

COLONIZAÇÃO PELO TRILHO

A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, DA CRIAÇÃO A ENCAMPAÇÃO.

VERA LÚCIA PINHEIRO DE FREITAS PALLAMIN

1. Introdução

Desde meados do século XIX se vinha discutindo a necessidade de uma maior integração do Estado do Mato Grosso com o restante do país, principalmente depois da Guerra do Paraguai, ocorrida entre 1864 a 1870. Para atingir esta vasta região de seu território, era preciso utilizar-se de vias estrangeiras de acesso ou enfrentar viagens muito longas, através das vias fluviais, podendo chegar a gastar mais de 40 dias de travessia por nossos rios, dependendo do ponto de partida.

Em 1890 foi elaborado, pela Comissão de Viação Geral, um plano para a construção de 36 ferrovias, que constituía um vasto sistema de comunicações entre vários pontos do país, entre eles o de Mato Grosso, que deveria partir de Barra Mansa no Rio de Janeiro.

O governo Central abriu a concessão para a construção desta ferrovia, mas nenhuma empresa levou o projeto adiante, até junho de 1904, quando foi organizada uma companhia, com o nome de Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, formada por capitais mistos, brasileiro e franco-belga, tendo como Presidente o engenheiro João Teixeira Soares. Quando a empresa assumiu a concessão, vigorava no projeto o traçado que iria de Uberaba (MG) a Coxim (MT), mas novos estudos estavam revisando esse percurso.

A Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, ou simplesmente a Cia. Paulista, pediu o parecer do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, órgão muito conceituado na época, que estudou o melhor traçado para a ferrovia, apontando as redondezas de São Paulo dos Agudos, próxima a Bauru, como o melhor local para iniciar a construção da estrada, porque ali já cruzavam as estradas Sorocabana e a Companhia Paulista. Na verdade, tanto uma quanto outra estrada de ferro tinha interesse que a construção partisse do ponto final de seus trilhos, pois isso as valorizaria.

A cidade de Bauru, que tinha se elevado à categoria de município apenas em 1896, foi escolhida como ponto inicial da ferrovia. Em 1905 chegou à Bauru o ramal da Sorocabana e, através desta estrada, os produtos da Noroeste chegariam à São Paulo, onde poderia ser feita a conexão com a São Paulo Railway até o porto de Santos.

Com o início da construção da ferrovia Noroeste, em 1905, a cidade de Bauru passou de 600 habitantes, neste ano, para 8000 em 1908 (Azevedo, s.d). Esse dado mostra o fluxo de imigrantes que ocorreu na Região, onde a porta de entrada era a cidade de Bauru, chamada de *boca do sertão*.

Bauru tornou-se uma cidade importante, porque passou a ter um entroncamento ferroviário, de onde partiam e chegavam importantes linhas ferroviárias do Estado: o ramal da Sorocabana, a E.F.Noroeste e, a partir de 1910, um ramal da Companhia Paulista.

A construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste não tinha como objetivo exclusivo o escoamento da produção do café, como das outras estradas de ferro do Estado de São Paulo, visto que esta região, chamada de *Novo Oeste* por Thomas Holloway (1984), ainda era, nesta época, desconhecida e, neste caso, a ferrovia chegou primeiro que as fazendas de café.

A E.F.Noroeste tinha um objetivo de ordem política, de integração do Estado de São Paulo com Mato Grosso e de povoamento dessa região mas, principalmente, abriria novas fronteiras, novas possibilidades de comércio e, principalmente, favoreceria o avanço da marcha cafeeira. Era uma estrada de penetração, construída atravessando uma região de mata nativa, habitada apenas por tribos nômades, como os Caingangues, no lado paulista.

Thomas Holloway (1984), em seu livro *“Imigrantes para o Café”* identifica o período de 1885 a 1896 como o de auge dos lucros da economia cafeeira. Neste período, a região Noroeste era praticamente desconhecida pois seu desenvolvimento ocorreu no século XX e após a construção da ferrovia. Somente a partir de 1913 novos municípios formaram-se a oeste de Bauru. No período posterior aos anos 80 e 90 do século XIX, intercalaram-se algumas fases boas, que ocorreram principalmente por motivos de quebra de safra, com fases ruins, de preços baixos, com crescimento da oferta muito maior proporcionalmente ao crescimento da demanda.

Neste contexto, Delfim Neto, em seu livro *“O problema do Café no Brasil”*, numa ótica econômica, analisou o impacto negativo que a incorporação de uma nova e vasta região poderia causar numa economia que vinha lutando contra os problemas de super produção e estoques elevados. Se, de um lado, o governo do Estado de São Paulo determinou uma taxa proibitiva para novos pés de café, em vigor desde 1903, para tentar limitar a oferta, de outro lado, a própria política de valorização, juntamente com a abundância de terras da nova região incentivou novas plantações.

