UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

DIEGO FRANCISCO DE CARVALHO
e-mail: diegocarvalho84@gmail.com

Trabalho e conflito na Noroeste do Brasil
a greve dos ferroviários de 1914

São Paulo
2009

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

Trabalho e conflito na Noroeste do Brasil
a greve dos ferroviários de 1914

Diego Francisco de Carvalho

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda

São Paulo
2009

À memória de todos os trabalhadores da construção, manutenção e operação da ferrovia Noroeste do Brasil, que deram suas vidas neste empreendimento grandioso.

O incêndio cor de rosa do sol nascente
sob o pálido azul do céu ainda com estrelas
sobe vagaroso no horizonte de Araçatuba.
O trem está cheio de corpos cansados
e de gestos aborrecidos que amarrotam jornais de
anteontem.
O moço do botequim, equilibrista da bandeja,
serve café amanhecido
aos viajantes de Mato Grosso.
Bom dia, terra da Noroeste!
Eu só da janela do carro, com os olhos ávidos,
o peito cheio de hálito puro das coisas,
estou frente a frente com essas árvores que vão sumindo,
com essa terra amarela coberta de lavouras,
com essas casas de taboas, fazendas perdidas que
fogem rápidas.
Sinto o impulso de gritar para as matas,
de erguer um viva ao sertão fecundo.
Oh, São Paulo das conquistas ininterruptas,
Das avançadas!

Ribeiro do Couto, “Noroeste”

Agradecimentos

Nenhum pesquisador chega ao fim de seu trabalho sem a ajuda de inúmeras pessoas, seja na elaboração direta do trabalho, seja no incentivo. Em se tratando de uma pesquisa que durou mais de dois anos, o número de pessoas envolvidas foi crescendo, o que não me isenta da culpa de não mencioná-las aqui. Desde já, minhas mais sinceras desculpas.

Primeiramente gostaria de agradecer a toda a minha família, em especial aos meus pais, pois sem a ajuda deles não teria sido possível chegar ao final do mestrado. O carinho, a atenção, o incentivo e os ensinamentos estarão guardados para sempre. Ao meu irmão Gabriel, que sempre prestativo, me auxiliou na leitura e correção ortográfica do trabalho.

Agradeço à Melissa, que mesmo não participando diretamente no processo de construção do trabalho foi muito importante. A sua alegria e o seu incentivo para que eu sempre continue a estudar têm valores inestimáveis.

Agradeço em especial ao meu orientador, Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda, que sempre prestativo e atencioso, me guiou com segurança na realização da pesquisa.

Meus agradecimentos ao Prof. Dr. Marques Mauro e à Profª. Vera Lúcia Ferlini pelas valiosas críticas e sugestões a este trabalho no momento do exame de qualificação.

Muito obrigado a todo o pessoal do Centro de Memória Regional RFFSA/UNESP, em especial ao Prof. Nilson Guirardello e à Cíntia, e do Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração de Bauru, que me auxiliaram na descoberta e análise de toda a documentação utilizada para a realização da pesquisa.

Sou muito grato ao Sr. Gabriel Ruiz Pelegrina, professor emérito da Universidade do Sagrado Coração de Bauru e profundo conhecedor da ferrovia Noroeste do Brasil, que me recebeu muitas vezes em sua casa para entrevistas imprescindíveis.

Também gostaria de agradecer ao Sr. Roque Ferreira, presidente do Sindicato dos Ferroviários de Bauru, pelas valiosas informações sobre fatos relativos à presença do anarquismo em Bauru. Ao Sr. Vivaldo Pitta, que me enviou inúmeros jornais de sua autoria que tratavam de assuntos relacionados à Noroeste do Brasil.

Meus mais sinceros agradecimentos ao professor e amigo Guilherme Grandi, que me deu o prazer de escrever um artigo em co-autoria, além de inúmeras sugestões e orientações em relação à pesquisa e ao seguimento de uma carreira acadêmica.

Agradeço à FAPESP pela bolsa concedida para a concretização deste trabalho e pelo incentivo dado não só a esta, mas a diversas pesquisas acadêmicas.

Agradeço também a todos os professores e funcionários da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, que, de uma forma ou de outra, contribuíram para a efetivação do mestrado.

Muito obrigado a todos.

Resumo

O propósito desta dissertação é examinar os trabalhadores envolvidos na construção, manutenção e operação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, focalizando especialmente a greve dos ferroviários ocorrida no ano de 1914. Questões relacionadas à composição da mão-de-obra – tanto da construção como da operação da ferrovia – e às condições de trabalho existentes são temas a serem examinados. O período de análise compreende os anos entre 1904, ano de formação da Companhia Noroeste, e 1917, quando ocorre a encampação da E. F. Bauru-Itapura pela União.

A ferrovia Noroeste do Brasil, como se convencionou chamá-la desde seu surgimento, que liga as cidades de Bauru (SP) e Corumbá (MS), começou a ser construída em 1905, atingindo Porto Esperança (MS) no ano de 1914, quando completou 1.272 quilômetros de extensão. Ao cortar regiões ainda não ocupadas pelo homem branco, a Noroeste do Brasil foi a primeira ferrovia do estado de São Paulo a "abrir" novos territórios, ao contrário de suas antecessoras, que surgiram para auxiliar a produção cafeeira já existente.

