*, pp. 205-206.

²⁰⁰ MELLO NOGUEIRA, J. F. de. *Excursão à Mato Grosso*. São Paulo. Pocaí Weiss, 1915, pp. 8-10.

Grande parte dos trabalhadores já havia morrido no avançamento da linha até aquele ponto. De Três Lagoas até Campo Grande não mais precisaria de serviço profilático contun-dente, bastando, talvez, algumas pílulas antimaláricas e só. Literalmente, as mortes ficaram para trás e a empreitada caminhando para frente...

A questão dos índios

A secular ocupação indígena existente no interior paulista entrou em colapso com a implantação da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Até 1910, quando foi criado o Serviço de Proteção aos Índios (SPI) e colocada em prática uma política de “pacificação” dos antigos habitantes através de uma “catequese leiga”, a violência deliberada se revelou como a principal característica do confronto estabelecido. O resultado não podia ser diferente: a construção da ferrovia representou literalmente o fim dos índios caingangs (chamados coroados).²⁰¹

A maneira corriqueiramente utilizada para eliminar a população indígena foi um tipo de operação que se revelou implacável na época. Conhecida como “dadas” ou “batidas”, estas incursões no interior das matas eram realizadas pelas turmas de “bugreiros” e resultavam na chacina de grupos inteiros de índios. Apesar de os últimos possuírem um poder ofensivo demasiadamente inferior aos seus agressores, verdadeiros facínoras organizados e financiados pela Companhia Noroeste do Brasil, empreiteiros e pessoas interessadas em tomar as terras devolutas, a entrega do território não ocorreu sem resistência. Os índios procuraram reagir ao avançamento da estrada de ferro, destruindo os trabalhos e obras de arte executados e atacando as pessoas envolvidas na empreitada. Registra-se então a morte de alguns engenheiros e empreiteiros, mas as principais vítimas da resistência indígena foram os trabalhadores da construção da ferrovia. Estes episódios vão contribuir para agravar as condições de vida e de trabalho na empreitada.

Não é possível precisar exatamente quando ocorreram os primeiros ataques dos índios contra os trabalhadores da empreitada. Em meados de 1907, por exemplo, a imprensa de Bauru já informava sobre a morte de operários. Assim, *O Bauru* relata que em 26 de julho daquele ano

²⁰¹ LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH-USP, 1978.

às 2 horas da madrugada, os índios assaltaram o acampamento do quilômetro 184, composto de vinte homens. Os trabalhadores foram surpreendidos quando dormiam. Os silvícolas invadiram os ranchos, tendo se utilizado de machados e foices dos próprios operários para o massacre. Embora colhidos de surpresa os trabalhadores reagiram. Estabeleceu-se violenta luta corpo a corpo dentro das barracas. Foram mortos quatro empregados e vários outros ficaram feridos.²⁰²

Este tipo de notícia, escrita de maneira curta e direta, porém ao mesmo tempo rica no detalhe e no desenvolvimento dos eventos, aparecerá com freqüência nos jornais da imprensa regional e, por vezes, nos jornais regulares da capital. Todavia, o tratamento dado pela imprensa à questão dos índios será diferente da abordagem realizada para a questão das doenças endêmicas. Enquanto a grande imprensa ignorou e depois se esforçou para minimizar as condições de trabalho no avançamento paulista, deixando o terreno livre para a atuação da imprensa operária, os confrontos com os índios serão bem mais precisados do que aquele primeiro assunto.

Retornando ao confronto ocorrido em julho de 1907, as próprias ferramentas dos trabalhadores atacados (foice e machado) remetem ao tipo de trabalho desenvolvido na região, provavelmente o desmatamento para possibilitar a instalação dos serviços seqüentes da empreitada, neste caso, o movimento de terras. De acordo com os documentos da ferrovia, naquela época o local do confronto pertencia ao trecho mais avançado do serviço de movimento de terras, uma sub-empreitada com cerca de 10 quilômetros de extensão e que não estaria finalizado até agosto do mesmo ano.²⁰³

Para os trabalhadores instalados semi-isolados nos serviços de derrubada de árvores, destocamento e corte de madeiras no interior das matas, a possibilidade de um ataque parecia sempre iminente. No cair da noite, mesmo reagrupados nos acampamentos, os riscos persistiam devido à escuridão e à fragilidade dos dormitórios, geralmente constituídos de barracas de lona ou de choupanas cobertas com folhas de zinco ou palha. O apelido “cama de varas”, dado aos operários da empreitada que se mudavam de acordo com os serviços e acampamentos²⁰⁴, não deixam dúvidas quanto à precariedade das condições do abarracamento e de sua vulnerabilidade diante da ameaça consolidada.

²⁰² *O Bauru*, Bauru, 28 de julho de 1907. *apud*. Correia das Neves. *Op. cit.*, p. 58.

²⁰³ RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1907, p. 69.

²⁰⁴ BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1941.

A violência praticada pelos índios contra os trabalhadores e as instalações da ferrovia servia como pretexto para a atuação desenfreada das turmas de “bugreiros”. Violência por violência, apenas a praticada pelos indígenas será detalhada nos órgãos da imprensa, fertilizando a imaginação de diversos indivíduos dentro e fora da ferrovia. Tratando talvez do mesmo confronto citado acima, *O Estado de S. Paulo* publicou em agosto de 1907 a narração de um ataque contra “à turma exploradora da construção daquela via-férrea”. De acordo com o jornal,

Um viajante do comércio recentemente chegado da Zona Noroeste, assegura ter ouvido ao engenheiro Luiz Delphino, daquela estrada, a narração do ataque de índios (...)

Segundo essa versão, a turma, em determinado ponto da floresta, verificou indícios característicos da passagem dos índios. De fato pouco tempo depois encontraram-se os trabalhadores com diversos índios que, por sinais, manifestaram o seu protesto contra a invasão das terras e a derrubada da mata, que entendem pertencer-lhes. Os membros da turma não atenderam ao protesto e continuaram o seu trabalho, prevenindo-se contra qualquer ataque.

A noite o acampamento da turma foi assaltado.

Três a quatro homens foram mortos. A testemunha dessa horrível cena, que pôde escapar ferida, foi a pessoa de quem o Dr. Luiz Delphino ouviu a narração do fato. Esse mesmo indivíduo acrescentou que o engenheiro Deoclécio foi aprisionado e não morto, porque o seu cadáver não foi encontrado com os dos outros.

Além disso funda a sua suposição no fato, que afirma ser comum, dos índios escravizarem os indivíduos de compleição robusta, como é o engenheiro Deoclécio.²⁰⁵

A existência dos índios nas proximidades das obras e o perigo real ou imaginário que eles representavam foram aproveitados pelos empreiteiros para ampliar a exploração da força de trabalho. Tão comum no setor de construção ferroviária, a direção arbitrária dos serviços nas mãos de feitores armados com espingarda, visando a intimidação dos trabalhadores,²⁰⁶ foi reafirmada nas obras da Noroeste do Brasil. As condições estabelecidas na região, mais do que nunca, serviam como subterfúgio para justificar essa famigerada presença. Por outro lado, a imprensa operária, na luta contra o recrutamento de trabalhadores, alertava para a “infâmia” que representava a utilização dos “capangas” entre os operários.

²⁰⁵ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 27 de agosto de 1907, p. 3. Localização: Microfilme MR/369 (AEL).

²⁰⁶ MONTGNOMERY, David. *The fall of the house of labor*. The workplace, the state, and American labor activism, 1865-1927. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 62.

Todavia, os feitores armados representavam mais uma ameaça ao conjunto de trabalhadores do que propriamente uma proteção efetiva contra os ataques dos índios coroados. Os trabalhadores tinham dificuldades em abandonar as obras de construção da ferrovia devido à negação do transporte de retorno e ao não pagamento imediato de salários vencidos. A ameaça indígena reforçava a situação, pois a alternativa existente, isto é, o retorno a pé, não era das mais seguras, contribuindo para deixar o trabalhador na dependência do feitor e do empreiteiro. Por outro lado, os perigos e as conseqüências desastrosas que representavam tal forma de retirada podiam ser tão verdadeiros como as que podiam resultar da tentativa de abandonar um serviço comandado por um feitor armado.

De qualquer forma, os trabalhos de construção da ferrovia prosseguiram com certa regularidade até perto do fim da década, apesar dos problemas afligindo a força de trabalho. Um antigo engenheiro informa que os “serradores de dormentes” se tornavam “vítimas preferidas de vários assaltos em que eram surpreendidos e massacrados (...) durante o absorvente trabalho em que se empenhavam.”²⁰⁷ Com efeito, em julho de 1908 uma turma de trabalhadores portugueses que tirava dormentes para o leito da ferrovia foi atacada. Segundo um jornal de Bauru,

às 3 horas da tarde esse grupo foi, inopinadamente, cercado por numerosos índios coroados, que faziam uma algazarra infernal. Os trabalhadores, embora armados, não puderam reagir, tal foi a surpresa do ataque. Os silvícolas utilizaram-se de flechas e tacapes. A carnificina foi tremenda. As vítimas tiveram as cabeças, braços e pernas decepadas e os ventres rasgados. Apenas dois conseguiram escapar à sanha dos índios, chegando aterrorizados e exaustos ao acampamento mais próximo.²⁰⁸

As condições de trabalho dos operários da conserva também não ofereciam segurança contra as investidas dos índios. Em abril de 1909, uma turma com nove trabalhadores foi atacada entre as proximidades da estação Hector Legru e Miguel Calmon. Cinco operários foram mortos violentamente, sendo que alguns tiveram suas cabeças decepadas. O episódio foi registrado detalhadamente pelo *O Estado de S. Paulo*, que há menos de dois meses havia publicado uma longa matéria amenizando as condições enfrentadas pelos trabalhadores. No entanto, o órgão deu especial atenção às informações prestadas na redação por um trabalhador

²⁰⁷ MORAIS FILHO, J. G. de. Pioneiros da Noroeste: Mensageiros da civilização. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. n° 138, 1951, p.48.

²⁰⁸ *O Bauru*, Bauru, 2 de agosto de 1908. *apud*. Correias da Neves. *Op. cit.*, p. 60.

sobrevivente e reproduziu minuciosamente o processo de trabalho e a desenrolamento dos fatos.

De acordo com a notícia, o informante só escapou porque se encontrava doente e naquele dia havia ficado de repouso na casa da turma. Duas mulheres que cozinhavam para o pessoal também estavam na casa e escaparam do ataque. Outro trabalhador da turma também sobreviveu. Este fazia ronda longe do local do confronto e ainda possuía uma carabina. Do longo texto impresso com os pormenores do morticínio, basta apenas apreendermos ao que se registra no final do episódio:

O Dr. Machado de Mello mandou imediatamente que as duas pobres mulheres fossem conduzidas para Miguel Calmon e alojadas ali por conta da empresa. Os dois operários que escaparam ao massacre e os cinco cadáveres foram enviados para Bauru. Ao chegar nessa cidade o trem conduzindo os corpos dos cinco desventurados operários, a estação estava cheia de curiosos. (...)

Quanto aos dois operários que conseguiram salvar-se, como não quisessem voltar-se ao serviço a empresa fez-lhe o pagamento e pagou-lhe metade da passagem de Bauru a esta capital.

(...) O Dr. Machado de Mello reuniu cento e cinqüenta homens para atacar os índios e obrigá-los a fugir. Esses homens, porém, amedrontados com a carnificina feita pelos silvícolas, recusaram-se não só a atacá-los como a voltar ao trabalho, declarando-se em greve.

Essa informação parece verdadeira, porquanto o Sr. Dr. Machado de Mello, diretor da empresa construtora da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, expediu ontem telegrama ao Sr. secretário da justiça e segurança pública, comunicando que o pessoal operário procedente do Rio, em numero superior a cem, abandonando o trabalho, regressou a pé, recusando seguir para o interior ou aguardar transporte já solicitado da Sorocabana.

Aquele engenheiro, no despacho que expediu, prevenia a polícia, no intuito de serem dadas providências necessárias para evitar tropelias por parte desses homens durante a viagem que empreenderam.²⁰⁹

Mais uma vez ocorre a cena do retorno a pé dos trabalhadores desligados da construção da ferrovia. A declaração de greve dos trabalhadores e a disposição de partirem dali imediatamente, além do fato de se recusarem a formar um grupo para atacar a população indígena, revelam que o confronto estabelecido não era polarizado entre selvagens e civilizados. Entre os “civilizados”, as condições de vida na empreitada se encarregavam de destacar e diferenciar a participação dos indivíduos no processo de trabalho. A greve e a recusa demonstram que os trabalhadores da construção tinham consciência de que a violência praticada contra os índios

²⁰⁹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 8 de abril de 1909, p. 4. Localização: Microfilme MR/375 (AEL).

não resultava efetivamente em melhoria das condições de trabalho. Ao contrário, o acirramento do conflito despertava novos ataques contra as turmas de trabalhadores.

Ainda naquele mês de abril de 1909, um ataque de índios resultou na morte de 10 trabalhadores da construção. O jornal *Correio de Botucatu* acusou a violência contra a população indígena como o fator decisivo para o confronto. Segundo o periódico,

Uma das tribos dos numerosos índios “coroados”, que habitam naqueles arredores, reuniu-se há dias para efetuar um casamento.

Ao começarem a celebrar a cerimônia, de acordo com o seu ritual, foram inopinadamente assaltados por uma turma de trabalhadores do empreiteiro da Estrada de Ferro Noroeste, Machado de Mello, que se entregaram ao saque e a violência de todas as espécies, violentando a nubente, que a deixaram gravemente ferida, e atacando vários outros membros da tribo.

Vários índios reuniram-se pouco depois e, resolvidos a vingar a afronta de que foram vítimas os seus companheiros assaltaram o acampamento dos trabalhadores, travando-se renhida luta que durou muito tempo. De um e outro lado foi considerável o número de mortos e feridos.²¹⁰

É importante destacar que os “trabalhadores” referidos no jornal não pertenciam à mesma categoria dos homens recrutados para as obras de construção da ferrovia. João Francisco Tidei Lima informa que esses “trabalhadores” não manejavam necessariamente a pá, a enxada ou a picareta. Seus “instrumentos de trabalho” eram na verdade “grandes terçados” e a conhecida e implacável arma de fogo “Winchester 44”.²¹¹

Os ataques dos índios contra os trabalhadores continuaram com a mesma intensidade que a ferrovia avançava em direção a Mato Grosso. Ainda no primeiro semestre de 1909, novos confrontos foram registrados. Um jornal de Jaú relatou que apesar de ainda estar “bem viva a funesta impressão causada pelo horroroso massacre dos cinco infelizes”, episódio citado algumas linhas acima, “já chegaram notícias de novos ataques”. O órgão cita um ataque contra uma turma de 100 trabalhadores do avançamento em que se registrou a morte de 15 índios. Apesar de não ter havido mortes entre os operários, *O Commercio do Jahu* denunciou que os “superiores da Noroeste” tentaram desmentir o ataque “por conveniência ao prolongamento da sua estrada ferroviária”. Além disso, o periódico citou um ataque sofrido por um telegrafista instalado num vagão que servia de posto na linha em tráfego.²¹²

²¹⁰ *Correio de Botucatu*, Botucatu, 1 de maio de 1909, p. 2. (CCB).

²¹¹ LIMA, João Francisco Tidei. *Op. cit.*, p.162.

²¹² *Commercio do Jahu*, Jaú, 24 de abril de 1909, p. 1. Localização: Cx. 1-A (CDFJ).

A “conveniência” tinha a ver com os interesses dos empreiteiros e da Companhia Noroeste do Brasil em assentar rapidamente a linha até a divisa com Mato Grosso e normalizar a construção que por aquela época já se encontrava em estado irregular. Entre os elementos que contribuíam para os atrasos, constava a diminuição do efetivo de mão-de-obra, abalado desde o momento em que as doenças endêmicas e os ataques dos índios começaram a fazer vítimas entre os trabalhadores, afastá-los das obras de construção e dificultar o processo de recrutamento ocorrido a quilômetros dali.

De qualquer forma, os confrontos continuaram mesmo depois de a ponta dos trilhos chegar ao rio Paraná. Quanto mais se aproximava o fim da década, mais se deterioravam as condições de vida e de trabalho. No segundo semestre de 1909, novos confrontos entre índios e trabalhadores foram assinalados. Em julho, alguns trabalhadores da conserva se recusaram a continuar trabalhando “se não lhes fossem oferecidas garantias”. De Miguel Calmon, foram enviados soldados para a proteção dos operários. Em setembro outra turma da conserva também foi atacada.²¹³

Com o estabelecimento do tráfego no estado de São Paulo, os trabalhadores da conserva passaram a ser os principais alvos da reação indígena, embora trabalhadores de empreitada, instalados na aberturas de picadas, também continuassem vitimados. Em 1910 e 1911, os confrontos envolvendo os trabalhadores continuaram sendo registrados e publicados na imprensa. Cada novo episódio parecia uma repetição do ocorrido anteriormente, e as iniciativas tomadas pelos trabalhadores, em paralisar os serviços reivindicando garantias, foram se tornando também habituais. A resposta dos empreiteiros veio em conluio com o governo estadual, que por meio da Secretaria de Justiça e Segurança Pública, cujo secretário naquela época era Washington Luís, passou a enviar freqüentemente para a região elementos da Força Pública a fim de “proteger” os trabalhadores.²¹⁴

Dois casos de ataques tiveram grande repercussão naquele ano e contribuíram para que a estrada de ferro recebesse soldados em seu avançamento. Trata-se de um confronto que resultou na morte de um conhecido agrimensor da região, e de uma investida que os índios fizeram contra um trem de passageiros em que viajava o superintendente da ferrovia, Sampaio

²¹³ *O Bauru*, Bauru, 25 de julho de 1909, *O Bauru*, Bauru, 5 de setembro de 1909 apud Correia das Neves. *Op. cit.*, p.63.

²¹⁴ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 17 de março de 1910. p. 5. Localização Microfilme MR 379. *Cidade de Campinas*, Campinas, Campinas, 30 de março de 1910, p. 1. Localização Microfilme MR 130 (AEL).

Correa.²¹⁵ É importante ressaltar que em Santa Cruz do Avanhandava um latifundiário e chefe político local chamado Manuel Bento da Cruz, que mais tarde se tornou prefeito de Bauru, costumava solicitar junto à Secretária de Washington Luís a instalação de um contingente policial na localidade.

Em uma carta datada do final de 1909, ele justificou que ali havia “uma enorme quantidade de carabinas e armas de guerra, a pretexto dos índios” e que o sub-delegado “afixou edital proibindo o uso de armas”. Entretanto, Bento da Cruz alegava que as autoridades se encontravam “desanimadas, e só a muito pedidos meus se mantém no cargo”. Para o chefe político, não havia “como manter a efetividade da medida” determinada pelo sub-delegado porque os trabalhadores não se intimidavam com ela. Além disso, ele tentou reforçar o pedido pelo contingente de praças, citando a origem de uma parte dos trabalhadores da construção, em particular aqueles recrutados pela polícia justamente no momento em que o aliciamento se encontrava em dificuldades, sobretudo, pela divulgação das condições de vida e de trabalho, o que incluía obviamente a questão dos índios. Manuel Bento da Cruz coloca o (seu) problema de maneira clara: “temos os bandidos importados pela Noroeste e sem garantias o que fazemos?”²¹⁶

Aos poucos, a proteção estabelecida pela força pública foi se consolidando, porém, a medida tinha um segundo objetivo que era o de repelir também qualquer tentativa dos trabalhadores em lutar pela melhoria das condições de vida e de trabalho, além de salvaguardar os interesses matérias de alguns poucos indivíduos, como aqueles do naípe de Bento da Cruz. Por outro lado, a chegada de soldados do Exército para atuação nos serviços de “pacificação” resultou em conflitos com os trabalhadores.

Tito Batini recorda um episódio de sua infância em que um grupo de operários da ferrovia se envolveu em uma briga com militares. Ele contou que

certa vez uma patrulha do Exército (...) fez uma parada em Avanhandava. Licenciados por seu comandante, saem os soldados a passeio e ultrapassam o pátio pertencente à Estrada de Ferro, vigiado pelo vigia noturno Barbosa: ‘Quem vem lá?...’, pergunta este, armado de clavinote. Um bom pretexto. Os

²¹⁵ Trata-se do agrimensor Cristiano Olsen. Cf. Correia das Neves. *Op. cit.*, pp. 67. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 8 de julho de 1910, p. 5. Localização Microfilme MR 380. *Cidade de Campinas*, Campinas, 16 de julho de 1910, p. 1. Localização Microfilme MR 130 (AEL). Sobre o episódio envolvendo Sampaio Correa, ver *Cidade de Campinas*, Campinas, 27 de maio de 1910, p.1 Localização Microfilme MR 130, *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 22 de maio de 1910. p. 4. Localização Microfilme MR 379 (AEL).

²¹⁶ Carta de Manuel Bento da Cruz, Avanhandava, 26 de novembro de 1909. Manuscrito. Arquivo Washington Luís. Documento nº 188.03.071. (APESP).

soldados caem em cima do pobre. Ouvindo os gritos de socorro, o limpador Borges, que se encontrava de pernoite e já convalescido da flechada que há meses levava, tenta acudi-lo, pedindo aos agressores que soltem Barbosa. Estes, então abandonam Barbosa caído ao solo e fazem uma segunda vítima, Tal acontece a alguns metros da nossa residência da frente, ouve a voz de seu Tibertino Grillo, chefe de linha, nosso vizinho: ‘Não saia, Barbosa, que eles te acabam!’ E o comandante dos briguentos, que acabava de chegar: ‘Não se meta paisano...’ (...) já recolhidos os soldados por seu comandante, torna-se possível socorrer os feridos (...)²¹⁷

Em meados de 1911, novo confronto entre praças do Exército e trabalhadores da construção deixou grande quantidade de feridos entre ambos os lados.²¹⁸ Para finalizar, em julho do mesmo ano, um contingente de praças tentou “arrebatar algumas das mulheres dos trabalhadores”. Um efetivo de mais ou menos 150 operários então partiu para cima dos militares, demonstrando uma atitude de “natural resistência” contra aquela tamanha provocação. A briga terminou com “feridos de parte a parte”, mas os trabalhadores conseguiram “prender os praças entregando-as às autoridades”²¹⁹

A motivação que levou os trabalhadores ao confronto com as praças do Exército, ali colocadas para intervir e resolver um assunto de tão grande importância, como era a questão dos índios, evidencia que mesmo sob duras condições de trabalho, a vida tentava prosseguir nas obras de São Paulo e Mato Grosso.

²¹⁷ BATINI, Tito. (1991). *Op. cit.*, pp. 73-74.

²¹⁸ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 26 de maio de 1911, p. 4. Localização: Microfilme MR 384 (AEL).

²¹⁹ *Comercio do Jahú*, Jaú, 19 de julho de 1911, p. 2. Localização: Cx. 2-A. (CDFJ).

CAPÍTULO IV

A IMPRENSA OPERÁRIA DURANTE A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

Durante o período de construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, diversos jornais da imprensa operária nacional e estrangeira denunciaram seguidamente a atividade de recrutamento de trabalhadores e as péssimas condições de vida e de trabalho nas obras de São Paulo e Mato Grosso. Artigos, notas e citações sobre essa luta, geralmente publicadas sob o título “A Noroeste”, apareceram freqüentemente na imprensa dos trabalhadores, constando tanto nas colunas do importante *A Voz do Trabalhador*, jornal da Confederação Operária Brasileira (COB), publicado no Rio de Janeiro, quanto no principal jornal anarquista argentino, o portenho *La Protesta*. A luta contra a ferrovia também apareceu nos combativos jornais paulistanos, *La Lotta Proletaria*, da União dos Sindicatos de S. Paulo, e no anticlerical *A Lanterna*, editado e impulsionado pelo militante Edgard Leuenroth.

Todavia, o principal órgão a denunciar as mazelas da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil foi o jornal *La Battaglia*, publicado em língua italiana e editado pelo militante Oreste Ristori e por outros anarquistas, como Alessandro Cerchiai e Gigi Damiani, na cidade de São Paulo. Um relatório policial italiano de 1909 considerou o conjunto de militantes do *La Battaglia* como o “mais intelectual” dentre os grupos anarquistas que atuavam na capital paulista. Porém, ao mesmo tempo, a autoridade policial menosprezou a sua capacidade de intervenção junto ao movimento operário, explicando que “os filiados dispõem de meios discretos, sendo quase todos operários que ganham de 7 a 10\$000 (réis) por dia! Por isso pouco perigosos.”²²⁰

Na verdade, *La Battaglia* tinha uma atividade política invejável. De acordo com Luigi Biondi, a importância do grupo pode ser mensurada pelo seguinte aspecto: seu periódico “foi publicado ininterruptamente todas as semanas, durante 9 anos, até agosto de 1913”.²²¹ Não obstante, o jornal também possuía uma tiragem exemplar, com 3500 números em 1907,

²²⁰ PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael M.. *A classe operária no Brasil. 1889-1930. Documentos*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979, vol. 1, p. 111.

²²¹ BIONDI, Luigi. Anarquistas italianos em São Paulo. O grupo do jornal “La Battaglia” e a sua visão da sociedade brasileira: o embate entre imaginários libertários e etnocêntricos. *Cadernos AEL* (Arquivo Edgard Leuenroth) – IFCH /Unicamp, Campinas, v.5, n.8/9, pp. 117-147, 1998.

depois 5 mil em 1908 e, além disso, sua circulação atingia mais de 100 cidades do estado de São Paulo e, pelo menos, outros 28 centros do Brasil e do exterior.²²²

Durante seu período de existência, o jornal impulsionou campanhas importantes para o movimento operário do país. Logo nos primeiros anos de circulação, o periódico começou uma luta incansável contra o processo de imigração para o Brasil. Os anarquistas denunciaram constantemente as péssimas condições de vida e de trabalho em que eram submetidos os colonos italianos nas fazendas de café do interior de São Paulo. O objetivo era demover a idéia de que o Brasil poderia oferecer um futuro melhor aos trabalhadores europeus.

Esta luta não foi a única do jornal. *La Battaglia* pregou boicote aos produtos fabricados pelas indústrias Matarazzo para forçar a empresa a atender às reivindicações de seus trabalhadores. A luta contra o clero e a religião também ocupou muitas páginas do jornal, especialmente quando uma adolescente chamada Idalina desapareceu de um orfanato paulistano. O caso teve grande repercussão, sobretudo pelas respostas pouco convincentes, dadas pela imprensa regular e pela direção da instituição para explicar o caso, depois de iniciada a campanha do *La Battaglia*, que não se cansou de perguntar “onde está Idalina?”. O periódico explicou o desaparecimento como resultado de um crime praticado por um padre católico, o qual teria estuprado e assassinado a adolescente no próprio orfanato, recebendo depois a cobertura das freiras da instituição para ocultar o corpo da vítima. Segundo os anarquistas, os padres e as freiras submetiam freqüentemente as crianças internadas na instituição aos piores maus-tratos.

É possível afirmar que a luta do jornal contra a estrada de ferro Noroeste do Brasil teve repercussão e importância política equivalente às campanhas citadas acima. Entretanto, de todas as campanhas impulsionadas pelo *La Battaglia*, a luta contra a ferrovia tem recebido pouca atenção dos historiadores, apesar de o tema ter praticamente monopolizado as páginas do jornal durante o ano de 1909.²²³

²²² FELICI, Isabelle. *Les italiens dans le mouvement anarchiste au Brésil (1890-1920)*. Tese de doutorado. Paris: Université de La Sorbonne Nouvelle – Paris III, 1994, pp.345-347.

