

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE TRABALHO E TRABALHADORES NA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NOROESTE DO BRASIL (1904-1920)

Carlos Alexandre Barros Trubiliano¹

Resumo: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) nasceu sob o signo da ocupação de “espaços vazios” e da delimitação das fronteiras brasileira, sendo para o Estado um instrumento de integração e civilização da fronteira Oeste. Contudo, os trilhos não foram somente sinônimos da modernização, mas, sobretudo, da super-exploração dos trabalhadores empregados. Neste artigo apresentamos algumas considerações sobre o mundo do trabalho das ferrovias, tendo como microcosmo a construção da NOB. Nosso objetivo foi compreender as relações entre capital e trabalho no bojo da construção da ferrovia, momento em que a noção de trabalho ainda estava fortemente marcada pela experiência da escravidão.

Palavras-chave: Ferrovia, Trabalho, Fronteira, República.

SOME CONSIDERATIONS ABOUT WORK AND WORKERS IN THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY NOROESTE DO BRASIL (1904-1920)

Abstract: The Railway Noroeste do Brasil (NOB) was born under the sign of occupation "empty spaces" and the delimitation of the Brazilian frontiers, and for the state an instrument of integration and civilization of the Western frontier. However, the tracks were not only synonymous with modernization, but above all the super-exploitation of workers employed. This article presents some considerations about the world of work of the railways, with the microcosm of the construction of the NOB. Our goal was to understand the relationship between in the midst of railway construction, when the notion of work was still strongly marked by the experience of slavery.

Keywords: Railway, Work, Frontier, Republic.

Considerações Iniciais

As preocupações com a fronteira oeste brasileira remontam a eras anteriores à republicana. Os modelos de ocupação e integração desse espaço foram temas de variados ciclos de debates, que iam dos

¹ Doutor em História; Professor Adjunto de História Contemporânea na Universidade Federal de Rondônia (UNIR)

despretensiosos leitores de jornais aos agentes de empresas multinacionais, estadistas, militares e acadêmicos.

No Brasil assim como em todo ocidente, as nações buscaram estimular as instituições dedicadas à ciência e ao seu ensino, norteadas pela convicção de que, nos saberes da ciência, residia o fundamento do progresso e, neste, a condição para a felicidade e o bem-estar da humanidade. Exemplo disso é a *proliferação* das escolas politécnicas e das associações para o progresso da ciência.² A partir desses investimentos, ampliaram-se as pesquisas e, por consequência, o conhecimento e o maior domínio sobre os campos da termodinâmica, do eletromagnetismo e da eletricidade, fundamentais para o desenvolvimento de novas tecnologias, como a locomotiva.

Diante das descobertas e dos avanços científicos, – aliados ao crescente processo de industrialização e ao desejo das elites de transformar o mundo, a vida e o próprio homem –, surge, com aval do Estado, um projeto político-pedagógico centrado em ciência e tecnologia, cuja perspectiva era a “reinvenção” da sociedade por meio das máquinas.

As máquinas apareciam como a expressão máxima do grau de aperfeiçoamento das realizações humanas e como possibilidade ilimitada de transformações em todos os aspectos da vida. Elas estavam presentes nas fábricas, ampliando a capacidade de produzir e colocando à disposição de um número mais elevado de pessoas artigos que antes eram consumidos por poucos. Também em melhoramentos introduzidos nas cidades, como iluminação, serviço de esgotos e de escoamento de águas, aberturas de novas vias públicas e reordenamento do espaço urbano, telefones, telégrafos, cinematógrafos, sistemas de transporte modernos.³

² Vale informar que, no Brasil, desde o período imperial, se pensava numa política científica. Surgiram diversas instituições voltadas às ciências aplicadas, como o *Imperial Observatório do Rio de Janeiro*, em 1847, rebatizado no período republicano como *Observatório Nacional*, e a *Escola Politécnica do Rio de Janeiro*, em 1874, para substituir as antigas escolas de engenharia. Para mais detalhes, ver: BRAGA, Marco; GUERRA, Andréia; REIS, José Claudio. **O papel dos livros didáticos franceses do século XIX na construção de uma concepção dogmático-instrumental do ensino de Física.** Cad. Bras. Ens. Fís., v. 25, n. 3, pp. 507-522, dez. 2008.

³ CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914).** Dissertação (Mestrado em História). Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 1993. pp.15-16.

Frente à capacidade técnica de recriar o mundo de acordo com as ambições e necessidades da burguesia, grupo social detentor de capitais e recursos tecnológicos, a passagem do século XIX para o XX foi marcada pela remodelação do espaço e do tempo. Caberia à ciência, por meio da técnica e do progresso, transpor os obstáculos impostos pela natureza.

Obras como túneis gigantescos, pontes e viadutos monumentais, canais, represas, complexos industriais, linhas férreas e outras, foram projetadas pelos engenheiros e levadas a cabo graças ao enorme impulso e movimentação do capital internacional. Por todos os lugares, mesmo naqueles que antes pareciam inacessíveis, foram feitas construções faraônicas, muitas delas consideradas ciclópicas pelo homem comum. Elas atestavam a ilimitada capacidade do homem e demonstravam o anseio da burguesia por imprimir marcas duradouras na sociedade.⁴

Essas construções não são frutos de novas tecnologias, apenas; são também formas de manifestação da “modernidade” e desempenham papel preponderante no contexto das transformações sociais na passagem dos séculos. Para David Harvey, essas modificações alteraram as concepções de tempo e espaço do homem, assinaladas pela aceleração do ritmo da vida e do tempo, pelo dinamismo da acumulação e do giro de capital, bem como pelo encolhimento das distâncias devido às forças das comunicações e dos transportes que se modernizaram.⁵

Paulatinamente, as nações perceberam as potencialidades da ciência para o desenvolvimento de seus impérios, investindo em sua produção. Tais políticas criaram, além dos avanços tecnológicos, a percepção de que somente por meio do progresso era possível alcançar o *status* de “civilização”, distanciando-se da “barbárie”. Segundo Hobsbawm, diante dessa concepção, os impérios justificavam sua dominação tanto para os dominados quanto para os dominantes.