As dificuldades no processo de construção da ferrovia foram muitas. A travessia de áreas insalubres, úmidas e empestadas de mosquitos, a transposição de rios, a presença indígena na região, a dificuldade no recrutamento de trabalhadores, a ganância dos empreiteiros, além do método repressor da Companhia Noroeste com os seus empregados, fizeram desse processo um empreendimento complexo em todos os aspectos e, ao mesmo tempo, desafiador aos limites do homem.

Até 1917, a Noroeste do Brasil era, na verdade, formada por duas estradas independentes e interligadas: pela E. F. Bauru-Itapura, privada, de propriedade dos acionistas da Companhia Noroeste; e pela E. F. Itapura-Corumbá, de propriedade da União. Em dezembro de 1917, a E. F. Bauru-Itapura foi encampada pela União, sendo, no ano seguinte, incorporada à E. F. Itapura-Corumbá, de modo que as duas passaram a ser denominadas de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Entre 1918 e 1956, a ferrovia esteve sob a administração do governo federal. Em 1957, a Noroeste foi integrada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Palavras-chave: ferrovia Noroeste do Brasil; movimento operário; greve; condições de trabalho; trabalhadores.

Abstract

The purpose of this dissertation is to examine the workers involved in construction, maintenance and operation of the Noroeste do Brasil Railroad, focusing especially on the rail strike occurred in the year of 1914. Issues relating to the composition of the workforce - both the construction and operation of the rail – and existing working conditions are themes to be examined. The period of analysis covers the years among 1904, year the Companhia Noroeste was formed, and 1917, when the purchase of E. F. Bauru-Itapura occurs by the Union.

The Noroeste do Brasil Railroad, as it is known from its appearance, which connects the cities of Bauru (SP) and Corumbá (MS), began to be built in 1905, at Porto Esperança (MS) in the year 1914, when completed 1272 km in length. By crossing regions still not occupied by white men, the Noroeste do Brasil was the first railroad of the state to "open" new territories, unlike its predecessors, which appeared to help the coffee production that already existed.

The difficulties in the construction of many railroads. The crossing of unhealthy areas, wet and stank of mosquitoes, the crossing of rivers, the indigenous presence in the region, the difficulty in recruiting workers, the greed of contractors, besides the repressive method of Companhia Noroeste with its employees, have made this process a complex undertaking in all aspects and at the same time, challenging to the limits of man.

Until 1917, the Noroeste do Brasil was in fact formed by two independent and interconnected roads: by E. F. Bauru-Itapura, private, ownership of the shareholders of the Companhia Noroeste, and by E. F. Itapura-Corumbá, ownership of the Union. On December 1917, to E. F. Bauru-Itapura was purchased by the Union, and the following year, to the E. F. Itapura-Corumbá, so the two came to be called the Noroeste do Brasil Railroad. Between 1918 and 1956, the railroad was under the administration of the federal government. In 1957, the Noroeste was integrated to Federal Railway Network (RFFSA).

Key-words: Noroeste do Brasil Railroad; labour movement; strike; working condititons; workers.

Sumário

INTRODUÇÃO **13**

CAPÍTULO 1 O PROGRESSO PENETRA NO SERTÃO DESCONHECIDO **24**
1.1 A criação da Companhia Noroeste **24**
1.2 A instalação da EFNOB **39**

CAPÍTULO 2 QUEM ERAM OS TRABALHADORES DA NOROESTE? **47**
2.1 Os trabalhadores da construção **47**
2.2 Os trabalhadores da manutenção e operação **63**

CAPÍTULO 3 A GREVE DE 1914 DOS FERROVIÁRIOS DA NOROESTE DO BRASIL **88**
3.1 O movimento operário brasileiro na Primeira República **88**
3.2 O movimento grevista **105**
3.2.1 Influência do movimento anarquista ou anarcossindicalista? 111
3.3 A situação econômico-financeira da Noroeste do Brasil **119**

CONCLUSÃO **134**

FONTES E BIBLIOGRAFIA **138**
Fontes **138**
Bibliografia **140**

Lista de Figuras

Figura 1 - Estado de São Paulo dividido em zonas cafeeiras, segundo J. F. Camargo. 17

Figura 2 - Traçado geral e perfil longitudinal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. 22

Figura 3 - Trajeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em Corumbá a NOB se liga a ferrovia conhecida como *Brasil-Bolívia*. 23

Figura 4 - Plano da Comissão de Viação Geral de 1890. 27

Figura 5 - Trajeto (em destaque) da ferrovia Noroeste do Brasil, atravessando o Rio Paraná na divisa dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, e o Rio Paraguai na divisa do estado de Mato Grosso do Sul com a Bolívia. 35

Figura 6 - Trajeto final da ferrovia Noroeste do Brasil, com todas as estações existentes. 38

Figura 7 - Sistema de *ferry boat* utilizado para a travessia do rio Paraná. Arquivo da EFNOB, s. d. 44

Figura 8 - Sistema de *ferry boat* utilizado para a travessia do rio Paraná. Arquivo da EFNOB, s. d. 45

Figura 9 - Acampamento de avançamento dos trabalhadores. Arquivo da EFNOB, 1912. 53

Figura 10 - Casa do engenheiro-chefe no início da construção da EFNOB. Arquivo da EFNOB, s. d. 53

Figura 11 - Casa dos trabalhadores da construção da EFNOB. Arquivo da EFNOB, s. d. 54