²²³ É o caso, por exemplo, dos excelentes trabalhos de Isabelle Felici, que dedica apenas um parágrafo de sua tese para falar do assunto e o estudo de Carlo Romani, que simplesmente não cita a luta contra a Noroeste ao tratar da vida de Oreste Ristori. Cf. FELICI, Isabelle. *Op. cit.*, p. 224. ROMANI, Carlo. *Oreste Ristori. Uma aventura anarquista*. São Paulo: Annablume, 2002. A exceção está em BIONDI, Luigi. *La stampa anarchica italiana em Brasile. 1904-1915*. Tese de Laurea. Roma: Facoltà do Lettere e Filosofia, Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, 1995, pp. 273-278.

La Battaglia conduziu a luta contra a ferrovia orientada pela linha política seguida pelos militantes redatores do jornal, aplicada também no desenvolvimento de outras campanhas do grupo. Segundo Carlo Romani, Ristori era discípulo de Malatesta no tocante às táticas e estratégias de lutas. Por esta via, o boicote se apresentava como um instrumento fundamental de luta e era seguido de uma incansável campanha de denúncia contra as condições de vida e de trabalho, que sempre tinha como objetivo jogar a opinião pública contra o explorador.²²⁴ Isso explica porque a primeira iniciativa do jornal foi tentar dissuadir os trabalhadores de se engajarem na construção da ferrovia, atacando diretamente o processo de recrutamento conduzido pelos agenciadores nos meios operários. Procurava-se então a publicação de notas clamando os trabalhadores para que boicotassem qualquer oferta de trabalho na Noroeste do Brasil.

Essas notas circulavam também em jornais cuja orientação política era distinta de *La Battaglia*. Em 1909, por exemplo, *A Voz do Trabalhador* inseria chamadas em suas páginas pregando o boicote contra o trabalho na ferrovia: “Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimados pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas”, “Trabalhadores! Evitai a Noroeste”, “Operários! Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miséria, a febre, a fome e o calote. O escravocrata Machado de Mello deve ser boicotado.”²²⁵ Propagandas do mesmo tipo também foram publicadas no jornal *La Lotta Proletaria*.²²⁶

No *La Battaglia*, tais notas aparecem com mais freqüência junto de artigos, cartas e denúncias contra as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia. Apesar de a luta ter sido intensiva no ano de 1909, já em 1905 o jornal apresentava a situação dos operários e atacava deliberadamente os empreiteiros da ferrovia. O conhecido hábito de Oreste Ristori em excursionar pelo interior do estado de São Paulo, para manter contato direto com a situação dos colonos italianos na cafeicultura, para divulgar o jornal e proferir palestras sobre assuntos relacionados aos trabalhadores e a doutrina anarquista, o levou a Bauru em dezembro de 1905.

Naquele mesmo mês, um correspondente local informava aos leitores do jornal que a “simpática cidade”, a qual estava destinada a ser “brevemente um centro próspero de vida e de

²²⁴ Carlo Romani. *Op. cit.*, p. 173.

²²⁵ Em ordem de citação: *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, 1 de maio de 1909, p. 4, 1 de junho de 1909, p.1, 22 de julho de 1909, p.4. Edição fac-símile.

²²⁶ *La Lotta Proletaria*, São Paulo, 15 de março de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/006 (AEL).

movimento”, devido à construção do empreendimento ferroviário ali baseado, já enfrentava uma crise econômica. Ele citou que os trabalhos de construção da ferrovia se encontravam “praticamente suspensos e abandonados em sua quase totalidade” e que somente cerca de 200 operários permaneciam no serviço, para a “alegria dos senhores que não fazem nada, sendo previsível que esses trabalhadores também deverão abandonar os trabalhos se a empresa não tomar a mais rápida providência”.

O correspondente dizia que os empreiteiros, em toda a extensão da linha, eram como um “verdadeiro cancro”, autênticos “patifes”, “canalhas” e “inúteis” porque “pegam o trabalho por empreitada pelo menor preço possível, formando uma turma de operários graças a uma atraente promessa de salário de 3\$500 por dia, os condenando depois a um trabalho excessivo (...)”. O informante ainda alegou que os empreiteiros eram acobertados pela Companhia Noroeste do Brasil e não eram raros os casos em que os exploradores “sanguessugas” arrancavam a caderneta da mão dos trabalhadores e os deixavam esperando em vão pelo pagamento de suas diárias.²²⁷

Apesar de a diretoria da ferrovia não relatar problemas relativos à construção da ferrovia ao ponto de evidenciar uma crise na cidade de Bauru, as informações prestadas pelo correspondente de *La Battaglia* demonstram uma brusca diminuição do efetivo de mão-de-obra, tendo em vista que, em julho do mesmo ano, a construção da ferrovia havia sido iniciada com um total de 500 homens, conforme vimos no capítulo 2. De qualquer forma, mesmo a precariedade dos 200 trabalhadores em atividade no mês de dezembro e a possibilidade deste conjunto se reduzir ainda mais parecem não representar um incômodo para os empreiteiros e para a Companhia Noroeste do Brasil, dado que a rotatividade era algo inerente à empreitada e as necessidades por mão-de-obra eram supridas pelo processo de recrutamento.

As experiências dos trabalhadores durante os cinco primeiros meses de obras na região de Bauru serão suficientes para que o grupo de anarquistas do jornal se convencesse de que as condições de vida e de trabalho poderiam ficar ainda piores. Os elementos observados pelo informante local não se apresentavam como excessos, mas como resultado de um padrão adotado pela Companhia Noroeste do Brasil e pelos empreiteiros para tocar a construção da ferrovia. A luta impulsionada pelo jornal não ocorre dentro da empreitada, mas sim nos locais

²²⁷ *La Battaglia*, São Paulo, 17 de dezembro de 1905, p. 4. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

em que havia grande concentração de trabalhadores em busca de emprego, isto é, em centros onde os agenciadores de braços atuavam.

A defesa do boicote contra os anúncios de oferta de trabalho na ferrovia foi realizada inicialmente tentando convencer os trabalhadores de que o valor do salário anunciado pelos contratantes era algo irrealizável. Os argumentos eram formulados a partir dos elementos existentes no local de trabalho, já escancarados em dezembro de 1905, particularmente a brutalidade dos empreiteiros no que diz respeito ao tratamento dos operários, a intensiva jornada de trabalho e o monopólio e a exploração de armazéns de abastecimento, os quais vendiam produtos com preços acima do valor de mercado e que pulverizavam o pagamento do salário anunciado.

As informações sobre as péssimas condições de vida dos trabalhadores, deterioradas na medida em que a ferrovia avançava em direção a Mato Grosso, e evidenciadas pelos frequentes ataques dos índios e pelo aparecimento de doenças endêmicas, também serão utilizadas na tentativa de esvaziar o processo de recrutamento. Além disso, essas denúncias servirão ao mesmo tempo para que o grupo de anarquistas tentasse jogar a opinião pública contra a Noroeste do Brasil. O jornal passará a relatar minuciosamente os elementos de enorme gravidade registrado na construção da ferrovia.

Em 1907, *La Battaglia* começou a publicar uma série de artigos cujo título, “A caminho da morte”, indicava a inevitável conseqüência aos trabalhadores que aceitassem a oferta de trabalho nas obras de construção da ferrovia. Como observou Luigi Biondi, a questão da Noroeste vai se prender perfeitamente a luta contra a imigração para o Brasil, o *leit motiv* de *La Battaglia*. O autor identificou que os manifestos contra a Noroeste do Brasil, enviados pelo jornal à imprensa livre da Europa e publicados em francês, eram idênticos àqueles publicados em 1906, usados para propagandar no exterior a dura condição de vida reservada aos futuros colonos nas fazendas do país.²²⁸ Além disso, de acordo com o mesmo autor, o jornal considerava que a crise registrada no campo no mesmo período poderia favorecer o emprego de trabalhadores na construção da ferrovia.²²⁹

Com uma linguagem determinada a demonstrar o mundo do trabalho na empreitada como algo extremamente obscuro, o jornal intensificou a propaganda em 1908 e, em 1909,

²²⁸ BIONDI, Luigi, (1995). *Op. cit.*, p. 104.

²²⁹ Idem, p. 273.

praticamente destinou sua primeira página para o tratamento da questão. Naquele ano, conforme vimos nas páginas anteriores, uma série de combinação de fatores havia deteriorado ainda mais as condições de vida e de trabalho na ferrovia, aumentando consideravelmente a quantidade de enfermidades e mortes entre os trabalhadores.

Na primeira semana de janeiro de 1909, *La Battaglia* reforçou seu editorial publicando a carta de “um trabalhador da Noroeste” localizado no último ponto do avançamento da linha. O correspondente informava que “os pobres trabalhadores”, além de uma série de privações, sofriam de

doenças (...) que se produzem pelas infecções ou pela inoculação de micróbios patogênicos de pior espécie. Em vários quilômetros da linha, o ar é irrespirável, mortífero; o mesmo se eleva da água parada envenenando o sangue. Os operários (...) são atacados de *maleita*, de Tifo, mas, sobretudo, de uma terrível doença ainda não bem definida (...) que se caracteriza por feridas de erupção purulenta que se estende em todo o corpo do paciente. A tudo isso, se acrescenta a incúria verdadeiramente assassina da *Companhia* e da empresa que não tomam providências. (...) Os operários dormem ao relento, expostos à intempérie, à mordedura terrível dos insetos (...).

O correspondente ainda destacou que a construção da ferrovia ocorria sob “um regime de escravidão e terror sem similares em nosso tempo” e que a única salvação encontrada pelos trabalhadores era a fuga, já que sofriam “terríveis represálias caso reclamassem seus direitos”. Os empreiteiros vigiavam o trabalho com a ajuda de capangas armados de fuzil e obrigavam os trabalhadores a uma jornada sem descanso. “Mas fugir para onde?” A resposta era seguida da informação de que a floresta era repleta de *bugres*, os quais trucidavam aqueles que se aventuravam a este desafio.

O missivista passa então a criticar o motivo pelo qual os trabalhadores eram seduzidos a deixar seus lares, suas esposas e seus filhos, para se engajarem nas obras de construção da ferrovia, isto é, a crença na promessa mentirosa dos agenciadores, os quais diziam: “*Venha para a Noroeste e em poucos meses farão fortuna...*”. Ele denunciou que a fortuna parava no cofre da Companhia, já que os empreiteiros “roubavam escandalosamente os operários”. Como prova, citou a sua própria condição, alegando que até aquele momento a única coisa que conseguiu acumular não tinha sido dinheiro e sim “um monte de feridas pelo corpo”. Ao final,

o remetente lançou um apelo para que “nenhum operário se deixe enganar e que não venha para a Noroeste”.²³⁰

A doença ainda desconhecida referida pelo jornal, e que atingia grande quantidade de trabalhadores, provavelmente era aquela batizada preliminarmente com o nome *úlceras de Bauru*. Apesar de o correspondente relatar as péssimas condições de vida em que os trabalhadores estavam submetidos, o descaso e o tratamento brutal praticado pelos empreiteiros, a argumentação utilizada pelo jornal para dissuadir os trabalhadores incide diretamente no principal atrativo da força de trabalho, isto é, a possibilidade de enriquecimento rápido graças a um salário relativamente alto. O desafio do jornal será inicialmente convencer os trabalhadores de que tal aspiração era algo impraticável. A luta é direcionada então contra o recrutamento de trabalhadores, objetivando dificultar a atuação dos agenciadores de braços, os quais conseguiam formar o efetivo necessário prometendo sempre bons salários nas obras de construção da ferrovia.

Neste sentido, *La Battaglia* circulou logo na semana seguinte com um apelo estampado na parte superior da primeira página alertando os trabalhadores de que a “empresa assassina”, responsável pela construção da ferrovia, estava necessitando de braços. O alerta informava que “muitos agentes foram autorizados a percorrer os diversos estados com o objetivo de formar caravanas de trabalhadores e destiná-los ao matadouro, por meio de bajulações de bom tratamento e ótimos ganhos”. No final, conclamava aos trabalhadores a não morder este tipo de isca.

No mesmo número, o editorial tratou da luta contra a Noroeste do Brasil a partir de uma matéria publicada pelo jornal *O Baurú*, que noticiou alguns casos de maus-tratos aos trabalhadores da construção da ferrovia. *La Battaglia* traduziu as notícias para o italiano e utilizou o conteúdo para reforçar as denúncias contra as condições de vida e de trabalho.

O grupo anarquista também se aproveitou do fato de que tais denúncias, publicadas por um jornal brasileiro localizado próximo ao empreendimento, eram suficientes para dissipar as acusações de que a luta contra a ferrovia e contra o processo de imigração para o Brasil eram patrocinadas pela Argentina. As notícias apresentadas pelo jornal *O Baurú* eram extremamente graves e também serviram para que os militantes utilizassem o conteúdo para divulgar a doutrina anarquista.

²³⁰ *La Battaglia*, São Paulo, 10 de janeiro de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/076. (AEL)

O Baurú relatava três casos de violência contra os trabalhadores. No primeiro caso, abordava a morte de um trabalhador, o qual teria falecido depois de contrair uma febre intermitente e não receber nenhum tipo de tratamento médico. Seu corpo teria sido enterrado em uma vala no próprio leito ferroviário, onde se enterrava os animais sacrificados. Na seqüência, o jornal relatava a iniciativa fracassada de um grupo de operários doentes que resolveu abandonar o acampamento para buscar ajuda em Bauru. Esses trabalhadores partiram a pé pela estrada de ferro na esperança de alcançar um trem de lastro que retrocedia do avançamento. O grupo de operários conseguiu andar apenas dois quilômetros, sendo rapidamente cercado pelos capangas armados e obrigado a retornar ao trabalho.

La Battaglia não teceu grandes comentários sobre os episódios acima registrados, apenas afirmou que o conteúdo podia se acrescentar às outras tantas denúncias e casos absurdos ocorridos na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Os redatores anarquistas passaram então a debater com o “colega jornalista” de *O Baurú*, apresentando aos leitores a linha política seguida pelo jornal. É que depois de relatar os episódios sombrios na construção da estrada de ferro, o jornal bauruense afirmou que “certamente” o “distinto Dr. Guimarães Carneiro, correto e digno engenheiro em chefe da estrada de ferro”, iria dar a “urgente e necessária providência”, assim que tomasse conhecimento dos fatos.

O grupo anarquista rechaça esta esperança e explica que as denúncias não se tratavam de casos isolados, mas de fatos que se repetiam há vários meses e anos. Guimarães Carneiro é apresentado como alguém a serviço do capital e que por essa razão não havia tomado providências e jamais tomaria. O jornal ironiza o sobrenome do engenheiro dizendo que ele era “um bom carneiro” dos patrões, e que continuaria calado e fazendo vista grossa perante os fatos registrados.

La Battaglia também publicou no editorial alguns trechos de cartas recebidas na redação em São Paulo. Entre elas, a dramática história de um jovem operário que cometeu suicídio em uma estação situada do avançamento da ferrovia. De acordo com o periódico, o jovem pretendia viajar até Bauru pegando um trem regular de passageiros, mas o agente de estação não permitiu que ele embarcasse na composição sem que antes comprasse o bilhete, cujo preço equivalia ao valor de três diárias pagas na construção. O trabalhador não possuía recursos e, apesar de portar uma arma na cintura, não conseguiu intimidar e convencer o agente, provavelmente pelo seu estado de saúde “delirante em febre”. O jovem operário entrou em pânico

quando percebeu que alguns capangas armados chegaram à estação e, temendo ter de retornar ao trabalho doente e de maneira forçada, sacou a arma e atirou contra a sua própria cabeça.

Diante destes casos, os anarquistas pregaram a ação direta contra a violência praticada pelos assassinos da ferrovia, dizendo, ironicamente, que é o próprio evangelho que fala em “dente por dente, olho por olho”. Os redatores do jornal alegaram que os trabalhadores não deveriam se preocupar caso fossem presos por praticar a legítima defesa, pois já estavam condenados à morte e a servir de adubo para as terras atravessadas pela ferrovia. *La Battaglia* concluiu o texto do editorial fazendo a junção de duas lutas, expressadas na consigna “Operários do Brasil, não se dirijam ao trabalho na Noroeste! Operários da Europa não venham ao Brasil”²³¹

Naquele mês de janeiro, as propagandas do jornal anarquista parecem ter conseguido repercutir positivamente entre os trabalhadores e o movimento operário. Mais do que isso, as notícias sobre as péssimas condições de vida e de trabalho existente na ferrovia atingiram a opinião pública e, de certa forma, isso forçou o aparecimento do assunto em outros jornais, tanto os da imprensa operária, quanto aqueles da imprensa regular. Muito desses periódicos utilizavam informações publicadas no jornal local de Bauru, cujo redator passou então a ser pressionado pelos diretores e empreiteiros da ferrovia instalados na mesma cidade.

La Battaglia denunciou o caso e prestou solidariedade ao “simpático jornal” no editorial da primeira semana de fevereiro. Nesta mesma ocasião, o jornal anarquista circulou com um manifesto redigido em francês remetido “à imprensa livre da Europa”:

A linha da estrada de ferro *Noroeste do Brasil*, atualmente em construção, deve atravessar regiões inabitadas, cobertas de florestas e pântanos sob toda a sua extensão. A empresa empreiteira se recusa peremptoriamente de tomar as precauções necessárias para salvaguardar a vida e a saúde dos trabalhadores, que morrem em grande quantidade, a cada dia, de febre infecciosa e de beribéri, nas regiões pantanosas de Mato Grosso. As condições dos trabalhadores são as seguintes:

Trabalham sob um sol escaldante, tropical – Só se alimentam de feijão e carne-seca – Dormem em barracas sobre a terra contaminada, atormentados pelos mosquitos e pelas moscas venenosas - Não há remédios e nem médicos para os doentes. Mesmo os doentes devem trabalhar à força. Aqueles que se recusam são mortos a tiros de revólver ou fuzil.

No mesmo dia um trabalhador e um homem morreram de fadiga e de privações. O homem e o animal foram enterrados na mesma cova.

²³¹ *La Battaglia*, São Paulo, 24 de janeiro de 1909, p.1. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

Está reservado à companhia o monopólio dos gêneros alimentícios e a venda aos trabalhadores a um preço quatro vezes maior que o de mercado. No fim do mês, todos os trabalhadores ficam em dívida com a empresa. – E estes crimes são perpetrados com o consentimento do governo republicano.

O redator d'*O Baurú*, jornal publicado na cidade homônima, – primeira estação da estrada de ferro *Noroeste do Brasil* – por ter denunciado os crimes da poderosa companhia foi ameaçado de morte. É necessário que a imprensa livre da Europa impeça por todos os meios a imigração de trabalhadores para o Brasil, onde os aguardam a escravidão, a tortura e a morte.

O manifesto havia sido composto a partir de elementos encontrados nas denúncias publicados anteriormente pelo jornal. Ao mesmo tempo em que objetivava ampliar a divulgação das péssimas condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, o grupo anarquista se aproveitava do conteúdo reforçando a luta corrente para impedir a vinda de imigrantes para o Brasil.

Apesar de reconhecer que vários jornais começaram a se interessar pela questão da Noroeste, embora depois de mais de um ano de denúncias, *La Battaglia* dissentia que isso poderia fazer com que as autoridades tomassem medidas que pudessem prejudicar os empreiteiros. Na opinião do jornal, essas providências não seriam tomadas sem que o protesto provocado pela imprensa combinasse com “a resistência das vítimas que vivem naquele inferno” e daqueles que “sem saber e iludidos, vão para lá arrastados por mil promessas.”

Neste sentido, *La Battaglia* chamou a atenção para a promiscuidade estabelecida entre o poder público e os exploradores da ferrovia, lembrando que “a Noroeste do Brasil é considerada uma obra patriótica, e em homenagem ao patriotismo dos acionistas franceses, o governo brasileiro, o democrático e popular governo da República, se manterá sempre favorável ao capital, em detrimento dos trabalhadores”. A partir do ponto de vista anarquista, criticam o papel do governo e do Estado, explicando que os “os grandes acionistas da Companhia Noroeste do Brasil possuem relações com palácio do Catete”, e que faziam parte, inclusive, da turma de “ladrões e delinquentes que compõem os altos poderes da República”.

Confiando na eficiência da estratégia de luta adotada, os anarquistas afirmavam que os artigos publicados no semanário já haviam sido reproduzidos em outras folhas de grande circulação e influência no meio operário, mais de 300 publicações. O jornal destacou a rede de contatos no continente europeu, afirmando ser possível colocar um “dilema” às autoridades brasileiras: “Ou se intervém para acabar com os assassinos, com a fome e com a tortura na

Noroeste, ou provocaremos na Europa uma séria campanha de boicote ao Brasil.”²³² O argentino *La Protesta* fazia parte desta rede de jornais anarquistas. O periódico reproduzia as matérias do *La Battaglia* e, interado no processo de recrutamento de operários que também ocorria na região platina, anunciou sua adesão ao esforço, alertando “os trabalhadores da República Argentina, a fim de que não sejam vítimas e não se deixem enganar com promessas gananciosas”.²³³

Diante da ampliação das denúncias contra as condições de vida dos trabalhadores da construção da estrada de ferro, a reação dos empreiteiros e diretores da Companhia Noroeste do Brasil se fez inicialmente através da publicação de matérias em jornais da grande imprensa, numa tentativa de responder e desmentir as acusações mais graves que pesavam contra o empreendimento. No começo de fevereiro, o engenheiro da Companhia Noroeste do Brasil, Dr. Guimarães Carneiro, publicou uma coluna n’*O Estado de S. Paulo* detalhando alguns elementos do mundo do trabalho. *La Battaglia* montou seu editorial utilizando excertos desta matéria, que foi traduzida para o italiano e questionada. Embora os diretores e empreiteiros da ferrovia demonstrassem certa intenção em abrir processo judicial contra os jornais operários que lutavam contra a Noroeste do Brasil, é possível que eles acreditassem na possibilidade de o empreendimento vencer todas as acusações que lhe pesava, utilizando igualmente o papel da imprensa como arma.

Todavia, na opinião dos redatores de *La Battaglia*, a iniciativa do engenheiro da ferrovia produziu um efeito contrário. E isso tinha uma explicação muito simples. As informações apresentadas pelo Dr. Guimarães Carneiro não desmentiam as denúncias que há vários meses eram divulgadas pelos anarquistas. Antes, confirmavam a existência de péssimas condições de vida e de trabalho e poderia servir como documento de prova em um eventual processo judicial, pois o descaso com os trabalhadores era admitido pela própria ferrovia.

Com efeito, o engenheiro informou na coluna d’*O Estado de S. Paulo* que “cerca de 2000 operários que trabalham em uma região efetivamente insalubre, onde reina o paludismo, sendo constantes de 250 a 300 doentes”, os quais são tratados em dois hospitais e por três médicos. *La Battaglia* questionou o número de médicos em uma obra com mais de 400 quilômetros de extensão de linha. Além disso, chamou a atenção para o fato de o próprio engenheiro

²³² *La Battaglia*, São Paulo, 7 de fevereiro de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

²³³ *La Protesta*, Buenos Aires, 06 de março de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/5207. (AEL).

admitir a existência do paludismo e reconhecer a instalação dos trabalhos de construção sobre uma região com características maléficas à saúde humana.

Ao extrair os trechos da matéria publicada n’*O Estado de S. Paulo*, os anarquistas procuraram destacar os elementos sempre abordados pelo jornal operário. Além das condições insalubres da região e a quantidade de doentes, o editorial aproveitou para questionar também as condições de alimentação dos trabalhadores, a supervisão do trabalho nas mãos de capangas armados de carabina, as deportações, o esquema de recrutamento de operários e os constantes assassinatos registrados na empreitada. Assim, quando *La Battaglia* afirmou que a iniciativa do engenheiro provocava um efeito contrário, isso efetivamente não era sem razão.

O engenheiro Guimarães Carneiro alegava em seu texto que os trabalhadores “naturalmente” não iriam comer “peito de peru”, e que a alimentação vendida no barracão era, “de fato, grosseira, mas com sustância suficiente para homens que trabalham duramente”. O engenheiro admitiu que “aqueles que pagam mais comem melhor”, e mesmo cobrando de 500 a 1000 réis por refeição, os operários conseguiam fazer alguma economia, depois do desconto efetuado em suas cadernetas. *La Battaglia* considerou simplista o cálculo matemático do engenheiro, denunciando que os trabalhadores eram submetidos a débitos permanentes e que somente as diárias dos dias úteis eram computadas pelos empreiteiros, isto é, dias em que os trabalhadores não estivessem com febres e doentes e o clima permitia a execução dos serviços.

Sobre a questão dos capangas armados, o engenheiro escreveu que “todos os operários andavam armados porque aquela região era habitada por índios” determinados a matar aqueles que não usavam deste meio para se defender. Os anarquistas aproveitaram a afirmação do engenheiro para esclarecer que eles foram os primeiros a prevenir sobre o perigo da presença dos índios e que tinha razão quando iniciaram uma campanha no princípio da construção da estrada de ferro alertando que “os operários não deveriam arriscar a própria pele sob flechas de índios ferozes... por apenas 4\$000”.

Com relação à utilização de deportados para constituir a mão-de-obra necessária na empreitada, *La Battaglia* acusou o engenheiro de “confirmar negando” o fato porque ele declarou que “150 operários contratados para trabalhar em Corumbá, sendo embarcados no Rio, a bordo do vapor ‘Júpiter’ (...) se revoltaram e foram desembarcados em Santos. Essa turma era composta de vagabundos e turbulentos, entre os quais se destaca o célebre negro Epitácio (...)”. Os anarquistas criticaram a alegação do engenheiro de que tais trabalhadores eram ex-

pulsos da embarcação por “operários mais antigos, armados de carabina”, os quais não admitiam a falta de respeito com os supervisores, colaborando para coibir as revoltas durante as viagens. *La Battaglia* afirma que não se tratava de trabalhadores “mais antigos”, mas de capangas que já atuavam antes mesmo da chegada no local das obras, tentando disciplinar dentro das embarcações os “vagabundos” recrutados nos grandes centros.

No caso do recrutamento dos trabalhadores, Guimarães Carneiro relatou que não havia “exploração” dos empreiteiros na operação do transporte dos engajados de São Paulo até Bauru. O engenheiro explicava que o bilhete ferroviário “custa em média de 25 a 30 mil réis” e que, deste valor, a empresa e os empreiteiros descontavam dos salários dos trabalhadores apenas de 10 a 12 mil réis. Os anarquistas discordam do engenheiro, informando que os agentes de braços recrutavam os operários com passagens gratuitas, prometendo que as mesmas não seriam cobradas pela empresa empreiteira. *La Battaglia* nota ainda que o valor da passagem anunciado pelo engenheiro estava superfaturado até Bauru, lembrando que, “tomando Santos como o ponto de partida, o bilhete ferroviário não chega a 20 mil réis”.

Os anarquistas também destacaram algumas afirmações do engenheiro que reforçavam o conteúdo das denúncias contra a ferrovia. O próprio Guimarães Carneiro admitiu a existência da determinação que obrigava os trabalhadores a comprar nos armazéns da empresa, além de reconhecer abertamente a ocorrência de grande quantidade de assassinatos entre os trabalhadores. Sobre este assunto, o engenheiro narrou alguns episódios e destacou que “entre sertanejos brutais e ignorantes, a justiça se resume na ponta da faca” e que, nestas circunstâncias, não se pode fazer nada, apenas “se enterra o morto e o serviço continua”. Ele ainda salientava que “a empresa não pode se responsabilizar por um fato inevitável e que é natural onde tem grandes aglomerações de gente brutal e ignorante”.

Outra afirmação atribuída à Guimarães Carneiro e aproveitada pelos redatores de *La Battaglia* era sobre a quantidade de italianos na construção da ferrovia. O engenheiro alegou existir somente cerca de 50 operários dessa nacionalidade, que atuavam como carroceiros nas obras de São Paulo e que a força de trabalho propriamente braçal era composta em sua maioria por brasileiros. Os anarquistas entenderam tal afirmação como uma tentativa de silenciar a imprensa operária, particularmente, *La Battaglia*, redigido em língua italiana.

