

- através do seu programa de bolsas do qual nós ainda fazemos parte.
- 2 Está ainda por ser realizado o levantamento na biblioteca da UFRJ, dado que no momento em que realizávamos esta etapa da produção do guia a mesma se encontrava impossibilitada de ser consultada.
 - 3 As mesmas são apenas cópias das originais que se encontram em Portugal. Em sua maioria as cópias advêm do Arquivo Nacional da Torre do Tombo na qual os originais estão guardados.
 - 4 São quatro os tribunais do Santo Ofício a saber: Lisboa, Évora, Coimbra (na metrópole) e Goa (na colônia).

A FORMAÇÃO DA CLASSE FERROVIÁRIA: AS LUZES DO PROGRESSO NOS TRILHOS DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

*Cesar de Miranda e Lemos**

Introdução

A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (E.F.NOB) pertence ao longo percurso histórico de formação do projeto nacional brasileiro, e a formação da classe ferroviária por conseguinte, se fez como parte dessa longa trajetória, antecedendo o advento da República, e presente à sua fundação e no processo de sua afirmação, sendo a construção da E.F.NOB, um capítulo importante dessa experiência social e política que demarcamos como a formação da Classe Ferroviária brasileira. Como atores sociais nesse processo, os ferroviários se constituíram numa Classe com formação plural e peculiar, lapidando-se no curso de uma confluência política e cultural onde os ideais de *Progresso e Civilização* deram contornos as novas classes em construção desde a segunda metade do século passado, inclusive as que, exercendo domínio, poder e hegemonia política, fizeram desse país gigante uma *fábrica de riquezas*, ao mesmo tempo, *trituratora de sua gente*, como diria Darcy Ribeiro.

A viabilização desse imaginário de *civilização e progresso* exigia segurança e ordem, integração e comunicação, elementos de uma *política positiva de progresso* e de afirmação de um projeto de *Nação*.

O engenheiro J. G. Morais Filho, em seu trabalho, *Pioneiros da Noroeste - mensageiros da civilização*, que o produziu na qualidade de:

uma testemunha que tendo cooperado nos trabalhos iniciais da E.F.Noroeste do Brasil assistiu, nas linhas de frente, às primeiras fases das lutas, às vezes cruentas, que caracterizaram a penetração de nossa moderna civilização em uma região inexplorada e habitada inda por primitivas tribos selvagens....¹

apresenta uma contribuição para o estudo das Estradas de Ferro e o ideário

de integração nacional, que moldou a sociedade brasileira em sua formação, indicando que:

...Numerosos projetos de estrada de ferro foram alvitados, desde os tempos do Império, propondo ligações com o estado de Mato Grosso e oferecendo escoadouro aos produtos por diversos portos. Gonzaga de Campos, em um estudo conciso e magistral, como todos os trabalhos de sua lavra, publicado em 1902, passou em revista todos os projetos existentes até aquela data, nas quais figuram os preclaros nomes de Beaurepaire Rohan, Jardim Morais, Irmão Rebouças, os da Comissão Palm e Lloyd, por conta de Mauá, até o de Pimenta Bueno, cotejando-os devidamente e apreciando com superior critério, os retrospectivos méritos...²

Particularmente neste século, o impulso modernizante que apontava para o *progresso* e a fabricação da almejada riqueza capitalista, reveste-se de um forte apelo nacional, sendo, no caso da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, relevantes vários outros aspectos de *ordem econômica*, que sempre estiveram associados aos empreendimentos ferroviários, destacando-se entre eles, a forma de contrato para a construção da estrada de ferro, as conhecidas *garantias de juros* do estado para com as empresas e empreiteiras envolvidas nesses empreendimentos.

Uma manifestação direta desses fatores foi o longo processo de estudo do traçado para construção desta via férrea, que sofreu mudanças por motivos de custos e pela *pressa* que os exploradores do empreendimento tinham em relação aos resultados econômicos da empreitada.