Figura 12 - Turma de trabalhadores na construção de uma estação. Arquivo da EFNOB, 1906. 56

Figura 13 - Grupo de índios caingangues pacificados. Arquivo da EFNOB, 1917. 59

Figura 14 - Tentativa de pacificação dos índios caingangues mediante a entrega de presentes. Arquivo da EFNOB, s. d. 59

Figura 15 - Ficha Financeira (capa) dos trabalhadores da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 69

Figura 16 - Ficha Financeira (interno) dos trabalhadores da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 69

Figura 17 - Ficha Financeira (capa) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 73

Figura 18 - Ficha Financeira (interno) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 73

Figura 19 - Ficha Financeira (capa) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 74

Figura 20 - Ficha Financeira (interno) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 74

Figura 21 - Ficha Financeira (capa) da Srª. Flordaliza Meira Monte, admitida na Companhia Noroeste em 1915. Arquivo da EFNOB. 76

Figura 22 - Ficha Financeira (interno) da Srª. Flordaliza Meira Monte, admitida na Companhia Noroeste em 1915. Arquivo da EFNOB. 77

Figura 23 - Ficha Financeira (interno) do Sr. José Carvalho de Oliveira. Arquivo da EFNOB. 79

Figura 24 - Ficha Financeira (capa) do Sr. Dormevil Forastieri. Arquivo da EFNOB. 80

Figura 25 - Ficha Financeira (interno) do Sr. Dormevil Forastieri. Arquivo da EFNOB. 80

Figura 26 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão da EFNOB. Arquivo da EFNOB. 81

Figura 27 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal de trabalhador estrangeiro. Arquivo da EFNOB. 83

Figura 28 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal de trabalhador estrangeiro. Arquivo da EFNOB. 84

Figura 29 - Casas em que residiam os operários em Araçatuba. Arquivo da EFNOB, 1919. 86

Figura 30 - Construção difícil no pantanal mato-grossense. Arquivo da EFNOB, s. d. 120

Lista de Tabelas

Tabela 1 - População de São Paulo. Número de habitantes por zona. 18

Tabela 2 - Produção de café de São Paulo. Arrobas por zona. 18

Tabela 3 - Estações da ferrovia Noroeste inauguradas no Estado de São Paulo até a data de 31 de dezembro de 1916. 32

Tabela 4 - Total de Fichas Financeiras dos trabalhadores da operação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para os anos de admissão entre 1906 e 1917. 70

Tabela 5 - Distribuição dos trabalhadores da divisão de linhas ou via permanente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917, segundo cargo. 70

Tabela 6 - Divisão dos trabalhadores de oficinas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917, segundo cargo. 71

Tabela 7 - Trabalhadores estrangeiros da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917 que constam nas Fichas Financeiras, por nacionalidade. 72

Tabela 8 - Total de Fichas de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, distribuídas entre os anos de admissão. 82

Tabela 9 - Trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por nacionalidade. 82

Tabela 10 - Trabalhadores brasileiros da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por estado de origem. 82

Tabela 11 - Trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por cor de pele. 85

Tabela 12 - Demonstrativo das Nacionalidades dos Líderes Identificados. 92

Tabela 13 - Demonstrativo da liderança por Nacionalidade e Local. 92

Tabela 14 - Ativos e Passivos da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, 1905-1916. 121

Tabela 15 - Unidades transportadas pela Noroeste do Brasil. 121

Tabela 16 - Quadro de despesa e receita da Companhia Noroeste do Brasil, entre os anos de 1906 e 1916. 122

Tabela 17 - Receita e despesa e coeficiente de tráfego da Noroeste do Brasil entre 1906 e 1916. 123

Tabela 18 - Quadro demonstrativo da despesa da Companhia Noroeste entre 1908 e 1916. 128

Tabela 19 - Quadro demonstrativo da receita da Companhia Noroeste entre 1907 e 1916. 131

Tabela 20 - Receita gerada com o transporte de mercadorias pela Companhia Noroeste entre 1906 e 1916. 132

Lista de Abreviaturas

AIPGN - Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914

CEFNOB - Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil

EFIC - Estrada de Ferro Itapura-Corumbá

EFNOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

NOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S. A.

Introdução

Uma das frases mais eloqüentes sobre a importância das estradas de ferro no Brasil foi escrita pela historiadora Maria Lúcia Lamounier:

> Na maior parte dos estudos existentes, as ferrovias são em geral analisadas no contexto das transformações sociais e econômicas que apontam para a consolidação das relações capitalistas de produção no País. As ferrovias aparecem claramente como tendo favorecido as transformações gerais, que incluem a grande expansão cafeeira, o influxo maciço de imigrantes, a industrialização, a urbanização e a difusão das relações de mercado. No contexto das transformações mais amplas, que se revelam cada vez mais evidentes a partir da década de 1870, e especialmente na região cafeeira, é que se realizou o processo de abolição da escravidão e de constituição de um mercado de trabalho livre.[1]

A primeira lei brasileira relativa a ferrovias remonta ao ano de 1835, promulgada pelo Governo Imperial. O Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835, assinado pelo Regente Diogo Antonio Feijó e por Antonio Paulino Limpo de Abreu (ministro do Império), dizia em seu início:

> Autoriza a conceder a uma ou mais Companhias que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem.[2]