Todavia, os militantes aproveitaram a colocação do engenheiro para reafirmar as posições da doutrina anarquista:

Nos não fazemos questionamento quanto à nacionalidade dos explorados e dos exploradores: nós somos anarquistas e interessamos por todas as vítimas qualquer que seja sua cor de pele e o idioma que falam; insurgimos contra todos os ladrões, assassinos e carniceiros independentemente das bandeiras que lhe recobrem.

O editorial foi encerrado com as tradicionais consignas contra as péssimas condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, mas com o lembrete de que, desta vez, “Não somos nós que dizemos e sim o Dr. Manoel Carneiro.”²³⁴

Entretanto, as afirmações do engenheiro da ferrovia, em particular a acusação de que a “campanha de difamação” contra a Noroeste do Brasil era obra de jornais italianos, e de que havia poucos imigrantes italianos trabalhando na construção da ferrovia, não foi bem digerida pelos militantes anarquistas. *La Battaglia* circulou na edição seguinte com um artigo rebatendo tais acusações. Os redatores responderam que o jornal não era italiano e que muito menos defendia o nacionalismo italiano. Sua redação em língua estrangeira se explicava unicamente para “a propaganda do anarquismo entre o numeroso elemento proletário italiano deste estado”.

Os militantes então apresentaram duas premissas básicas do jornal. Explicaram, em primeiro lugar, que “sua publicação é subordinada a um fim de propaganda: a do anarquismo, doutrina essencialmente internacional”. Em segundo lugar, sustentaram a afirmação de que “para o operário não existe pátria”. Assim, o artigo destacou que “a campanha contra a Noroeste continua e continuará até quando a sorte dos infelizes, que a fome – neste rico país! – obrigou a arriscar a pele em zona insalubre, não fosse de fato melhorada”. Seguindo as premissas básicas apresentadas, *La Battaglia* reforçou que não reivindicava a melhoria das condições de vida e de trabalho somente para os italianos, mas sim para todos os operários “brancos e negros”, “amarelos ou russos, turcos ou japoneses” que trabalhavam nas obras de construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil.²³⁵

Naquele mesmo mês de fevereiro de 1909, a Companhia Noroeste do Brasil e os empreiteiros recorreram novamente ao papel da grande imprensa para tentar refutar as acusações provocadas pela imprensa operária. *O Estado de S. Paulo* contribuiu novamente com a ferrovia e enviou um jornalista até as obras localizadas além da ponta dos trilhos, no extremo do

²³⁴ *La Battaglia*, São Paulo, 14 de fevereiro de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/760. (AEL).

²³⁵ *La Battaglia*, São Paulo, 21 de fevereiro de 1909, p.2 Localização: Microfilme MR/760. (AEL).

avançamento. A missão era coletar informações diretamente com os trabalhadores, engenheiros, empreiteiros e representantes do governo e relatar minuciosamente em uma reportagem os aspectos mais importantes do mundo do trabalho da construção da ferrovia. O próprio engenheiro Guimarães Carneiro recebeu o excursionista em Bauru, onde lhe forneceu meios de transporte ferroviário e a cavalo para prosseguir linha acima. O resultado das observações do jornalista foi transformado em uma matéria publicada pelo *O Estado de S. Paulo* no final do mês. Tratava-se de um verdadeiro escudo contra as denúncias que há algum tempo eram lançadas contra o empreendimento e seus representantes, pois aludia positivamente à construção da estrada de ferro, ao mesmo tempo em que amenizava a situação dos trabalhadores.²³⁶

Apesar da contrapartida dos empreiteiros e da Companhia Noroeste do Brasil, as notícias que depreciavam a construção da ferrovia começaram a ser estampadas cada vez mais em jornais da imprensa regular. *La Battaglia* via a cobertura destas folhas com certa desconfiança. O correspondente carioca Physio, por exemplo, criticou uma matéria publicada na *Folha do Dia*, do Rio de Janeiro. Ele reconheceu como verdadeira as denúncias feitas pelo jornal, mas alegou ser mentirosa a informação de que cônsules da Itália, Portugal e Espanha interpu- seram ofícios no sentido de estabelecer a proteção a seus patrícios e impedir que os mesmos continuassem sendo recrutados.²³⁷

A mesma crítica pode ser percebida quando *La Battaglia* se referiu às abordagens feitas por outros jornais publicados em língua italiana ou por militantes de corrente política adversa. Os redatores do jornal apontaram o antigo militante anarquista Benjamim Motta como uma figura “que ninguém leva mais a sério” e desqualificaram um artigo de sua autoria. *La Battaglia* também criticou o *Fanfulla*, periódico redigido em língua italiana, acusado de conceder espaço à defesa do empreiteiro geral da ferrovia, J. Machado de Mello e, igualmente, a *Tribuna Italiana*, que, naquele período, circulou com um comunicado fazendo apologia da Noroeste do Brasil, embora a redação deste último estivesse a cargo de um importante militante do movimento operário de São Paulo.

La Battaglia não deixou passar esta informação e fez uma pequena provocação denunciando que o antigo anarquista Vitaliano Rotellini, o proprietário daqueles dois jornais, era “aquele que paga Alceste de Ambris, que fortemente combate a Noroeste”. Para *La Battaglia*,

²³⁶ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 de fevereiro de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR/374 (AEL). Cf. Capítulo 3 desta dissertação.

²³⁷ *La Battaglia*, São Paulo, 28 de fevereiro de 1909, p.2. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

Rotellini seguia à risca o lema “negócios são negócios”, e, por isso, em um jornal elogiava a Companhia Noroeste do Brasil e, em outro órgão de sua propriedade, permitia o ataque à mesma companhia. O que ele ganhava fazendo isso? Segundo os redatores do jornal, Rotellini, chamado de “o bom patrão de De Ambris”, certamente não ganhava simpatizantes para a causa, mas somente “assinantes... socialistas...”²³⁸

Em março de 1909, Oreste Ristori realizou uma excursão de propaganda pela região da Paulista e também da Sorocabana. Em Bauru, se reuniu com assinantes de *La Battaglia* e proferiu uma palestra intitulada “Capitalismo, miséria e escravidão” no salão da sociedade italiana de socorro-mútuo Dante Alighieri. O correspondente local, Splendore, informou que o evento não conseguiu atrair muitas pessoas e explicou que isso ocorreu um pouco pela “inconsciência dos trabalhadores”, mas, sobretudo, pelo medo que eles têm dos diretores da Noroeste do Brasil. Todavia, de acordo com a mesma fonte, Ristori não desanimou e discursou “magistralmente” para o público presente. Como estava em Bauru, aproveitou para circular pelas ruas e entrevistou cerca de 60 trabalhadores da construção da ferrovia, espalhados em vários cantos da cidade, que tentavam sem assistência recuperar a saúde comprometida nas obras de avançamento.²³⁹

Estas impressões foram rapidamente enviadas para São Paulo e publicadas no jornal, que mais uma vez destinou sua primeira página para tratar do tema através do editorial intitulado “O caminho da morte”. Ristori assinalou que:

A terrível epidemia de febre-amarela está sem controle na Noroeste. Os poucos trabalhadores que milagrosamente escapam da Maleita e do Craw-Craw, sucumbem agora sob a fúria da espantosa doença. A fuga dos trabalhadores de todos os pontos da linha é geral. Bauru parece um imenso hospital. Centenas de infelizes, mais mortos do que vivos, prostrados de Maleita e cobertos de cancos e chagas, percorrem as ruas, pedindo abrigo e um pedaço de pão.²⁴⁰

²³⁸ *La Battaglia*, São Paulo, 07 de março de 1909, p. 4. Localização: Microfilme MR/760. (AEL). Alceste De Ambris, militante italiano, chegou ao Brasil em 1898, permanecendo em São Paulo até 1903. Neste período, trabalhou como editor do jornal *Avanti!* e jogou um papel importante no movimento socialista então nascente no país. Retornou à Europa para fugir de uma condenação por difamação. Na Itália, rompeu com o socialismo e aderiu ao sindicalismo revolucionário, liderando uma importante greve em Parma. Em 1908, fugindo da repressão em consequência de suas atividades políticas, decidiu voltar ao Brasil e permaneceu aqui até 1911. Nesta segunda estada, trabalhou como editor da *Tribuna Italiana* em 1909, depois no periódico sindicalista revolucionário *La Scure* e militou também na Federação Operária de S. Paulo. Cf. PINHEIRO, Paulo Sergio; HALL, Michael M. *Op. cit.*, p. 31. TOLEDO, Edilene. *Anarquismo e sindicalismo revolucionário*. Trabalhadores e militantes em São Paulo na Primeira República. São Paulo: Perseu Abramo, 2004, p. 27.

²³⁹ *La Battaglia*, São Paulo, 21 de março de 1909, p. 4. Localização: Microfilme MR/760. (AEL).

²⁴⁰ *La Battaglia*, São Paulo, 14 de março de 1909, p.1. Localização: Microfilme MR/760. (AEL).

Durante o primeiro semestre de 1909, as fugas empreendidas pelos trabalhadores se tornaram cada vez mais freqüentes. Os operários procuravam Bauru, mas a discrepância entre o número sempre crescente de doentes e as possibilidades de atendimento médico oferecidas pela cidade, os obrigaram a buscar ajuda em hospitais da região, como em Agudos e Botucatu, que logo entraram em colapso, conforme visto anteriormente.

A luta patrocinada pelo jornal seguiu firme naquele semestre, mas o *La Battaglia* não era mais o único grupo político a lutar contra a ferrovia. O próprio jornal noticiou no fim do mês de março que a “Federação Operária dará lugar a uma importante reunião, a qual tomará parte os representantes dos sindicatos operários, das associações, dos círculos, e de uma parte da imprensa da cidade, para impedir a empreiteira da Noroeste de derrubar, torturar e assassinar os trabalhadores”. Entretanto, os redatores desconfiaram dos propósitos da Federação e declararam que qualquer resolução decidida na reunião “será inútil”.²⁴¹

No entanto, a Federação Operária de S. Paulo organizou o encontro em meados de abril com a presença de representantes sindicais da capital e do interior do estado e também da Federação Operária do Rio de Janeiro. De acordo com *A Voz do Trabalhador*, a assembléia deliberou que a organização deveria “empregar todos os meios para dificultar o aliciamento de desempregados e imigrantes, feito por hábeis agentes contratados pela maldita empresa”.²⁴²

Assim como os anarquistas, os militantes que atuavam em torno do sindicalismo revolucionário e do socialismo acreditavam que a luta contra a estrada de ferro Noroeste do Brasil só poderia obter algum sucesso se conseguisse atingir e desarticular um ponto vital do empreendimento, isto é, o recrutamento dos trabalhadores. Para alcançar este objetivo, a Federação Operária de S. Paulo decidiu não restringir a luta apenas às propagandas de imprensa contra a ferrovia, mas combinar isto com a adoção de medidas práticas organizadas entre os trabalhadores, o que incluía a realização de protestos, comícios, panfletagens, etc.

La Lotta Proletaria circulou em meados de março de 1909 com um longo artigo no editorial criticando as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia.²⁴³ O jornal reconheceu o esforço “corajoso” e pioneiro do anarquista *La Battaglia*, mas, por outro lado,

²⁴¹ *La Battaglia*, São Paulo, 28 de março de 1909, p. 2. Localização: Microfilme MR/760. (AEL).

²⁴² *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, 17 de 1909, p. 1. Coleção fac-símile

²⁴³ *La Lotta Proletaria*, São Paulo, 15 de março de 1909, p. 1 Localização: Microfilme MR/006. (AEL).

alegou que as denúncias daquele jornal não conseguiram atingir “os escravocratas” e que o grande público não se preocupava com a grave questão.

Procurando organizar a luta contra o agenciamento de trabalhadores para a construção da estrada de ferro, os militantes formaram uma comissão específica para este fim e começaram a promover comícios, geralmente aos domingos, em bairros operários de São Paulo. Essas atividades eram desenvolvidas nas sedes das organizações operárias, onde um membro do comitê discursava aos demais presentes e distribuía panfletos com as informações de denúncia contra a ferrovia.

As reuniões da comissão de agitação ocorreram, por exemplo, no Bom Retiro, na sede do Círculo de Estudos Sociais, onde Alessandro Cerchiai, do grupo *La Battaglia*, discursou ao lado do militante Edmondo Rossoni, e nos bairros da Água Branca, Braz e Barra Funda.²⁴⁴ Também houve comícios na Ponte Pequena e na região da Avenida Tiradentes. Em Ribeirão Preto, os militantes se reuniram na sede da Liga Operária local, onde votaram um manifesto afirmando “o seu protesto contra a forma desumana em que são tratados os operários empregados na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil e seu franco e decidido apoio às manifestações realizadas em vários lugares contra o procedimento infame da Noroeste”. Esta resolução foi impressa e largamente distribuída na região Mogiana, entre Campinas e Uberaba.²⁴⁵

A assembléia da União dos Sindicatos de São Paulo ocorreu no final do mês de abril para “profligar o procedimento dos empresários da Estrada de Ferro Noroeste”. Esta reunião decidiu pela reafirmação da luta contra o recrutamento dos trabalhadores, mas, ao mesmo tempo, também reivindicava melhorias no tocante às condições de trabalho da empreitada. A *Voz do Trabalhador* publicou a resolução do encontro, destacando que a assembléia decidiu

fazer a maior propaganda pela imprensa, por meio de boletins e comícios e outros meios que se julgarem práticos, a fim de dificultar o engajamento e impedir a ida de trabalhadores para as obras da E. F. Noroeste, enquanto a empresa empreiteira não tomar sérias providências para lhes garantir a vida, abolindo os feitores armados (capangas); prevenir as enfermidades com bons agasalhos, boa alimentação e menos longo horário de trabalho; e garantindo-lhes os haveres com o pontual pagamento dos ordenados e rigorosa observância de uma razoável tabela de preços dos gêneros e artigos de que os trabalhadores precisam.

²⁴⁴ *La Lotta Proletaria*, São Paulo, 01 de maio de 1909, p.3 Localização: Microfilme MR/006. (AEL).

²⁴⁵ *La Lotta Proletaria*, São Paulo, 16 de maio de 1909, p.4. Localização: Microfilme MR/006. (AEL).

O documento era assinado pelo importante militante Ambrósio Chiodi, responsável pela comissão de agitação, e reconhecia que essa luta representava uma enorme dificuldade, devido “a grande desocupação que se verifica no país” e o “auxílio e cumplicidade do governo que recruta trabalhadores por meio da Agência de Colonização e Trabalho de São Paulo”. Para os militantes, esses dois pontos representavam o fator decisivo para que os empreiteiros continuassem agindo “desumanamente e (sic) escravisticamente” contra os operários. Todavia, a resolução apelava para que o próprio governo tomasse providências no sentido de obrigar a empreiteira J. Machado de Mello ao cumprimento “das leis comuns e ao respeito dos direitos dos indivíduos, alias sancionados pelas constituições federal e estadual”.

Embora a comissão tenha decidido reunir em panfleto todas as “infâmias” praticadas na Noroeste do Brasil, e conseqüente edição de brochuras com denúncias contra a ferrovia, visando sua distribuição nos centros nacionais e estrangeiros, não era descartado pelos militantes o apelo às “leis” e à “constituição” para cessar as péssimas condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia. Esta linha reformista era repudiada por algumas correntes do anarquismo, mas em vários casos foi fundamental para que os trabalhadores conseguissem fazer valer as suas reivindicações.

De qualquer forma, a resolução da União dos Sindicatos de São Paulo se declarava aberta a “todas as instituições e homens que se interessam pelo progresso e pela defesa da humanidade”. Para desenvolver o programa definido em assembléia, a resolução conclamava a unidade das “associações e pessoas de coração animadas de espírito de justiça” para constituir “comissões de agitação em todas as localidades”. Por último, foi decidido manter aberta uma subscrição permanente para as despesas e para auxiliar na publicação das brochuras com as denúncias contra a ferrovia “devidamente documentadas”.²⁴⁶

Não é possível saber se tal brochura foi editada e distribuída aos trabalhadores, mas é certo que as denúncias contra as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia continuaram sendo publicadas na imprensa operária até o fim de 1909 e parte de 1910. A organização de um comitê especial para lutar contra os empreiteiros da Noroeste do Brasil parece não ter agradado a todos os militantes do movimento operário de São Paulo. Um membro

²⁴⁶ *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, 17 de maio de 1909. p. 2. Coleção fac-símile.

do comitê respondeu duramente “a um certo Attilio Annovazzi”, que enviava cartas constantemente para a redação de *La Lotta Proletaria* criticando esse tipo de iniciativa.²⁴⁷

A comissão de agitação contra a Noroeste do Brasil logo foi atacada pelos jornais da grande imprensa do Rio de Janeiro e de São Paulo. *A Voz do Trabalhador* acusou o jornal carioca *Diário do Comércio* de produzir artigo em defesa do empreiteiro geral da ferrovia e de atacar, ao mesmo tempo, a comissão de agitação em São Paulo. A Confederação Operária do Brasil (COB) desqualificou o artigo do *Diário*, alegando que o mesmo era “sem provas e sem bases”. Para manter o duelo pela imprensa, os redatores de *A Voz do Trabalhador* declararam que, diferentemente de seus adversários, suas afirmações eram sempre justificadas com documentos. Dessa forma, publicaram na primeira página do jornal o contrato de trabalho utilizado pelo empreiteiro geral J. Machado de Mello na construção da ferrovia:

O Sr.....aceitando a ocupação de.....nesta construção, obriga-se com a aquisição da presente caderneta, as condições seguintes:

- 1 – Obedecer e executar todas as ordens de serviço que lhe forem dadas;
- 2 – Reconhecer de 10 (dez) horas no mínimo, o dia de trabalho;
- 3 – Trabalhar não só nos dias de semana, como nos domingos, dias santos e feriados, e também de noite, quando o Empreiteiro o exigir;
- 4 – Aceitar, sem direito a qualquer reclamação, o salário diário que lhe for estipulado pelo Empreiteiro;
- 5 – Fornecer-se no armazém do Empreiteiro de todos os gêneros de alimentação e de quaisquer outros artigos de que precisar;
- 6 – Não causar dano algum, nem embaraços aos trabalhos executados por conta do Empreiteiro ou de particulares, comportando-se com todo o respeito e moralidade quer no serviço, quer particularmente;
- 7 – Aguardar o pagamento dos seus ordenados do mês vencido, até o dia 30 (trinta) do mês seguinte.
- 8 – Aguardar, se sair espontaneamente do trabalho durante o mês, a liquidação de sua caderneta no dia respectivo do mês seguinte;
- 9 – Ser dispensado do serviço se o Empreiteiro, recebendo imediatamente o saldo dos seus salários;

²⁴⁷ *La Lotta Proletaria*, São Paulo, 16 de maio de 1909. p. 4. Localização: Microfilme MR/006. (AEL).

10 – Apresentar no último dia do mês, ao armazém competente, a presente caderneta para conferência dos respectivos débitos, lançamentos dos salários e apuração do saldo, procurando a sua restituição do dia 5 do mês seguinte em diante, entregando-a posteriormente no ato do recebimento do saldo, sem direito à sua restituição;

11 – Não transferir a presente caderneta a outros; e, no caso de saída espontânea (não podendo estar presente no ato do pagamento), deverá deixar pessoa devidamente autorizada a receber o saldo, sob aviso prévio ao Empreiteiro;

12 – O trabalhador que não fizer, no mínimo, 20 dias de trabalho por mês, salvo moléstia, será dispensado.²⁴⁸

Os 12 pontos do contrato de trabalho na empreitada se apresentavam como verdadeira aberração aos olhos do movimento operário, embora grande parte dos trabalhadores do Brasil, no campo e na cidade, estivesse submetida às condições semelhantes. Talvez a questão da jornada de trabalho excessiva fosse o ponto mais caro a ser combatido, tendo em vista a luta realizada naquela década pelo estabelecimento da jornada de trabalho de oito horas.

A guerra de informações contra e a favor da estrada de ferro Noroeste do Brasil prosseguiu nos jornais da imprensa regular e da imprensa operária durante o segundo semestre de 1909. O conteúdo das informações apresentadas pelos dois lados não sofreu muita variação, a não ser a publicação de um ou outro documento então inédito, como a contrato de trabalho citado acima, para se tentar imputar maior credibilidade aos argumentos e conquistar assim maior número de simpatizantes entre os leitores. É o caso, por exemplo, do *La Battaglia* que, não obstante os diversos editoriais e artigos publicados sob os títulos “No reino da fome e da miséria” e “O caminho da morte”, lançou a coluna especial “Os horrores da Noroeste”, editada pelo menos até o fim de 1910.

Embora o recrutamento de trabalhadores tenha perdurado até o fim das obras de construção da ferrovia em 1914, o assentamento dos trilhos entre Araçatuba e Itapura, na barranca do rio Paraná em São Paulo, e a conclusão do aterro no pantanal de Porto Esperança em Mato Grosso, que possibilitou a instalação da linha até Miranda e Aquidauana, decretaram a redução do número de trabalhadores naqueles trechos depois do final de 1912. Todavia, nos anos precedentes, os empreiteiros da construção necessitaram de um efetivo sempre crescente de mão-

²⁴⁸ *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, 01 de junho de 1909, p. 1. Coleção fac-símile.

de-obra, tanto para acelerar e recolocar os serviços dentro de um cronograma, quanto para substituir os trabalhadores mortos ou que ficaram doentes e sem condições de trabalho na empreitada.

Como o processo de recrutamento de trabalhadores era algo inerente à grande empreitada, a tentativa dos jornais operários e depois de uma comissão operária de agitação de impedir a ida de trabalhadores para a construção da ferrovia se justificou como alternativa coerente. Mas o esforço dos militantes conseguiu desarticular o agenciamento dos trabalhadores nos grandes centros urbanos e abalar assim a construção da estrada de ferro em São Paulo e Mato Grosso?

A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil começou o empreendimento determinada a construir a estrada de ferro com uma média de avançamento anual superior ao que era registrado na construção de outras ferrovias. Os diretores mantiveram o ritmo dos serviços utilizando diversas empreitadas, mas, pouco antes do fim da década de 1910, admitiram a existência de atrasos na execução das obras. A disposição inicial de concluir rapidamente a ferrovia logo se transformou em desespero para conseguir recolocar os serviços no cronograma e evitar a caducidade dos contratos de concessão e de empreitada firmados com a União. O que causou os atrasos na execução das obras?

A Companhia Noroeste do Brasil explicou que os atrasos na finalização dos serviços de construção da ferrovia foram causados pela quantidade insuficiente de trabalhadores necessária às obras de avançamento. Segundo os diretores da ferrovia, as campanhas de “difamação” contra a ferrovia dificultaram o recrutamento de trabalhadores, tornando o processo cada vez mais caro, embora, com menos eloquência, apontassem também as “moléstias” e os ataques de índios como fatores de desagregação da força de trabalho.

A iniciativa adotada pela Companhia Noroeste do Brasil em destacar os problemas relativos à recomposição da força de trabalho como a causa principal para os atrasos das obras de construção da ferrovia talvez seja um indicativo de que o movimento operário tenha conseguido alcançar seu objetivo, mas isso precisa ser relativizado. A consolidação de um efetivo aquém do necessário nas obras da ferrovia era, na verdade, resultante do desequilíbrio da rotatividade da força de trabalho. De fato, a entrada de trabalhadores não acompanhou as necessidades ditadas pelo aumento do volume das obras, estabelecidas com o avançamento da ferrovia. Porém, a redução da força de trabalho era consequência direta dos vários casos de doenças

e enfermidades que atingiam os trabalhadores, além de outras tantas mortes e das diversas fugas ocorridas na empreitada.

Entretanto, a intensa campanha de propagandas realizadas pelo movimento operário contra as condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro conseguiu, de certa forma, dispersar os trabalhadores nos grandes centros urbanos. Tanto que os empreiteiros foram obrigados a aumentar o valor das diárias, pelo menos nos anúncios de oferta de trabalho publicados na imprensa, para tentar atrair trabalhadores para a construção. Além disso, o trabalho realizado pelos agenciadores de braços tornou-se mais abrangente. Eles passaram a buscar trabalhadores em lugares cada vez mais distantes dos centros tradicionais de recrutamento, ampliando suas investidas para as áreas rurais do Brasil e do estrangeiro, além de atuarem junto às delegacias de polícia.

A reação da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e da empreiteira geral contra o movimento operário organizado também é sintomática. A utilização da imprensa regular não foi o único meio encontrado pela ferrovia e pelos empreiteiros para reagir às acusações dos jornais operários e do comitê de agitação. A empresa empreiteira J. Machado de Mello chegou a expressar em alguns de seus anúncios de oferta de emprego que, na empreitada, “não se aceitam trabalhadores italianos”.²⁴⁹ Uma iniciativa aparentemente contraditória, devido à grande quantidade de imigrantes daquela colônia em São Paulo e a necessidade ingente por mão-de-obra durante todo o ano de 1909, mas que se explica dado o papel jogado pelo militantes operários de origem italiana que encabeçavam a luta contra a ferrovia.

O empreiteiro geral da estrada de ferro ainda tentou silenciar a imprensa operária ameaçando entrar na justiça para impedir a continuidade da campanha de denúncias contra a estrada de ferro Noroeste do Brasil e contra o processo de recrutamento dos trabalhadores. Não foi possível saber se essa intenção foi de fato colocada em prática contra o *La Battaglia*, conforme denunciou seus redatores em 1909. Todavia, de acordo com um jornal da região de Bauru, o empreiteiro geral J. Machado de Mello constituiu dois advogados para acionar judicialmente os diversos periódicos de São Paulo. Em fevereiro de 1909, segundo a mesma fonte, os advogados iniciaram o trabalho apresentando queixa contra a *Tribuna Italiana*.²⁵⁰

²⁴⁹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 de março de 1909, p. 10. Localização: Microfilme MR/374. (AEL).

²⁵⁰ *Comércio do Jahu*, Jaú, 16 de fevereiro de 1909, p. 1. Localização: (CDFJ)

A luta impulsionada pela imprensa operária contra as condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil teve importância fundamental para o movimento operário da Primeira República. Certamente, os militantes operários sabiam que a empresa construtora J. Machado de Mello e a Companhia Noroeste do Brasil eram inimigos poderosos. É justamente aí que reside o mérito desta luta. O enfrentamento mobilizou militantes de diversas correntes e impôs algumas derrotas para a ferrovia, mesmo que parciais ou por pouco tempo. Além disso, as denúncias contra a Noroeste do Brasil publicadas incansavelmente nos jornais operários forçaram a atenção de outros setores da sociedade aos diversos problemas que afligiam os trabalhadores da construção da ferrovia. Sem esta iniciativa, o número de mortes na empreitada seria mais alarmante.

Movimento operário e greves na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil

O processo de trabalho adotado na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil não permitiu a efetivação de trabalhadores na empreitada por um período longo, dado a constante rotatividade de mão-de-obra no local das obras. Os trabalhadores da construção da ferrovia procuraram resistir à exploração adaptando suas lutas às realidades do empreendimento. O abandono do serviço ou as diversas fugas ocorridas, por exemplo, foram iniciativas bem características desta situação. A violência praticada diretamente contra os exploradores foi também uma alternativa não descartada pelos trabalhadores.

No entanto, quando a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil começou a externar alguns sinais de crise, atrasando a conclusão das obras e suspendendo os pagamentos aos fornecedores e aos empreiteiros, os trabalhadores foram os que mais sentiram a miséria. Durante vários meses seguidos, os operários da construção e operação ficaram sem receber os seus salários. Em 1913, a situação era dramática em São Paulo e Mato Grosso. Quando os operários decidiram entrar em greve no final de abril daquele ano, o pagamento dos salários não ocorria há mais ou menos seis meses.