Outros autores analisaram o impacto da construção da ferrovia sobre a nova região de uma forma mais abrangente e positiva, enfatizando seu papel colonizador. Embora concordem que a construção teve um objetivo político e estratégico, alguns de forma mais intensa, como Fernando de Azevedo (s.d.), que credita à E.F.Noroeste um papel essencialmente político, ou em menor intensidade, como Mombeig (1998) e Holloway (1984), em suas análises todos nos levam a concluir que a consequência mais importante foi a abertura dessa região para a expansão econômica.

Justamente no momento em que a crise estava mais aguda, o governo federal, por motivos políticos e estratégicos, havia deliberadamente ativado a construção da estrada de ferro que, partindo de Bauru, dirigir-se-ia a Mato Grosso e iria atingir as margens do rio Paraguai. No território paulista, essa linha, a "Noroeste" iria atingir vastas reservas florestais, situadas entre os vales do Tietê e do Feio-Aguapeí, com suas terras virgens freqüentemente propícias ao cafeeiro. Assim, o conjunto das circunstâncias não deixaria de favorecer a tradição do café e da grande fazenda. (Monbeig, 1998, p.182)

Apesar de ter um importante papel político, a Noroeste abriu as portas de terras ainda inexploradas para uma nova fase na economia brasileira, de busca por soluções para a crise cafeeira, onde outras culturas e produtos eram, talvez, uma alternativa, e passaram a ser explorados e comercializados, e onde passaram a coexistir grandes e pequenas propriedades, loteadas e vendidas simultaneamente. Atrás da estrada de ferro que,

inicialmente, segue o curso do Tietê, foi se abrindo um leque de possibilidades e rapidamente a paisagem ganhou novos contornos. Isto fica claro no livro de Monbeig (1998):

Uma multidão variada de fazendeiros, de loteadores de terras e de aventureiros acompanhou os progressos da construção da ferrovia, em um verdadeiro *rush*, digno da tradição americana. Tanto nos lugares já habitados como nos acampamentos dos empregados da construção abriam-se casas de comércio e nasciam pequenas aglomerações. (Monbeig, p.196)

Havia uma boa perspectiva para a nova região que se abria através dos trilhos. Enquanto os fazendeiros das regiões mais antigas se queixavam da escassez de mão de obra e sentiam o esgotamento da fertilidade do solo, a nova região atraía pessoas de vários lugares. Os imigrantes que chegavam, movidos pelo sonho de adquirir um pequeno lote, vinham também das zonas cafeeiras mais antigas e o dinheiro que tinham conseguido poupar em todo o tempo de trabalho como colono era utilizado na realização de seu antigo e sempre presente objetivo: adquirir terra. Nos anos seguintes ao início da construção da ferrovia, chegaram japoneses, portugueses, espanhóis, italianos e os nacionais, principalmente mineiros e baianos, que vinham em grande quantidade, para trabalhar na sua construção.

Em relação à atração que a região causou sobre os homens de outras regiões, Azevedo recorre, em seu livro, a outro autor:

A Noroeste foi realmente, como observou Artur Neiva, em 1918, "uma grande ventosa que aspirava de todo o Estado trabalhadores, bufarinheiros, imigrantes", enfim, o braço cuja falta crescia dia a dia, estabelecendo em outras zonas de São Paulo a crise de que uma das raízes se encontrava na força de atração das novas regiões desbravadas em que o imigrante, ontem proletário, já era agora senhor de terra e tudo, tudo, em volta era dele: a casa, as pastagens, o engenho, a lavoura e a criação".(Azevedo p.80)

Para Milliet (1951) o fenômeno do *rush* na região Noroeste se projetou em espaço de tempo mais curto do que em outras regiões. Houve uma imigração espontânea de pequenos agricultores.

A ferrovia mobilizava capital e mão de obra e disponibilizava o comércio entre as regiões. Como ela já estava consolidada nesta época, com uma malha ferroviária que ligava várias regiões do Estado de São Paulo com o porto de Santos pode-se entender o rápido deslocamento de populações de outros locais para esta região, o surgimento e crescimento de povoados, que em breve se transformariam em cidades. Segundo Azevedo ,

A região da Noroeste, com suas transformações e seus progressos, em todos os sentidos, foi, em São Paulo, o exemplo mais impressionante de *colonização pelo trilho*, com uma influência poderosa sobre o povoamento. (Azevedo, p.78)

O trabalho de posse e documentação da terra era feito, muitas vezes pelo *grileiro*, que forjava documentos para comprovar a posse de terras, que, na verdade, eram devolutas. Nem sempre meios lícitos eram usados para legalizar a terra que seria comercializada, desde 1850, com o decreto da Lei de Terras.

Segundo Viotti (197-), a Lei de Terras de 1850, veio ao encontro das necessidades da economia cafeeira e mostrou o poder que São Paulo vinha exercendo sobre o Governo

Central. Com essa lei, as terras não poderiam mais ser doadas pela Coroa, somente compradas. Com a elevação do preço, somente os grandes fazendeiros poderiam ter acesso a terra, restringindo, assim, a compra e liberando mão-de-obra para a lavoura. Portanto, a pequena lavoura de subsistência teve que ceder lugar à grande fazenda e uma alternativa para o pequeno produtor era trabalhar para o grande proprietário.