⁴ CASTRO, Maria Inês Malta. op.cit., p.20

⁵ HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

Era muito provável que uma economia mundial cujo ritmo era determinado por seu núcleo capitalista desenvolvido ou em desenvolvimento se transformasse num mundo onde os “avançados” dominariam os “atrasados”; em suma, num mundo de império. Mas, paradoxalmente, o período entre 1875 e 1914 pode ser chamado de Era dos Impérios não apenas por ter criado um novo tipo de imperialismo, mas também por um motivo muito mais antiquado. Foi provavelmente o período da história mundial moderna em que chegou ao máximo o número de governantes que se autodenominavam “imperadores”, ou que eram considerados pelos diplomatas ocidentais como merecedores desse título.⁶

Edward W. Said chama a atenção para os elementos discursivos, um dos principais mecanismos imperialistas para legitimar a dominação. Ao utilizar o silogismo do dever “civilizacional”, o sistema ideológico ocidental estabelece

um enorme fosso entre o Ocidente civilizado, com seu tradicional compromisso com a dignidade humana, a liberdade e a autodeterminação, e a brutalidade bárbara daqueles que, por alguma razão – talvez genes defeituosos –, não conseguem apreciar a profundidade desse compromisso histórico.⁷

Se pensarmos no discurso imperialista, apontado por Said e Hobsbawm, o conceito de civilização aparece como elemento que norteia a justificativa da expansão e da dominação dos impérios, cujos alicerces estão atrelados a um conjunto de elementos políticos, religiosos, técnicos, sociais e morais que determinariam, em última instância, os pressupostos teóricos que formariam o processo civilizador do Ocidente.

No Brasil de meados do século XIX, parcela significativa de intelectuais e dirigentes políticos identificou nos sertões uma fronteira entre civilização e barbárie dentro do próprio território nacional; julgou-se necessário superar as contradições para que fosse concretizado o projeto do

⁶ HOBBSAWM, Eric J. **A Era dos Impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998, p.89.

⁷ SAID, E. W. **Cultura e Imperialismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p.351

Estado Nação progressista e civilizado.⁸ Essas elites elaboraram uma retórica civilizacional, comprometida com a ocupação das áreas ditas “vazias”, ou seja, espaços ainda não submetidos completamente ao controle do Estado e à dinâmica econômica capitalista, e que, quase sempre, eram habitados por populações consideradas “selvagens” ou pouco civilizadas. “Dominar”, “colonizar”, “civilizar” esses “desertos” e seus “bárbaros” habitantes tornavam-se, portanto, ações nacionalistas.

Nesse contexto, já no período republicano, o Estado brasileiro adotou algumas medidas, como a expansão de unidades militares, a construção das Linhas Telegráficas e da Ferrovia Noroeste do Brasil – considerada pela elite política brasileira do início do século XX uma obra civilizacional capaz de integrar a nação e levar o progresso ao interior do país.

Tais iniciativas são expressões do ideário liberal burguês de “civilização”, que visavam acompanhar o desenvolvimento econômico das nações de capitalismo mais desenvolvidas. Parcela significativa dos dirigentes políticos e intelectuais brasileiros tendeu a se nortear pela perspectiva de que era imperativo sintonizar o Brasil com os avanços do mundo moderno, inserindo-o na marcha da história rumo ao “progresso”. Estava, então, em curso, o que Eric Hobsbawm denominou de a “conquista do globo pelas imagens, ideias e aspirações (...) tanto pela força e pelas instituições como por meio do exemplo e da transformação social”.⁹ Para a maior parte da elite política nacional, isto significava promover na sociedade a implantação de um modelo de desenvolvimento econômico, político e cultural que a aproximasse do perfil dos países industrializados do Ocidente.

As discussões acerca do processo civilizacional de Mato Grosso, especialmente de sua porção sul, situada no interior do território nacional na

⁸ SOUZA, Candice Vidal. **A Pátria Geográfica. Sertão e litoral no pensamento social brasileiro**. Goiânia: Editora UFG, 1997.

⁹ Hobsbawm, E. **A Era dos Impérios**. op. cit, p. 114.

fronteira entre Brasil, Paraguai e Bolívia e habitada majoritariamente por grupos indígenas, são marcadas por visões e imagens ambíguas. Se, por um lado, criam-se representações negativas das distâncias geográficas, históricas e culturais que o separavam do mundo e do Brasil civilizado, por outro, Mato Grosso era o “sertão” e a “fronteira” da pátria, noções fundamentais para a constituição da própria ideia de nacionalidade brasileira ou “reserva de brasilidade”.¹⁰

É nesse contexto de discussões sobre ocupação dos “espaços vazios”, constituição da identidade nacional e fronteiras do Brasil, que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) surge como instrumento civilizacional, de integração e de modernização.

As congêneres da NOB, – Paulista, Mogiana e Ituana –, foram estradas de ferro construídas para atender a dinâmica capitalista cafeeira, organizadas e financiadas pelos próprios cafeicultores e governos locais. No complexo cafeeiro, não foi a ferrovia que ditou o desenvolvimento da elite e determinou quais municípios se desenvolveriam: eram as oligarquias já estabelecidas que decidiam os trajetos das ferrovias, influenciando fortemente, quando não investindo, na formação das companhias.

O caso da Noroeste do Brasil parece-nos diferente. A NOB foi pensada em termos de ocupação de “espaços vazios”, de delimitação das fronteiras do Brasil e de instrumento de integração e civilização, pelo menos no braço que rumava para a porção sul do estado de Mato Grosso. A ferrovia dividia-se em duas frentes, ou braços: um partindo da cidade de Bauru, rumo a Itapura (ambas no Estado de São Paulo), e outro que saía de Corumbá (Mato Grosso), também com destino a Itapura.