Segundo um correspondente de Aquidauna, os trabalhadores suspenderam o tráfego do trem de passageiros até Miranda, reivindicando também moradias gratuitas e redução da jornada de trabalho. Mas a diretoria da estrada de ferro não atendeu nenhuma reivindicação e a

greve prosseguiu pelos meses seguintes.²⁵¹ No começo de outubro, o intendente de Campo Grande e dois empreiteiros da ferrovia escreveram para o Chefe de Polícia de Mato Grosso acusando a comissão de grevistas de planejar ataque contra os armazéns da construção. A autoridade policial, que fazia diligências pelo Sul do estado, enviou um alferes e algumas praças ao encontro dos trabalhadores, pedindo para que a comissão de grevistas não atacasse “o escritório do empreiteiro Antonio Leite da Silva e o armazém do coronel Alberto Passos, como também para que não seja paralisado o tráfego, permitindo que os trabalhadores dos empreiteiros referidos continuem o serviço qualquer que ele seja.”

Os trabalhadores negaram a acusação e, de Salobra, telegrafaram para o Chefe de Polícia no dia 12 de outubro, afirmando que até aquela data “não desviamos uma linha sequer das condutas por nós traçadas, (sic) tendo decorrido o tempo de greve sem o menor incidente ou abuso”. A comissão alegou ainda ser “absolutamente falsa a notícia de pretender atacar o acampamento Lageado e o armazém (...)” e que tal calúnia “ofende toda uma classe de operários, justamente no momento em que, honradamente, pugnam pelos seus direitos sagrados”.²⁵²

O impasse não teve solução. Enquanto a Companhia Noroeste do Brasil e o Governo Federal se desentendiam com relação ao contrato de construção da ferrovia, o pagamento aos trabalhadores não foi realizado e a greve também atingiu São Paulo. Mas em Mato Grosso, os salários atrasados já há vários meses provocaram uma miséria crescente. Não por acaso, pairava sobre as autoridades e os empreiteiros o medo de que os trabalhadores pudessem atacar os armazéns da construção. Os empreiteiros Silva e Passos, por exemplo, afirmaram em telegrama enviado a diretoria da Noroeste do Brasil no final do mês que, embora já tivessem pedido providências, esperavam “a qualquer momento ser atacado [pelos] grevistas”.²⁵³

Essa preocupação se tornou real no mês de novembro em Aquidauana. O ataque ocorreu contra o armazém filial da empresa Wanderley, Bais & Comp., uma importante casa comercial de Corumbá. Em 1909, a empresa empreiteira J. Machado de Mello, acostumada a subcontratar todas as obras de construção necessárias para a implantação da linha, subempregou seu direito de explorar os armazéns.

²⁵¹ *O Matto-Grosso*, Cuiabá, 4 de maio de 1913, p. 1. Localização: Prat. 01-E. Cx. 15 (APMT).

²⁵² RELATÓRIO das diligências efetuadas por ordem do Governo, pelo Dr. Deocleciano de Canto Menezes, Chefe de Polícia de Mato Grosso, 1913, pp. 11-12. (APMT).

²⁵³ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 25 de outubro de 1913, p. 4. Localização: Microfilme MR/398 (AEL).

A empresa contratada foi a firma de Corumbá e a decisão foi louvada pela imprensa local, que via na iniciativa uma forma de desmentir as acusações de que os salários eram sugados pelo sistema de barracão. A Wanderley, Bais & Comp. instalou três armazéns fixos, em Porto Esperança, Miranda e Aquidauana, além de unidades montadas sobre vagões estacionados nos locais de concentração de operários. O jornal alegou que os preços eram os mesmos praticados em Corumbá, e o armazém apresentava uma vantagem imediata aos trabalhadores: fornecia pão e carne fresca diariamente.²⁵⁴

Mas como a fome determinada pela falta de pagamentos se alastrou entre os trabalhadores, esses alimentos se tornaram cada vez mais distantes do cotidiano da empreitada e o ataque ao armazém foi inevitável. O responsável pela empresa em Aquidauana foi assassinado pelos grevistas. As elites da localidade se desesperaram temendo novos ataques contra as casas comerciais e montaram grupos armados para combater os trabalhadores. Além disso, solicitaram a ajuda dos governos federal e estadual, apelando ainda para que o Exército deslocasse contingentes para Aquidauana.²⁵⁵

Não houve pagamentos de salários e a greve prosseguiu pelo ano seguinte. Em São Paulo, as condições de miserabilidade também eram grandes e os trabalhadores perderam a ilusão de que seus salários seriam pagos. Eles reuniram as poucas forças e se deslocaram para Bauru em outubro de 1913. A *Lanterna* acompanhou a chegada dos operários e desqualificou o movimento. Para o jornal anarquista, o “pessoal braçal” era “pacato e paciente demais para com seus patrões”, na verdade um “povo anêmico” sem “sangue nas veias”. Ainda de acordo com o periódico, esta característica era consequência “dos longos sofrimentos experimentados no serviço da estrada maldita” que acabavam por fazer deles “simples máquinas automáticas na manobra da picareta, da alavanca, da pá, da enxada e da marreta”.

A *Lanterna* não identificou o movimento como greve, acusando o conjunto de trabalhadores de não conhecer a solidariedade e nem saber apreciar a “união que gera a força”. A crítica recaía em cima da “desorganização” dos 300 trabalhadores porque, segundo notou o correspondente, eles chegavam à estação de Bauru e mesmo “carregando seus trapos, e, exaustivos, cambaleando, tomavam o rumo da cidade”, cada um escolhendo seu próprio destino. A

²⁵⁴ *O Brazil*, Corumbá, 2 de dezembro de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30. Cx. 01 (APMT). A carne-seca era o padrão utilizado nos armazéns da construção em São Paulo e alvo de críticas do movimento operário. Em Mato Grosso, na ausência de pão fresco, a população se alimentava frequentemente de “bolacha”, uma espécie de pão redondo, rígido e achatado, consumido depois de amolecido na água.

²⁵⁵ *O Debate*, Cuiabá, 7 de novembro de 1913, p.2. Localização: Prat. 01-C. Cx. 10 (APMT).

Companhia Noroeste do Brasil e os empreiteiros não pagaram os sete meses de salários atrasados e o jornal operário suspeitou que os trabalhadores fossem voltar assim mesmo para o trabalho o mais breve possível.²⁵⁶

Estes trabalhadores abandonaram a estrada de ferro Noroeste do Brasil e, embora o recrutamento continuasse a existir, mantendo o suprimento de mão-de-obra para os serviços de São Paulo e Mato Grosso, a greve se ampliou e, no início de 1914, praticamente atingiu todas as seções da ferrovia, não apenas a construção, mas também os serviços de operação. A seção de Três Lagoas a Campo Grande, já administrada pelo Governo Federal, era o último reduto em que a greve não havia penetrado, a despeito dos salários atrasados e embora a empreitada estivesse com seus serviços ocorrendo irregularmente. No caso da operação ferroviária, a principal atividade naquela seção era a manutenção e reparação de locomotivas e material rodante nas oficinas de Três Lagoas, além de um intenso tráfego, determinado pelas manobras que se estendiam até as margens do rio Paraná visando a ligação com São Paulo.

Em abril de 1914, os trabalhadores daquela região partiram de Itapura em direção a Bauru através de uma composição formada com locomotivas e carros encontrados ao longo do trecho, reunindo em cada parada o máximo possível de operários. O movimento era liderado pelos trabalhadores da operação ferroviária e contava com o apoio e simpatia de pessoas ligadas direta ou indiretamente ao governo federal. Estes últimos ocupavam cargos na Fiscalização Federal e na administração da linha entre Três Lagoas e Campo Grande e naquele momento estavam interessados na decretação da caducidade do contrato entre o Governo e a Companhia Noroeste do Brasil. Cerca de 800 trabalhadores chegaram a Bauru no dia 6 de abril. Na cidade, um contingente de 130 praças desarmou os grevistas. Não houve conflito, mas os trabalhadores não se intimidaram a voltar ao trabalho.²⁵⁷

O boletim operário apresentou a mesma linha utilizada anteriormente para marcar o tom do movimento. A comissão apelava para “uma greve pacífica, evitando todo e qualquer prejuízo material para não perder a simpatia dos nossos superiores, do público e das autoridades”.²⁵⁸ O diretor da Noroeste do Brasil em Bauru, Carlos Nogueira, mostrou à comissão de grevistas um telegrama do empreiteiro e diretor da Companhia J. Machado de Mello. Ele estava no Rio de Janeiro e prometia em seu comunicado que o pagamento dos salários atrasados

²⁵⁶ *A Lanterna*, São Paulo, 18 de outubro de 1913, p. 2. Localização: Microfilme MR/005 (AEL).

²⁵⁷ *Correio Paulistano*, São Paulo, 7 de abril de 1914, p. 5. Localização: Microfilme MR 2868 (AEL).

²⁵⁸ *A Lanterna*, São Paulo, 11 de abril de 1914, p. 3. Localização: Microfilme MR/759 (AEL).

seria efetuado nos próximos dias, faltando apenas a finalização das negociações com o governo para obter o dinheiro necessário. Carlos Nogueira aproveitou e redigiu uma circular propondo aos trabalhadores o retorno parcial do serviço de via permanente e o restabelecimento do trem de passageiros, sob controle da própria comissão de grevistas, mantendo a paralisação nos serviços de conserva de linha e nas oficinas.²⁵⁹

Tal proposta foi rejeitada pelos trabalhadores. Nogueira então escreveu para seus superiores admitindo que os “grevistas não cedem enquanto não receber pagamento até março”. O diretor alertou que partes dos trilhos foram arrancadas em cerca de 10 quilômetros, para evitar a circulação de trens, e calculou que seria necessário obter 450 contos para efetuar o pagamento dos atrasados. Comerciantes de Bauru, afetados economicamente pela suspensão do tráfego, passaram a apoiar a reivindicação dos trabalhadores através de um boletim distribuído aos jornais da imprensa.²⁶⁰

A greve continuou firme pelos dias seguintes de forma pacífica. O correspondente d’*O Estado de S. Paulo* alegou que a população local, assim como os comerciantes também externava “as mais vivas simpatias” ao movimento grevista porque via “nesses homens sujos e esfarrapados verdadeiros abnegados” que estavam “há longos meses sem perceber o fruto de seu trabalho, em zona distintas de todo e qualquer recurso e muitas vezes até insalubres e pestilentas.”²⁶¹ O *Correio Paulistano* não esqueceu também de relatar as características dos trabalhadores, identificados como “maltrapilhos, miseráveis, extenuados pela vida do sertão, parece, até, que se sentem desse modo bem à vontade”. Entretanto, o periódico reconheceu que não eram essas as qualidades que mantinham os grevistas firmes em não ceder, e sim “uma clara consciência de seus direitos aliados ao respeito a ordem.”²⁶²

Em 18 de abril de 1914 a greve chegou ao fim. O empreiteiro e diretor da Companhia Noroeste do Brasil J. Machado de Mello desembarcou em Bauru com o dinheiro suficiente para efetuar o pagamento dos salários atrasados. A *Lanterna* desta vez não criticou os trabalhadores da ferrovia pela atitude pacífica durante os vários dias de greve e não se mostrou surpreso pelo fato de os salários estarem atrasados há vários meses. O periódico criticou a própria Noroeste do Brasil. Assim, lembrou que a estrada de ferro era “o famoso sorvedouro de rique-

²⁵⁹ *Correio da Noroeste*, Bauru, 14 de agosto de 1934, p. 8. Localização: Museu Histórico Municipal de Bauru (MHMB).

²⁶⁰ *Correio Paulistano*, São Paulo, 11 de abril de 1914, p. 3. Localização: Microfilme MR 2868 (AEL).

²⁶¹ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 9 de abril de 1914, p. 6. Localização: Microfilme MR 401 (AEL).

²⁶² *Correio Paulistano*, São Paulo, 14 de abril de 1914, p. 1. Localização: Microfilme MR 2868 (AEL).

zas e vidas humanas” e que em seu princípio “foram as *sic* barbaridades, os roubos, os assassinatos cometidos contra os desgraçados que lá tinham a infelicidade de cair. Depois foram as deportações em massa dos infelizes (...) para servir de pasto às febres”.²⁶³

²⁶³ *A Lanterna*, São Paulo, 11 de abril de 1914, p. 3. Localização: Microfilme MR/759 (AEL).



Foto 6. Assentamento da linha e construção de uma ponte sobre o rio Batalha (região de Bauru, 1905-1906).
Fonte: CMR.

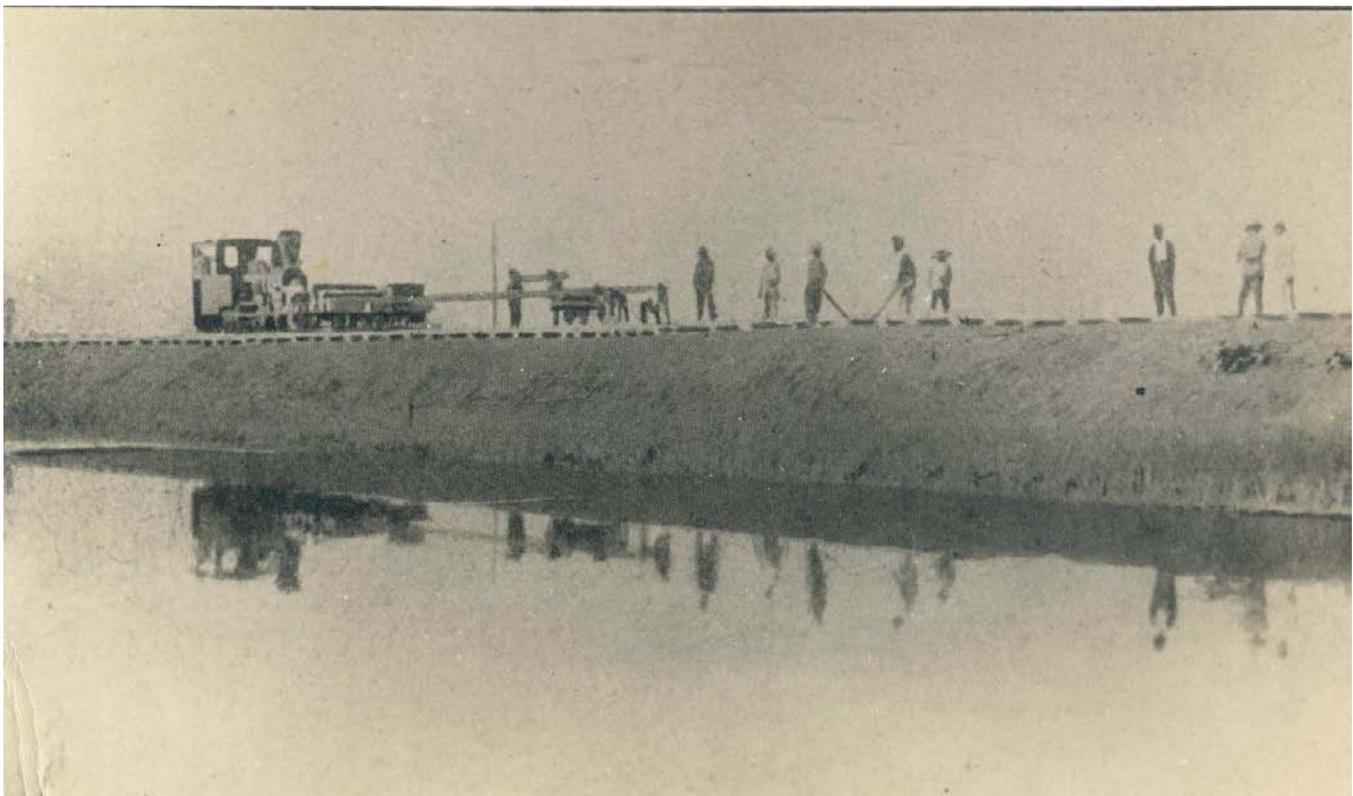


Foto 7. Assentamento da linha sobre o pantanal mato-grossense (região de Porto Esperança, 1909). CMR

CAPÍTULO V

CRIMINALIDADE E COTIDIANO EM MATO GROSSO

No final do ano de 1915, um promotor da comarca de Campo Grande pediu vistas a um processo criminal sobre homicídio e opinou a favor de seu arquivamento. Sua justificativa era simples, embora fosse determinada por uma experiência efetivamente nova. O processo havia sido iniciado por um inquérito policial aberto em 1911. A partir daí, as investigações não avançaram, e até 1915 o judiciário mato-grossense ainda não havia conseguido encontrar as pessoas citadas no documento da polícia. O promotor explicou as razões dessa dificuldade, alegando que, naquela época, tanto o indiciado quanto as testemunhas eram

trabalhadores da estrada de ferro Noroeste do Brasil Itapura Corumbá, quando esta se aproximava desta vila de Campo Grande. Convém notar que esses trabalhadores constituíram-se durante o longo percurso de Porto Esperança ao ponto terminal num verdadeiro flagelo à sociedade, a tranqüilidade pública, porquanto era composto de todos os elementos heterogêneo e admitíveis e nos quais sobressaíam-se os mais familiarizados na prática de todos os delitos. Não tinham domicílio certo e sabido (...). Como será possível agir depois de longo tempo decorrido? Como prosseguir na formação de culpa?²⁶⁴

Para o promotor, a decisão pelo arquivamento do processo respondia à suas próprias indagações. Essa imagem depreciativa dos trabalhadores da construção da ferrovia não era externada somente pelos membros do judiciário mato-grossense. Em meados de julho de 1913, quando a empreitada se aproximava de Campo Grande, o intendente municipal escreveu para um desembargador de Cuiabá e informou que havia na localidade “afluência [de] trabalhadores [da] Noroeste, indivíduos vindo [de] toda parte [que] dá lugar a roubos, assassinatos inúmeros.”²⁶⁵ O intendente municipal solicitava com certa urgência que o efetivo policial fosse ampliado para 30 praças.

Quando a empreitada avançou para além do estado de São Paulo e a Companhia Noroeste do Brasil e os empreiteiros instalaram a estação de Três Lagoas no território mato-grossense, a conseqüência imediata foi o aumento e diversificação da população da região,

²⁶⁴ INQUÉRITO policial (1912-1915). Autor: A Justiça Pública. Réu: Cassiano Lopes. Vítima: Luís Cresto. Localização: Caixa 179/12. Doc. His. 34. Campo Grande – Criminal. Memorial do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul (MTJMS).

²⁶⁵ LIVRO de Atos e despachos do Poder Executivo Municipal de Campo Grande (1912-1914). p. 139. Manuscrito. Localização: Fundo: Intendência Municipal da Villa de Campo Grande. Série: Atos e despachos – Gabinete do Intendente José Santiago. Livro 14-A, Caixa 03. Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).

antes caracterizada pela presença de antigos e poucos habitantes, cuja ocupação era quase que exclusivamente dedicada às atividades agrícolas de baixa produção e de precário intercâmbio comercial.

A atividade de construção ferroviária e os trabalhadores recrutados para as obras trataram de alterar radicalmente o cenário regional. Um fazendeiro instalado nas proximidades da barranca do rio Paraná em Mato Grosso percebeu essas mudanças e suas conseqüências já em 1910. Ele decidiu escrever uma carta para a delegacia de polícia de Santana do Paranaíba, denunciando o aumento desenfreado da criminalidade na recém fundada “povoação de Três Lagoas”. Segundo a sua carta, “os assassinatos sucedem-se uns aos outros sem que as autoridades desta comarca possam tomar providências, não só porque a distância é longínqua, como também pelas ameaças dos assassinos prometendo matar aqueles que tiverem o arrojo de denunciá-los”. O missivista parece não se intimidar com tais ameaças e continua sua narrativa, exclamando: “É doloroso, mas é verdade!”. Para ele, a situação amarga da região tendia a piorar porque “com o pessoal da Estrada de Ferro que se acha em construção é raro o dia ou a semana que não se registra um assassinato”.²⁶⁶

Em diferentes pontos da linha, os observadores contemporâneos notadamente pertencentes às elites da região parecem associar o aumento da criminalidade em Mato Grosso à presença dos trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Nesses textos, a imagem mais comum que se tenta construir é a de que os homens empregados nos serviços de empreitada praticavam os mais diversos tipos de crimes e delitos e transgrediam facilmente as imposições da lei e da ordem. Até parece que matar ou roubar alguém eram atividades tão simples como assentar trilho, trocar dormentes ou tomar banho. Nesta visão conservadora, a prática criminososa aparece como algo inerente à personalidade dos trabalhadores da construção da ferrovia.

O objetivo deste capítulo é fazer uma abordagem tentando demonstrar o contrário disso. Neste sentido, o presente capítulo centrará a atenção sobre os aspectos do cotidiano da construção da ferrovia revelados justamente no momento em que os trabalhadores praticavam crimes contra o patrimônio e também contra a vida. A intenção é desconstruir a existência de uma suposta inclinação dos trabalhadores da empreitada em Mato Grosso à criminalidade. Em

²⁶⁶ INQUÉRITO policial. Autor: A Justiça Pública. Réu: João Saubika, Francisco Saubika, José Saubika, Elias de Tal. Vítima: Arlindo Campos. (1911). Queixoso: Antônio Trajano dos Santos. Localização. Caixa 123/03. Doc. His. 4152. (MTJMS).

linhas gerais, a hipótese é que os crimes envolvendo os trabalhadores da construção da Noroeste do Brasil tinham sua origem em questões ligadas, por exemplo, ao mundo do trabalho da empreitada e às relações conflituosas existentes entre os próprios trabalhadores, que, por sua vez, eram comuns também em contextos diferentes. Estas últimas eram motivadas por questões de natureza diversa, por exemplo, conflitos de nacionalidade, disputas amorosas, resolução de acordos que envolviam dinheiro, ou ainda determinado simplesmente por um comportamento violento momentâneo, deflagrado em consequência do consumo excessivo de álcool.

Por outro lado, diversos estudos têm demonstrado que a violência, os distúrbios e as brigas envolvendo trabalhadores eram elementos presentes na construção ferroviária. Terry Coleman, por exemplo, alegou que na Inglaterra, no século 19, os confrontos violentos ocorriam principalmente quando os trabalhadores acionavam suas diferenças religiosas e de nacionalidade. A força de trabalho era formada, sobretudo, por irlandeses católicos, escoceses presbiterianos e ingleses imparcialmente beligerantes. O consumo de álcool era um ingrediente a mais que ajudava na deflagração de confrontos literalmente selvagens. Segundo o autor, os numerosos distúrbios violentos contribuíram para a criação de uma imagem depreciativa desses trabalhadores, chamados de *navvies* na Inglaterra. Coleman informou que no imaginário popular, a figura de um *navvie* era tão ameaçadora quanto à de Napoleão, e era comumente utilizada pelas mães para assustar suas crianças desobedientes.²⁶⁷

David Brooke, por sua vez, assinalou que os distúrbios provocados por esses trabalhadores na Inglaterra eram tão grandes que as obras de construção das ferrovias eram repetidamente interrompidas. Ele também apontou as diferenças de religião e de nacionalidade entre os trabalhadores, somadas ao consumo de álcool, como fatores decisivos para o desenvolvimento de conflitos que resultavam em diversas mortes. As companhias ferroviárias procuravam empregar polícias privadas para conter as cenas de violências, mas essa intervenção muitas vezes não cumpria seus objetivos. Isso porque os grupos opostos deixavam suas diferenças de lado em nome de uma ação em comum: combater os intrusos. Em várias ocasiões, os contratantes então tiveram de recorrer ao auxílio de forças militares, como a Polícia Metropolitana de Londres e até mesmo a Scotland Yard.

Brooke assinalou que os empreiteiros não eram tão seletivos na hora de compor a força de trabalho e o local das obras acabava se transformando em refúgio para marginais e peque-

²⁶⁷ COLEMAN, Terry. *Op. cit.*, pp. 93-114.

nos criminosos, oriundos de cidades vizinhas ao empreendimento. Isso contribuía para a má reputação dos *navvies*. Segundo o autor, quando os trabalhadores precisavam manifestar alguma insatisfação, eles não recorriam às greves e sim aos distúrbios e às revoltas violentas no local de trabalho.²⁶⁸

Os trabalhadores também utilizaram a violência como arma para negociar com empreiteiros e companhias ferroviárias nos EUA. Segundo Matthew Mason, distúrbios organizados com esta finalidade ocorreram durante a construção da Baltimore and Ohio Railroad (B & O), a primeira ferrovia norte-americana de longa distância. De acordo com o autor, a força de trabalho empregada na construção da estrada de ferro era composta em sua maioria por imigrantes irlandeses, seguidos de alemães, escravos e brancos nascidos no país. Mason considerou que o recurso à violência era o único meio disponível para os trabalhadores resistirem à conduta invariavelmente arbitrária dos empreiteiros.

Distúrbios com assassinatos também eram provocados por diferenças étnicas e de nacionalidade e para disputar o controle do trabalho. Neste sentido, os trabalhadores irlandeses patrocinaram confrontos particularmente violentos contra as polícias privadas e contra os trabalhadores alemães e negros “afro-americanos”, provavelmente escravos. Entretanto, os irlandeses não formavam um grupo homogêneo. Embora fossem todos católicos, esses trabalhadores se organizavam em facções distintas que remetiam às diferenças regionais existentes no país de origem. Essas antigas rivalidades eram ativadas nos EUA e provocaram confrontos violentos entre os próprios imigrantes irlandeses.²⁶⁹

A presença de criminosos e de homens adeptos à violência parece ser uma característica existente no mundo do trabalho da construção ferroviária. Coleman considera que o local das obras era um refúgio seguro para os pequenos criminosos porque “eles davam um nome falso, os empreiteiros não faziam muitas perguntas e os outros homens não os conheciam”.²⁷⁰ Segundo Brooke, tal quadro fez surgir um costume entre os trabalhadores ingleses empregados na construção das estradas de ferro, isto é, o uso de cabelos compridos para demonstrar que não haviam sido presos recentemente e que, portanto, não eram criminosos.²⁷¹

²⁶⁸ BROOKE, David. *Op. cit.*, pp. 108-122.

²⁶⁹ MASON, Matthew E. ““The Hands Here are Disposed to be Turbulent”: Unrest Among the Irish Trackmen of the Baltimore and Ohio Railroad, 1829-1851.”. In: *Labor History*, Vol. 39, N° 3, 1998. pp. 253-272.

²⁷⁰ COLEMAN, Terry. *Op. cit.*, p. 25.

²⁷¹ BROOKE, David. *Op. cit.*, p. 52.

No caso do efetivo de mão-de-obra empregada na construção da Noroeste do Brasil havia uma particularidade determinada pelo papel assumido pelas polícias no processo de recrutamento dos trabalhadores. Grande quantidade de homens foi alocada coercitivamente nas obras de São Paulo e Mato Grosso. Entretanto, esses homens não haviam necessariamente cometido crimes como roubos ou assassinatos nas grandes cidades. Na verdade, o alvo preferencial das polícias eram aqueles que mantinham um padrão de comportamento e de costumes considerado como contravenção pelo código penal, particularmente a vadiagem e a embriaguez em público, embora nem sempre os acusados manifestassem tal comportamento.

Por outro lado, o trabalho nas obras de construção da Noroeste do Brasil, localizadas em pontos afastados dos grandes centros, poderia representar uma alternativa para pequenos criminosos interessados em fugir da ação da polícia e da justiça. As instituições públicas eram precárias nas regiões acima de Bauru, em São Paulo, e especialmente no estado de Mato Grosso. Certamente, os criminosos foragidos não seriam incomodados pelas autoridades e os empreiteiros, sempre procurando mais braços para a empreitada, não recusariam oportunidades de trabalho.