Afinal, tratar-se-ia de uma *aposta no futuro*, visto que os sertões paulistas por onde a estrada passaria eram desde os anos 60 do século XIX tidos como “território de índios bravos”, como informa Robert W. Slenes em *Senhores e Subalternos no Oeste Paulista*.³

Vamos encontrar essa descrição dos sertões paulistas ainda para fins do século XIX e início do século XX, na obra já citada de J.G. Morais Filho, quando se refere ao “massacre dos Castilhos em 1886 por índios”, na

região entre Bauru e Campos Novos, e em muitas outras publicações e em órgãos da imprensa da época, e mesmo nas publicações mais contemporâneas. Esta continuidade de interpretação no tempo, demonstra e afirma a força dessa construção imagética sobre esse *território*, relacionada inclusive de maneira fundamental, à história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Numa publicação de responsabilidade do Ministério dos Transportes e da Rede Ferroviária S. A., seção Bauru, de nome *Noroeste - Ferrovia da Integração - Edição Histórica/1982*, encontramos sob o título, *E os índios coroados quase paralisaram a construção*, uma introdução sugestiva a esse respeito, dizendo:

Inegável, sem dúvida nenhuma a bravura dos homens que trabalharam com todas as suas forças desde fins do século passado, na região da Noroeste, onde construíram cidades e uma ferrovia. Estes verdadeiros heróis, além de enfrentarem as dificuldades de entrada nas matas, as fúrias dos animais selvagens, os insetos, os climas, as endemias, o desconforto e a fadiga, ainda tiveram pela frente os índios que habitavam a região e que não aceitavam na ocasião, a presença da civilização, e foram portanto, o **grande obstáculo** ao Desenvolvimento e ao Progresso, principalmente quando a construção da antiga Noroeste do Brasil.⁴ (grifo meu)

Faz-se necessário, salientar um aspecto importante com respeito ao título desse artigo citado acima, visto que apesar do uso da denominação coroados, trata-se na realidade dos índios kaingangs. Na época da pacificação dos índios pelo Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais (SPI-LTN), já era de conhecimento essa distinção. Se tal denominação persiste, deve-se ao desconhecimento ou a folclorização da questão, talvez como parte do discurso construído a posteriori.

Finalmente, o que sobressai dessas construções e discursos, é o motivo da crítica histórica que pretendo apresentar agora, ressaltando que se as escaramuças realizadas pelos Kaingangs em luta pela sobrevivência constituíram um capítulo importante da trama e do drama histórico que

envolveu a construção da E.F. Noroeste do Brasil, por outro lado, não justifica o grau de destaque que esses eventos passaram a ter no conjunto da produção histórica e jornalística a respeito, constituindo muito mais um tipo de demonização ideológica, do que *retrato* dos eventos que deram consistência ao conjunto dos acontecimentos que teceram a história dessa estrada de ferro. É o que veremos a seguir.

Uma nova realidade do relatório de 1910

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve início em julho de 1905, em 1906 já haviam sido construídos 48 quilômetros numa primeira etapa do empreendimento. Em 1908, concluía-se a segunda etapa com a presença do Presidente da República Afonso Pena, e em 13 de maio de 1910 toda a estrada de Bauru até Itapura, já estava em tráfego.

Durante todo esse período evidenciou-se a *pressa* da empresa encarregada pela construção da estrada, uma empreiteira de propriedade de Joaquim Machado de Melo, a serviço da concessionária francesa *Compagnie Générale et de Travaux Public*. Vários foram os problemas financeiros da empreitada.

João Francisco Tidei Lima, em dissertação de Mestrado sobre a ocupação da região dos sertões paulistas, ao tratar do financiamento da Noroeste, diz:

A concessão fora dada com garantia de juros e uma subvenção de 35 contos ouro por km... Assim sendo, o principal interesse da Cia. Concessionária, bem como o da Empresa Construtora Machado de Melo, que empreitada os serviços também na base quilométrica, era apresentar logo um grande trecho pronto da linha fácil e barata, a fins de receber a referida subvenção...⁵

Tendo em conta esses interesses *civilizatórios*, a E. F. Noroeste do Brasil, submetia os trabalhadores ao mais intenso regime de trabalho.