A frente da Noroeste do Brasil que se ocupou do sul de Mato Grosso caracterizou-se por ser uma ferrovia de penetração, em busca de ocupação de novas áreas, expansão agrícola e povoamento. Na sua versão sul-mato-

¹⁰ Essa expressão se constituiu a partir do título de um livro, em que Rezende Rubim narrou a viagem por ele realizada à Amazônia e ao Mato Grosso. RUBIM, Rezende. **Reservas de Brasilidade**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1939.

grossense, a ferrovia respondeu às vulnerabilidades da fronteira oeste, no sentido de defender o território ameaçado pelo temor de um possível conflito contra as nações platinas.

Desde o governo imperial, sobretudo após o término da guerra contra o Paraguai, a região de Mato Grosso era motivo de preocupação. Durante o conflito foram reveladas as fragilidades daquela fronteira do Brasil, uma vez que, de acordo com o historiador Francisco Doratioto, o governo local viu-se impossibilitado de receber reforços para sua defesa após a invasão da região, tal era seu isolamento.¹¹

Embora Mato Grosso pertencesse politicamente ao Brasil, o estado não estava integrado social e economicamente à nação. A construção de uma ferrovia buscava diversos objetivos: além da expansão e de oportunidades comerciais, seria um fator de defesa contra as possíveis pretensões expansionistas de países vizinhos, garantiria acesso ao Rio da Prata (principal via de comunicação da região) e inibiria eventuais movimentos separatistas.¹²

Como relata Euclides da Cunha¹³, na obra intitulada *À margem da História*, havia dezesseis projetos e mais de trinta pareceres a respeito de construções de ferrovias em Mato Grosso em meados do século XIX, antes da guerra contra o Paraguai. O deputado Paulo Cândido, por exemplo, já defendia, por volta dos anos de 1800, uma ligação ferroviária entre São Paulo e a fronteira mato-grossense, com o objetivo de ocupar e defender o território.

¹¹ DORATIOTO, Francisco. **Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 97

¹² 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.

¹³ CUNHA, Euclides da. **À margem da História**. 1ed. São Paulo: Martins Fontes, Temas Brasileiros, 1999.

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

Para Euclides da Cunha, a NOB apresentava-se como a ferrovia “mais dilatada das transcontinentais sul-americanas”¹⁴, pois poderia estabelecer ramais de ligação com o Oceano Pacífico. O entusiasmo do autor em relação à estrada de ferro explica-se pela possibilidade de o país efetivar contato entre o Atlântico e o Pacífico, a exemplo da expansão para o oeste nos Estados Unidos, o que ampliaria as possibilidades comerciais e estabeleceria a hegemonia do país na América do Sul, além de sanar o problema do isolamento de Mato Grosso.

Diante da necessidade de ampliar a rede de comunicação entre Mato Grosso e o restante do país, têm início as discussões sobre o traçado da linha férrea. A partir de 1890, o governo federal cria a Comissão de Viação Geral, cujo objetivo, conforme Maria Inês Malta Castro, era elaborar “um sistema de viação capaz de satisfazer simultaneamente aos interesses políticos, sociais, estratégicos e econômicos da Nação”.¹⁵

Segundo Ghirardello, o plano elaborado pela comissão era pautado por três aspectos: estabelecer a ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do país; priorizar a continuidade dos traçados ferroviários existentes, uma vez que a década de 1880 foi marcada pela construção e ampliação de linhas, possibilitando assim o aproveitamento delas; colonizar e ocupar economicamente as regiões de fronteira da Bacia do Prata, os limites entre Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia, prevendo, assim como escreveu Euclides da Cunha, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico.¹⁶

Em 21 de junho de 1904, foi fundada na capital federal a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, composta por nove acionistas.¹⁷ O

¹⁴ibidem, p. 93

¹⁵ CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso**. op. cit., pp. 91-92

¹⁶ GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**. op. cit., p. 21

¹⁷ Nomes dos nove acionistas: Joaquim Machado de Mello, João Teixeira Soares, Victor Folletête, Arthur Alvim, Álvaro Mendes de Oliveira Castro, Alberto de Sampaio, Francisco Glycério e João Feliciano Pedroso da Costa Ferreira.

objetivo dessa sociedade anônima era obter a concessão do prolongamento da estrada de ferro de Uberaba a Coxim.¹⁸

Ao que tudo indica, o empreendimento encontrou um cenário favorável devido, entre outros fatores, à administração de Rodrigues Alves (1902-1906). Seu governo foi distinto dos demais no início da era republicana porque o país vivenciava um período de estabilidade econômica, decorrência da política austera do *fundingloan* de seu antecessor, Campos Salles (1898-1902). Durante a presidência de Rodrigues Alves, registra-se o aquecimento dos setores ligados à construção civil, motivado pela suspensão da “garantia de juros” sobre o capital empregado na construção de obras, a exemplo das estradas de ferro. A medida, para Caio Prado Jr., tornou o Brasil “um largo e seguro campo para a inversão de capitais, estes encontrarão melhor acolhida, e abrir-se-ão para eles as mais vantajosas aplicações”.¹⁹ As consequências dessa política marcariam, efetivamente, a entrada do capital estrangeiro.

A construção da Noroeste do Brasil

Assim como a maioria das ferrovias do Brasil e dos países europeus, durante o século XIX, a construção da NOB baseou-se no sistema da empreitada (*contract system*).

O estudo de Terry Coleman sobre as construções das ferrovias inglesas no século XIX permite a compreensão organizacional desse sistema. Primeiramente, a Companhia escolhia um engenheiro para projetar a rota, supervisionar a construção e responsabilizar-se pelo empreendimento; em seguida, buscava um empreiteiro principal (*principal contractor*), geralmente um grande empresário, para executar os trabalhos. O empreiteiro, por sua vez, formava um grupo de encarregados ou gerentes

¹⁸ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder**. op.cit.