Entretanto, as condições estabelecidas por esse decreto não atraíram empresários dispostos a investir uma soma tão alta de capitais num empreendimento ainda desconhecido no país. Somente na década de 1850 é que se inicia a era ferroviária brasileira, devido, sobretudo, a alguns decretos expedidos pelo Governo Imperial que apresentavam um novo atrativo para quem se interessasse na construção de ferrovias: o poder público começaria a subsidiar a construção de ferrovias pela iniciativa privada, por meio da garantia de juros. A Lei n. 641, de 26 de junho de 1852, tinha como principais premissas: garantias de 5% sobre o capital investido (mais 2% oferecidos pelas províncias); privilégio de zona de cinco léguas de cada lado da linha; isenção de taxas sobre materiais e

---

[1] LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. *História econômica & História de empresas III.1 (2000)*, p. 43-76. p. 44-45.

[2] FIGUEIRA, M. F. *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908 apud KATINSKY, J. R. Ferrovias Nacionais. In: MOTOYAMA, S. (Org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil.* São Paulo: Editora Unesp, 1994. p. 37-65. p. 37.

equipamentos importados para a construção e operação das ferrovias; e prioridade de negociar as terras públicas localizadas na zona de privilégio.[3]

A inauguração da primeira linha férrea no Brasil ocorreu em 1854, ligando o Porto de Mauá à estação Fragoso, na província do Rio de Janeiro. O segundo trecho ferroviário aberto ao tráfego pertencia à *Recife and São Francisco Railway*, primeira companhia organizada na Europa, no caso em Londres, para a construção de ferrovias no Brasil. Em 1855, iniciou-se a construção da *Estrada de Ferro D. Pedro II*, que ligava o Rio de Janeiro às províncias vizinhas de Minas Gerais e São Paulo. A primeira linha férrea construída em terras paulistas foi inaugurada apenas em 1867, conhecida como *São Paulo Railway*. Com 139 quilômetros de extensão, a referida ferrovia ligava o Porto de Santos à cidade de Jundiaí.[4]

A partir de 1850 o ritmo das construções ferroviárias se intensificou. Entre 1854 e 1874, construíram-se em média 63 km por ano de linhas férreas no país; já entre 1874 e 1889, essa média anual aumentou para 553 km. Durante a década de 1890 e os três primeiros anos do século XX, devido a uma difícil conjuntura econômica associada a uma grave crise política por que o país passou, o ritmo das construções férreas diminui para 460 km/ano; entretanto, de 1903 a 1914, a rede ferroviária em tráfego passou de 16.010 km para 26.062 km, com um crescimento médio anual de 914 km. Após esse auge da implantação de linhas férreas no país, o ritmo de crescimento diminuiu consideravelmente. Em 1920 a rede em tráfego já equivalia a 75% do que se teria em 1960, ou seja, 28.535 km. É nesse contexto que Matos, um grande estudioso sobre as ferrovias brasileiras, aponta que a era ferroviária brasileira chegara ao fim.[5] Entre 1920 e 1960, a rede ferroviária brasileira cresceu em média menos de 300 km por ano e, depois dessa última década, houve uma sensível diminuição da rede com a desativação de inúmeras linhas.[6]

Vários estudos mostraram a estreita relação existente entre a expansão das ferrovias e a economia agrícola exportadora da produção de café, no caso do estado de São Paulo.[7] Para eles, a construção das estradas de ferro, a partir de meados do

---

[3] Cf. LAMOUNIER, op. cit., p. 48.

[4] Cf. QUEIROZ, P. R. C. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. In: *História econômica & História de empresas II.1 (1999).* p. 91-111. p. 93.

[5] MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias*: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega, 1974. p. 21, 141 e 168.

[6] QUEIROZ (1999), op. cit., p. 93.

[7] Além do trabalho de MATOS, já citado, para uma análise do desenvolvimento da cultura cafeeira e da expansão do sistema ferroviário ver também: GRAHAM, R. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914).* São Paulo: Brasiliense, 1973; MILLIET, S. *O roteiro do café e*

século XIX, principalmente a partir da década de 1870, atendeu às crescentes necessidades da economia paulista, tanto pela capacidade limitada do antigo sistema muar para o transporte de mercadorias quanto pelos investimentos dos fazendeiros em novas áreas de expansão agrícola, cada vez mais distantes do Porto de Santos.

Para Guilherme Grandi,

> a economia cafeeira em São Paulo sofreu profundas transformações [a partir de 1870] que intensificaram a acumulação de capital através, principalmente, da expansão dos cafeeiros na região conhecida como Oeste paulista. Um dos principais setores de serviços públicos que impulsionou essa acumulação do capital cafeeiro foi o sistema de transporte ferroviário. Em função da necessidade de redução dos custos com transporte, os cafeicultores paulistas passaram a inverter parcelas significativas de seus capitais por meio da construção de estradas de ferro.[8]

As ferrovias paulistas, em sua maioria organizadas e financiadas pelos próprios cafeicultores e seus aliados no comércio e governos locais, foram construídas para facilitar o escoamento da produção agrícola, mormente do café, tornando o transporte mais barato, rápido e de melhor qualidade, de sorte a promover melhor conservação do produto, evitando perdas. No entanto, para Saes, é preciso fazer uma ressalva quanto a esse estreito vínculo, pois, em muitos casos, os interesses das companhias ferroviárias se mostraram contraditórios aos do capital cafeeiro, no que diz respeito, por exemplo, às tarifas ferroviárias e à taxa de câmbio.[9]