Na região Noroeste o processo foi diferente, pois a pequena propriedade também seria comercializada, e não só vendida juntamente com as grandes, como assumiria importância crescente na economia do Estado de São Paulo. Ela passaria a ser viável, produzindo café, cereais, e outros produtos.

A terra que se encontrou nessa nova região não era roxa. Era um solo vermelho, massapê, quase tão bom quanto a terra roxa, mas descontínuo, interrompido por solos inferiores, arenosos, de terra branca.

Esse foi, provavelmente, um dos aspectos que favoreceu o desenvolvimento da pequena propriedade, pois as terras que não eram próprias para o café foram utilizadas para outras culturas, como milho, algodão e pastagem.

Na região Noroeste, diferentemente das regiões mais antigas, a pequena propriedade foi colocada à venda juntamente com os grandes lotes. Outro aspecto importante para explicar esse fato é que, com a crise que já se estendia desde o final do século XIX, com aumentos desproporcionais na oferta do café, em relação a sua demanda, provocando a queda nos preços internacionais, o Governo estava tentando inibir o aumento da produção, com taxas proibitivas para novos pés de café, que vigoraram a partir de 1903. Portanto, se com essa medida, o Governo não alcançou os resultados esperados, como se viu mais tarde, pelo menos estimulou outras culturas.

A pequena propriedade e a sua importância está ressaltada em todos os livros pesquisados, é consenso entre os autores.

Se a importância nova da criação de gado na franja pioneira, logo depois da crise cafeeira, não teria consequência imediata, o mesmo não se poderia dizer de uma outra transformação operada: o desenvolvimento da pequena propriedade. (Monbeig, p.183)

Holloway (1984) também considera, em seu trabalho, a importância crescente das pequenas propriedades. Para ele, as pequenas fazendas de café eram viáveis, produzindo café para o mercado externo e cereais e gado para o mercado interno. As grandes fazendas se expandiam, mas as pequenas cresciam em número e em proporção maior no total da produção cafeeira.

Em 1906, a economia cafeeira entrou em uma nova fase com o primeiro plano de valorização do café, elaborado durante o Convênio de Taubaté, no qual, segundo Delfim Neto (1979), os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais se comprometeram a tomar medidas para valorizar o café, regular o seu comércio, promover o aumento do seu consumo e idealizaram a criação da Caixa de Conversão, que protegia o produto da valorização da moeda, fixando seu valor. Na verdade, apenas o Estado de São Paulo daria continuidade e cumpriria com esse compromisso e, através de financiamento externo, compraria café, assegurando a renda dos agricultores, que passaram a se sentir amparados e estimulados a continuar plantando.

O plano de valorização, porém, ao mesmo tempo que tentava remediar o problema, contribuía para a sua perpetuação, pois servia de estímulo para novas plantações de café, já que um preço mínimo estava sendo garantido pelo Governo Estadual.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – o surgimento, as crises e a encampação.

Em 1890 o Governo Provisório nomeou uma Comissão de Viação Geral, com o objetivo de elaborar um plano de viação ferroviária, que ligasse vários Estados brasileiros à Capital Federal, Rio de Janeiro.

O decreto nº 862, de 16/10/1890 abria várias concessões, entre elas, a de uma estrada de ferro que, partindo de Uberaba, em Minas Gerais, se dirigisse a Coxim, em Mato Grosso. Este mesmo decreto determinava alguns favores e privilégios para as empresas que adquirissem as concessões, como

...o privilégio de 60 anos para a construção, uso e gozo das linhas férreas, a garantia de juros de 6% ao ano, durante 30 anos, sobre o capital empregado, a cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona máxima de 20 Km para cada lado das vias e a isenção de direito de importação sobre os materiais necessários, entre outros. (Relatório, 1906)

Dentre as obrigações, a serem cumpridas pelas empresas, o decreto estipulava que deveria

1ª - estabelecer ao longo das linhas e à distância intermédia de 300 km campos de experiência e demonstração, dirigido por pessoal competente e destinados à instrução dos operários agrícolas no manejo dos modernos instrumentos agrários, nas práticas racionais e exóticas adaptáveis à região, além de se dedicarem à obtenção de plantas e sementes selecionadas para serem distribuídas gratuitamente aos lavradores.

2ª - adquirir de acordo com o Governo terras que se prestem à indústria agrícola e fiquem situadas nas proximidades da linha férrea, com a obrigação de dividi-las em lotes aptos para a cultura e aproximadamente de 30 hectares, e vendê-las pelo custo, proporcionando todas as facilidades de aquisição e instalação dos colonos. (Relatório, 1906)

A concessão da linha Uberaba-Coxim foi obtida pelo Banco União de São Paulo, que adiou várias vezes o projeto de construção, por mais de 13 anos, por falta de capital, segundo Joaquim Machado de Mello, empreiteiro encarregado da construção, no Brasil:

... ao banco União de São Paulo, que depois de estudar 200 kilometros já aprovados pelo Governo em 1893 teve de abandoná-los pela dificuldade de levantar capitaes. (Mello, 1914, p.6)