¹⁹ PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 223

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

para cada seção da linha, sendo estes autorizados a oferecer partes das obras a subempreiteiros (*sub-contractors*); os subempreiteiros indicavam turmeiros ou feitores de turma (*gangers*), responsáveis pela contratação dos trabalhadores braçais (*navvies*).²⁰

Almir Chaiban *El-kareh* exemplifica o sistema de empreitada no Brasil em seu estudo *Filha Branca de Mãe Preta*, que aborda a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1855, o governo imperial contratou como empreiteiro o engenheiro inglês Edward Price para construir a primeira seção da estrada, ligando o Rio de Janeiro a Belém (Japeri), no pé da serra. Para executar a obra, Price nomeou como engenheiro-chefe Charles E. Austin, e como gerente, Samuel Bayliss.²¹

O contrato firmado estabelecia o pagamento da construção, os deveres e direitos das partes e concedia ao empreiteiro ampla liberdade para reelaborar o traçado do projeto original, desde que as alterações não acarretassem em novas despesas e aumento no prazo de entrega da obra. *Diante dos 61 km de extensão da obra, a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II dividiu a linha em seções com cerca de uma milha e meia cada, (aproximadamente 2,4 km), entregues a subempreiteiros contratados a preço fixo.*²²

Em geral, o contrato da empreitada era bem rentável, tanto para os empreiteiros quanto para a companhia ferroviária. Após a concessão do Estado, o estabelecimento do tempo de execução da obra e dos valores, as companhias acertavam, com empresas menores, a produção de materiais e serviços necessários à construção da estrada. Com a autonomia dos contratos, os empreiteiros buscavam maximizar os lucros, por meio da

²⁰ COLEMAN, Terry. **The railway navvies. A History of the men who made the railways.** Londres: Hutchinson&CoLtd, 1965.

²¹ EL-KAREH, A. C. **Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865.** Petrópolis: Vozes, 1982. p. 39

²² *ibidem*

aquisição de materiais de qualidade inferior e da superexploração da mão de obra dos trabalhadores.²³

No caso da construção da NOB, não foi diferente. A forma adotada para realizar as obras deu-se por meio de várias empreitadas. Como nos informa Queiroz (1997 e 2004), Ghirardello (2002), Moratelli (2009) e Pallamin (2001), a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil confiou a construção e o aparelhamento da linha à empresa belga *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics*²⁴; esta, por sua vez, subempreitou as obras no Brasil à *Construtora Machado de Mello*, de propriedade do engenheiro e acionista da CEFNOB, Joaquim Machado de Mello – que subempreitou partes específicas das obras, como derrubada das matas, abertura de dormentes, cortes, aterros e implantação dos trilhos a vários grupos de pequenos empreiteiros, também conhecidos como tarefeiros.

Diante dos inúmeros intermediários, na prática, a construção ficou marcada pela ação das empresas cujo objetivo era ampliar sua margem de lucro. Para isso, expedientes como a simplificação de alguns trabalhos buscando economizar no material e na mão-de-obra foram utilizados. Em síntese, “o governo pagava bem por um trabalho que na realidade não se concretizava da forma prometida”.²⁵

Deste modo, as obras de construção da ferrovia foram perigosamente simplificadas. Foi utilizada a bitola métrica (de um metro de distância entre os trilhos), tecnicamente pouco recomendável em ferrovias com a extensão da NOB. Houve falta de pedregulho e brita para fixar os dormentes – foram

²³LAMOUNIER, M. L. **Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890.** *Estudos Econômicos*, 37(2): 353–372. 2007.

²⁴ Segundo o Decreto nº 5.004, de 20 de Outubro de 1903, a Companhia recebe autorização para funcionar na República. Diário Oficial da União - Seção 1 - 01/11/1903. In: **Coleção das Leis da República Federativa do Brasil**, Vol. VII. Brasília: Imprensa Nacional. 1996, p. 4925

²⁵GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha*. op. cit. p. 49

utilizadas madeira e areia para construir a linha, as oficinas e as estações. A linha única foi adotada, o que impedia o deslocamento dos trens em sentidos contrários ao mesmo tempo. Os pontilhões foram substituídos por “bueiros abertos”, houve escassez de pontes (ou então o uso inapropriado de vãos pequenos) e carência de cercas que impedissem a passagem de animais e pessoas pelos trilhos, evitando atropelamentos.²⁶ As irregularidades foram observadas pelo chefe da fiscalização do Ministério da Viação e Obras, o engenheiro Clodomiro Pereira da Silva:

(...) procedimento altamente condenável dos prepostos da Cia., até aqui, fazem rezear que ela trabalhe lentamente, como tem feito, além da obra mal executada como vem fazendo, alterando todos os planos aprovados, à discrição, sem ciência nem aprovação do governo, e, o que é mais, com manifesto capricho, ficando a fiscalização sem nenhuma base para fiscalizar, pois não lhe são fornecidos os documentos previstos.²⁷

As irregularidades na construção foram reforçadas pelos estudos da Comissão de Reconhecimento da NOB, chefiada pelo engenheiro Luiz Gonzaga de Campos que, em 1906, entregou à Construtora Machado de Mello o relatório da *zona compreendida entre Bahurú e Itapura*²⁸, detalhando as necessidades técnicas da construção. Todavia, as orientações da Comissão não foram atendidas, porque Joaquim Machado de Mello (proprietário da construtora) considerou os custos da obra elevados e optou por adequações mais baratas.²⁹ Em 1914, o inspetor federal de estradas de

²⁶ GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha*. op. cit.; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *As curvas do trem e os meandros do poder*. op. cit.

²⁷ Relatório do chefe da fiscalização, engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, ao Ministério da Viação e Obras Públicas, em 25 de janeiro de 1907.