O nosso objeto de pesquisa, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ao contrário de suas grandes antecessoras – Paulista, Mogiana, Sorocabana e Ituana –, foi criada para ser uma ferrovia de penetração, buscando novas áreas para a agricultura e povoamento. Se, até 1890, salvo raras exceções, o café era quem ditava o traçado das ferrovias, após essa data, há uma inversão, de forma que as estradas de ferro passaram a ser construídas tendo a função de abrir novas áreas para a expansão agrícola, principalmente do café, e conseqüentemente para o povoamento e o comércio de terras. Além da estrada de ferro Noroeste do Brasil,

---

outros ensaios. 4 ed. São Paulo: Hucitec, INL, 1982; HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café*: café e sociedade em São Paulo (1886-1934). Tradução: Eglê Malheiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984; MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.* São Paulo: Hucitec, 1984.

[8] GRANDI, G. *Café e expansão ferroviária*: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007. p. 17.

[9] SAES, F. A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira.* São Paulo: Hucitec, 1986. p. 67.

outro exemplo de ferrovia que penetrou no então chamado “sertão desconhecido”, foi a Sorocabana, que prolongou seus trilhos atingindo o sudoeste paulista.[10] Sobre a ferrovia Noroeste do Brasil, Nilson Ghirardello afirma que

> se compararmos a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a outras, construídas em solo paulista, teremos como diferenciais o desconhecimento da zona a ser percorrida, a produção agrícola inexistente e, particularmente, a aportagem em lugares sem nenhuma ocupação urbana. As demais ferrovias paulistas, até então, buscavam áreas de plantio e produção cafeeira, a CEFNOB não.[11]

O trabalho de José Francisco de Camargo, *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*, mostra com bastante clareza a estreita relação que existiu no estado paulista entre a expansão das ferrovias e o crescimento econômico e populacional das diversas regiões do estado.[12] O autor dividiu o estado de São Paulo em dez zonas cafeeiras, principalmente com base na influência das maiores ferrovias de cada uma. As zonas são: 1ª- Capital; 2ª- Vale do Paraíba e Litoral Norte; 3ª- Central; 4ª- Mogiana; 5ª- Baixa Paulista; 6ª- Araraquarense, Douradense e Paulista; 7ª- Noroeste e Alta Paulista; 8ª- Alta Sorocabana; 9ª- Baixa Sorocabana; 10ª- Santos e Litoral Sul. A divisão proposta pelo autor pode ser visualizada pelo mapa seguinte:

---

[10] MATOS, op. cit., cap. 4.

[11] GHIRARDELLO, N. *À beira da linha*: formações urbanas da Noroeste paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002. p. 47.

[12] CAMARGO, J. F. de. *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia. Série Ensaios Econômicos, número 14. São Paulo: IPE/USP, 1981.

Figura 1 – Estado de São Paulo dividido em zonas cafeeiras, segundo J. F. Camargo.

A zona número 7, que compreende a região noroeste do estado, começa a se desenvolver rapidamente após 1910, com a chegada da ferrovia Noroeste do Brasil. Como podemos ver nas tabelas 1 e 2, a referida região apresentava no início do século XX uma população ínfima de 7.815 habitantes e produzia em 1905 apenas 93.821 arrobas de café. Já no início da década de 1930, a população da região se multiplicara em 80 vezes e a sua produção cafeeira atingia 13.200.365 arrobas. Na década seguinte, a zona cortada pela ferrovia Noroeste do Brasil se tornou a maior produtora de café do estado, com 18.521.470 arrobas, seguida pela zona número 6, atravessada pelas ferrovias Araraquarense, Douradense e Paulista, que produziu 15.234.061 arrobas.

Tabela 1 – População de São Paulo. Número de habitantes por zona

ANO	1854	1874	1886	1900	1920	1934	1940
1ª zona	35.670	46.775	74.895	281.256	654.578	1.168.776	1.480.116
2ª zona	123.948	251.603	335.922	405.334	484.699	476.534	472.305
3ª zona	128.257	228.203	295.782	412.741	752.524	843.335	848.659
4ª zona	57.092	122.057	178.795	464.091	811.974	871.389	843.148
5ª zona	21.889	69.614	133.697	275.079	530.257	599.842	576.775
6ª zona	___	16.347	33.151	148.400	583.771	879.532	943.832
7ª zona	___	___	___	7.815	136.454	618.990	856.506
8ª zona	___	30.370	71.903	118.905	341.754	599.661	724.017
9ª zona	23.432	40.085	54.805	80.820	134.227	148.365	175.272
10º zona	26.861	32.300	42.430	85.167	161.950	226.903	259.686
TOTAL	417.149	837.354	1.221.380	2.279.608	4.592.188	6.433.327	7.180.316

Fonte: CAMARGO, op. cit., vol. II, Tab. II e Tab. 22.