A composição das equipes era sempre muito difícil, por isso eram colocados como *fatores* das equipes de trabalho, os estrangeiros. Tal

denominação dispensada pelos trabalhadores aos seus superiores, retrata o ambiente e o tipo de trabalho a que eram submetidos os operários.

Uma equipe formada apenas por imigrantes portugueses, que em 27 de julho de 1908, fazia a transposição de dormentes para o trecho de linha em construção, foi atacada por Kaigangs e todos foram mortos. Em 11 de março e 10 de maio de 1910, novos ataques com novas baixas entre os operários denunciavam o aumento do conflito. A empresa que empreitava a construção, havia contratado desde 1904 os conhecidos *bugreiros*, reconhecidos como *matadores de índios*, para trabalharem na *segurança* das equipes de trabalhadores, recuperando dessa forma uma antiga tradição do século XIX.

Os relatos sobre as atrocidades desses *seguranças* através das *batidas* ou *dadas* sobre os grupos de índios são tantos e tão intensos, que passam a ter um significado completamente diferente os relatos dos ataques dos *selvagens* contra o *progresso*.

A empresa construtora, havia também tomado a iniciativa de armar os empregados, distribuindo as famosas *Winchester* pelas equipes e seus *seguranças*. Neste ambiente de *civilizados* contra *selvagens*, a empresa requisitou apoio Federal para conter a ameaça contra o *progresso*.

Foi então que tendo enviado uma Comissão de Inquérito para verificar a situação e pacificar os índios, o "cidadão Tenente-Coronel Candido Mariano da Silva Rondon", recebeu o relatório da comissão na qualidade de "Director Geral do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais" em 1910, dando conta da realidade na região e contendo preciosas informações. Consta do relatório a seguinte denúncia:

... claro está que o concurso, que se pretendia do contingente federal era antes uma ação de policiamento, senão de repressão para o proletariado empregado ou não da estrada. Armado a princípio todo o seu pessoal por causa do índio,...tornou-se por fim um problema para a empresa recolher este armamento quando, prosseguindo na construção...

E continua:

tal armamento,...poderia eventualmente servir para apoiar as reivindicações de seu pessoal trabalhador, cujas reclamações enfim,...terão por si um prestígio demasiado eloqüente... Pelo menos seria preciso ter para com ele maiores contemplações, usar d'ahi por diante, talvez, de mais justiça.⁶

Para exemplificar e respaldar essas observações, os representantes do SPI, descrevem as condições dos trabalhadores na realização de um trecho de linha de Itapura a Jupia, "n'uma extensão apenas de 22 kilometros de linha", onde mais de 500 trabalhadores:

...pagaram com a vida um serviço extenuante, executados em condições precárias, na estação em que o paludismo dizima impiedosamente n'aquelas paragens, apresentando casos fulminantes tais, que homens poucas horas antes sem nenhuma aparência de moléstia, vem a falecer dentro de um só dia...⁷

E diante desse drama, a comissão propõe:

Certo que o Governo de nossa Pátria, cedendo aos reclamos dos mais elementares sentimentos de patriotismo e de humanidade, intervirá sem demora...

se não,

...quiser ver sacrificarem-se milhares de vidas de nossos patrícios proletários.⁸

Justifica-se daí a afirmação de Stauffer, citado por João Francisco Tidei Lima em dissertação de Mestrado já mencionada, que a respeito do clima criado em torno dos *selvagens*, principalmente pela imprensa da época, diz:

Criou um bode expiatório perfeito para aqueles que durante muito tempo tinham simpatizado com os índios, mas tinham achado dificuldade em denunciar os colonizadores em conjunto, ou os interesses econômicos...

e para

falar contra a estrada de ferro, teria sido o mesmo que falar contra o progresso.⁹ (grifo meu)

Conclusão

A história da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, envolve um debate importante para o estudo da formação das classes trabalhadoras no Brasil. A expectativa que temos ao falar da formação do *proletariado* ou de *classes trabalhadoras* num contexto de modernização e desenvolvimento capitalista, normalmente nos remete a idéia *clássica* das relações fabris e primordialmente capitalistas.