Correia das Neves (1958), ex funcionário da Companhia Noroeste, que dedicou-se a escrever a memória da Empresa, citou, superficialmente, que o problema dessa demora era o trajeto:

O Banco União de São Paulo apresentou ao Governo, em 1894, estudos definitivos dos primeiros 100 quilômetros, a fim de serem aprovados, o que se verificou, de acordo com o decreto nº 1.658, de 20 de janeiro de 1894. O Banco, todavia, não procurou iniciar a construção, porque continuavam, sobre o assunto, discussões intermináveis e divergências insuperáveis. (Correia das Neves, 1958)

A iminente construção da ferrovia deu início a discussões sobre a conveniência do seu traçado. Foi solicitado o parecer técnico do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, muito conceituado na época:

...essa intervenção foi provocada *pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais*, que ainda, em abril de 1904, submeteu ao Clube de Engenharia vários quesitos referentes à questão da ferrovia para Mato Grosso (Queiroz, 1997).

Segundo Correia das Neves (1958), a Companhia Paulista enviou ao Clube substancioso memorial, mostrando as vantagens de um traçado com partida em São Paulo.

No parecer emitido pelo Clube, foi aconselhado um traçado totalmente diverso do primeiro, onde a linha deveria partir das proximidades de São Paulo dos Agudos, região onde pertencia a vila de Bauru, dirigindo-se às margens do Rio Paraguai, colocando, ainda, a questão como um “ *problema nacional e inadiável*”. (Neves, 1958,p.33)

O relatório da Diretoria da Companhia de 11/06/1906, cita que

...o Sr. Ministro da Viação reconheceu que as circunstâncias que determinaram a escolha da linha Uberaba-Coxim haviam mudado completamente e que na actualidade , seria possível substituir essa linha por outra que realizasse melhor complemento a rede de viação para Matto Grosso, *atravessando regiões de maior riqueza*. (Relatório, 1906)

Um fato importante para que fosse autorizada a alteração do traçado é a Estrada de Ferro Sorocabana, encampada pela União em 1904, ter atingido a região, mais precisamente Bauru, boca do sertão na época. Para o Ministro da Viação, Lauro Muller, essa nova estrada iria valorizar a Sorocabana, diminuindo o ônus com a garantia de juros das linhas a construir.

Em São Paulo dos Agudos, cruzavam-se a Sorocabana e a Paulista, mas os trilhos já estavam indo em direção à Bauru, onde seria o ponto final da Sorocabana. De fato, esta Estrada chegou em Bauru em 1905 e a Paulista em 1910. Desse modo não haveria risco de uma eventual interrupção do tráfego que porventura poderia ocorrer na Sorocabana, segundo o próprio Ministro.

Outro ponto importante era de que o Porto de Santos era o mais próximo de Mato Grosso. Todas essas considerações indicavam Bauru ou suas proximidades como o ponto inicial mais conveniente para o novo traçado.

Coxim, no Estado de Mato Grosso, era uma região de alagadiços, portanto o ponto final da estrada deveria ser Cuiabá, pois atravessaria uma região mais alta.

Em junho de 1904, realizou-se uma Assembléia constituindo a sociedade anônima que tomou a denominação de *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*, com o capital subscrito por apenas 9 acionistas, entre eles o próprio Banco União de São Paulo. Os demais eram: Victor Folletete, João Teixeira Soares, que exerceu o cargo de presidente por muitos anos, Arthur Alvim, Álvaro Mendes de Oliveira Castro, Alberto de Sampaio, Francisco Glycério, Joaquim Machado de Mello e João Feliciano Pedroso da Costa Ferreira. Depois de ocorrida a Assembléia o Banco União de São Paulo transferiu à Companhia Noroeste a concessão da ferrovia de Uberaba-Coxim. O novo traçado foi considerado vantajoso pelos diretores.

O Decreto n. 5349, de 18/10/1904 dispõe:

...partir de Bahuru ou de onde for mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e terminar na cidade de Cuyabá, devendo seguir pelo valle do Tieté em

direção a Itapura, atravessar o Rio Paraná entre o Salto de Urubupungá e o Porto do Taboado, e passando por Bahus acompanhar a serra deste nome até seu ponto terminal

A zona a percorrer, como todo o extremo oeste de São Paulo que se avizinha do Rio Paraná, é desprovida de povoamento, e, para dize-lo, totalmente desconhecida. Faltam de todo os caminhos para definição do terreno. A única via aberta era a navegação difícil pelo curso acidentado do Tietê. (Relatório, 1906).

Em novembro de 1904, iniciaram-se os estudos, comandados pelo Engenheiro Luiz Gonzaga de Campos, do reconhecimento do trecho até Itapura, uma antiga vila de colônia militar do Império, situada na margem direita do Tietê, que seria a última seção no Estado de São Paulo.