²⁸ GONZAGA DE CAMPOS, L.F. *Reconhecimento da zona compreendida entre Bahurú e Itapura*. Relatório da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à assembléa geral ordinariarealisada em 11 de junho de 1906. **Rio de Janeiro: Typ. de Heitor Ribeiro & C., 1906.**

²⁹ Segundo o integrante da Comissão, o engenheiro José Gomes Morais Filho, o empreiteiro Joaquim Machado de Mello pretendia “ganhar dinheiro até nos estudos”, não considerando, portanto, os apontamentos técnicos necessários para a durabilidade e bom funcionamento da ferrovia. Para mais informações, ver: MORAIS FILHO, José Gomes. *Pioneiros da Noroeste. Mensageiros da civilização*. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, nº 138. 1951.

ferro, engenheiro Firmino Ribeiro Dutra, informou, também em relatório, que a “via permanente (da NOB) não oferecia segurança ao tráfego (...) havendo a necessidade de substituição de grande parte dos dormentes (...) quase tudo era insuficiente para um tráfego normal e intenso”.³⁰

As pesquisas de Moratelli (2009) e Pallamin (2001) informam que as iniciativas da empreiteira para ganhar dinheiro foram além das economias com material e equipe técnica: a exploração do trabalhador era uma prática lucrativa à empresa, uma vez que ele se endividava no momento em que começava a trabalhar. Segundo o engenheiro José Morais Filho, o empreiteiro geral

se valia dos sistemas de sub-empregadas e do encosto a um armazém central fornecedor, mantido de sociedade com o senhor Joaquim Mendes, chefe de uma importante firma de São Paulo. (...) 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.³¹

A utilização dos armazéns ou das “vendas” que forneciam gêneros alimentícios e equipamentos de trabalho foi prática comum nas construções e fazendas em regiões isoladas. Ao monopolizar o potencial de compra dos empregados, por meio do fornecimento de crédito e manipulação dos valores, “os empregadores condicionavam os trabalhadores a uma dívida impagável, lançando em suas cadernetas saldos negativo, forçando-os a permanecerem no trabalho até a possível e improvável quitação do débito”.³² No caso da NOB, a construtora Machado de Mello estabelecia na caderneta o regulamento que cada trabalhador deveria obedecer.

O Snr. aceitando a ocupação de
..... nesta construção, obriga-se com
aquisição da presente caderneta, as condições seguintes:

³⁰ Relatório do engenheiro Firmino Ribeiro Dutra. Apud NEVES, Correia das, 1958. Op. cit. pp. 85-86.

³¹ MORAES FILHO, J. G. **Pioneiros da Noroeste**. op. cit. p. 135

³² MARTINS, José de Souza. **O cativo da Terra**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.p. 98

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

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 da 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 do 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 mez vencido, até o dia 30 (trinta) do mez seguinte;
8. Aguardar, se sair espontaneamente do trabalho durante o mez, a liquidação de sua caderneta no dia respectivo do mez seguinte;
9. Ser dispensado do serviço se o entender o Empreiteiro, recebendo imediatamente o saldo dos seus salários;
10. Apresentar no último dia do mez, 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 mez seguinte em diante, entregando-a posteriormente no acto 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 acto de 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 mez, salvo moléstia, será dispensado da construção.³³

Expostos os doze pontos do contrato, não é difícil constatar que a situação dos trabalhadores da ferrovia era de exploração. A jornada mínima de dez horas, executada durante sete dias da semana, os baixos e

³³ Segundo Thiago Moratelli, em junho de 1909, o jornal carioca *Diário do Comércio* publica matéria enaltecendo os trabalhos da construtora Machado de Mello na ferrovia NOB. Em resposta, o periódico anarquista *A Voz do Trabalhador* torna público o modelo de contrato firmado entre a construtora e os trabalhadores, enfatizando a exploração sofrida pelos trabalhadores da construção. Jornal **A Voz do Trabalhador**, RJ, edição do dia 01/06/1909. p.1. Exemplar disponível no CEDAP-UNESP/Assis.

Algumas considerações sobre trabalho e trabalhadores na construção da ferrovia noroeste do Brasil (1904-1920)

| Carlos Alexandre Barros Trubiliano

incontestáveis salários e a obrigatoriedade de comprar no armazém do empreiteiro levaram o médico sanitário Arthur Neiva³⁴, que trabalhou na NOB em 1908, a escrever:

(...) Abandonar o serviço, impossível; “quem entra no inferno não sai”, ouvi muitas vezes repetido pelos míseros operários. A estrada cuidadosamente cortava a retirada. Voltasse a pé quem quisesse. Eram algumas centenas de quilômetros a percorrer em região deserta e infestada pelos bugres inclementes e muitos afrontaram estes perigos, demonstrando coragem sem par. O terror que os selvagens infundiam obrigava a maioria dos desgraçados a tocar para a frente.³⁵

Diante de tal sorte, o jornal *A voz do Trabalhador*, periódico de pequena circulação à época, dispôs-se a alertar os trabalhadores dos centros urbanos sobre os perigos e a exploração na construção da ferrovia.

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.³⁶

Evitai a Noroeste!

Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimado pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas.³⁷

A campanha do jornal *A voz do Trabalhador* e o relato do Dr. Neiva retratavam um dado assustador: a alta mortalidade dos trabalhadores. O

³⁴ O médico, etnógrafo e político Arthur Neiva chefiou campanha de saúde na abertura da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, realizando observações científicas e políticas. Durante a década de 1920 escreveu crônicas publicadas no jornal *O Estado de São Paulo* e na *Revista do Brasil*, sendo reunidas em 1927 no livro *Daqui e de longe... crônicas nacionais e de viagem*. Para mais informações, ver: AZEVEDO, Fernando. **As ciências no Brasil**. In: Azevedo, Fernando (Org.). *As ciências no Brasil*. v.1. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. p.5-12. 1994; LUCA, Tânia Regina de. **A Revista do Brasil: um diagnóstico para a (n)ação**. São Paulo: Editora da Unesp, 1999.

³⁵ NEIVA, Arthur. **Daqui e de longe...: crônicas nacionais e de viagem**. São Paulo: Imprensa Melhoramentos de São Paulo, 1927.p. 127

³⁶ Jornal **A Voz do Trabalhador**, RJ, edição do dia 01/05/1909. p.6. Exemplar disponível no CEDAP-UNESP/Assis.