Diversas fontes apontam a região mato-grossense como um lugar repleto de criminosos homiziados, com ocorrência de numerosos crimes contra a vida, e onde os litígios eram resolvidos preferencialmente com a utilização de armas de fogo. Alguns estudos assinalam o papel e o significado da violência na formação da província e do estado de Mato Grosso antes mesmo da construção da ferrovia.²⁷²

Outros fatores como a enorme distância do lugar em relação ao litoral, o vasto território inexplorado em sua maior parte e o fato de ali ter sido o palco dos combates mais sangrentos da Guerra com o Paraguai, também contribuíam para a formação de imagens ambíguas e contraditórias do lugar. O zoólogo Alípio de Miranda Ribeiro, integrante da Comissão Telegráfica de Mato Grosso ao Amazonas, vislumbrou as potencialidades econômicas da região, mas reconheceu que esse pensamento não era predominante no imaginário das pessoas. Ele declarou na revista carioca *Kosmos* que, em geral,

Quem se dirige para Mato Grosso, vem carregado de insinuações temerosas que começam desde logo com o sugestivo nome do Estado; depois vêm as histórias das onças, depois os selvagens antropófagos;

²⁷² CORRÊA, Valmir Batista. *Mato Grosso: 1817-1840 e o papel da violência no processo de formação e desenvolvimento da Província*. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH-USP, São Paulo, 1976, CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889-1943)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1995.

depois as várias manifestações do impaludismo e da varíola. Não é pois de se admirar que com a propaganda sempre cheia de exagero que fazem de todas essas cousas, o forasteiro que busque o Estado venha com a convicção firme de que marcha para a morte inevitavelmente.²⁷³

O zoólogo, que não se prendeu somente à fauna regional, procurou desfazer tais insinuações. Ele relatou minuciosamente as características e os costumes dos povos das cidades mato-grossenses onde aportou em sua subida pelos rios da bacia do Prata. Escrevendo para uma revista que se adequava perfeitamente às ilustrações da burguesia carioca, ele destacou, por exemplo, que as “classes menos favorecidas” de Cáceres demonstravam certo “desprezo pelo trabalho” e que não tinham “pressa para nada”. O observador ficou pasmado com essa qualidade da mão-de-obra local, mas ponderou a situação, explicando que “Mato Grosso é um dos estados brasileiros que mais carece de braços”. O zoólogo não tinha receita pronta para contornar a situação, mas ventilou a possibilidade de o governo “envidar esforços para encaminhar para aí uma forte corrente imigratória”.

Todavia, enquanto o deslocamento de imigrantes não ocorresse para Mato Grosso, as características da população local não seriam alteradas. Alípio continuou então com suas observações elitistas sobre as peculiaridades da população, destacando, entre outras coisas, a existência de uma linguagem local sensivelmente diferente do português corrente no Brasil, e de um costume certamente impraticável pelas donzelas e pelos burgueses do Rio de Janeiro, principais leitores da revista *Kosmos*: o “manejo da Winchester” até pelo “sexo fraco”.²⁷⁴

Armas de fogo e violência também aparecem em relatos de outros viajantes elitistas que se dirigiram para Mato Grosso. J. F. de Mello Nogueira passou por Três Lagoas no começo de 1913. Ele notou que,

A primeira vista, tem-se a impressão que todo mundo em aquela zona de Mato Grosso já matou alguém. Os facínoras passeiam impunemente pelas povoações, são olhados com certa admiração e suas proezas repetidas com orgulho, a todos os forasteiros.

Fulano tem dez mortes, cicrano nove, este matou quatro, aquele mandou desta para melhor seis pessoas e assim por diante.

O excursionista verificou que “bandidos acossados pela polícia de S. Paulo” se refugiavam em Mato Grosso, mas, “talvez, a maioria, (...) se regeneram trabalhando honestamente”.

²⁷³ *Kosmos*, Rio de Janeiro, dezembro de 1908. Localização: Microfilme MR/2334 (AEL).

²⁷⁴ *Kosmos*, Rio de Janeiro, março de 1909. Localização: Microfilme MR/2334 (AEL). Sobre a revista *Kosmos*. Cf. DIMAS, Antonio. *Tempos eufóricos*. Análise da Revista *Kosmos* (1904-1909). São Paulo: Ática, 1983.

Ele afirmou ter palestrado longamente com esses homens, “procurando analisar-lhes o fundo d’alma”. Mello Nogueira se convenceu de que os “bandidos” eram realmente “indispensáveis” em Três Lagoas porque ali “a civilização é mais aparente do que real”. Para o excursionista, os crimes praticados por esses homens funcionavam como um “freio” capaz de regular as relações de uma sociedade recém criada, “onde ainda não existe o necessário respeito à lei”.

Embora notasse que em Mato Grosso havia “valentões que matam por *sport* e quase sempre traiçoeiramente”, ele ironizou que não teria o mínimo receio de conviver com tais “facínoras”. Conforme suas palavras, a região de Três Lagoas era mais segura do que a cidade de São Paulo porque nesta última havia os “valentões de casaca, que cultivam o escândalo público, e manejam não a carabina ou o punhal, mas a calúnia, a intriga, a carta anônima”.²⁷⁵

Mello Nogueira excursionou basicamente sobre a linha da ferrovia em construção. Ele era convidado e acompanhado de pessoas ligadas ao empreendimento, particularmente, alguns empreiteiros, diretores da ferrovia e o fiscal do governo federal, Aristóteles Pereira. Vários crimes de homicídio realmente ocorreram em toda a região onde a ferrovia estava sendo construída. As razões dos conflitos violentos eram mais complexas do que os motivos apresentados pelos observadores contemporâneos, conforme veremos a seguir.

O crime, a violência e os trabalhadores da construção da ferrovia em Mato Grosso

No começo de 1909, um confronto violento no acampamento de Salobra resultou na morte de dois trabalhadores e deixou outros feridos. Um jornal de Corumbá lamentou o episódio e informou sobre as razões que deram “origem à desordem”. Segundo a folha corumbaense, o conflito ocorreu em conseqüência das “libações em demasia”, um costume “difícil de evitar entre numeroso pessoal trabalhador de toda a casta”.²⁷⁶

No mesmo ano de 1909, outro conflito ocorreu nas proximidades de Porto Esperança e resultou na morte de um homem.²⁷⁷ Se a vítima fosse um simples trabalhador e se o mesmo tivesse conseguido sobreviver, talvez a imprensa noticiasse o episódio apenas como resultado das “libações” e o caso não se transformasse em inquérito policial ou ainda em uma denúncia

²⁷⁵ MELLO NOGUEIRA, J. F. de. *Excursão à Mato Grosso*. São Paulo: Pocaí Weiss, 1913, pp. 15-19.

²⁷⁶ *O Brazil*, Corumbá, 28 de janeiro de 1909, p. 1. Localização: Prat. 30, caixa 01 (APMT).

²⁷⁷ PETIÇÃO de Habeas Corpus. Tribunal de Relação do Estado de Mato Grosso. Impetrante: Rodolpho José Gomes. Paciente: Bartholo Romão. Local: Corumbá. Ano 1909. Localização: Doc. N° 899, Caixa 57, Fundo Tribunal de Relação (APMT).

formal à justiça. Entretanto, este não foi o caso. O morto em questão era um apontador da Empresa Construtora J. Machado de Mello, chamado José Morgado. No dia 29 de julho, período da noite, houve uma calorosa discussão entre o agente dos empreiteiros e os trabalhadores da construção no acampamento de Atibaia. O apontador levou a pior e recebeu uma facada na boca do estômago. O sangue jorrou bastante e o médico da empresa não conseguiu estancar a hemorragia. A madrugada foi de dor e sofrimento para o esfaqueado e sua agonia só terminou de manhã cedo, quando as seriemas já haviam anunciado os primeiros clarões no céu do pantanal. O novo dia nasceu, mas para o apontador não. O médico cumpriu com suas obrigações e fez o atestado de óbito. O trabalho de remoção de terras continuou normalmente durante todo o dia.

Naquela mesma noite de 29 de julho, empregados da empresa fortemente armados até os dentes foram incumbidos de prender o agressor. Eles saíram do armazém e caminharam a passos largo até o acampamento dos trabalhadores, onde conseguiram achar, sem dificuldades, a barra de um trabalhador “argentino”. Este havia sido apontado como o autor da facada, mas estava dormindo quando os homens chegaram para prendê-lo. Desprevenido, não ofereceu resistência. O engenheiro residente determinou então que ele fosse enviado escoltado para Porto Esperança e daí para Corumbá. Nesta cidade, o trabalhador foi apresentado às autoridades e recolhido à cadeia pública local, onde ficou preso por vários meses seguidos sem receber acusação formal pelo homicídio. O processo instaurado era repleto de ilegalidades e o preso só conseguiu deixar à cadeia depois que um advogado assumiu a sua defesa e levou o caso para o Tribunal de Relação em Cuiabá. Os magistrados da capital deram parecer favorável ao pedido de habeas corpus e o trabalhador “argentino”, chamado Bartholo Romão, saiu da prisão.

Qual foi o motivo do crime? Libações em demasia? Presença de facínoras que matavam por *sport*? O caso de Bartholo Romão demonstra claramente a existência de questões relativas ao mundo do trabalho da construção da estrada de ferro.

Em primeiro lugar, até o advogado equivocou-se quanto à nacionalidade de seu cliente. Bartholo Romão não era argentino, e sim espanhol, conforme ele mesmo declarou ao Tribunal de Relação de Mato Grosso. Este detalhe é importante porque a confusão em torno de sua verdadeira nacionalidade confirma a existência de homens recrutados em diversos lugares. Neste caso, embora Bartholo Romão declarasse ter nascido na Espanha, certamente seu recrutamento havia ocorrido na Argentina, país em que os empreiteiros mantinham agentes de braços ao

longo das cidades em que as embarcações fluviais fretadas para a ferrovia faziam escala obrigatória.

A morte de José Morgado é bem significativa porque ocorreu em consequência de uma “alteração” com trabalhadores da construção. O motivo de tal “alteração” não está especificado no processo. Todavia, não é difícil imaginar que os trabalhadores tinham diversas razões para estarem insatisfeitos. As condições de vida e de trabalho nas obras da ferrovia na região de Porto Esperança eram as piores possíveis. Os trabalhadores estavam sujeitos à insalubridade do trabalho no pantanal e à falta de assistência médica no local das obras. As baixas eram freqüentes entre os homens e os empreiteiros recorriam ao processo de recrutamento para manter o suprimento de mão-de-obra necessário ao desenvolvimento da ferrovia.

José Morgado ocupava uma função importante na empreitada. Sua tarefa era analisar primeiro as cadernetas dos trabalhadores e verificar os lançamentos negativos para depois efetuar o pagamento. Como os armazéns sugavam boa parte dos salários e os empreiteiros não computavam os dias em que os homens não conseguiam cumprir a jornada de trabalho, devido às enfermidades e às condições climáticas, como as chuvas, que impediam a execução das obras, o salário ficava sempre aquém do valor reivindicado e desejado pelos trabalhadores. A relação de José Morgado era efetivamente conflituosa e não começava apenas no local das obras.

O engenheiro residente descreveu o apontador como um homem “morigerado” e “cumpridor de seus deveres”. Essas qualidades citadas não eram apenas uma formalização costumeira da época, utilizada para indicar às autoridades policiais e judiciais a procedência anterior dos envolvidos. Em termos práticos, José Morgado havia recrutado “em fevereiro uma leva de trezentos trabalhadores do Rio”. O número de homens aliciados sob a responsabilidade do agente é surpreendente se consideramos que o processo de recrutamento já dava sinais de dificuldades no começo de 1909, ao mesmo tempo em que as obras em Mato Grosso necessitavam cada vez mais de braços. José Morgado era um agente de responsabilidade central para a exploração da força de trabalho. Neste contexto, é possível afirmar que sua morte ocorreu em consequência das relações conflituosas estabelecidas com os trabalhadores da construção da estrada de ferro

As relações conflituosas também ocorriam entre os próprios trabalhadores. Para comemorar o Natal de 1914, Benedito Roque, João e Cesário foram até o restaurante de um ja-

ponês em Campo Grande e ali tomaram algumas cachaças.²⁷⁸ Eles beberam bastante aguardente e, apesar das condições, resolveram sair para andar pelas ruas escuras da cidade. Na madrugada, os três acabaram encontrando por acaso um companheiro de trabalho da mesma turma, chamado José Duarte, 22 anos, casado, que imediatamente se juntou ao grupo. A caminhada prosseguiu. Em um determinado momento, entretanto, José Duarte pegou sua navalha e vibrou um golpe no pescoço de Benedito Roque. O ferimento e a sangria foram profundos, mas Roque não morreu. José Duarte saiu correndo no meio da escuridão, não sendo mais visto, inclusive nos dias seguintes.

Durante o exame de corpo de delito, realizado pela manhã do dia 26, Benedito Roque alegou que não esperava a agressão de José Duarte porque naquela noite não houve “alteração” entre ambos e que também não tinham qualquer tipo de inimizade. As testemunhas indicadas por Benedito contaram versões parecidas, embora alegassem ter conhecimento da ocorrência apenas por “ouvir dizer.”

A polícia passou a investigar o crime e pouco tempo depois prendeu José Duarte. Benedito Roque partiu para Aquidauana, onde havia um hospital da ferrovia, e não voltou mais para Campo Grande. Levado a júri popular, Duarte declarou em sua defesa que não era culpado do delito, “porém, se deu a navalhada no pescoço de Benedito Roque é porque este o perseguia há muito tempo”. Ele alegou que naquela noite, levou uma forte cabeçada de Benedito que o derrubou no chão e, logo depois, assim que levantou, uma “bofetada” no rosto. José Duarte convenceu o júri que apenas golpeou Benedito para se defender das agressões que vinha sofrendo e por isso acabou absolvido.

A maioria das testemunhas citadas no processo alegou não conhecer o procedimento anterior de ambos os envolvidos, mas se referiu ao acusado como “aquele à quem falta um braço”. Este detalhe é interessante porque esta deficiência física limitava sua força de trabalho no serviço de conservação da ferrovia. Como o trabalho era organizado em turmas compostas com quatro, seis ou oito homens, não é preciso muito esforço para notar que sua contribuição na execução das tarefas era menor que a dos demais trabalhadores. Talvez estivesse aí a origem das perseguições a que José Duarte alegou sofrer de Benedito Roque, vale lembrar, companheiro de trabalho da mesma turma que a sua.

²⁷⁸ SUMÁRIO-crime. Autor: A Justiça Pública. Réu: José Duarte. Vítima: Benedito Roque. Localização: Caixa 181/11 Doc. His. 67. (1915-1915). Campo Grande – Criminal (MTJMS).

Em 1912, dois trabalhadores da construção da ferrovia se desentenderam e um acabou matando o outro.²⁷⁹ Este episódio demonstra a existência de diversas empreitadas sobre um mesmo local de trabalho. A construção da estrada de ferro entre Três Lagoas e Campo Grande era de responsabilidade da empresa construtora de Francisco de Monlevade que, por sua vez, havia repartido a execução dos serviços à vários empreiteiros menores. Nas proximidades de Rio Pardo, a construção da linha era realizada por dois sub-empreiteiros, Domiciano da Silva e Justino Rangel, que encetavam os mesmos serviços, mas de maneira independente e sem nenhum tipo de associação. Cada um tinha sua própria força de trabalho e por isso mantinham seus trabalhadores em acampamentos separados, mas não muito distantes um do outro.

Os trabalhadores pareciam transitar de um local para o outro e, na manhã do dia 8 de novembro, José Ramigio, empregado do sub-empreiteiro Justino Rangel, passou pelo acampamento do sub-empreiteiro Domiciano Silva e se desentendeu com um empregado deste, chamado Manoel José da Silva, vulgo Manoel Cego. A discussão foi calorosa, mas os trabalhadores agiram rápido e conseguiram separar os dois homens. Os ânimos exaltados foram acalmados e o trabalho prosseguiu normalmente.

A jornada chegou ao fim e então Ramigio se pôs a caminhar rumo à barraca que ocupava no acampamento de Justino Rangel e, neste movimento de regresso, atravessou obrigatoriamente o acampamento de Domiciano. Neste local, os trabalhadores já haviam encostado as ferramentas e se preparavam para o descanso. Manoel Cego, ao contrário, armou-se de uma carabina e quando viu seu desafeto cruzar o acampamento não vacilou em disparar a queima roupa.

O caso foi denunciado pelos dois sub-empreiteiros, os quais redigiram conjuntamente uma carta endereçada à autoridade judiciária de Campo Grande. Eles informaram que Manoel Cego não havia fugido da empreitada e que o mesmo encontrava-se na “localidade, podendo ser facilmente preso”. Os empreiteiros manifestavam o desejo de que a autoridade colocasse “um paradeiro a série quase ininterrupta de crimes” e identificavam a região como “vivência de bandidos de pior espécie”. O processo também não prosseguiu e o caso ficou sem conclusão na justiça.

²⁷⁹ AUTOS de crime. Autor: A Justiça Pública. Réu: Manoel José dos Santos. Vítima: José Ramigio. Localização: Caixa 179/12. Doc. His. 27, (1912-1912), Campo Grande – Criminal (MTJMS).

Embora não sendo possível entender as razões que deram origem ao confronto, certamente ele não ocorreu porque havia “bandidos de pior espécie” trabalhando na construção da ferrovia. Na verdade, os empreiteiros precisavam destes homens para manter o desenvolvimento das obras de construção da estrada de ferro, cujo cronograma de execução dos serviços encontrava-se completamente atrasado naquele momento. A utilização de sub-empreitadas não era justificada somente para acelerar o ritmo das obras, mas também porque o sistema transferia ao sub-empreiteiro a responsabilidade pela mão-de-obra necessária aos serviços de construção.

A atividade de construção ferroviária poderia ser lucrativa desde que as condições se apresentassem como favoráveis. Em São Paulo, as matas ainda inexploradas ofereciam em geral grande quantidade de madeiras de boa qualidade. Diversas empreitadas foram instaladas para a fabricação de dormentes de peroba e aroeira, ou ainda para a fabricação de postes, balaustras, caibros e ripas de faveiro, cabréuva, guarantã, etc., e para o fornecimento de lenha para combustível. Em Mato Grosso a situação era diferente. A estrada de ferro não atravessava regiões com florestas fechadas e contínuas. Os empreiteiros então tiveram de importar grande quantidade de dormentes fabricados no Paraguai. Este comércio, inclusive, contribuiu para reativar a antiga atividade de extração madeireira no norte daquele país.²⁸⁰

Neste contexto, qualquer empreitada que fosse instalada para fornecer madeiras para a construção da estrada de ferro certamente se constituiria em uma atividade rentável. As poucas matas que apresentavam boas condições para atividade de extração logo começaram a ser disputadas. Nas proximidades de Campo Grande, havia uma floresta efetivamente grande, cuja maior parte ficava dentro de uma propriedade estadual cedida ao Ministério de Guerra e ocupada pelo Grupo de Artilharia do 13º Regimento Militar do Exército Brasileiro.

Ao que parece, em torno desta propriedade existia também alguns sítios, mas a medição total da área, denominada Piraputangas, ainda não havia sido realizada pelo governo de Mato Grosso. Todavia, a legislação estadual proibia a retirada de madeiras de lei em terras devolutas. O traçado da estrada de ferro atravessava a propriedade e uma estação foi construída ali depois que a linha ficou pronta.

²⁸⁰ *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 15 de abril de 1909, p.3. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 18 de abril de 1909, p. 3. Localização MR 375 (AEL).

A extração de madeiras começou no local assim que teve início a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil na região. Durante uma inspeção em abril de 1911, os militares flagraram a derrubada de árvores e um tenente denunciou o caso à polícia de Campo Grande.²⁸¹ Segundo a sua carta, o serviço era “executado por José Dias, residente próximo ao local”, que, interrogado, apontou “toda a madeira já lavrada (...) de aroeira, além do que já foi retirado”. O tenente informou que este homem trabalhava para o senhor Enohh Vieira, extraíndo tanto madeiras de lei como madeiras brancas e que existiam outros homens derrubando árvores na propriedade. De acordo com os militares, José Dias alegou que havia na mesma floresta outra “turma de serradores tirando madeiras para negócios sob a direção de Antonio da Silva, vulgo Candonga, que já é bastante conhecido como devastador de mata”.

A polícia foi até o local e identificou que as principais madeiras retiradas da mata eram aroeira, ipê, balsamo, cedro e angelim. Questionado pela polícia, José Dias confirmou que derrubava árvores na propriedade do Exército, mas justificou que fazia isso por real necessidade. Ele contou que

devido certa importância ao senhor Enohh Vieira de Almeida e lhe sendo proposto o pagamento de sua dívida em madeira lavrada foi às matas de Piraputanga onde mora o senhor Manoel Alves e lhe pediu licença para retirar madeira sendo por este negada, voltando a entender-se com Enohh por este lhe foi dito que podia tirar madeira [na área do Exército] porque disso não seria mal visto ainda não se achar medida e nem haver edital fixado.

José Dias alegou desconhecer a lei estadual que proibia a derrubada de árvores de madeiras de lei e confirmou que Candonga atuava no local por conta própria, mas vendia a madeira para diversas pessoas, inclusive para o mesmo Enohh Vieira. Ele confirmou que mais duas pessoas, João José de Almeida e Manoel Alves, também devastavam a floresta. João José, por sua vez, preferiu acusar José Dias, informando que o mesmo tirava diversos postes de aroeira, assim como Antonio Alves da Silva, o Candonga, que “há mais de três anos que devasta aquela mata retirando madeiras para postes telegráficos”. Manoel Alves, que morava próximo às matas do Exército, disse que Candonga também o procurou dizendo que entraria

²⁸¹ AUTOS de crime. Autor: O Promotor Público. Réu: Apulchro Vrazil, Júlio Dittemar, Antônio Alves Silva, Enohh Vieira D' Almeida. (1911-1911). Fundo: Campo Grande – Criminal. Localização: Caixa 178/17, Doc. His. 18 (MTJMS).

na mata para tirar postes telegráficos. Ele não informou se permitiu a entrada de Candonga na mata, através de seu terreno, mas confirmou que o mesmo entrou e derrubou as árvores.

As outras testemunhas confirmaram a retirada de madeiras sem a devida autorização do Exército e acusaram várias pessoas de estarem por trás do negócio como mandantes do serviço. Um capitão do Exército declarou que Candonga, embora atuasse por conta própria, já havia se transformado no principal “fornecedor de postes telegráficos para a estrada de ferro Noroeste do Brasil”.

A justiça estadual não apurou o caso e o processo foi arquivado. Talvez a explicação esteja no conteúdo da própria redação do promotor. Em sua denúncia, ele citou que dois dos envolvidos eram pessoas que “gozam de conceito nesta vila” de Campo Grande. Provavelmente o desfecho não seria o mesmo, caso as acusações recaíssem apenas sobre os trabalhadores que efetivamente derrubavam árvores na propriedade.

Outro detalhe importante neste processo é a argumentação apresentada pelo trabalhador José Dias para explicar os motivos que o levaram a devastar a área do Exército. Conforme vimos, ele alegou que tinha uma dívida com um credor e que, não podendo quitá-la em dinheiro, este propôs o pagamento com madeiras lavradas. O credor indicou o local para José Dias extrair as madeiras a ser utilizada para a quitação da dívida. O credor Enohh Vieira era uma das pessoas que gozavam “de bom conceito” em Campo Grande.

A relação de José Dias com Enohh Vieira é mais degradante que as sub-empregadas em curso no mesmo local. No segundo caso, os trabalhadores produziam por conta própria e vendiam os artefatos de madeira por unidade para um comprador interessado no produto. Ao que parece, este era o caso de Antonio Alves, vulgo Candonga, principal fornecedor de postes telegráficos para a ferrovia na região. A situação de José Dias, que tinha 43 anos e era casado em 1911, era mais degradante porque seus esforços no serviço de derrubada de árvores e de fabricação de postes de madeira de lei não resultavam em qualquer tipo de remuneração. Seu trabalho servia apenas para pagar uma dívida contraída anteriormente.

Os documentos da justiça mato-grossense também demonstram as relações entre trabalhadores e empreiteiros que prestavam serviços à construção da estrada de ferro. Na noite de dois de fevereiro de 1914, na povoação de Três Lagoas, Manoel Benedicto de Anunciação

disparou um tiro na perna de seu patrão, José Zamadski e fugiu em direção a ferrovia.²⁸² Soldados do Exército que passavam pelo largo da estação ferroviária, escutaram o disparo e perceberam um homem correndo apressadamente em meio à escuridão, atitude suficiente para considerá-lo suspeito.

O autor do disparo não conseguiu ir muito longe porque os soldados correram em sua perseguição, também apressadamente, e o prenderam em flagrante. Apresentado à autoridade, Manoel declarou a seguinte versão em sua defesa:

Que mais ou menos às duas horas da manhã, (...) voltava de um baile onde estivera, dirigindo-se para o Hotel Carrato onde estava hospedado, quando nas proximidades do mesmo hotel encontrou-se com seu patrão e amigo doutor José Zamadski; bastante alcoolizado; que então este o convidou a voltar ao local do baile e perguntou-lhe se estava armado (...); respondeu afirmativamente e que seu interlocutor tentou tirar de sua cintura um revólver (...) que ele trazia; que (...) receoso de que o doutor Zamadski cometesse alguma imprudência, pois que estava embriagado, segurou a arma pela coronha, disparando ela nesse momento um tiro que ofendeu a este, que supõe (...) que no ato do doutor Zamadski arrebatá-lo a arma da cintura, esta se tivesse engatilhada, pois que assim, não fosse, não teria disparado.

Manoel Benedito ainda declarou que era amigo da vítima e que nunca havia recebido a menor ofensa da mesma. Portanto, ele afirmou que a ocorrência “não era um crime” e sim “um desastre”, lamentavelmente. José Zamadski, por sua vez, contou à polícia uma versão parecida com a de Manoel. Durante o exame de corpo de delito, ele explicou que nas proximidades do hotel em que estava hospedado

encontrou-se com seu empregado (...) que para ali se dirigia, convidou-o a voltar a fim de tomarem parte num baile que se realizava na proximidade, tendo o mesmo Manoel Benedito aceito este convite; sentando, porém, (...) perguntou-lhe se ele estava armado e sendo afirmativa a resposta, intentou desarmá-lo procurando tirar de sua cintura um revólver que ele trazia; que o indiciado segurou a coronha do revólver que então disparou produzindo o ferimento.

Zamadski afirmou acreditar na “casualidade” do disparo e confirmou que era amigo de seu empregado, e que este “nenhum motivo tinha para desejar-lhe a morte, sendo certo, além disso, que o mesmo é incapaz de praticar um crime”. A investigação poderia ter sido encerrada naquele momento, tendo em vista que a declaração do ofendido, de disparo acidental, corrobora-

²⁸² SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réu: Manoel Benedicto de Anunciação. Vítima: José Zawadski ou José Zamadski. (1914). Localização: Fundo: Paranaíba – Criminal, Caixa 124/05, Doc.Hist. 4170 (MTJMS).

rava a versão do indiciado. Mas não foi isso que aconteceu. Apesar de receber prontamente os cuidados médicos necessários, José Zamadski não resistiu ao ferimento e acabou falecendo poucos dias depois.

A polícia então convocou algumas testemunhas e o caso ganhou novos componentes. De fato, patrão e empregado estavam hospedados no mesmo hotel. Zamadski tinha 28 anos, era natural da Polônia e agrimensor. Em Três Lagoas, ele atuava como empreiteiro realizando serviços de medição para o fiscal federal da Noroeste do Brasil. Neste serviço, Zamadski contava com a ajuda de seu único empregado, o cuiabano Manoel Benedicto, de 18 anos.