Em julho de 1905 teve início a construção da ferrovia. A empresa contratada para a construção da linha e seu aparelhamento foi a *Compagnie Generale de Chemins de Fer et de Travaux Publics* em Bruxelas que, no Brasil, contratou a empreiteira do Sr. Joaquim Machado de Mello. O reconhecimento do trecho do Rio Paraná a Cuiabá foi entregue novamente ao Sr. Gonzaga de Campos.

A captação de capitais se dava de acordo com as necessidades, através da aprovação dos trechos, não inferiores a 100 km, pelo Governo, segundo os termos da Concessão, não sendo permitido levantar todo o capital, que se mostrava disponível, segundo este mesmo relatório.

Os 100 primeiros quilômetros foram abertos ao tráfego em setembro de 1906 e, na ocasião, a Companhia recebeu a visita do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

No final de 1906, no Governo Affonso Penna, houve outra mudança no traçado: em vez de Cuiabá a direção seria Corumbá, divisa com a Bolívia. Segundo o Relatório de 1907, este fora um plano do Governo. O encarregado dos estudos de campo do lado de Mato Grosso foi o Engenheiro Emílio Schnoor, que já havia elaborado, em 1903, um projeto com esse traçado. Ele formou em 1907 uma comissão, que ficou conhecida como a *Comissão Schnoor*, que entregou no ano seguinte o relatório final considerando plenamente viável o novo trecho, de Itapura a Corumbá, apesar das dificuldades encontradas na região do Pantanal.

Em 1908, o Eng. Emílio Schnoor terminou seus estudos de reconhecimento do terreno de Mato Grosso e um novo contrato foi feito onde, além de alterar o traçado, limitava a concessão da Companhia Noroeste ao trecho paulista, de Bauru a Itapura e, através de decreto federal (nº 6899, de 24/03/1908) a União declarava-se proprietária do trecho Itapura-Corumbá, que, todavia, deveria ser construído pela Noroeste, e para ela arrendada pelo prazo de 60 anos. Neste decreto ficou estabelecido, ainda, que o prazo final para entrega deste trecho seria 30/09/1910 e que a construção deveria partir dos dois extremos da linha, ou seja, Porto Esperança, margem direita do Rio Paraguai e Itapura.

No Relatório de 1908, o Presidente da Companhia reclama do acréscimo dos ônus decorrentes de melhoramentos das condições técnicas da estrada e do encurtamento dos prazos mas, assim mesmo, aceita o contrato, prevendo um déficit orçamentário ao chegar nas últimas seções da estrada, quando o tráfego deveria ser muito pequeno, trazendo dificuldade para o levantamento de capitais.

O novo contrato, assim como a maioria dos contratos feitos após 1903, não tinha mais a garantia de juros. O novo sistema era de um empréstimo, com o levantamento de capitais feito através de títulos, de uma única vez e depositados em uma conta do Governo nas instituições bancárias, que seriam sacados de acordo com a necessidade e autorização do Governo.

Este relatório assinala uma certa dificuldade em vender todos os títulos (100.000.000 de francos) necessários para serem depositados na Société Générale, Banque de Paris et des Pays Bas e Comptoir d'Escompte, correspondentes à primeira série de títulos que deveriam ser dados à companhia em pagamento à medida que as obras fossem avançando. A Companhia precisou retirar dinheiro de seu capital de giro, para completar o depósito.

Em 1908, iniciou-se a construção do lado de Porto Esperança, que ficava 92 km distante de Corumbá.

O relatório de 1909 cita a dificuldade em se conseguir pessoal para a obra, devido ao impaludismo (malária), que por preço algum segurava os operários na obra,

... “porque o reunido, aliás com muito esforço e despesas consideráveis, emigra em levadas, ora por fugir do clima, ora por tornar ao Rio da Prata, preferindo ali o serviço das colheitas de trigo e da alfafa.”(Relatório,1909, p.6)

Nesta mesma época o tráfego de Bauru a Itapura, apesar de deficiente por causa da linha não ter sido concluída, já transportava milho, feijão, arroz, café, madeira, gado e outros.

A companhia pediu a prorrogação do prazo para finalizar a obra duas vezes, a primeira em 1910, de acordo com o relatório de 16/10/1911, por 18 meses, quando já se percebe os problemas causados pela imposição do Governo de a construção partir dos dois lados opostos da linha, pela dificuldade de se transportar material e os próprios operários para Porto Esperança, que, segundo o mesmo relatório, devido às péssimas condições,

... a margem do rio é tão insalubre que o pessoal não consegue permanecer ali impunemente, nem mesmo por poucos dias. Será, assim, indispensável construir abarracamentos do lado de Matto Grosso a uma distância de cerca de 30 quilômetros da margem do rio, e, diariamente, fazer o transporte do pessoal pela manhã para as obras e à tarde para o abarracamento. Hoje por dinheiro algum se obtém operários para um effectivo serviço nessa região”. (Relatório, 1911,p. 6).

O Presidente da Companhia reclama dos ataques dos índios ao pessoal e ao material da estrada, que era por eles devastado.