³⁷ Jornal **A Voz do Trabalhador**, RJ, edição do dia 01/06/1909. p.6. (apud CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso**. op.cit. p.208)

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

relatório da diretoria da CEFNOB, de 16/10/1911³⁸, informa que o total de empregados na construção era de dois mil operários, 800 no trecho paulista e 1,2 mil no trecho mato-grossense. Inês de Castro, em pesquisa de Mestrado, revelou que até 1909 foram vitimados, aproximadamente, 1,6 mil trabalhadores na obra; ou seja, se subtrairmos o número de vítimas do total de trabalhadores, chegamos à taxa de óbito de, aproximadamente, 80%.³⁹

As causas das mortes eram muitas. As péssimas condições de trabalho levavam a constantes acidentes; a alimentação precária, somada às doenças endêmicas e à falta de tratamento médico adequado agravava a predisposição dos operários a enfermidades como verminose, alastrim (varíola benigna), disenteria, febre amarela, malária, beribéri e uma patologia ainda desconhecida na época, identificada apenas como “úlceras brava” ou “úlceras de Bauru”, a qual vitimou considerável número de operários.⁴⁰

A espantosa quantidade de trabalhadores doentes pela “úlceras de Bauru” levou, em 1909, pesquisadores do *Instituto Pasteur* e do *Instituto Bacteriológico de São Paulo* a diagnosticarem na região, pela primeira vez no Brasil, a “leishmaniose tegumentar”, conhecida na literatura médica européia como “botão do Oriente” ou “botão de Biskra”. Até mesmo uma das paradas do trem chamava-se “Birigui”, em tupi-guarani “mosca que sempre vem”, um dos nomes populares do mosquito do gênero *Phlebotomus*, vetor da doença.⁴¹

³⁸ CEFNOB. Relatório da diretoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911. **Disponível no Centro de Documentação Regional** (CDR/UFGD). Código de referência: BR CDR NOB/ Relatórios.

³⁹ CASTRO, Maria I. M. **O preço do progresso**. op. cit. p. 197. A taxa de mortalidade não pode ser calculada com precisão, uma vez que os dados com o número de trabalhadores têm como margem temporal dois anos. Outro ponto que se deve levar em conta é a variação do número de empregados. De acordo com o Relatório da CEFNOB de 1907, havia 1.184 empregados.

⁴⁰ BENCHIMOL, Jaime Larry; SILVA, André Felipe Cândido da. **Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República**. *Hist. cienc. saude-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, Sept. 2008.

⁴¹ *ibidem*.

A construtora procurou atribuir o elevado número de doentes ao ambiente, buscando isentar-se do problema. No entanto, para a imprensa operária, estava clara a relação entre as péssimas condições de trabalho e a alta incidência de enfermos.⁴² Deste modo, para atenuar a situação precária dos trabalhadores, o movimento operário reivindicava a redução da jornada de trabalho e a melhoria na alimentação, como forma de prevenir doenças.⁴³

Além das moléstias, a questão indígena foi outro aspecto conflitante que marcou a construção da ferrovia. Conforme Darcy Ribeiro, os atritos entre os índios Kaingang e os funcionários da NOB eram frequentes, desde o início das obras.

Em 1905 ocorre o primeiro ataque dos índios nas proximidades de Estrada, contra a turma de um agrimensor que, realizando uma medição, afastara-se muito dos trilhos. A esse ataque sucederam-se outros, nos anos seguintes, contra as turmas da estrada e contra agrimensores que operavam entre as estações que hoje correspondem às cidades de Lins e Araçatuba. Uma comissão de sindicância criada para estudar os conflitos verificou que todos esses ataques resultaram em menos de quinze mortes de civilizados. Em contraposição, nessa época foram realizadas diversas chacinas que levaram à morte as aldeias inteiras dos Kaingang, reavivando o ódio e dando lugar a novas represálias.⁴⁴

Eram comuns os ataques aos acampamentos dos trabalhadores no trecho paulista da ferrovia; os episódios ganharam grande destaque na imprensa local e nacional. Correia das Neves transcreveu, em sua obra, a notícia de um dramático conflito envolvendo os operários e os Kaingang, também conhecidos como “Coroados”, na madrugada de 26 de julho de 1907.

Os ferozes índios “Coroados”, à proporção que os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil avançavam, eram

⁴² CASTRO, Maria I. M. **O preço do progresso**. op. cit.

⁴³ Jornal **A Voz do Trabalhador**, RJ, edição do dia 17/05/1909. p.2. Exemplar disponível no CEDAP-UNESP/Assis.

⁴⁴ RIBEIRO, Darcy. **Os índios e a civilização**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1970.p. 102-103

empurrados para longe. Em represália, os silvícolas atacavam, constantemente, os acampamentos dos trabalhadores. Em 26 de julho de 1907, às 2 horas da madrugada, os índios assaltaram o acampamento do quilometro 184, composto de 20 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 gravemente feridos⁴⁵.

As notícias dos ataques revelavam a falta de segurança dos trabalhadores, que paralisavam as obras em virtude da violência dos constantes conflitos, bem como justificavam a ação genocida dos “bugreiros” (aqueles que caçam “bugres”/índios), milícia armada contratada para proteger os funcionários e o patrimônio da Companhia.

O diretor do Museu Paulista, Hermann Friedrich Albrecht von Ihering, defendeu, em 1911, no jornal *O Estado de S. Paulo*, o extermínio dos Kaingang em nome da construção da Noroeste do Brasil. Embasado no modelo evolucionista e determinista, o naturalista alemão condenou “grupos indígenas inferiores” para que a “civilização fizesse o que a natureza tardaria a conseguir”, já que os mesmos desapareceriam pela “mera ação da natureza”.⁴⁶

A abertura da estrada de ferro, atravessando o território dos Kaingang (no oeste do Estado de São Paulo), apenas intensificou o conflito já existente entre indígenas e posseiros. São vários os relatos das incursões dos “bugreiros”, denominadas “dadas”, para exterminar tribos.⁴⁷ Em estudo

⁴⁵ Jornal *O Bauru*, Bauru, 28 de julho de 1907. *apud.* NEVES, Correia das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. op. cit. p. 58

⁴⁶SCHWARCZ, Lilia K. Moritz. **O espetáculo das raças – cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870-1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.pp. 130-131

⁴⁷ Para mais informações sobre o conflito entre os Kaingang e posseiros no oeste paulista, ver: RIBEIRO, D. **Os índios e a civilização**. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.; MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.; LIMA, J.F.T. **A ocupação de terras e a destruição dos índios na região de Bauru**. Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 1978.; BORELLI, S.H. **Os**

sobre a migração nordestina ao noroeste paulista, Célia Regina Reis da Silva descreveu a estratégia bélica desses grupos.