A relação patrão e empregado é interessante. Uma testemunha que serviu de enfermeiro à Zamadski declarou que este, pouco antes de morrer, encontrava-se “incomodado pelo fato de estar preso e indiciado” seu empregado, “que diz ser seu amigo e absolutamente incapaz de praticar um crime”. A testemunha respondeu às perguntas costumeiras da polícia e declarou que o indiciado era “morigerado” e que também acreditava que o mesmo fosse incapaz de cometer um crime. Além disso, confirmou que patrão e empregado “eram amigos inseparáveis, vivendo sempre na melhor harmonia”.

Entretanto, o dono do hotel em que ambos estavam hospedados, João Carrato, contou uma versão diferente. Ele disse que algumas horas antes do disparo, José Zamadski e Manoel Benedicto estavam na sala bebendo cerveja junto de outros hóspedes. Assim que o pessoal começou a se recolher para os quartos, Manoel convidou José para ir à rua e este, embora inicialmente recusasse, resolveu sair. Os hóspedes foram dormir, mas Carrato ficou na porta de seu hotel e foi dali que ouviu a detonação de um tiro. Como escutou um pedido de socorro, ele chamou um médico, hospedado no hotel, e os dois foram rapidamente em direção à vítima. A corrida em passos largos não demorou muito e os dois logo chegaram até o agonizante. Carrato informou que encontrou Zamadski baleado, sangrando em dor, porém, não em estado delirante. A testemunha declarou que a vítima lhe contou, no momento em que era socorrida, que havia levado um tiro de Manoel depois de ter negado a este um pedido de dinheiro.

A testemunha confirmou também que a vítima e o acusado estavam hospedados juntos no hotel, inclusive, dividindo o mesmo quarto, e que os dois, patrão e empregado, “viviavam em boa camaradagem”. Presente no interrogatório, Manoel contestou o depoimento da testemunha, alegando que nunca pediu dinheiro para o patrão que não fosse por ele atendido. Outra testemunha, hospedada no mesmo hotel, também confirmou que Manoel e José viviam na

“melhor camaradagem”, mas que o primeiro sempre pedia dinheiro para os segundo. A testemunha explicou que, “entrando por vezes no aposento ocupado em comum pela vítima e indiciado os encontrou recorrendo à caderneta ou papéis, mas, como já disse, em boa harmonia”.

Um segundo hóspede do hotel arrolado como testemunha, Gabriel Osborne, contou uma versão que acabou sendo endossada pelo promotor de justiça. De acordo com sua versão, na noite em que houve o disparo, vários hóspedes estavam bebendo e conversando em voz alta na sala do hotel e assim ficaram até tarde da noite. Embora estivesse recolhido em seu aposento, Osborne declarou que o barulho da sala não lhe permitiu pegar no sono e então resolveu ficar deitado na cama, esperando pelo fim da reunião e conseqüente silêncio. Nesta situação, prestando atenção na conversa alheia, a testemunha afirmou ter escutado Manoel Benedito contar vantagens no tocante ao manuseio da arma de fogo, dizendo, aos demais presentes, que era capaz de fazer passar todas as balas de seu revólver pelo gargalho de uma garrafa à distância de 15 metros.

Os interlocutores duvidaram dessa habilidade, e Manoel então sugeriu fazer uma experiência de tiro ao alvo na pessoa de qualquer um ali presente. Naturalmente, ninguém aceitou o desafio. Pouco tempo depois, o dono do hotel convidou os hóspedes a recolherem-se, tendo em vista o adiantamento da hora. O tão esperado silêncio veio em seguida e quando a testemunha já começava a pegar no sono, ouviu o som de um disparo de arma de fogo. Osborne levantou correndo, arrumou-se e saiu do quarto. Na sala, viu José Zamadski chegar carregado pelo dono do hotel. De acordo com a testemunha, a vítima inicialmente se recusou a responder o motivo pelo qual havia sido baleada, limitando-se a dizer que “lhe haviam pago o bem com o mal”. Entretanto, as pessoas na sala começaram a insistir e José Zamadski então explicou o que havia acontecido. Ele disse que durante o dia

forneceu àquele seu empregado a quantia de vinte e cinco mil réis e que pela madrugada, tendo sido pelo mesmo convidado a sair à rua, em frente ao hotel, exigiu-lhe mais dinheiro, de revólver em punho e como se recusasse a submeter-se àquela exigência, ele disparou o mesmo revólver fugindo em seguida.

A testemunha informou também que José Zamadski pediu “encarecidamente” para todos os que estavam ali presentes que guardassem segredo do que “estavam ouvindo, pois que não queria que seu ofensor fosse processado”. Osborne achou importante informar à autoridade policial que, na véspera do crime, Manoel esteve no “bar do Caiçara”, onde ficou exibindo o seu revólver e dizendo que sua arma “havia de servir para matar alguém”. Sobre a relação

patrão e empregado, a testemunha confirmou que, por diversas vezes, havia presenciado o indiciado “extorquir dinheiro da vítima, que aliás nada lhe devia, porque sendo empreiteiro de serviços divisionais confiados ao doutor Aristóteles Pereira tinha em dia o pagamento dos ordenados daquele seu empregado”.

No que diz respeito à procedência de ambos, a testemunha declarou que a vítima era de “fino trato e de excelente coração, não tendo vício algum” e que “não pode dizer o mesmo do indiciado, que se fazia sempre acompanhar por pessoas de má reputação e era freqüentador assíduo de bordéis e tavernas”. Manoel Benedito contestou o depoimento, alegando que seu conteúdo era totalmente “inverídico”. Mas o estrago já estava feito. O promotor aceitou esta versão e acusou Manoel de praticar “miserável extorsão” e de premeditar o “bárbaro crime” de homicídio contra o seu patrão.

Apesar das contradições dos depoimentos, aparentemente a relação entre patrão e empregado não eram tão conflituosas. Quase todas as testemunhas alegaram que os dois conviviam em “boa harmonia” e sempre na “maior camaradagem”. Além disso, chega a ser intrigante o empenho e a disposição da vítima em abafar o caso e assim conseguir livrar seu empregado da acusação de crime de tentativa de homicídio.

Entretanto, as mesmas testemunhas informaram que os dois tinham alguma questão não resolvida. Ao que parece, Manoel sempre estava pedindo dinheiro para o seu patrão e não andava satisfeito com as quantias recebidas. A despeito de uma suposta extorsão praticada por Manoel contra José, é importante considerar que, naquele momento, os empreiteiros da ferrovia que atuavam na região não vinham mantendo regularmente o pagamento dos salários de seus trabalhadores. Entre 1912 e 1914, as obras de construção da ferrovia entre Três Lagoas e Campo Grande ocorreram em um ritmo bastante irregular. A linha passou a ser administrada pelo Governo Federal, embora a construção da estrada de ferro continuasse confiada aos mesmos empreiteiros contratados anteriormente pela Companhia Noroeste do Brasil.

Neste contexto, os contratantes atrasaram freqüentemente o pagamento aos grandes empreiteiros e estes, por sua vez, faziam o mesmo com o sub-empreiteiros. Os serviços de construção eram conseqüentemente suspensos e os trabalhadores ficavam meses seguidos sem receber seus salários, dando lugar às diversas greves e revoltas na região.

Assim, não é estranho o depoimento da última testemunha quando esta destacou que José Zamadski era empreiteiro do “doutor Aristóteles Pereira e tinha em dia o pagamento dos

ordenados daquele seu empregado”. Aristóteles Pereira era fiscal federal e talvez esta observação funcionasse para diferenciar o tipo de contrato de empreitada firmado pela vítima. Neste caso, a testemunha provavelmente teria conhecimento de casos de empreiteiros ou subempreiteiros que não foram pagos pelos serviços executados na estrada de ferro. No caso de José Zamadski, como se tratava de um contrato firmado com um fiscal de uma repartição pública federal, o pagamento pelos serviços realizados estaria mais do que assegurado. E o empreiteiro, um homem de “fino trato e de excelente coração”, não teria motivos para ficar devendo a seu empregado. Neste sentido, aquilo que, para o empregado, poderia ser uma cobrança de valores devidos e atrasados, ganha nova denominação para a testemunha e para a justiça: “extorsão miserável”.

Os empreiteiros atrasaram consideravelmente os salários dos trabalhadores nos últimos anos de construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso. Embora a linha ficasse pronta em junho de 1914, pelo menos até abril de 1915 diversos trabalhadores ainda não haviam sido pagos e continuavam na empreitada, vivendo na mais absoluta miséria em barracas ao longo da linha. Este era o caso, por exemplo, de José Estevam de Castilho, um mineiro de 40 anos que não sabia ler nem escrever, vítima no seguinte processo.²⁸³

José Estevam deve ter ficado feliz no começo do mês de abril de 1915. Ele era trabalhador da empreiteira Francisco de Monlevade e, no dia dois daquele mês, a empresa anunciou o pagamento dos salários atrasados aos trabalhadores da construção da estrada de ferro. Os operários foram convocados a comparecer ao armazém da empresa localizado na estação Rio Pardo. Como de praxe, os homens tinham de apresentar a caderneta ao apontador, que analisava os lançamentos negativos e verificava se havia saldo positivo. Os preços altos dos produtos vendidos no armazém e a falta de dinheiro para o pagamento à vista deixavam a caderneta no vermelho. Todavia, este não era o caso da caderneta de José Estevam.

No dia 2 de abril, ele pegou carona em um trem e desembarcou em Rio Pardo, na parte da tarde e, da estação, caminhou a pé rumo ao armazém da empresa, onde apresentou a sua caderneta. O funcionário verificou os débitos e admitiu a existência de saldo positivo. O pagamento foi efetuado. O valor pago: pouco mais de um conto de réis. Com os salários longamente atrasados, o pagamento efetivamente seria convertido em valores altos e José Estevam

²⁸³ SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réus: Américo da Silva Ferreira e Aprígio Nascimento. Vítima: José Estevam de Castilho. (1915-1915). Localização: Fundo: Campo Grande Criminal, Caixa 184/14. Doc. His. 69. (MTJMS).

sabia disso. Por isso, naquela manhã, saiu de sua barraca vestido de modo especial. A calça e a camisa não tinham novidades; eram efetivamente as mesmas usadas todos os dias, pano velho e desgastado, mas, por debaixo do tecido surrado, havia uma peça realmente nova, para ser usada em ocasiões como a daquele dia.

Tratava-se de uma ceroula encomenda com uma costureira já havia algum tempo. A peça íntima tinha um bolso costurado propositalmente na parte interna, que servia perfeitamente para guardar discretamente grande quantidade de cédulas de dinheiro. Vestido assim, José Estevam então seguiu firme para receber o ordenado atrasado. Conforme declarou uma testemunha, Estevam recebeu o pagamento no armazém e ali mesmo comprou apenas “um paletó e uma calça nova”. Depois disso, ele escondeu o dinheiro na ceroula e saiu do estabelecimento, carregando uma mala sob um dos braços. Do lado de fora, José Estevam encontrou um homem, que lhe cumprimentou, dizendo ser um antigo conhecido. Seu nome: Aprígio.

Estevam respondeu que não se lembrava daquela feição e que não conhecia ninguém chamado Aprígio, mas retribuiu o cumprimento e os dois iniciaram uma conversa. A intenção de Estevam era voltar para o acampamento naquele mesmo dia, mas já era de tardezinha e só haveria circulação de trem no dia seguinte. Aprígio então sugeriu a José pernoitar em Rio Pardo, em um hotel da localidade, o “Moitinho”, e os dois caminharam juntos até lá. Ao chegar ao estabelecimento, Aprígio, que havia gentilmente ajudado Estevam a carregar sua mala, pediu para a gerente do hotel providenciar um quarto para um velho amigo e servir o jantar. Segundo a gerente, arrolada como testemunha, Aprígio se ofereceu para pagar a refeição, mas Estevam recusou a oferta, alegando que possuía dinheiro.

O jantar foi servido. E a cachaça também. Enquanto os dois comiam e bebiam, apareceu no hotel um colega de Aprígio, chamado Américo, vulgo Barraquinha, que se juntou à mesa. A conversa ficou animada e então os dois moradores locais convidaram José Estevam a dar uma volta pelas ruas e continuar a bebedeira em um estabelecimento comercial não muito distante dali. Aprígio convenceu Estevam de que era muito cedo para dormir e que a dona do hotel “estava acompanhada, não podendo aprontar a sua cama”. Como o próprio Estevam admitiu, não viu motivos para não aceitar o convite e resolveu sair porque julgou que os dois homens eram “boas pessoas”.

As testemunhas alegaram que os três deixaram o hotel bastante embriagados. Mesmo assim, embora cambaleando, caminharam sem maiores problemas até um armazém e ali conti-

nuaram consumindo cachaça. Um gole após o outro, o tempo passou e o dono do negócio avisou que precisava fechar o estabelecimento. Aprígio e Barraquinha então convidaram Estevam para ir até a casa do primeiro, onde havia mais bebidas alcoólicas. Estevam não recusou o convite. De fato, os dois eram mesmo “boas pessoas”.

Uma vez na casa, continuaram a beber prazerosamente e, num determinado momento, os anfitriões quiseram mostrar o quintal da residência à visita. Já estava escuro, mas Aprígio e Barraquinha afirmaram a José Estevam que era possível contemplar um bonito mandiocal formado no fundo do terreno. Estevam não conseguiu ver direito o mandiocal e, muito menos, achar algo de interessante para se fazer em meio à escuridão. Aprígio e Barraquinha não. Os dois passaram então uma rasteira violenta em José Estevam, que apagou imediatamente após ser agredido. Bastante alcoolizado, Estevam só acordou no dia seguinte, no meio do mandiocal, com o sol forte batendo em seu rosto. Ao se levantar, percebeu que sua calça estava completamente rasgada e a ceroula especial também. E não é preciso dizer que todo aquele dinheiro que custou meses de espera havia sido roubado e perdido para sempre.

O roubo de que foi vítima José Estevam representa uma verdadeira tragédia. Esse trabalhador havia amargado longos meses sem receber nada por seu trabalho, vivendo miseravelmente em uma barraca ao longo do avançamento da estrada de ferro. As únicas compras realizadas por Estevam no armazém da empresa Monlevade revelam as péssimas condições de vida dos trabalhadores da empreitada. Neste caso, parece claro que a impossibilidade de aquisição de roupas novas e o desprovimento total de certos bens de consumo era determinada pela falta de pagamento ou por salários muito baixos.

O alcoolismo, por sua vez, parece ser um fator preponderante na vida desse trabalhador roubado. Entretanto, esse não era um problema individual e isolado. O consumo de álcool em excesso era um problema constante na vida de diversos trabalhadores independentemente do contexto regional em que viviam. Entre as campanhas do grupo anarquista *La Battaglia*, por exemplo, a propaganda e a luta contra o alcoolismo nunca perderam espaço nas páginas do jornal. Através de comícios e palestras, os militantes procuravam demonstrar os numerosos males ocasionados pelas bebidas alcoólicas às famílias operárias e à vida dos trabalhadores.

No caso da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, o consumo de bebidas alcoólicas em um armazém da construção, estacionado junto aos abarracamentos, era talvez umas das poucas diversões que os trabalhadores tinham depois de uma jornada exaustiva de

trabalho. Outras razões, todavia, concorriam para isso. As péssimas condições de vida e de trabalho poderiam naturalmente ser momentaneamente esquecidas a cada gole de aguardente. Não por acaso, Tito Batini descreveu em seu romance que, entre os trabalhadores da empreitada, “ninguém passa sem uma tragada. Isso distrai. No calor, pinga refresca. No frio, pinga esquentada. Na doença pinga mata a febre. Pinga acaba com o perigo das picadas de cobra. Pinga...”²⁸⁴ O autor se referia especialmente a situação vivenciada por Ditinho, um trabalhador mulato que se entregava costumeiramente às bebidas alcoólicas no acampamento, sobretudo, quando conseguia juntar algum dinheiro. Neste caso, Ditinho dizia aos demais companheiros: “*té a vorta...pessoar*”, e caía no mundo. Voltava dias depois “sem dinheiro, somente roupa no corpo, chapéu amarrado (...) um largado.” Entre a ficção e a realidade, não há muitas diferenças entre o caso de Ditinho e o de José Estevam.

Disputas amorosas também motivaram conflitos violentos entre os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso. Em 1913, um ex-alfereis escreveu uma carta com muita dificuldade para o juiz da Comarca de Santana de Paranaíba, talvez por ter sido semi-alfabetizado, denunciando um crime de homicídio ocorrido em Três Lagoas havia mais de um ano.²⁸⁵ O missivista era Theodoro Francisco de Souza, que manifestava apreço à justiça e pedia para que o caso não fosse esquecido. O autor da carta explicava que a vítima, Francisco Alves da Silva, era seu patrício e ambos haviam chegado a Três Lagoas depois de terem trabalhado juntos no estado de São Paulo. Outras justificativas foram apresentadas para convencer a justiça. Segundo Theodoro, a viúva e três filhinhos da vítima achavam-se “desvalidos sem arrimo”, enquanto “os cruel (sic) arçacinos” andavam por Três Lagoas “como que não estivessem feito cousa alguma”.

A justiça se sensibilizou e determinou a abertura do processo. Foi o próprio doutor Decleciano de Canto Menezes, Chefe de Polícia em Mato Grosso, que abriu o inquérito policial e iniciou a investigação. As testemunhas foram indicadas por Theodoro na carta que escreveu à justiça. Elas foram convocadas e ouvidas pela autoridade policial. Esperança Maria de Oliveira, uma mineira de 28 anos, viúva, era elemento-chave da questão e foi interrogada primeira. Ela informou que, na noite de 11 de dezembro de 1911, promoveu um baile em sua casa e

²⁸⁴ BATINI, Tito. (1947). *Op. cit.*

²⁸⁵ SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública: Réu: Maroto de tal, Manoel Pequeno, José Nestor (vulgo Josesinho). Vítima: Francisco de Alves da Silva. (1913). Localização: Fundo Paranaíba – Criminal, Caixa 123/12. Doc. His. 4161.

Francisco Alves da Silva, mais conhecido pelo apelido Chico Gago, compareceu à festa. O toque da sanfona garantia a animação. E a cachaça também. Aos poucos o pessoal foi se soltando e o arrasta-pé não demorou a esquentar. Chico Gago tomou uns goles e foi para o meio da sala dançar. O sanfoneiro tocava freneticamente e a música do momento exigia uma parceira, de preferência bonita para fazer par.

Não é possível saber se Esperança era uma mulher bonita ou se Chico Gago já estava agindo sob efeito de álcool. O fato é que essa mulher, de algum modo, despertou uma atração no homem, que mais tarde se revelaria literalmente fatal. Ele chamou Esperança para dançar. Ela recusou o convite. Chico insistiu. Ela disse não, mais uma vez. Ele tentou agarrá-la à força. O que ela fez? Pediu para que o sanfoneiro parasse de tocar e o baile esfriou. Chico Gago parou de incomodar, pelo menos momentaneamente. Pouco tempo depois, o vai-e-vem da sanfona recomeçou e o baile voltou a ficar animado. Chico Gago voltou a dançar e partiu para conquistar outra mulher, chamada Ana, que dançava na sala. Essa outra mulher significou outro fora.

Chico Gago obviamente não agüentou ser novamente recusado e revoltou-se. Ele começou a ofender todo mundo que estava na festa. O sanfoneiro não entendeu nada e, mais uma vez, parou de tocar. Chico então deixou o baile, porém, dizendo em voz alta que Ana merecia levar “uma surra”. Neste momento, três homens que não iam com a cara de Chico Gago, entre eles Maroto de tal, amásio de Esperança, saíram da casa para tirar satisfações com Chico Gago. Esperança seguiu o trio e, lá fora, acabou sendo agarrada por Maroto. Ele estava realmente enfurecido com a atitude e com a ousadia de Chico Gago, que cortejou Esperança dentro de sua própria casa e em sua presença.

Entretanto, a raiva do homem se fez primeiramente contra a própria mulher. Ele aproveitou a escuridão da noite e fez uma proposta indecente, convidando Esperança “para ir até o mato onde precisava entreter-se” com ele. Ela recusou a proposta. Maroto não gostou da resposta, e ficou mais enfurecido. O homem então agarrou novamente a mulher. Ela tentou escapar, mas foi imobilizada e virada bruscamente de costas. Posicionado atrás de Esperança, Maroto começou então a roçar seu revólver junto às pernas da mulher, que sentiu o cano da arma subir e descer lentamente na parte interna de suas coxas, parando na virilha. O movimento não era de sensualidade e sim de terror. E a cena ficou mais deprimente porque o filho de Esperan-

ça, um menino muito jovem, chamado Euzébio, viu a agressão e começou a chorar escandalosamente diante da situação desesperadora da mãe.

A arma de fogo já estava engatilhada e a tragédia iria acontecer. Era apenas questão de segundos. Porém, Maroto distraiu-se com a presença do menino Euzébio e isso foi o suficiente para Esperança desvencilhar-se e virar-se de frente novamente, conseguindo assim reunir forças para empurrar seu amásio para trás. A reação de Maroto foi rápida: ele não pensou duas vezes, levantou a arma e atirou covardemente à queima roupa na mulher, mas errou todos os disparos, apesar da curta distância em relação ao alvo.

O saldo para Esperança foi positivo: ela ficou apenas com o rosto levemente sapecado de estilhaços e conseguiu refugiar-se na casa de um coronel local. Esperança escapou, mas Chico Gago não teria a mesma sorte. Naquela noite, Manuel Pequeno, irmão de Maroto, e José Nestor, vulgo Josézinho, cercaram Chico Gago para agredi-lo. Mesmo em desvantagem, Chico tentou esboçar alguma reação e conseguiu rapidamente sacar uma faca, que trazia na cintura, e desferir um golpe no peito de Josézinho. Maroto chegou neste momento e a luta passou a ser de três homens contra um, e de três revólveres contra uma faca. Nestas circunstâncias, o combate não demorou muito. A bala de aço falou mais alto do que a lâmina afiada.

Chico Gago morreu baleado dez horas depois, em sua casa. Neste intervalo, um baiano chamado José Nunes Ribeiro ofereceu ajuda à vítima. Ele comprou alguns remédios em uma farmácia e em seguida ministrou cuidados ao ofendido. A testemunha alegou que, por isso, Maroto, Manoel Pequeno e José Nestor “passaram pela porta de sua residência e deram oito a dez tiros”. No dia seguinte ao homicídio, Maroto foi até a casa onde sua amásia havia se refugiado e ali mesmo, mais uma vez, tentou matá-la, segundo declaração da própria Esperança. Outra testemunha, José de Amorim, negociante, informou que esta não era a primeira vez que ele tentava matar a mulher “por ciúmes”. Segundo a testemunha, Maroto já havia tentado alvejar Esperança em um baile realizado anteriormente, mas, nesta ocasião, foi impedido por Chico Gago, que pulou sobre o braço do atirador, desviando o disparo, que não atingiu ninguém.

No tocante às perguntas costumeiras da polícia, a maioria das testemunhas alegou desconhecer o procedimento anterior dos envolvidos. Esperança, por sua vez, declarou que conhecia os quatro homens havia vários anos e que eram todos “trabalhadores e de bom comportamento” e que “anteriormente procediam todos bem”, apesar de terem ficado “maludos, isto é, desordeiros, depois que aqui começaram a residir”.

Maroto e Pequeno fugiram para os lados de Campo Grande. Provavelmente os dois conseguiram se homiziar em um acampamento da construção da ferrovia. Nunca mais foram vistos. José Nestor, o Josezinho, preferiu ficar na povoação trabalhando como “limpador de máquinas” na oficina local da Noroeste do Brasil. Antes já havia trabalhado na ferrovia como “prestador na estação”. Com o processo em curso, ele foi preso facilmente em Três Lagoas e então conduzido até Paranaíba para ser julgado pelo crime de homicídio. Curiosamente, um júri popular absolveu José Nestor.

Não era a primeira vez que Esperança havia organizado um baile em sua casa, chamado em Três Lagoas, de acordo com as testemunhas, de “baile de fuso”. E também não era a primeira vez que um homicídio ocorrera em frente à sua casa. Em setembro de 1911, Raymundo Nonato, arrumou-se elegantemente para ir ao “baile de fuso” na casa de Esperança. Na ocasião, vestiu-se com uma calça e um paletó claro, de brim, e um colete preto, de casimira. A camisa naturalmente era branca, para contrastar, mas havia outra, azul-claro, por baixo. Ele completou a vestimenta com um suspensório, calçou uma botina de pelica, amarela, e foi para o baile. Ali, acabou levando um tiro no rosto e morreu na hora.²⁸⁶

De acordo com o médico Francisco Betim Paes Leme, da empreiteira Francisco de Monlevade, convocado para a autópsia, Raymundo era preto, alto e aparentava ter 25 anos. Ele gostava de uma jovem de 18 anos, chamada Albertina, que o promotor de justiça preferiu qualificar como “meretriz”. Albertina, por sua vez, informou apenas que não tinha “profissão determinada”, quando foi interrogada pela polícia. A jovem declarou que era perseguida por Raymundo “já tinha muito tempo” e que confiava uma amizade a Camilo, razão pela qual Raymundo também o perseguia. Albertina alegou que estava

no baile da casa de Esperança e que, em dada hora, foi chamada para fora da casa por José Alexandre, para conversarem em particular, que saindo, Raymundo a acompanhou e quando ela conversava com José Alexandre, Raymundo aproximou-se mais; que nessa ocasião chegasse também Camilo, que disse a Raymundo que deixasse ela, que estava conversando em particular com José Alexandre; que Raymundo respondeu a Camilo: Vamos acabar com isso, e fez menção de puxar uma arma, então Camilo, sacando de um revólver desfechou-lhe um tiro (...).

²⁸⁶ AUTOS crime. Autora: A Justiça Pública: Réu: Camillo de Tal. Vítima: Raymundo Nonato. (1911). Localização: Fundo Paranaíba – Criminal, Caixa 123/01. Doc. Hist. 4150. (MTJMS).

As demais testemunhas presentes no baile confirmaram esta versão. Um negociante local confirmou que Raymundo perseguia Camilo “desde há muito tempo”, devido a “ciúmes por mulheres” e que o primeiro era um “homem turbulento” e o segundo “morigerado”. Um jovem paraguaio afirmou que os dois homens eram “intrigados devido a ciúmes de mulheres”, mas não conhecia Raymundo, apenas Camilo, definido como “um rapaz ordeiro”.

Philadélfo Rolim, 23 anos, maquinista da Noroeste do Brasil, declarou, por sua vez, que conhecia muito bem os dois homens e asseverou que ambos eram “morigerados”. Por isso, quando viu a discussão entre Raymundo e Camilo e percebeu que “os ânimos dos dois estavam exaltados”, pediu imediatamente ajuda a um companheiro de trabalho e os dois “trataram de separá-los”, o que não foi possível. Um foguista da ferrovia, Benedito Gonçalves, 21 anos, que estava dançando no baile, escutou o disparo e saiu da casa. Informado que o autor do disparo era Camilo, e que este teria fugido em seguida, tentou iniciar uma perseguição, mas logo desistiu. Motivo: esbarrou-se em uma cerca de arame.

Os dois casos de homicídio citados acima demonstram parte das relações dos trabalhadores da estrada de ferro Noroeste do Brasil fora de seus locais de trabalho. Três Lagoas era uma povoação peculiar. O lugarejo surgiu no mapa a partir de uma estação homônima construída pela Companhia Noroeste do Brasil, particularmente pela empresa empreiteira de Joaquim Machado de Mello. A escolha do lugar se deveu em grande parte às razões de natureza técnica. Três Lagoas fora considerado na época como totalmente salubre e livre das doenças que castigavam os trabalhadores instalados na região de confluência dos rios Tietê e Paraná, em São Paulo. A empreiteira de Francisco de Monlevade, que assumiu a empreitada no lugar da empresa de J. Machado de Mello, procurou basear-se um pouco mais a frente e, por isso, levou seus armazéns para Rio Verde e Rio Pardo.