A segunda prorrogação foi pedida em 1912, e antes de dar a resposta, em 21/10/1913 a União declarou a empresa insolvente, retomou a construção da Estrada e nomeou uma comissão para dar prosseguimento à obra, terminada em 1914, com a junção das duas linhas, onde ficou conhecido como “Ligação”, local próximo a Campo Grande.

Correia das Neves (1958) menciona que antes da quebra de contrato a estrada vinha funcionando com muita irregularidade, de forma precária. Assim,

A Inspetoria Federal de Estradas de Ferro impôs à Companhia multa de Cr\$ 1:000\$000 por dia de excesso de cada um dos prazos marcados... e mandou que fosse feita uma inspeção na Estrada. (Neves, 1958, p.84).

Essa inspeção culminou na rescisão do contrato e retomada da Estrada pelo Governo Federal, custeada com o saldo do empréstimo dos 100 milhões de francos.

A comissão de administração, nomeada pelo Governo teve como chefe o engenheiro Carlos Euler, que deu prosseguimento ao trabalho de construção e do assentamento da via permanente, que estavam praticamente paralisados, por falta de pagamento aos fornecedores e aos operários, que estavam em greve. O Governo enviou a remessa de dinheiro necessária para efetuar o pagamento.

O Relatório da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, de 31 de outubro de 1916 é assinado pelo diretor interino nomeado pela União, Firmo Ribeiro Dutra e corresponde aos anos de 1914 e 1915. Ele destaca o trabalho de seu antecessor, Eng. Carlos Euler, também diretor interino, que conseguiu fazer a ligação dos dois trechos e entregou-a ao tráfego em 12 de outubro de 1914. Neste relatório, encaminhado ao Sr. Ministro da Viação o diretor interino faz críticas severas ao estado em que encontrou a estrada, segundo suas palavras “*desapparelhada de quasi todas as exigencias de um serviço bem organizado*”.

Para o diretor interino, o déficit orçamentário da estrada existia pela falta da ponte do Rio Paraná, pois a travessia ainda era feita por ferry boat, serviço que ficava comprometido em época de chuva, que vai de dezembro a abril e pela penúria do material rodante. A Estrada perdia credibilidade junto aos seus clientes, ao comércio e deixava de lucrar com mais fretes. Outro ponto importante que ele destaca em seu relatório é o atraso de mais de 10 meses com o pagamento de ordenados, o que, em sua versão, era comum ocorrer.

Neste relatório já fica claro que a Empresa e o Governo não estão se entendendo quanto ao acerto de contas, pelo valor que havia custado a Itapura-Corumbá até o momento que o Governo a retoma, descontando a quantia que já havia adiantado.

Em 1914, na Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, realizada no Clube de Engenharia, o Presidente da Companhia na ocasião, Joaquim Machado de Mello, faz um resumo da história da empresa, da sua criação até o momento em que o contrato da Itapura-Corumbá foi rescindido pelo Governo Federal. Na ocasião, além de citar que a União não poderia ter decretado a rescisão do contrato, ele enumera outros problemas que essa decisão vinha acarretando, como, por exemplo, a divisão do material entre as duas estradas. Enquanto a Companhia tinha sido arrendatária da linha de Itapura-Corumbá, o tráfego se fazia com o mesmo material. A partir do momento da rescisão do contrato, a Noroeste deveria assumir, somente com seus recursos, o tráfego da linha de Bauru-Itapura, com apenas uma parte do material, que havia sido dividido entre as duas estradas. Portanto, houve um desfalque em seu maquinário. Entre outros problemas acarretados com essa decisão, que gerou grandes dificuldades financeiras, a Companhia enfrentou logo em seguida uma greve, mas os motivos não são por ele citados.

Segundo Correia das Neves (1958), porém, a Noroeste “*havia se apoderado de 13 locomotivas da Itapura a Corumbá e, apesar de insistentes reclamações, não as devolveu àquela Estrada*”, pois não dispunha de material próprio para atender ao tráfego de sua linha de Bauru a Itapura. O engenheiro chefe, Firmo Ribeiro Dutra, por não ter outra saída,

deixou parte do material em poder da Companhia, mediante o pagamento de uma taxa de aluguel.

Para cumprir com os requisitos básicos de funcionamento e manutenção da linha, que eram fiscalizados por uma comissão nomeada pelo Governo, a Companhia recorreu à garantia de juros de dois semestres e regularizou seus pagamentos, inclusive dos operários.

Machado de Mello, na mesma conferência, mostra, todavia, que houve um crescimento das receitas do trecho de Bauru a Itapura, devido ao aumento do volume de fretes, graças ao desenvolvimento da região e, principalmente, ao crescimento da produção de café, *“cujo transporte, comparado com o de 1915, apresenta um aumento de 122%, e com o de 1914 o de 337%”*.(Mello,1914,pag.6).

Portanto, segundo ele, o déficit orçamentário do período devia-se ao aumento da necessidade da construção de novas obras, indispensáveis ao bom funcionamento e segurança da linha e ao rígido controle do Governo sobre as tarifas, que, na Noroeste, eram bem inferiores que as das outras empresas paulistas.