A Classe ferroviária que vinha se fazendo e constituindo desde os meados do século XIX, em definitivo com a inauguração da primeira estrada de ferro ligando as cidades do Rio de Janeiro e Petrópolis em 30 de abril de 1854, sob a inspiração de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, adentra o século XX em plena ebulição e composição, tendo as *experiências* de um mundo social *escravista* e da memória desses "campos de construção" das estradas de ferro, e a passagem para o mundo assalariado, uma das peculiaridades de sua formação, num ambiente mais complexo do que *clássico*, para a formação de sua identidade como Classe.

Mas esse longo processo de construção e constituição, tem no século XX, e na construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil um terreno fértil de desafios e contradições que transformam essa formação em um exercício de interpretação. Na sua história, a Classe ferroviária se fez *pioneira*, primeiro em função da diversidade de ambientes em que sua realização se deu, e segundo, pelo desafio de interpretação a respeito da identidade cultural que emergiu desse longo processo de formação,

relacionado profundamente a construção do ideário nacional brasileiro, que inclusive a esculpiu como Classe.

Como sugere Edward Palmer Thompson, com o título de um de seus trabalhos, *The Railway: an adventure in construction* (A Ferrovia: uma aventura em construção), inspirado na sua participação como membro da Brigada Britânica Jovem, ligada ao Partido Comunista Inglês, quando da construção da Ferrovia da Juventude Iugoslava, após a Segunda Guerra, "em que camponeses socialistas, operários, estudantes e soldados construíram uma ferrovia de 250 km a Serajevo",¹⁰ dando um sugestivo sentido ao que buscamos interpretar com o estudo da formação da Classe ferroviária brasileira, desde o ambiente de construção das estradas de ferro, até sua atuação social, que com essa referência, poderia ser apresentada com o título: *Os Ferroviários: uma Classe na aventura de sua formação*.

Bibliografia

- Lima, João Francisco Tidei - *Ocupação da terra e a distribuição dos índios na região de Bauru*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, 1978.
- Morais Filho, J.G. - *Pioneiros da Noroeste - mensageiros da civilização*. São Paulo: Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, ano XVII. Volume CXXXVIII, 1951.
- Palmer, Bryan D. - *Edward Palmer Thompson - objeções e oposições*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.
- Relatório ao Director do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais, 1910. In: Serviço de Arquivos do Museu do Índio -FUNAI, Rio de Janeiro, 1997.
- Slenes, Robert W. *Senhores e Subalternos no Oeste Paulista*. In : História da Vida Privada no Brasil - Império : a corte e a modernidade nacional. Org. Luís Felipe de Alencastro. São Paulo: Editora. Schwarcz, 1997.

Notas

- * Mestrando em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ.
- 1 Morais Filho, J.G. - "Pioneiros da Noroeste - mensageiros da civilização". In: *Revista do Arquivo Municipal* - SP; Ano XVII, Volume CXXXVIII, 1951.
- 2 Idem.

- 3 Slenes, Robert W. - "Senhores e Subalternos no Oeste Paulista". In: *História da Vida Privada no Brasil, Org. Alencastro, L.F. - Império : a corte e a modernidade nacional*, São Paulo: Editora Schwarcz, 1997.
- 4 Publicação do Ministério dos Transportes - Rede Ferroviária S.A - "Noroeste-Ferrovia da Integração"/Edição Histórica-1982.
- 5 Morais Filho, J.G. - opit. cit.
- 6 "Relatório ao Director Geral do Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais". São Paulo, 1910.
- 7 Idem.
- 8 Idem.
- 9 Lima, João Francisco Tidei - "A ocupação da terra e a distribuição dos índios na região de Bauru". São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, 1978.
- 10 Palmer, Bryand D. - "Edward Palmer Thompson - objeções e oposições". São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.