De qualquer forma, a partir de 1910 a construção da ferrovia neste trecho de Mato Grosso determinou rápido crescimento a Três Lagoas. Os trabalhadores da construção continuaram instalados temporariamente em acampamentos próximos às obras em execução, mas o caminho até a recente povoação não era dos mais distantes. Três Lagoas era o destino preferencial dos trabalhadores despedidos da empreitada ou daqueles que deixavam o trabalho por conta própria. Uma espécie de urbanização rápida aconteceu no lugar. A povoação passou então a oferecer algumas atrações antes não facilmente acessíveis aos trabalhadores da ferrovia. O “baile de fuso” era uma dessas atrações e as mulheres também.

De acordo como um dicionário da época, “fuso” era uma expressão tipicamente brasileira e significava “baile de gente baixa e viciosa”.²⁸⁷ Deocleciano de Canto Menezes, chefe de polícia de Mato Grosso, responsável pelo inquérito policial sobre o assassinato de Chico Gago, explicou em seu relatório o significado da palavra “fuso” entre parênteses: “baile dado geralmente por mulheres da vida airada a fim de tirarem proventos de comedorias, bebidas, etc. que fornecem”.²⁸⁸

Certamente, os próprios freqüentadores desses bailes não se consideravam “gente baixa e viciosa” segundo a caracterização do dicionário antigo. Mas parece claro que os participantes dos bailes realizados na casa de Esperança não eram membros da elite local e sim efetivamente pertencentes à classe trabalhadora que ali, junto com a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, começava a se formar. Neste sentido, a participação no “baile de fuso” era um dos elementos formadores desta classe, tendo em vista que as sociabilidades estabelecidas no local de trabalho eram mantidas na hora do lazer, assim como as tensões decorrentes delas.

Não por acaso, os dois processos acima tratam justamente de uma disputa amorosa e ocorreram em circunstâncias semelhantes. Em ambos os casos, é possível perceber a presença de trabalhadores da ferrovia, como vítima ou testemunha, muito embora as profissões não estejam definidas claramente. Talvez a explicação esteja no fato de a rotatividade de mão-de-obra ser uma constante na construção da estrada de ferro. Por conseguinte, a moradia em barracas ao longo da ferrovia impedia que os envolvidos fossem localizados com maior precisão pela justiça. O promotor que cuidou do assassinato de Raymundo, por exemplo, citou o acusado pelo crime, Camilo de Tal, como “domiciliado na estação Três Lagoas”. Obviamente, ele não foi encontrado ali.

Os dois processos demonstram também que os envolvidos tinham origens das mais diversas, corroborando com a tese de que havia homens de todas as partes na construção da ferrovia. Neste sentido, chega a ser interessante o emprego do termo “patrício”, utilizado freqüentemente pelos envolvidos para indicar àqueles de mesma origem, independentemente se esta origem fosse o estado vizinho ou um país estrangeiro.

²⁸⁷ DICCIONÁRIO ENCYCLOPÉDICO ILLUSTRADO. Rio de Janeiro: Empresa de Publicações Moderna de Moura Barreto & Cia, s/d. vol. 01, pp.1122.

²⁸⁸ RELATÓRIO das diligências efetuadas por ordem do Governo, pelo Dr. Deocleciano de Canto Menezes, Chefe de Polícia de Mato Grosso. 1913. Datilografado. p.7. (APMT).

O policiamento de Três Lagoas era realmente debilitado e os crimes não eram apurados imediatamente após a sua deflagração. Mesmo que fosse um crime contra a vida, o inquérito policial só era instaurado depois de vários dias, meses e até anos, contados a partir da data de ocorrência. Em certos casos, praças do Exército prendiam algum suspeito depois de um crime, logo liberado por falta de processo. Quando na noite de 20 de abril de 1913 o maquinista José Bogalho foi assassinado pelo guarda-trem Luiz Artiaga, não houve abertura de inquérito e o serviço de operação ferroviária continuou normalmente no dia seguinte em Três Lagoas.²⁸⁹ As pessoas ligadas à vítima naturalmente indignaram-se. A indignação chegou à Chefatura de Polícia de Mato Grosso, e, mais uma vez, o próprio chefe Deocleciano de Canto Menezes instaurou pessoalmente o inquérito policial. Ele fazia a diligência pelo sul do estado, especificamente sobre as regiões atravessadas pela estrada de ferro, e chegou a Três Lagoas em setembro daquele ano. O chefe de polícia convocou as testemunhas e arrolou a esposa da vítima como informante. Maria dos Anjos Bogalho, 31 anos, natural de Portugal, viúva de José Bogalho, declarou que seu marido

no dia 20 de abril do corrente ano esteve trabalhando na barranca do Rio Paraná até as 2 horas da tarde, chegando à casa de sua residência meia hora depois, onde permaneceu até às 5 horas da tarde; a esta hora chegou em residência os indivíduos Joaquim Bicas e Jayme dos Santos que convidam o marido da informante a vir ao arraial a que acedendo, calçou-se determinando a ela informante o que devia fazer, por ter ele de seguir viagem na máquina 24, no dia seguinte. Disse que às sete e meia horas da noite, mais ou menos, chegou a sua casa o indivíduo de nome Mário, coveiro nesta povoação, que lhe comunicou que Luiz Artiaga tinha acabado de assassinar o seu marido, o que a informante não acreditou visto como seu marido não tinha inimidade com Luiz Artiaga. Pouco depois, chegaram a sua residência Joaquim Bicas e Jayme dos Santos que lhe disseram que Luiz Artiaga havia assassinado seu marido em frente a casa de Arthur Lenna, e narrando-lhe que chegando em casa de Arthur, logo depois aparecendo Luiz Artiaga começou a empurrar a seu marido José Bogalho que mais de uma vez lhe disse que não queria brincados, pois desde o último trem de pagamento Luiz lhe declarara que não queria brincados e por isso seu marido evitava brincar; depois de uma troca de palavras o que não assistiu e da qual não se lembra, Luiz Artiaga disparou a arma de que se achava armado contra José Bogalho, que caiu mortalmente ferido, sendo levado para o interior do hotel de Arthur Lenna, onde faleceu pouco depois, tendo no momento que caiu, dito a Luiz Artiaga a seguinte palavra: Bem disseste que havia de me matar, mas mataste um homem. Nada mais disse. (...).

²⁸⁹ SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réu: Luiz de Artiaga. Vítima: José Fernandes Bogalho. (1908). Localização: Fundo Paranaíba – Criminal, Caixa 124/08. Doc. Hist. 4173. (MTJMS).

que Luiz Artiaga tinha prevenção contra o seu marido desde a ocasião em que viajavam juntos, por ser Artiaga guarda-trem e o seu marido maquinista, este em uma parada recuando a máquina em manobra e sem intuito algum, machucara um pouco, em um pé, a Luiz Artiaga, que desde esta data, apesar de saber da casualidade do fato, prometera matar seu marido, o qual depois dessa ocorrência e estando em casa, lamentou ter-se dado esse fato, no qual ele nenhuma culpa tinha. Disse mais que nem a informante, nem seu marido, nunca pensavam que Artiaga fosse capaz de tornar uma vingança tão bárbara, por um caso puramente casual (...) que muito principalmente por se mostrar Artiaga amigo de seu marido e de seus filhos nunca podia pensar que tal indivíduo procedesse do modo que fez, deixando-a viúva e desamparada com cinco filhos menores.

A autoridade policial não conseguiu localizar os dois companheiros de José Bogalho, Joaquim Bicas e Jayme dos Santos. Entretanto, as testemunhas arroladas no inquérito policial eram próximas à vítima e algumas acompanharam de perto o assassinato. Os irmãos Lenna, donos da pensão em frente ao local em que houve o homicídio, também eram portugueses e ambos afirmaram conhecer Bogalho há cerca de um ano. Segundo os dois irmãos, o maquinista português “sempre procedeu bem, sendo por todos considerado” e que “era um homem bom e que não era dado a barulhos”. Os dois portugueses alegaram que até o dia do crime nunca tinham visto Artiaga, razão pela qual desconheciam o seu procedimento anterior. Todavia, um dos irmãos Lenna confirmou “que era corrente nesta povoação que os dois [Bogalho e Artiaga] tinham tido uma questão por motivo de manobras de um trem”.

Manoel da Costa Chegança, 38 anos, português, viúvo, operário da ferrovia, conhecia José Bogalho há 19 anos. Os dois haviam sido empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da estrada de ferro Noroeste do Brasil, em São Paulo, antes de se transferirem para Três Lagoas. No dia 20 de abril, Manoel Chegança encontrou-se com José Bogalho, Joaquim Bicas e Jayme dos Santos em um armazém local, a casa Bernardino Mendes & Comp., onde “beberam amistosamente” alguns copos de vinho “por serem amigos e companheiros de trabalho”. Neste momento, enquanto os quatro portugueses bebiam, Luiz Artiaga entrou na casa comercial, pediu um maço de cigarros e saiu, caminhando em direção a pensão dos irmãos Lenna. Pouco tempo depois, Manoel Chegança pagou a conta e os quatro saíram do estabelecimento com destino a mesma pensão “com o fito de despedirem-se de um patricio que, com sua família, seguia para a Europa”. Manoel Chegança não demorou na pensão dos irmãos Lenna. Ele preferiu jantar em outra casa, não muito distante dali. Meia hora depois, uns meni-

nos chegaram gritando que José Bogalho havia sido assassinado. Embora inicialmente duvidasse da notícia, Manoel voltou à pensão e encontrou José Bogalho já morto.

Informado que Luiz Artiaga havia sido o autor do disparo, Manoel então correu para denunciar o crime ao tenente do Exército, Raul Paes Leme e, em seguida, se dirigiu até o armazém Caldeira, Queiróz e Fenélon, onde preveniu todos os telefones da rede sobre o fato, na intenção de que isso pudesse ajudar na captura de Luiz Artiaga. Segundo a testemunha, no dia seguinte ao homicídio, pela manhã, uns “boiadeiros” apareceram na plataforma da estação, conversando entre eles “a respeito de Artiaga que se achava no “Palmito”, na barraca de José de Amorim e dizia que mandara buscar sua roupa para fugir”. Manoel posicionou-se mais próximos aos “boiadeiros” e escutou que “um dos camaradas de José Amorim dizia que Artiaga declarara que desta vez tinha de atravessar três estados porque havia gente atrás dele como formiga.”

Manoel Chegança não perdeu tempo e, descobrindo o paradeiro de Artiaga, imediatamente avisou os praças do Exército e estes, armados, foram até o acampamento “Palmito”, situado no avançamento da linha, onde surpreenderam Artiaga dormindo em uma rede. Não é possível saber se o retorno até a povoação foi realizado a pé ou de trem, mas, segundo a testemunha, assim que Artiaga chegou preso e pisou na plataforma da estação, declarou em voz alta “que em dezembro estaria solto e que voltava para matar mais quatro ou cinco portugueses”.

Manoel Chegança confirmou que havia uma desavença entre Bogalho e Artiaga, “causa de um relatório de serviço” e que havia um desentendimento entre os dois devido à manobra de um trem. A testemunha confirmou também que desde então Luiz Artiaga “protestava assassinar José Bogalho. Chegança declarou que o acusado tinha um bom procedimento para com ele testemunha, mas que era público em Três Lagoas que Artiaga era “autor de diversas mortes no E. de Minas, entre elas, a de um praça da polícia em “Conquista” e diversas pessoas em Uberaba”.

Augusto Machado, 26 anos, também português e operário da estrada de ferro, tratou de confirmar o turbulento procedimento anterior de Luiz Artiaga. A testemunha alegou ter conhecido a vítima há dois anos e que a mesma procedia bem, e que conhecia Luiz Artiaga apenas há seis meses. Machado declarou que os patrícios de Artiaga haviam lhe falado que “Luiz quando prometia matar, matava mesmo e que não era a primeira vez que matava, sendo crimi-

noso em Uberaba”. Por isso, a testemunha achou interessante narrar à polícia um episódio que ela mesma presenciou em Três Lagoas antes do assassinato de Bogalho.

De acordo com Augusto, houve uma ocasião em que Artiaga estava em um armazém local bebendo vinho e, deixando a garrafa sobre um balcão, um indivíduo chamado João Baiano se aproximou e resolveu deitar um gole, sem a devida autorização. Luiz Artiaga irritou-se com essa ousadia. Ele sacou à garrucha e colocou a arma na cabeça de Baiano. Em seguida, Artiaga obrigou o indivíduo a pagar uma nova garrafa de vinho e ameaçou matá-lo ali mesmo. Baiano tremeu nas bases e tratou de obedecer imediatamente à ordem.

Augusto estava jantando na pensão dos irmãos Lenna na noite em que ocorreu o assassinato do maquinista. Ele declarou que José Bogalho, Joaquim Bicas e Jayme dos Santos estavam no interior da pensão, em uma área reservada, quando Luiz Artiaga chegou. A testemunha contou que Artiaga estava acompanhado de um jovem, também operário da ferrovia, chamado Sebastião Dias Pacheco, e entrou no estabelecimento “fazendo umas brincadeiras com ele deponente que lhe advertiu que não queria brincadeiras porque estava um pouco doente”. Augusto continuou jantando na sala, sem mais ser importunado, e Artiaga tomou a liberdade de avançar para o interior da casa, procurando José Bogalho, e logo o encontrou.

Segundo a testemunha, Luiz Artiaga então repetiu o mesmo procedimento. Ele deu um empurrão em José Bogalho, que não gostou e reagiu imediatamente. Assim como Augusto, Bogalho também disse que “não queria brinquedos” e explicou seus motivos. Bogalho considerava Artiaga “muito estúpido e, além disso, já ele tinha lhe negado o horário de um trem como guarda-trem para ele maquinista e o tinha maltratado diante de seus superiores, que era empregado havia muitos anos e que não tinha encontrado quem o tratasse daquela forma”. Depois destas palavras, uma discussão mais ríspida começou e os dois foram para o lado de fora da pensão. Bogalho saiu carregando um “pedacinho de pau”, provavelmente retirado da cozinha, e, na rua, os dois recomeçaram uma troca de insultos, chamando um ao outro de “bêbado e bandido”.

Artiaga exibiu sua arma de fogo, uma garrucha, dizendo que “Bogalho tinha mulher e filhos e ele era solteiro e pouco se incomodava com o que acontecesse”. Os companheiros do maquinista, Jayme e Joaquim, perceberam que o guarda-trem não estava blefando e tentaram acalmar os ânimos. Entretanto, as ofensas recomeçaram e Artiaga, já de arma em punho, atirou

à queima roupa. O disparo acertou o lado esquerdo do peito do maquinista e a bala saiu pelas costas. Morte quase instantânea.

Augusto Machado, arrolado como testemunha por estar na pensão no momento do crime, também trabalhava junto com a vítima e o acusado. Ele era foguista da ferrovia e esteve servindo a Bogalho nas duas ocasiões em que Artiaga feriu-se devido às manobras de trem. Na primeira vez, Artiaga foi machucado pela roda de um trem de pagamento e, na segunda, foi apertado em um pára-choque. Segundo a testemunha, em ambas as ocasiões o maquinista não teve a intenção de ofender o guarda-trem.

Sebastião Dias Pacheco, natural de São Paulo, 22 anos, operário da ferrovia, confirmou que foi à pensão dos irmãos portugueses acompanhado de Luiz Artiaga. Ele alegou que tentou convencer Bogalho a não sair do estabelecimento, tendo em vista que Artiaga encontrava-se armado. Sebastião declarou que a vítima era “um homem bom e trabalhador” e que o conhecia desde a “a estrada Noroeste”. A testemunha declarou ter conhecido Artiaga “há uns oito meses e que era tido como rixento e desordeiro” e que ouviu dos “patrícios dele” que o mesmo era autor de diversas mortes em Uberaba e “por isso se achava aqui em Mato Grosso”.

A última testemunha ouvida pela autoridade policial foi o chefe da estação de Três Lagoas. Matheus Alves Negrão declarou que José Bogalho procedia sempre bem e “nada fez que o desabonasse”, assim como Luiz Artiaga, considerado como um “bom empregado”, mas que “gostava de beber alguma coisa”. O chefe da estação contou também que

momentos antes de se dar o crime, Luiz Artiaga, entre seis e sete horas da tarde, estivera na estação e pedira a ele depoente para lhe apontar uns dias em que estivera doente em consequência de um (sic) machucamento, respondendo lhe a testemunha, como encarregado do tráfego, que não poderia fazer isso, mas que pediria ao chefe geral: agradecendo-lhe Artiaga retirou e poucos momentos depois ouviu a detonação de um tiro, sabendo logo depois que o mesmo houvera assassinado José Bogalho.

O depoimento do chefe da estação é interessante porque permite entender com maior profundidade os motivos que levaram Luiz Artiaga a cometer o crime de homicídio. As costumeiras perguntas do interrogatório policial revelam, em sua maioria, que Luiz Artiaga era um indivíduo “rixento”, que “matava mesmo” e que se encontrava homiziado em Mato Grosso por ter sido autor de diversos homicídios ocorridos em Minas Gerais. José Bogalho tem seu procedimento citado de forma diferente. Trata-se de “homem bom e trabalhador”, operário

ferroviário com muitos anos de experiência, casado, português. Entretanto, não parece ser este o fator decisivo levado em consideração por Luiz Artiaga para perpetrar o assassinato.

Conforme declarou a última testemunha, Luiz Artiaga esteve na estação, antes de cometer o crime, tentando abonar algumas faltas no serviço. Parece claro e justo ao guarda-trem que essas faltas deveriam ser retiradas do livro ponto porque elas ocorreram em consequência de um ferimento provocado durante a realização do trabalho na ferrovia. Mas o chefe da estação não pensou assim. Embora ele se prontificasse a levar o pedido aos superiores da estrada, o fato é que as faltas não foram retiradas. E o guarda-trem Luiz Artiaga, que se machucou duas vezes na ferrovia de tal forma que os ferimentos não lhe permitiram a continuidade no serviço, ainda teria o seu salário descontado no final do mês. Dessa forma, é possível compreender as razões da “inimizade” que Luiz Artiaga externava para com José Bogalho.

Preso e levado a júri popular em Paranaíba, o guarda-trem conseguiu desfazer às acusações que lhe pesavam. As testemunhas de defesa, algumas de Minas Gerais, alegaram que o acusado tinha um bom procedimento naquele estado, desmentindo as informações prestadas pelas testemunhas de Três Lagoas. Para conseguir livrar o acusado da condenação, a defesa se prendeu às relações de trabalho estabelecidas na operação ferroviária. As testemunhas de defesa insistiram na tese de que as duas manobras de trem que resultaram em ferimentos em Artiaga foram provocadas intencionalmente por José Bogalho. Além disso, uma testemunha declarou que o maquinista tinha o costume de operar a locomotiva portando um “chicote” em suas mãos para agredir os demais trabalhadores da composição. Supostamente, o guarda-trem já teria sido chicoteado uma vez. O júri então se convenceu de que Luiz Artiaga era perseguido por José Fernandes Bogalho e, por isso, teria cometido o crime em legítima defesa. Acabou absolvido.

O processo envolvendo estes dois trabalhadores revela um momento de transição na estrada de ferro Noroeste do Brasil. A atividade de construção ferroviária ainda ocupava um papel importante no cotidiano da ferrovia, mas a operação ferroviária começava a se consolidar na povoação. As relações de amizade entre os trabalhadores portugueses não ocorriam somente no local do trabalho. O armazém instalado na povoação e os restaurantes de pensão eram lugares em que eles se reuniam para tomar vinho e conversar. Esse tipo de sociabilidade já tinha uma característica nova, isto é, ocorria em um espaço evidentemente urbano.

Por outro lado, como a construção ferroviária era a atividade em primazia naquele momento, os trabalhadores da operação ferroviária não mantinham relações de amizade apenas nos limites da povoação de Três Lagoas. Não por acaso, Luiz Artiaga resolveu procurar ajuda em um acampamento da empreitada para se esconder. Ali, ele conseguiu uma barraca e uma rede para dormir, sem contar na ajuda oferecida por um “camarada” que se prontificou a buscar suas roupas em Três Lagoas para facilitar a fuga.

O procedimento de Luiz Artiaga foi denunciado pelas testemunhas como nada exemplar, sobretudo, pelos homicídios que, supostamente, ele já havia cometido antes assassinar José Bogalho. Ele negou que era autor de diversos assassinatos e convenceu o júri. Tratava-se de uma verdade absoluta ou de uma manobra da defesa para conseguir livrar um indivíduo realmente “rixento”? Naquela época, a povoação de Três Lagoas era formada em sua maioria por homens que trabalhavam na construção e operação da estrada de ferro. Em um ambiente predominantemente masculino, a utilização de armas e o recurso à violência eram elementos intrínsecos ao cotidiano dos trabalhadores e necessários para os momentos de conflitos, muito embora traços de companheirismo e solidariedade existissem no mesmo ambiente e na mesma quantidade.

É significativo que em um dos processos citados acima, uma testemunha chamada Esperança, que sobrevivia na povoação organizando “fusos”, declarou à autoridade policial que seu companheiro e dois amigos acusados de homicídio tornaram-se “maludos, isto é desordeiros”, somente depois que começaram a residir em Três Lagoas. Maludo, que é um adjetivo brasileiro atualmente em desuso na língua portuguesa corrente, significa literalmente o mesmo que “valente.”²⁹⁰. Talvez os “valentões que matam por sport” não tivessem cometido tantos crimes como acreditou o viajante J. f. Mello Nogueira em sua excursão à Mato Grosso. Na verdade, as condições peculiares do ambiente permitiam aos trabalhadores à utilização de tal credencial. Neste caso, certamente era melhor reivindicá-la e auferir assim status de valente, do que fazer o contrário.

Uma última observação diz respeito à questão dos direitos dos trabalhadores da operação ferroviária. O setor era secundário em relação à atividade desenvolvida na construção da estrada de ferro. Em 1906, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas baixou uma portaria em caráter provisório estabelecendo um “quadro e tabela de vencimentos” para o pes-

²⁹⁰ DICCIONÁRIO ENCICLOPÉDICO ILLUSTRADO. *Op. cit.*, p. 1478.

soal dos diversos serviços da ferrovia.²⁹¹ A portaria ministerial fixava as condições e os valores dos salários para as categorias de empregados lotados na Administração quanto aos da Conservação, setor que incluía aqueles registrados apenas como “feitor” e “trabalhadores”, cujos salários seriam pagos através de diárias no valor de 4\$000 (quatro mil-réis) e 3\$000 respectivamente.

De acordo com a portaria, que pode ser considerado o primeiro regulamento do trabalho na ferrovia em construção, somente os aprendizes das Oficinas recebiam diárias no mesmo valor dos “trabalhadores” da Conservação. Mas qualquer aprendiz que conseguisse subir de posto, passando para a categoria dos “operários”, teria a sua diária aumentada para cinco mil-réis. Caso conseguisse de fato aprender alguma profissão dentro da oficina, a diária seria reajustada em sete mil-réis. Este valor era pago aos operários qualificados, como os caldeiros, torneiros, fundidores, ferreiros, pintores e carpinteiros. O quadro dos operários das Oficinas estabelecia também funções com salários mensais e com valores mais altos. Os vigias do setor tinham diárias equivalentes à dos feitores da Conservação.

Na Administração e no Tráfego, os salários mais baixos eram dos ajudantes, que recebiam a diária de 3\$500. Este mesmo valor também era pago aos graixeiros, limpadores e acendedores da Locomoção. Apesar de perceberem baixos salários, esses empregados pertenciam a um quadro de serviços que não identificava suas profissões como um fim em si mesmo. Ao contrário, o trabalho de manutenção junto às locomotivas, por exemplo, encurtava o caminho para se chegar às ocupações de maior salário. Havia a possibilidade de se chegar ao cargo de foguista e daí para o de maquinista, embora, em certos casos, esta ascensão não fosse empresa fácil aos homens que vinham de baixo.²⁹²

No caso da Conservação, os trabalhadores não tinham alternativas para a mobilidade. Era possível almejar um cargo de feitor, mas os salários destes não representavam diferença muito significativa em relação ao que já ganhavam. O mestre de linha estava acima dos feito-

²⁹¹ RELATÓRIO do Ministério das Indústrias, Viação e Obras Públicas do ano de 1907. Estrada de Ferro de Bahuru a Cuyabá., pp. 609-619.

²⁹² Sobre o trabalho ferroviário qualificado e as possibilidades de mobilidade ver, entre outros: Kingsford, P. W. *Victorian Railwaymen: The Emergence and Growth of Railway Labour, 1830-1870*. Londres: Frank Cass, 1970. LICHT, W. *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press, 1983. ARNESEN, E. *Brotherhoods of Color. Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2001. FRACCARO, G. *Morigerados e revoltados: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-Unicamp, 2008.

res e seu salário era mais do que o dobro do valor pago aos trabalhadores. Entretanto, não havia vagas nem cargos suficientes para esta função porque o quadro determinava apenas um mestre de linha a cada 50 quilômetros de ferrovia.

O regulamento tratava basicamente dos valores dos salários em diversas funções e não incidia sobre questões como acidentes de trabalho, licenças, etc. O “quadro de vencimentos” para os 200 quilômetros de tráfego em São Paulo acabou servindo para cobrir os quilômetros seguintes da estrada de ferro e, exceto a correção nos valores dos salários, que subiram um pouco com o decorrer dos anos, foi utilizado também em Mato Grosso. Quando José Bogalho e Luiz Artiaga manifestaram divergências sobre “questões de manobra”, o quadro de vencimentos era o único regulamento utilizado no setor de Locomoção e, obviamente, não incidia sobre o assunto. Neste caso, parece claro que havia precariedade ou ausência total de direitos para os trabalhadores que poderiam beneficiá-los em caso de acidentes de trabalho.

Na época do conflito entre o guarda-trem e o maquinista, a capacidade de produção das oficinas e do tráfego em Três Lagoas não era tão distante dos números verificados em Bauru. A situação somente se alterou depois de concluída a construção da estrada de ferro em 1914 e, particularmente depois da finalização de obras importantes, como a ponte Francisco de Sá, sobre o rio Paraná, que possibilitou maior dinamismo ao tráfego de trens entre os dois estados a partir dos anos 1920. Nesta mesma década, as oficinas existentes nas duas localidades deixaram para trás seus aspectos rudimentares, mas essa mudança foi mais visível em Bauru, onde foram demolidas e substituídas por um conjunto de prédios novos, sedes de oficinas centrais da ferrovia.

Neste meio tempo, o número de trabalhadores qualificados cresceu demasiadamente na estrada de ferro Noroeste do Brasil, acompanhando o crescimento de setores como a conservação, locomoção, manutenção, tração e tráfego. A construção ferroviária, principal atividade econômica desenvolvida na estrada de ferro entre 1905 e 1914, foi definitivamente suplantada, apesar de que, até os anos 1950, diversas obras foram executadas na base da empreitada. Entre elas, a variante Araçatuba – Jupiá, que mais tarde transformou-se em linha-tronco, em São Paulo, a ponte Barão do Rio Branco, depois chamada Eurico Dutra, sobre o rio Paraguai, que permitiu a construção e extensão da linha de Porto Esperança até Corumbá e daí até a fronteira com a Bolívia, e o ramal ligando Campo Grande à Ponta Porã, na divisa com o Paraguai.

De qualquer forma, os trabalhadores vivenciaram novas experiências nesta fase da estrada de ferro Noroeste do Brasil depois de 1914. Obviamente, disputas amorosas e assassínios ocorreram entre os trabalhadores, assim como as manifestações de relações de sociabilidades. Entretanto, com o desenvolvimento da operação ferroviária, experiências como às vivenciadas por José Bogalho e Luiz Artiaga não poderão ser mais resumidas às simples “questões de manobras” e, muito menos, resolvidas entre os próprios trabalhadores com o emprego da arma de fogo.