Machado de Mello falava, ainda, de um futuro deficitário para a Itapura-Corumbá, como uma estrada independente, em virtude de cortar uma região de criação de gado, onde o transporte era realizado com o gado em pé, de valor de frete baixo, contra uma região promissora que a Noroeste atravessava no Estado de São Paulo, que já contava com a produção de café e cereais. Para ele, a saída seria a encampação dos 437 km do lado de São Paulo para que um lado compensasse o outro:

...fazer a fusão das duas linhas, da forma que lhe parecer mais conveniente aos interesses públicos, diminuindo assim o encargo anual e forçado de mais de 2.000 contos e se o não fizer arrender-se-ha pelos grandes dispêndios de que não poderá se furtar (Mello, 1914, p.29).

Segundo Correia das Neves (1958), os representantes do Governo também entendiam que a encampação era a melhor maneira de solucionar os problemas enfrentados pelas duas estradas:

Em face de tal situação, Carlos Euler, em 28 de Novembro de 1914, propôs ao govêrno federal a encampação do trecho Bauru-Itapura, apresentando as irregularidades que se vinham verificando em toda a extensão da linha.

... O ministro da Viação, Tavares de Lira, mandou publicar edital convidando a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, por seus representantes legais, a se manifestar, em caráter definitivo, sobre a encampação do trecho Bauru-Itapura. (Neves, 1958, p.91).

No relatório de 31/03/1917, o Presidente da Companhia diz já ter sido feita a proposta de encampação e que a Companhia aguardava resposta. As dificuldades no relacionamento entre o Governo e a Companhia eram grandes ainda por causa de divergências quanto ao valor a ser acertado pela construção da estrada de Mato Grosso, no período que esta ficou sob responsabilidade da Noroeste.

Em 12 de dezembro de 1917, o decreto n. 12.746, decretava a encampação da Estrada de Ferro Bauru-Itapura, que passou primeiramente a se chamar Estrada de Ferro de

Bauru a Porto Esperança, para depois assumir a denominação definitiva: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a *NOB*.

Bibliografia Citada

- AZEVEDO, F. de. *Um trem Corre para o Oeste*. 2.ed. São Paulo: Melhoramentos.
- CORREIA DAS NEVES. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru-SP: Tipografias e Livrarias Brasil S/A 1958.
- DELFIM NETO, A. *O problema do café no Brasil*. São Paulo: IPE-USP, 1981.
- FIGUEIRÔA, S. *As ciências Geológicas no Brasil: Uma História Social e Institucional, 1875-1934*. São Paulo: Hucitec. 1997.
- HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café - café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo, 1951.
- MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1984. p.129-204.
- QUEIROZ, P. R. C. *As Curvas do trem e os meandros do poder: O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande – MS: UFMS, 1997.

5.1 Documentação:

- Relatório da Directoria da Companhia E.F.Noroeste do Brasil apresentado:*
- À Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906. Rio de Janeiro: Typographia de Heitor Ribeiro & C., 1906.
- À Assembléia de agosto/1907. Rio de Janeiro: Typographia de Heitor Ribeiro & C., 1907.
- À Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908. Rio de Janeiro: Papelaria União, 1908.

À Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1909.

À Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1911.

À Assembléia Geral Ordinária de outubro de 1912. Rio de Janeiro: Tipographia Leuzinger, 1912.

À Assembléia Geral Ordinária de 1916. São Paulo: Estab. Graph. Universal, 1917.

Relatório da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Dr Firmo Ribeiro Dutra, diretor interino, referente aos annos de 1914 e 1915. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1913.

Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil realizada no Clube de Engenharia a 5 de Dezembro de 1914 pelo Engenheiro J. Machado de Mello.

Histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – Chefe da III Divisão – 1933.

PENIDO: A.N. *O arrendamento da E.F.Noroeste do Brasil*: Conferência realizada no Club de Engenharia em 5 de Abril de 1933. (S.I.) Tip.Comercial, 1933. p.1-9.

ESQUERDO, F. *Apontamentos sobre a Comissão Snoonor da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil*. Corumbá: Typographia do Autonomista, 1908.

SOARES, J.T. Exposição sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil in: *Relatório da Directoria da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil*. 1916.

SCHMIDT. C. *Diário de uma viagem pelo Sertão de São Paulo, realizada em 1904*. Anais do Museu Paulista, São Paulo, 1961.

SÃO PAULO. COMMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA. *Exploração dos Rios Feio e Aguapehy* (extremo sertão do Estado). 2.ed. São Paulo: Typographia Brazil de Rothchild & Cia, 1910.

Bibliografia

AZEVEDO, F. de. *Um trem Corre para o Oeste*. 2.ed. (s.d.).São Paulo: Melhoramentos.

CAMARGO, J. F. de. *Crescimento da População no Estado de São Paulo: seus aspectos econômicos*.(Ensaio sobre as relações entre a demografia e a Economia). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1952. 3 v.

CORREIA DAS NEVES. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru-SP: Tipografias e Livrarias Brasil S/A 1958.

COSTA, E. V. da. Política de terras no Brasil e nos Estados Unidos . In : *Da Monarquia à República: Momentos decisivos*. p. 139-61.