Tabela 2 – Produção de café de São Paulo. Arrobas por zona

ANO	1854	1886	1905	1920	1934	1940
1ª zona	___	___	8.275	1.007	1.220	465
2ª zona	2.737.639	2.117.134	1.804.355	734.387	898.751	556.996
3ª zona	525.296	4.795.850	4.490.684	2.271.763	3.669.253	1.937.219
4ª zona	81.750	2.366.599	2.145.312	8.850.184	8.973.764	9.080.156
5ª zona	223.470	2.458.134	7.417.916	3.263.620	6.146.144	6.225.798
6ª zona	___	___	5.780.946	2.956.700	14.389.620	15.234.061
7ª zona	___	___	93.821	580.139	13.200.365	18.521.470
8ª zona	___	___	3.931.375	1.536.868	7.189.330	9.321.973
9ª zona	___	___	117.403	139.420	85.388	67.437
10ª zona	___	___	28.992	9.860	56.390	39.912
TOTAL	3.579.035	12.371.613	35.819.079	20.243.948	54.610.225	60.985.487

OBS: O total dos anos de 1854 e de 1886 não corresponde à soma; parcelas referentes às outras zonas, como segue: 1854: 10.600 arrobas; 1886: 633.896 arrobas.
Fonte: CAMARGO, op. cit., Vol. II, Tab. 62; Vol. III, Tabs. 107 e 108.

Pelos dados apresentados nas tabelas e tendo por base o mapa proposto por Camargo, veremos que a região de Campinas, que compõe a zona Central (zona 3) e que é cortada por várias ferrovias desde a década de 1870, tem um elevado crescimento populacional até a década de 1930, mas atinge seu auge na produção cafeeira já na década de 1890. Por outro lado, as zonas 5 e 6, Araraquarense e Paulista respectivamente, ao serem alcançadas pelo prolongamento das estradas de ferro no final do século XIX, têm para essa mesma época um grande aumento nas suas taxas de população e de produção cafeeira. Junto com a 4ª zona, Araraquarense e Paulista foram até a segunda década do século XX as maiores regiões produtoras de café do estado, sendo ultrapassadas pela região Noroeste na década de 40.

O surgimento das companhias ferroviárias acarretou mudanças significativas nas relações de trabalho no Brasil. A proibição na utilização de escravos, a necessidade de mão-de-obra qualificada e a presença maciça de imigrantes nos

serviços das diversas ferrovias contribuíram na transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado no país. Alguns autores examinaram tal questão, destacando-se o trabalho de Vilma Peres Costa, que analisa a inter-relação entre produção cafeeira paulista, expansão ferroviária e transição da escravidão para o trabalho livre nas décadas de 1860, 1870 e 1880.[13] Outra obra de destaque é de Liliana Segnini, que analisa as mudanças nas relações de produção com o surgimento das ferrovias no estado de São Paulo. Em seu estudo, a autora privilegia a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, delimitando três fases distintas de dominação da Companhia sobre seus trabalhadores; a autora conclui que, na medida em que os ferroviários iam adquirindo um grau maior de consciência sobre sua importância nas relações de produção, a Companhia Paulista, em resposta, modificava os instrumentos de dominação. Além disso, Segnini examina os primeiros movimentos grevistas dos trabalhadores da Companhia Paulista, suas reivindicações e conquistas.[14]

Os ferroviários foram uma das primeiras categorias de trabalhadores a buscar a união na luta por melhores condições de trabalho, através, a saber, de associações, ligas e sociedades beneficentes. Nos últimos anos do século XIX, os ferroviários da Companhia Paulista já buscavam unificar a categoria:

> A primeira tentativa dos ferroviários objetivando a organização da categoria encontra-se registrada nos jornais do final do século passado [XIX] e início deste [XX]. Trata-se da Liga Operária da Companhia Paulista. O objetivo desta corporação era defender os interesses da classe ferroviária na zona da Paulista. A iniciativa era totalmente da classe trabalhadora.[15]

A história das ferrovias está diretamente vinculada ao movimento operário brasileiro da Primeira República. São muitos os movimentos reivindicatórios que aconteceram nas ferrovias nacionais, sejam particulares, estaduais ou federais.

A Companhia Paulista foi palco de duas greves na primeira década do século XX, sendo a de 1906 uma das maiores ocorridas em ferrovias no país. O movimento se espalhou para outras empresas, chegando, inclusive, aos ferroviários da Mogiana, que cruzaram os braços em solidariedade. Todavia, como em quase todos os outros movimentos ocorridos, a polícia agiu repressivamente, liquidando com a greve em poucos dias. Em janeiro de 1909 ocorreu uma importante greve que

---

[13] COSTA, W. P. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, 1976. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas.

[14] SEGNINI, L. R. P. *Ferrovia e Ferroviários*: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados, 1982.

[15] Ibid., p. 42.

envolveu os ferroviários da *Great Western* em Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas, os quais reivindicavam melhorias salariais. No áureo movimento grevista de 1917, que se espalhou por diversas regiões do país, ocorreram greves ferroviárias no sul de Minas Gerais e no Rio Grande do Sul. Em março de 1920 ocorreram greves simultâneas na *Leopoldina Railway* e na Mogiana.

Na Noroeste do Brasil não foi diferente. De 1913 a 1915, ocorreram seguidos movimentos grevistas, provocados pela relação conflituosa entre a Companhia Noroeste e seus trabalhadores.

Em nossa pesquisa, focalizaremos a greve de 1914, a mais importante no que se refere ao número de trabalhadores envolvidos, ao tempo de duração, à organização dos grevistas e às conquistas obtidas. Para a sua análise, detemo-nos na principal documentação referente a ela, os Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste de 1914, uma fonte documental ainda inexplorada, que contém 17 depoimentos riquíssimos de informações, que ajudam a esclarecer os principais fatos relacionados a esse movimento reivindicatório.