Os acidentes de trabalho serão mais freqüentes e a estrada de ferro manterá à mesma diretriz no tocante aos direitos dos trabalhadores: precariedade ou ausência total. Diversos embates entre os trabalhadores e a administração da estrada de ferro serão verificados pelas décadas seguintes. Paralisações e greves, organização de sociedades beneficentes de socorro e auxílio mútuo, organização de sindicatos, e ainda o recurso à justiça serão algumas das iniciativas adotadas pelos trabalhadores da operação para fazer valer suas reivindicações. Entretanto, a abordagem deste assunto estaria muito além dos objetivos desta dissertação.



Foto 8. Pátio da Noroeste do Brasil em Bauru (1905-1914). Fonte: CMR.

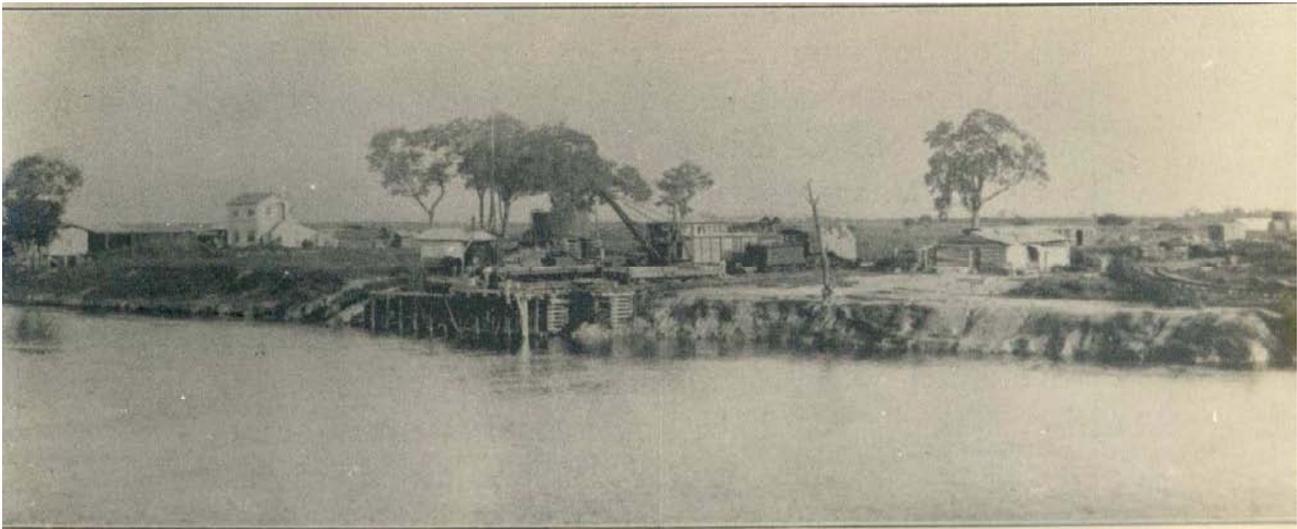


Foto 9. Pátio da Noroeste do Brasil em Porto Esperança, margem do Rio Paraguai (1909) Fonte: CMR.

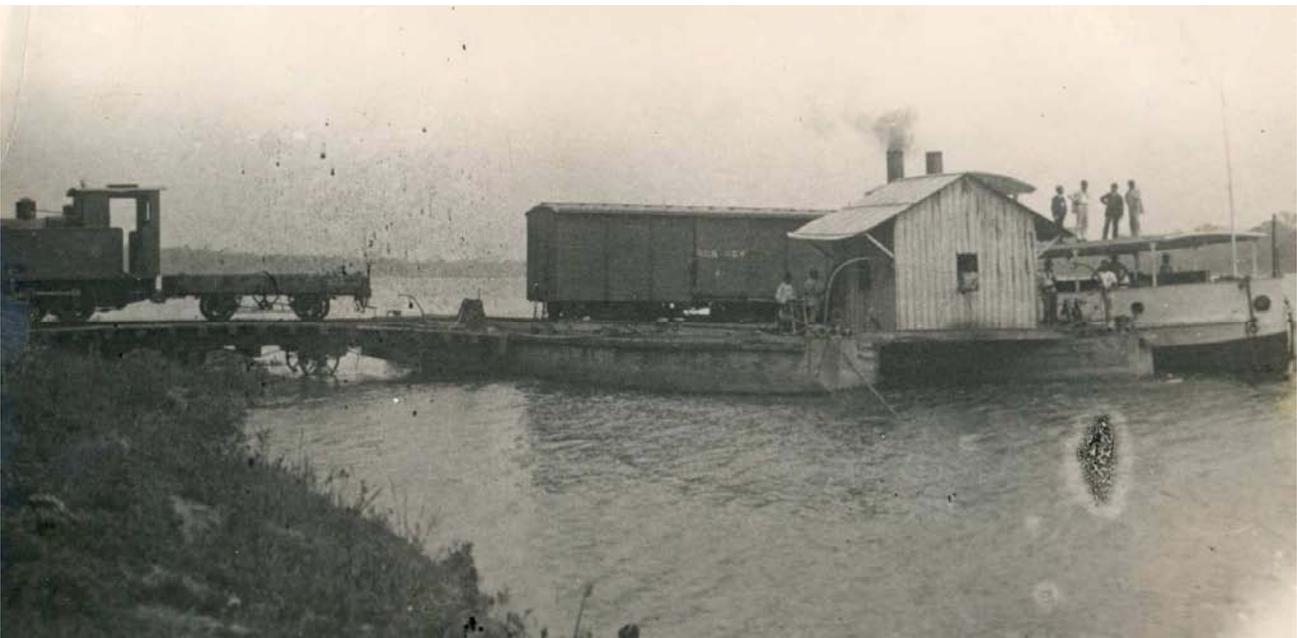


Foto 10. Rio Paraná, divisa de São Paulo e Mato Grosso (1910-1914) Fonte: CMR.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação teve como objetivo a história social dos trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil em São Paulo e Mato Grosso. Para analisar as experiências operárias, foi necessário abordar inicialmente a construção da ferrovia com uma atividade econômica própria. Grande parte da bibliografia sobre o tema procura explicar a construção das estradas de ferro no país fazendo conexão com a economia agro-exportadora. No sudeste, particularmente no estado de São Paulo, o dueto ferrovia-café aparece com certa frequência nos trabalhos de História. Esse modelo também é aplicado para abordar a construção de estradas de ferro fora das áreas de cafeicultura.

Ao abordarmos a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil como um empreendimento em si mesmo, foi possível perceber a existência de diversos indivíduos que faziam da construção ferroviária uma atividade econômica própria. Neste sentido, não importa a justificativa assinalada para determinar a implantação de uma ferrovia. Em todo caso, investidores, comerciantes e empreiteiros aparecem durante o processo de construção da estrada de ferro com interesses materiais bem definidos, tentando lucrar com o negócio em suas diversas fases, desde sua transição do papel à prática até na execução das obras.

A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil pode ser considerada como um dos maiores empreendimentos ferroviários do país. Trata-se de uma ferrovia de longo percurso, construída em tempo recorde sobre regiões com baixa densidade demográfica e de terrenos difíceis e insalubres em sua maior parte. Vale ressaltar que apenas esta primeira abordagem realizada no capítulo 1 da dissertação pode ser considerada como pioneira no Brasil.

É possível aprofundar a análise sobre o processo econômico e social da atividade de construção ferroviária não apenas na estrada de ferro Noroeste do Brasil, mas também nas ferrovias em que este tipo de abordagem ainda não foi realizado. Neste sentido, esta dissertação se deparou com temas relevantes, mas que ainda carecem de estudos mais aprofundados. É o caso, por exemplo, da legislação ferroviária, do regime de garantias de juros, do comércio de importação de equipamentos metalúrgicos ferroviários e do processo de trabalho utilizado no setor.

Ainda no tocante à construção ferroviária, este estudo verificou que o trabalho por empreitada não era uma peculiaridade da Noroeste do Brasil. Entretanto, foi um sistema de

trabalho adotado em demasia nesta ferrovia devido às características do empreendimento, de modo que permanece correto falar em sistema de trabalho de grande empreitada.

No tocante à história social dos trabalhadores da construção da ferrovia, acredito que esta dissertação conseguiu preencher lacunas importantes sobre as origens dos homens contratados para as obras da estrada de ferro em São Paulo e Mato Grosso. A pesquisa conseguiu demonstrar a presença de trabalhadores nacionais e imigrantes recrutados em diversas regiões do país e no exterior. Devido às peculiaridades do sistema de trabalho por empreitada, o processo de recrutamento de trabalhadores ocorreu durante todo o período que durou a construção da ferrovia. Apesar da presença de um intermediador e da coerção, no caso das deportações, o estudo conseguiu demonstrar a agência dos trabalhadores durante o processo de recrutamento. Os homens aproveitavam as vantagens imediatas oferecidas pelos agenciadores, como o transporte até o ponto de empreitada, para deixar a cidade, o campo, ou a vila com a perspectiva de melhorar suas condições de existência.

Esta dissertação abordou aspectos referentes às condições de vida e de trabalho nas obras de construção da ferrovia, em especial, a resistência dos trabalhadores que fugiam da empreitada procurando tratamento médico nas cidades próximas a Bauru, em São Paulo, e nas localidades próximas ao pantanal mato-grossense. Com relação ao problema dos índios no lado paulista, a pesquisa demonstrou que não se tratava de um conflito entre civilizados e selvagens. Os trabalhadores não se associaram às turmas de bugreiros para revidar os ataques dos índios. Eles recorreram às greves e ao abandono de serviço, não aceitando também a “proteção” de homens da força pública e do Exército convocados pelos empreiteiros.

As péssimas condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil repercutiram na imprensa regular do Brasil e do exterior, em particular em jornais da Argentina e do Paraguai. Mas foi nos jornais da imprensa operária que este assunto foi sistematicamente denunciado. Neste sentido, esta dissertação conseguiu revelar que a luta contra o recrutamento dos trabalhadores e contra as condições de vida e de trabalho na ferrovia foi um tema que praticamente monopolizou o editorial de alguns jornais, em especial, o *La Battaglia*, durante o ano de 1909. A dissertação conseguiu identificar a mobilização de militantes de diversas correntes do movimento operário e as repercussões desta luta, em particular, a reação dos empreiteiros e da Companhia Noroeste do Brasil.

Por fim, destaco que este estudo conseguiu reunir e analisar grande quantidade de fontes não utilizadas em pesquisas anteriores sobre a estrada de ferro Noroeste do Brasil. É o caso, por exemplo, dos jornais da imprensa regional de Mato Grosso e do interior de São Paulo, assim como os documentos judiciais que permitiram reconstituir cenas do cotidiano e do mundo do trabalho na construção da ferrovia.

FONTES CITADAS

Jornais:

Arquivo Edgard Leuenroth – Unicamp (AEL)

A Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro, 1905.

A Lanterna, São Paulo, 1913-1914.

A Voz do Trabalhador, Rio de Janeiro, 1909.

Cidade de Campinas, Campinas, 1909-1910.

Correio Paulistano, São Paulo, 1914.

Kosmos, Rio de Janeiro, 1906-1908.

La Battaglia, São Paulo, 1905-1909.

La Lotta Proletaria, São Paulo, 1908-1909.

La Protesta, Buenos Aires, 1909.

O Estado de S. Paulo, São Paulo 1905-1914.

Arquivo Público de Mato Grosso (APMT)

Correio do Estado, Corumbá, 1909-1912.

O Brazil, Corumbá, 1908-1910.

O Commercio, Cuiabá, 1911.

O Debate, Cuiabá, 1913.

O Matto-Grosso, Cuiabá, 1913.

Centro Cultural de Botucatu (CCB)

Correio de Botucatu, Botucatu, 1909-1910.

Centro de Documentação da Fundação “Dr. Raul Bauab – Jahu” (CDFJ)

Commercio do Jahu, Jaú, 1908-1911.

Museu Histórico Municipal de Bauru (MHMB)

Correio da Noroeste, Bauru, 1934.

Arquivo do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (ASTEFBMSMT)

O Liberal Regional, Araçatuba, 2004.

Documentos Impressos

Centro de Memória Regional Unesp/Bauru (CMR)

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 11 de junho de 1906. Rio de Janeiro: Typographia de Heitor Ribeiro & Cia., 1906.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 14 de agosto de 1907. Rio de Janeiro: Typ. do “Jornal do Commercio” de Rodrigues & Cia., 1907.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 22 de setembro de 1908. Rio de Janeiro: Papelaria União, 1908.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 30 de outubro de 1909. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1909.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 20 de outubro de 1910. Rio de Janeiro: Papelaria União, 1910.

RELATÓRIO da Directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, apresentada à assembléia geral ordinária realizada em 18 de outubro de 1911. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1911.

RELATÓRIO [Estrada de Ferro Itapura a Corumbá] apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente aos anos de 1913 e 1914. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

RELATÓRIO da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil referente ao ano de 1916. S/E.

www.crl.edu

RELATÓRIO do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1907.

RELATÓRIO do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1908.

RELATÓRIO do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1909.

RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1910.

Documentos manuscritos e datilografados

Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA)

LIVRO de Atos e despachos do Poder Executivo Municipal de Campo Grande (1912-1914). Manuscrito.

Arquivo Público de Mato Grosso (APMT)

RELATÓRIO das diligências efetuadas por ordem do Governo, pelo Dr. Deocleciano de Canto Menezes, Chefe de Polícia de Mato Grosso. 1913. Datilografado.

PETIÇÃO de Habeas Corpus. Tribunal de Relação do Estado de Mato Grosso. Impetrante: Rodolpho José Gomes. Paciente: Bartholo Romão. Local: Corumbá. Ano 1909. Localização: Doc. N° 899, Caixa 57, Fundo Tribunal de Relação (APMT).

Arquivo Público do Estado de São Paulo (AESP)

CARTA de Manuel Bento da Cruz, Avanhandava, 26 de novembro de 1909. Manuscrito. Arquivo Washington Luís.

Centro de Memória Regional Unesp-Bauru (CMR)

LIVRO de Registro de “entradas de materiais”. Manuscrito. Aberto e rubricado em suas 300 páginas pelo engenheiro fiscal Aristóteles Pereira, de acordo com o art. 153 do Regulamento aprovado pelo decreto 1930 de 26 de abril de 1857 e por ordem do Engenheiro Chefe da Fiscalização da Rede de Viação de S. Paulo, Mato Grosso e Goiás. Bauru, 17 de fevereiro de 1907.

SECRETARIA da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. Termos de Contratos. s/d. Manuscrito.

Centro de Memória da Unicamp (CMU)

PROCESSO Policial. Autuado: Firmino José Mattos. Processo n°. 458, ofício 99, ano 1910.

Memorial do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul (MTJMS)

AUTOS crime. Autora: A Justiça Pública; Réu: Camillo de Tal. Vítima: Raymundo Nonato. (1911). Paranaíba – Criminal.

AUTOS de crime. Autor: O Promotor Público. Réu: Apulchro Vrazil, Júlio Dittemar, Antônio Alves Silva, Enohh Vieira D’ Almeida. (1911-1911). Campo Grande – Criminal.

AUTOS de crime. Autor: A Justiça Pública. Réu: Manoel José dos Santos. Vítima: José Ramigio. (1912-1912). Campo Grande – Criminal.

INQUÉRITO policial Autor: A Justiça Pública. Réu: Cassiano Lopes. Vítima: Luís Cresto. (1912-1915). Campo Grande – Criminal.

SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réu: Luiz de Artiaga. Vítima: José Fernandes Bogalho. (1908). Paranaíba – Criminal.

SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réu: Manoel Benedicto de Anunciação. Vítima: José Zawadski ou José Zamadski. (1914). Paranaíba – Criminal.

SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública. Réus: Américo da Silva Ferreira e Aprígio Nascimento. Vítima: José Estevam de Castilho. (1915-1915). Campo Grande Criminal.

SUMÁRIO de culpa. Autora: A Justiça Pública; Réu: Maroto de tal, Manoel Pequeno, José Nestor (vulgo Josesinho). Vítima: Francisco de Alves da Silva. (1913). Paranaíba – Criminal.

SUMÁRIO-crime. Autor: A Justiça Pública. Réu: José Duarte. Vítima: Benedito Roque.
(1915-1915). Campo Grande – Criminal.

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Paulo. A verdade da repressão. Práticas penais e outras estratégias na ordem republicana (1890-1912). Tese (Doutorado em História). São Paulo: FFLCH-USP, 1990.
- AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo: Edições Saraiva, 1957.
- ARNESEN, E. *Brotherhoods of Color. Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2001.
- ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Laranjeira*. Dissertação (Mestrado em História). Assis: Unesp, 1989.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste*. [2º Ed.] São Paulo: Edições Melhoramentos, 1957.
- _____. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Livraria Martins, 1950.
- BARÃO DE MELGAÇO. *Vias de comunicação de Matto-Grosso*. Cuiabá: UFMT, 1975.
- BARBOSA, Rui. Juízo Arbitral. Posição jurídica do Sub Empreiteiro em relação ao Empreiteiro e ao Dono da Obra. Validade de Procuração e protesto. Parecer. In: *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. 39. Trabalhos jurídicos de 1912. Tomo 2. Rio de Janeiro: S/E. 1962.
- _____. Rui. Um discurso no Club de Engenharia. Resposta ao Dr. Sampaio Correa. In: *Obras completas de Rui Barbosa*. Vol. 35, 1908. Tomo 1. Discursos Parlamentares. Rio de Janeiro: S/E, 1962.
- BATALHA, Cláudio. Cultura associativa no Rio de Janeiro da Primeira República. In: BATALHA, C. H, M. SILVA, F. T. FORTES, A. (org.) *Culturas de classe: Identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1941.
- _____. *E agora, que fazer?* São Paulo: Editora Cupolo, 1947.
- _____. *Memórias de um socialista congênito*. Campinas: Editora da Unicamp, 1991.
- BECHIMOL, Jaime L. Apresentação histórica: Adolfo Lutz e a dermatologia em perspectiva histórica. In: BECHIMOL, J. L. *Dermatologia e Microbiologia*. Rio de Janeiro: Editora Fio Cruz, 2004 (Coleção Adolfo Lutz – Obras completas, v. 1, Livro 3).
- BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BIONDI, Luigi. *La stampa anarchica italiana em Brasile. 1904-1915*. Tese de Laurea. Roma: Facoltà do Lettere e Filosofia, Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, 1995.

_____. Anarquistas italianos em São Paulo. O grupo do jornal “La Battaglia” e a sua visão da sociedade brasileira: o embate entre imaginários libertários e etnocêntricos. *Cadernos AEL* (Arquivo Edgar Leuenroth) – IFCH /Unicamp, Campinas, v.5, n.8/9. 1998, pp. 117-147.

BONFÁ, Rogério G. *Com lei ou sem lei. As expulsões de estrangeiros e os conflitos entre Executivo e o Judiciário na Primeira República*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-UNICAMP, 2008.

BRAZIL RAILWAY COMPANY. *Saneamento da bacia do rio Madeira – Construção de estradas de ferro em regiões insalubres – Documentos oferecidos aos médicos e engenheiros do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1913.

BROOKE, David. *The Railway Navy*. Londres: David & Charles, 1983.

_____. [Editor]. *The Diary of William Mackenzie: The First International Railway Contractor*. Londres: Thomas Telford, 2000.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1985.

CASTRO, Maria I. M. *O preço do progresso. A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-UNICAMP, 1993.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.

COLEMAN, Terry. *The Railway Navvies*. Londres: Penguin Books, 1968.

CORRÊA, Lúcia Salsa. *Corumbá: o comércio e o casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985.

CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889-1943)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1995.

_____. *Mato Grosso: 1817-1840 e o papel da violência no processo de formação e desenvolvimento da Província*. Dissertação (Mestrado em História) São Paulo: FFLCH-USP, 1976.

DICCIONÁRIO ENCYCLOPÉDICO ILLUSTRADO. Rio de Janeiro: Empresa de Publicações Moderna de Moura Barreto & Cia, s/d. vol. 01.

DIMAS, Antonio. *Tempos eufóricos. Análise da Revista Kosmos (1904-1909)*. São Paulo: Ática, 1983.

- FALCÃO, Edgard de Cerqueira. *Gaspar Viana*. Sua vida e sua obra. S/E, 1942.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1912)*. São Paulo: Difel, 1983.
- FELICI, Isabelle. *Les italiens dans le mouvement anarchiste au Brésil (1890-1920)*. Tese de doutorado. Paris: Université de La Sorbonne Nouvelle – Paris III, 1994.
- FRACCARO, G. *Morigerados e revoltados: trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-Unicamp, 2008.
- GARCILAZO, J. M. “*Traqueros*”. Mexican Railroad Workers in the United States, 1870 – 1930. Santa Barbara: University of California, Santa Barbara, 1995.
- GAULD, Charles. *Farquhar, o último Titã*. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- GERODETTI, J. E. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais*. CORNEJO, C. São Paulo: Solaris, 2005.
- GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha*. Formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora da Unesp, 2002
- GUILLEN, Isabel Cristina Martins. O imaginário do sertão. Lutas e resistência ao domínio da companhia Mate Laranjeira (Mato Grosso, 1890-1945). Dissertação (Mestrado em História). Campinas: IFCH-UNICAMP, 1991.
- GUIMARÃES, Alaôr M. *Campinas: dados históricos e estatísticos*. Campinas: Livraria Brasil, 1953.
- HANDA, Tomoo. *O imigrante japonês: história de sua vida no Brasil*. São Paulo: T. A. Queiroz; Centro de Estudos Nipo-Brasileiros, 1987.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era do Capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- _____. O artesão ambulante. In: *Os trabalhadores: Estudos sobre a história do operariado*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. pp. 51-82.
- JOBY, R. S. *The Railway Builders*. Londres: David & Charles, 1983.
- KERR, J. *Building the Railways of the Raj, 1850-1900*. Delhi: Oxford University, 1995.
- KINGSFORD, P. W. *Victorian Railwaymen: The Emergence and Growth of Railway Labour, 1830-1870*. Londres: Frank Cass, 1970.
- KOKICHI, Guenka. *Um japonês em Matto-Grosso* (Subsídios para a história da colonização japonesa no Brasil. São Paulo: S/E, 1958

- LAMOUNIER, Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no século XIX. *História econômica & história de empresas*, vol. 3, 2000, pp. 43-76.
- LEE, D. "Chinese construction workers on the Canadian Pacific". *Railroad History*, 1983.
- LEME, Dulce M. P. de C. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.
- LICHT, W. *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press, 1983.
- LIMA, João Francisco Tidei. A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLCH-USP, 1978.
- LOBO, M. L. Condições de vida dos artesões e do operariado no Rio de Janeiro da década de 1880 a 1920. *Nova América*. Turim, Einauldi, n. 4, 1981.
- LOPES, José Sergio Leite. *A tecelagem do conflito de classes na cidade das chaminés*. São Paulo: Marco Zero, 1988.
- LOSNAK, Célio (org.). *Nos trilhos da memória: Ferro e Sangue*. Histórias de vida de ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA. Bauru: Prefeitura Municipal/Secretaria da Cultura, 2004.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado*. A formação e atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Editora Unicamp, 2004.
- MASON, Mattew E. "'The Hands Here are Disposed to be Turbulent': Unrest Among the Irish Trackmen of the Baltimore and Ohio Railroad, 1829-1851." *Labor History*, vol. 39, N° 3, 1998, pp. 253-272.
- MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.
- MATTON JR, Robert. H. Railroads, Coffe, and the Growth of Big Businesss in São Paulo, Brazil. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 57, n. 2, 1977, pp. 273-295.
- MELLO NOGUEIRA, J. F. *Excursão à Mato Grosso*. São Paulo. Pocaí Weiss, 1915.
- MIDDLEMAS, R. K. *The Master Builders*. Londres: Hutchinson, 1963.
- MILLIET, Sergio. *Roteiro do Café e outros ensaios*. São Paulo: Hicitec, 1982.
- MOMBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1989.
- MONTGOMERY, David. *The fall of the house of labor*. The workplace, the state, and American labor activism, 1865-1927. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

- MORAIS FILHO, J. G. de. Pioneiros da Noroeste: Mensageiros da civilização. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*. n° 138, 1951.
- NEIVA, Arthur. A Noroeste. Notas de um diário. In: *Daqui e de longe*. Crônicas nacionais e de viagem. São Paulo: Melhoramentos, 1927.
- NOVO ATLAS GEOGRÁFICO DO ESTUDANTE. São Paulo: FTD, 2005.
- OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Entre o Prata e Mato Grosso: Uma viagem pelo mundo marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). Tese. (Doutorado em História). Campinas: IFCH-UNICAMP, 2006.
- _____. *Estrada móvel, fronteiras incertas*. Os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926). Campo Grande: Editora da UFMS, 2005.
- PENTEADO, Jacob. *Belenzinho, 1910*. (retrato de uma época). São Paulo: Carrenho Editorial, Narrativa-um, 2003.
- _____. *Memórias de um postalista*. São Paulo, S/E, 1965.
- PETERSEN, Silvia. Cruzando fronteiras: as pesquisas regionais e a história operária brasileira. In: ARAÚJO, Ângela. *Trabalho, cultura e cidadania*. São Paulo: Scritta, 1997. p. 85-103.
- PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael M. *A classe operária no Brasil*. 1889-1930. Documentos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. Vol. 1.
- POSSAS, Lídia. *Mulheres, trens e trilhos*. Bauru: Edusc, 2001.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.
- _____. *Uma ferrovia entre dois mundos*. A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: Edusc, Campo Grande: Editora da UFMS, 2004.
- RIBEIRO COUTO. *Noroeste e outros poemas do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933.
- ROLT, L. T. C. *George and Robert Stephenson*. [2° Ed.] Londres: Amberley Publishing, 2009.
- ROMANI, Carlo. *Oreste Ristori. Uma aventura anarquista*. São Paulo: Annablume, 2002.
- SAINT MARTIN, Silvio. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil (junho de 1913). *Álbum Gráfico de Matto-Grosso*. Corumbá/Hamburgo, janeiro de 1914.
- SANTOS, José Maria dos. *A política geral do Brasil*. São Paulo: J. Magalhães, 1930.

- SEGNINI, Lilian P. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Cortez, 1982.
- SILVA JÚNIOR, Ademar L. Povo! Trabalhadores! Tumulto e movimento operário (estudo centrado em Porto Alegre, 1917). Dissertação (Mestrado em História). Porto Alegre: UFRGS, 1994.
- SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- SOARES, Oscar de Macedo. *Código Penal da República dos Estados Unidos do Brasil*. (Edição fac-símile de 1910). Brasília: Senado Federal; Superior Tribunal de Justiça, 2004.
- SOUZA, Robério S. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia*. Trabalho, conflitos e solidariedade (1892-1909). Dissertação (Mestrado em História Social). Campinas: IFCH-Unicamp, 2007.
- STOLCKE, Verena. *Cafecultura. Homens, mulheres e capital*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: a ferrovia do Contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 1983.
- TOLEDO, Edilene. *Anarquismo e sindicalismo revolucionário*. Trabalhadores e militantes em São Paulo na Primeira República. São Paulo: Perseu Abramo, 2004.
- WILCOX, Robert. Paraguayans and the making of the Brazilian Far West, 1870-1935. *The Americas*, vol. 49, n. 4 (abril, 1933), pp. 479-512.
- ZANLOCHI, T. S. PELEGRINA, G. R. *Bauru: nossa história na escola*. Primeiro Grau. Bauru: Edipro, 1992, p. 36.

ANEXO II



Fonte: METELLO, Adriano. *O Sul de Matto Grosso*. São Paulo: Monteiro Lobato & Cia., S/d.