DEAN, W. *A industrialização de São Paulo*. 3ª ed. São Paulo: Difel, 1971.

DELFIN NETO, A. *O problema do café no Brasil*. São Paulo: IPE-USP, 1981.

FIGUEIRÔA, S. *As ciências Geológicas no Brasil: Uma História Social e Institucional, 1875-1934*. São Paulo: Hucitec. 1997.

GHIRARDELLO, N. *À Beira da Linha: Formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, 1999. 109p. Tese (Doutorado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café - café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984

LAGE DE ANDRADE, E. *Sertões da Noroeste, 1850-1945*, São Paulo, 1946.

MATOS, O. N. de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega. 1974.

MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo, 1951.

MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984. p.129-204.

QUEIROZ, P. R. C. *As Curvas do trem e os meandros do poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande – MS: Editora UFMS, 1997.

SAES, F. A. M. de. *As ferrovias de São Paulo – 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981 (Estudos Históricos).

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa ômega, 1986.

Buscar a história da E.F.Noroeste é, portanto, desenvolver a história de uma região e sua cultura, rica e diversificada por influência de várias raças, de vários povos e sua economia, que foi crescendo de acordo com os tipos de solo encontrados e atrás dos trilhos do trem.

Algumas questões foram surgindo, que no decorrer das pesquisas, pretende-se responder:

1. Que interesses predominaram na construção da Estrada de Ferro Noroeste?
2. O que transformou a região num atrativo capaz de mobilizar mão de obra suficiente, numa época que haviam tantas queixas de escassez de mão de obra?
3. A quem se pensava atrair, quando foram feitos os pequenos loteamentos?
4. Como a Noroeste sobreviveu financeiramente, durante o período de formação de fazendas, cidades e conseqüentemente, de um mercado na região?

Algumas hipóteses já foram levantadas, que estão norteando este trabalho:

1. 1. Para a maioria dos autores lidos, a construção da Noroeste não tinha como único objetivo servir aos interesses da economia cafeeira. Era uma estrada férrea de penetração, de integração, de exploração de novas fronteiras. Portanto, se separarmos os grupos de interesses, podemos verificar que, se de um lado, a União deu a concessão e garantias porque queria uma estrada que integrasse o Estado do Mato Grosso com o restante do país, de outro lado, haviam fazendeiros ansiosos por ampliarem suas fronteiras agrícolas e, enfim, havia uma empresa, formada por capitais privados, brasileiros e franco-belgas, que provavelmente não se aventuraria em um projeto se não visualizasse um mercado futuro com um comércio potencial, que traria retorno financeiro em um determinado período.

2. Alguns trabalhadores vieram atraídos pela possibilidade de "abrir novas fazendas" já que as zonas mais velhas, de terra roxa, estavam se esgotando. O salário real, na nova região, também era maior. É bem provável que um número considerável dessa mão de obra, tanto a utilizada nas fazendas como na construção da estrada de ferro fosse de nacionais, principalmente mineiros e baianos.

3. A idéia dos loteamentos serviria para atrair os pequenos proprietários, imigrantes e antigos colonos que já vinham comprando terra nas grandes fazendas, agora fragmentadas, nas antigas zonas em decadência. Era uma forma alternativa de comercializar a terra, já que nesse período, estava em vigor a determinação do Governo do Estado de São Paulo de taxar as novas plantações de café. Pequenas propriedades poderiam cultivar outros produtos para o mercado nacional. Outra razão para diversificar o tamanho da propriedade e os produtos cultivados é que, em muitos locais, o solo não é propício para a lavoura do café. Assim, vai ser plantado algodão, milho, trigo, e consolida-se a criação de gado. Japoneses, que chegaram após 1908, vão iniciar a criação do bicho da seda. O interior do estado vai se consolidar como produtor de cereais para todo o Brasil.

4. A Noroeste utilizou, muito provavelmente, a garantia de juros estipulada pela União, pois no início de suas operações não poderá contar com os ganhos de serviços prestados, como fretes, por exemplo. O fato de ter ocorrido a encampação já em 1917, pode, de início nos levar a crer que a ferrovia não era viável ou que o mercado não se consolidou, mas não devemos nos precipitar, pois, nesse período, muitas ferrovias, mesmo as antigas, atravessavam momentos de crise, justamente por causa da crise da economia cafeeira.

Nossos principais objetivos são estudar:

1. a incorporação de um território pela expansão econômica, feita através da construção da estrada de ferro e os seus impactos sobre a nova região (Nordeste): a estrutura fundiária e, em consequência, os tipos de produtos cultivados para o mercado interno e externo, identificar os proprietários de terra, os trabalhadores empregados na lavoura e as atividades urbanas;
2. a formação da companhia: seus objetivos e capital empregado;
3. a construção da Estrada de ferro: os estudos realizados pela própria companhia para determinar o traçado e a mão de obra empregada;
4. a organização financeira da Companhia: sua estrutura de receitas e despesas e os tipos de financiamento utilizados.