O presente trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro, intitulado *O progresso penetra no sertão desconhecido*, analisa-se a história da ferrovia Noroeste do Brasil, desde os antecedentes da formação da Companhia Noroeste em 1904, passando pelas sucessivas mudanças de traçado até chegar ao processo de encampação pela União em 1917. Também são analisados os fatores que levaram à construção da ferrovia e os interesses particulares e públicos envolvidos no processo. Num segundo momento, procurou-se reconstituir a construção da ferrovia, examinando questões como o sistema de construção usado, a qualidade dos serviços, as dificuldades técnicas enfrentadas e as obras de maior complexidade.

No segundo capítulo, *Quem eram os trabalhadores da Noroeste?*, examina-se, primeiramente, a constituição da mão-de-obra empregada na construção da ferrovia Noroeste. A origem dos trabalhadores, as formas de recrutamento e as condições de trabalho existentes serão os assuntos analisados na primeira seção do capítulo. Em seguida, procurou-se traçar um perfil dos trabalhadores envolvidos na manutenção e operação da ferrovia, que eram empregados da própria Companhia Noroeste, avaliando questões referentes à origem, salários, cargos, idade, dentre outras características.

No terceiro e último capítulo, *A greve de 1914 dos ferroviários da Noroeste do Brasil*, faz-se, num primeiro momento, um retrospecto do movimento operário

brasileiro durante a Primeira República, examinando as principais correntes ideológicas presentes, as formas de atuação dos trabalhadores e os principais movimentos reivindicatórios ocorridos. Posteriormente, analisamos mais detidamente a greve dos ferroviários da NOB de 1914. Os protagonistas envolvidos, as causas da greve, os bastidores do movimento e uma possível influência dos movimentos anarquista ou anarcossindicalista entre os grevistas serão assuntos abordados num segundo passo. Por fim, numa terceira parte, examina-se o desempenho econômico-financeiro da ferrovia, na tentativa de compreender a difícil relação entre a Companhia Noroeste e seus trabalhadores.

Além dos Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914, compõem nossas fontes diversos documentos da Companhia Noroeste do Brasil, dos quais se destacam: os Relatórios da Diretoria da Companhia Noroeste do Brasil, as Fichas Financeiras dos trabalhadores da NOB, as Fichas de Identificação e Registro do Pessoal da 3ª divisão e uma grande gama de jornais da época. Grande parte dos documentos pesquisados encontra-se no arquivo do Centro de Memória Regional de Bauru UNESP/RFFSA e no Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade do Sagrado Coração, também localizada em Bauru/SP.