Muitas vezes os bugreiros se escondiam na mata durante semanas, aguardando a realização das festas guerreiras e religiosas dos caingangues, nas quais estes se embriagavam com uma bebida que produziam. Os ataques costumavam ocorrer ao amanhecer, quando a tribo dormia. Matavam-se índios a tiros. Os cadáveres, depois de empilhados, eram incendiados. Os invasores às vezes envenenavam os alimentos e a água estocada pelos índios (...) Outras vezes, ateavam fogo em todas as cabanas, arrasando a aldeia.⁴⁸

Fato é que a violência empregada pelos “bugreiros” não aparecia na grande imprensa. Em meio à guerra de informações, fazia-se necessário, aos interesses da Companhia, que as notícias relatassem somente os ataques praticados pelos indígenas. Essa situação criou um campo fértil à imaginação do grande público: os “impetuosos” e “incivilizados” índios, habitantes do “sertão bravo”, deveriam ser exterminados. As palavras de João Francisco Tidei Lima sintetizam esse contexto: “a construção da ferrovia representou literalmente o fim dos índios kaingang”.⁴⁹

A possibilidade do conflito com os índios permitiu aos empreiteiros ampliarem o controle sobre o espaço e os trabalhadores: o emprego de feitores, na prática, representava uma ameaça maior aos operários do que uma segurança contra os ataques dos temidos Kaingang. A combinação de

Kaingang no estado de São Paulo: constantes histórias e violência deliberada. São Paulo: Yankatu Editora, 1984.

⁴⁸SILVA, Célia Regina Reis da. **Noroeste paulista: Andradina, uma esperança de vida para nordestinos nas décadas de 30 a 50.** Monografia (Aperfeiçoamento/Especialização em História). Três Lagoas: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2000.p. 19

⁴⁹ LIMA, J. F. T. de. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru.** op. cit. p.58. Atualmente, os índios Kaingang de São Paulo estão aldeados em pequenas reservas no oeste do estado, localizados nos postos de Vanuíre e Icatu, respectivamente nos municípios de Arco-Íris e Braúna. De acordo com o estudo de Silvia Borelli, os conflitos do início do século XX representaram, para os Kaingang paulistas, uma redução populacional de mais de 80%, restando apenas 200 indivíduos em 1916. Para mais informações, ver: BORELLI, Silvia Helena Simões. **Os Kaingang no Estado de São Paulo: Constantes históricas e violência deliberada.** In: MONTEIRO, John M. et al. *Índios no Estado de São Paulo: resistência e transfiguração.* São Paulo: Yankan/Pró-índio, 1984.

capangas armados, dívida acumulada na caderneta e atraso nos salários fazia com que os trabalhadores dependessem dos empreiteiros.⁵⁰

Os ataques indígenas e as moléstias também serviram como resposta da CEFNOB às cobranças do governo federal quanto ao atraso nas construções da seção Mato Grosso e da ligação Bauru – Itapura. No relatório de 1910, a Companhia admite que as obras estavam fora do prazo, e solicita a prorrogação do contrato. No mesmo ano, a Federação concede mais 18 meses de prazo à Companhia.⁵¹

Ainda em relação aos índios, a repercussão nacional e internacional dos conflitos entre trabalhadores da NOB e os Kaingang fez com que o governo federal criasse, por meio do Decreto-Lei nº 8.072, de 20 de junho de 1910, o Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais - (SPI/LTN, posteriormente somente SPI), sob a direção do então Coronel Cândido Mariano da Silva Rondon (ver Imagens 19 e 20). O objetivo do órgão era proteger os povos indígenas, como parte da estratégia de ocupação do território nacional.⁵²

Em relação aos indígenas do sul de Mato Grosso, a expansão da ferrovia agravou o já acelerado processo de desestabilização social, política e religiosa das etnias da região, em especial dos Terena.⁵³ O traçado da linha férrea adentrou as aldeias Água Branca, Bananal, Colônia Nova, Lagoinha, Imbirussu, Ipegue e Morrinho, o que resultou na presença de “migrantes estranhos à realidade local”.⁵⁴ Ao mesmo tempo em que os

⁵⁰MORATELLI, Thiago. **Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)**. Dissertação (Mestrado em História)Campinas: Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). 2009.

⁵¹ CEFNOB. Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910. **Disponível no Centro de Documentação Regional (CDR/UFMG)** Código de referência: BR CDR NOB/ Relatórios.

⁵² RIBEIRO, Darcy. **Os índios e a civilização**. op. cit.

⁵³ MARTINS, G. R. **Breve painel etno-histórico do Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: EdUFMS/FNDE, 1992. e VARGAS, V. L. F. **A construção do território Terena (1870-1966): uma sociedade entre a imposição e opção**. 2003. Dissertação (Mestrado em História), Dourados: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2003.

⁵⁴ LEITE, Eudes F. **Marchas na história: comitivas e peões-boiadeirosno pantanal**. Brasília: Ministério da Integração Nacional; Campo Grande: Ed. UFMS, 2003. p. 41

nativos foram obrigados a conviver com estranhos na terra que já ocupavam, eles também foram cooptados para os trabalhos nos trilhos.

Muitos morreram pelos vários acidentes que aconteceram no período da construção da estrada de ferro. Da aldeia Cachoeirinha participaram José Benedito, Elias Antônio, Félix Candeia e muitos outros. Segundo eles foi um trabalho difícil, arriscando a própria vida na região do Pantanal, onde existem muitos animais selvagens. Félix Antônio, Úli Terena, lembra que participou da construção da ponte do rio Paraguai e quando chegou na cidade de Corumbá, foi realizada uma festa, comemorando a realização do trabalho.⁵⁵

Devemos destacar que o emprego do trabalho dos Terena ocorreu na seção que se iniciou em Porto Esperança, no ano de 1908, trecho no qual a Companhia encontrava grandes dificuldades para contratar operários devido às condições inóspitas da região.⁵⁶ A exploração do trabalho indígena era estimulada pela Inspetoria Regional do SPI em Mato Grosso. Em 1919, o relatório das atividades do órgão recomendava o emprego das etnias do sul de Mato Grosso nas mais diversas atividades, e argumentava: “são de bôaindole, obedientes e optimos trabalhadores quando guiados, bastando apenas “alguma roupa e a alimentação” para que se tornassem “eternos devedores de seus patrões”.⁵⁷

Chama atenção o fato de que o discurso sobre o índio – ora perigoso e violento, ora afeito ao trabalho – alternava-se de acordo com a necessidade do avanço dos trilhos.

⁵⁵ BITENCOURT, Circe M.; LADEIRA, Maria E. **A história do povo Terena**. Brasília: MEC-SEF-USP, 2000. p. 84

⁵⁶ 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 da UFMS, 2004.

⁵⁷ **Relatório de Atividades do SPI**, 1919. Microfilme 040, Neppi/UCDB/Centro de Documentação *TekoArandu*. É possível encontrar no centro de Centro de Documentação *TEKO ARANDU* uma vasta documentação que denuncia o emprego da mão de obra indígena na construção da ferrovia, da linha telegráfica, da Cia. Mate Laranjeira e nas fazendas da região sul de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

As ações conduzidas pelo SPI resultaram no processo de pacificação dos Kaingang da Noroeste em 1912, confinando-os em reservas que representavam uma pequena parcela do território tradicional. Já no caso dos Terena, a partir de 1918, foram criados postos indígenas para proteger sua cultura e território, mas “logo essa ‘proteção’ foi sendo transformada em perda de direitos e de autonomia política.”⁵⁸

Em 1937, o Coronel Luiz Bueno Horta Barbosa, então diretor da Inspeção do SPI no Estado de São Paulo, em entrevista ao jornal Folha da Noite, atestou que as estratégias adotadas na pacificação das etnias paulistas obtiveram êxito, transformando índios bravios em esforçados agricultores:

– Hoje, os terrenos dos índios produzem já bastante. Para Mato Grosso, ha dias, mandamos 100 sacos de milho produzido pelos índios de Araribá. E para Cuiabá, recentemente, seguiram 419 sacas de café, colhidas no aldeamento de Icatú, habitado pelos Caigangs, os famosos selvagens que eram o terror da Noroeste e que, actualmente, são pacíficos e esforçados agricultores!⁵⁹

Para o Coronel Horta Barbosa, a principal função do SPI era civilizar os índios. Muitos desses indígenas, agora adaptados à civilização, passaram a ser identificados como “caboclos”, “roceiros”, “caipiras”, ou ainda, conforme já informamos e segundo Luiz Momesso, como “operários da ferrovia”⁶⁰ e, no caso dos Kaingang, como relata Horta Barbosa, em “trabalhadores do café”.

Todavia, a ação do SPI não proporcionou mudanças na mentalidade social em relação ao papel do índio, ainda visto, por muitos, como entrave para o progresso da nação. O fato é que a pacificação e o aldeamento facilitaram o desenvolvimento do rentável mercado de terras no oeste

⁵⁸ BITENCOURT, Circe M.; LADEIRA, Maria E. **A história do povo Terena**. op. cit. p. 97

⁵⁹ Jornal Folha da Noite, edição de 30/01/1937. apud: BORGES, Paulo Humberto Porto. **Fotografia, História e Indigenismo: a representação do real no SPI**. Tese (Doutorado em Educação), Campinas: UNICAMP, 2003. p. 89.

⁶⁰ MOMESSO, Luiz. **José Duarte, um maquinista da história**. São Paulo: Editora Oito de Março, 1988. p. 16

paulista e no sul de Mato Grosso.⁶¹ Ao longo da linha férrea, desenvolveu-se o “sistema de loteamento”, na época uma prática comercial pouco conhecida.

O fato é que a Noroeste do Brasil (re)organizou o território, abriu “espaços vazios”, desmatou e dizimou tribos indígenas, o que possibilitou o aparecimento de novos núcleos urbanos e promoveu o aprimoramento dos já existentes, possibilitando o estabelecimentos de uma rede de cidades na fronteira Oeste. No braço paulista, a Companhia de Terras, Madeiras e Colonização São Paulo exerceu papel importante na expansão agrícola do oeste do Estado, dando origem a cidades como Birigui, Bilac e Coroados. No sul de Mato Grosso, à beira dos trilhos, surgiram municípios como Três Lagoas, Água Clara, Ribas do Rio Pardo e Terenos; a ferrovia também permitiu o desenvolvimento de cidades, como é o caso de Campo Grande.

No que tange os trabalhadores empregados na construção da ferrovia, as condições de trabalho revelam as dificuldades de inserção de instituições capitalistas “modernas” em uma sociedade conservadora, recém-saída da escravidão. Embora a Lei Áurea tenha sido assinada em 13 de maio de 1888, para as empresas e empreiteiros envolvidos na obra a compreensão de trabalho era largamente influenciada por uma noção de super-exploração do trabalhador. Recrutar e conservar os trabalhadores eram uma preocupação constante dos empregadores, para tanto coerções extra-econômica foram amplamente utilizadas.

Os trilhos da NOB estimularam a migração, dinamizaram as atividades produtivas e alteraram a espacialidade econômica da região. Simultaneamente a ferrovia, surgem propostas de organização espacial baseado em modelos ideais de cidade que perpassavam pela utopia de espaço (físico e moral) higiênico. Contudo, a respeito de articulações

⁶¹ LIMA, J. F. T. de. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. op. cit.

DOSSIÊ HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO: HISTÓRIA, HISTORIOGRAFIA E PERSPECTIVAS

políticas e mecanismos de controle social serão temas a serem desenvolvidos em futura pesquisa.

Recebido em 08.06.2016

Aprovado em 24.06.2016