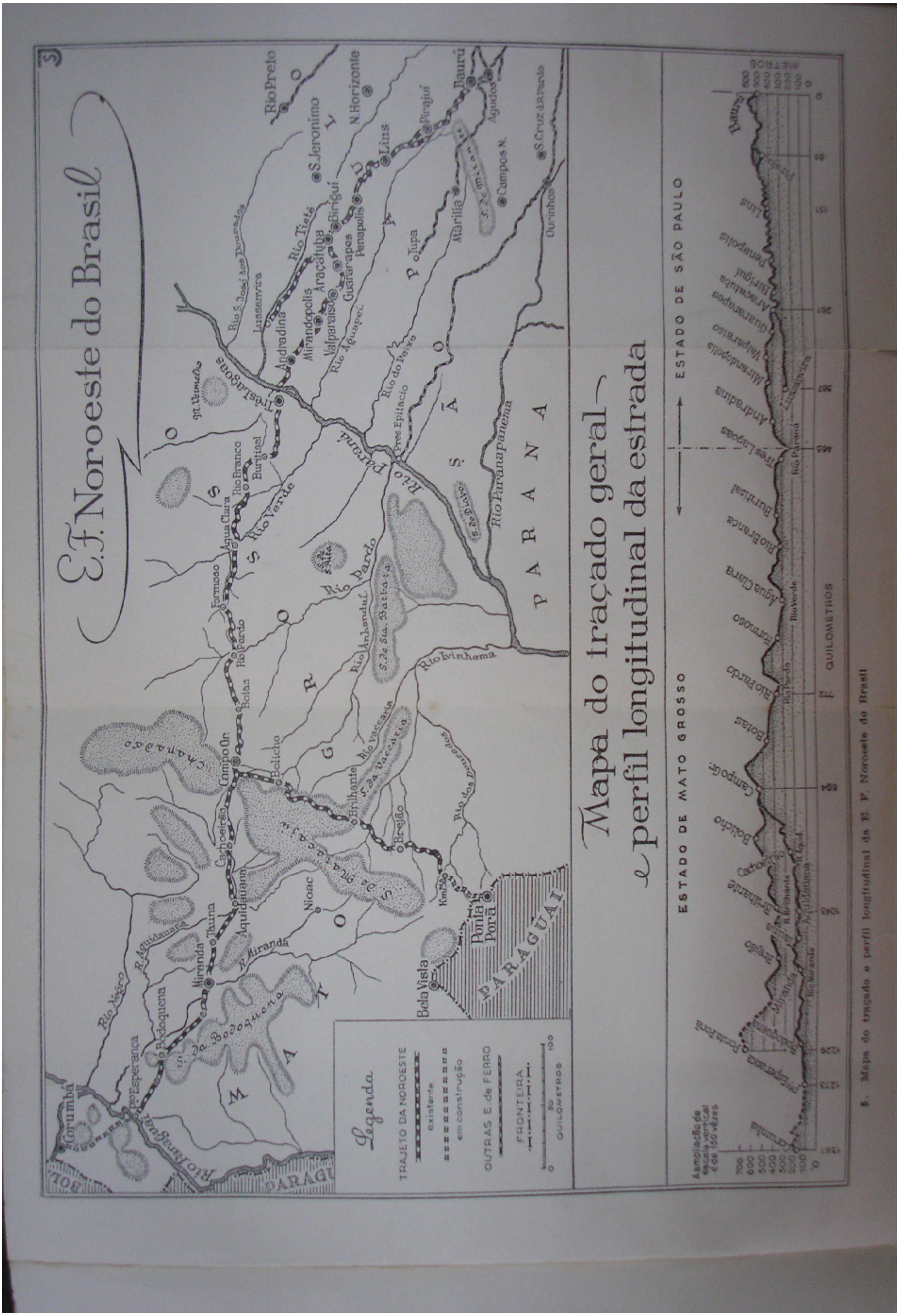


Figura 2 - Traçado geral e perfil longitudinal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

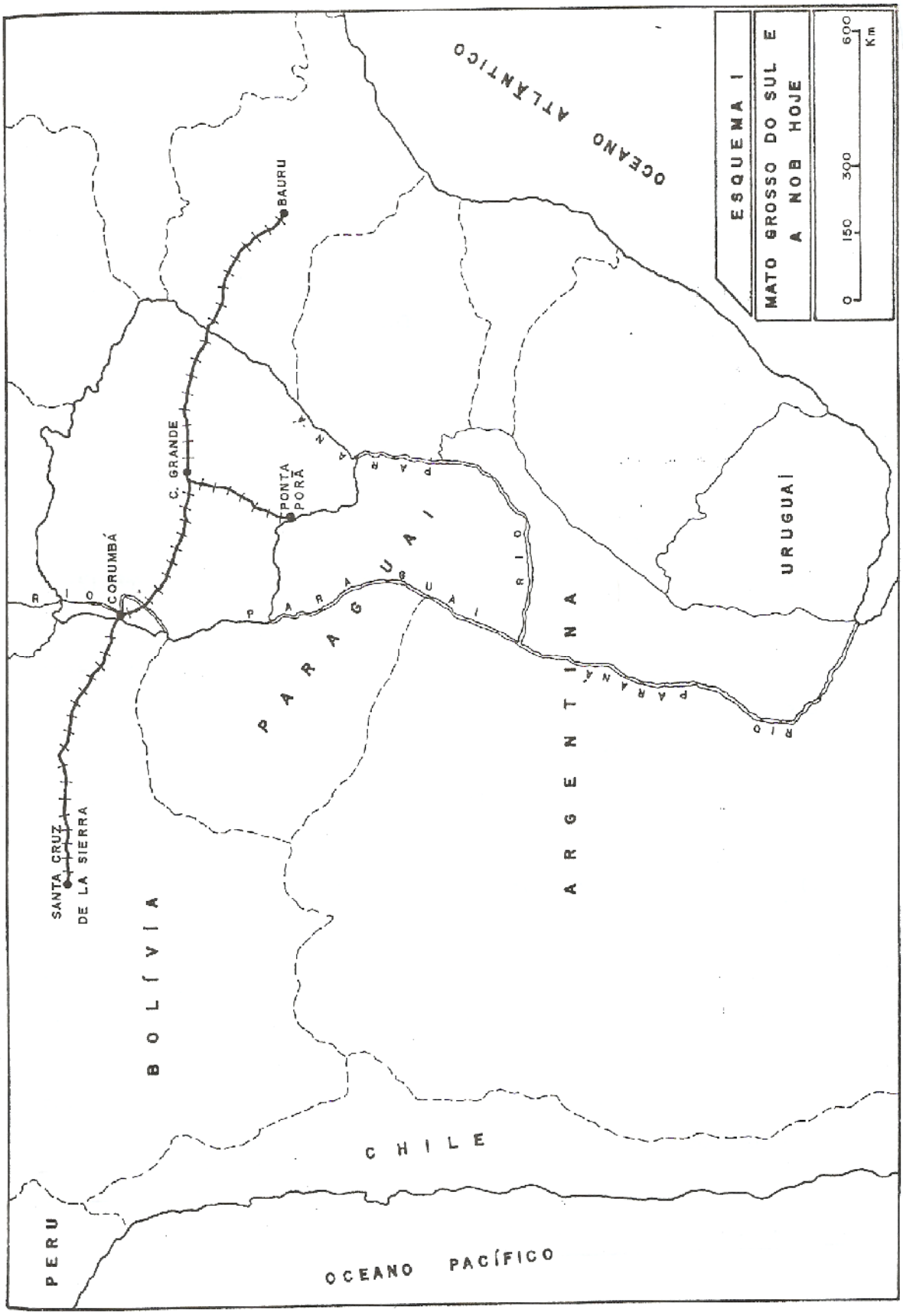


Figura 3 - Trajeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em Corumbá a NOB se liga a ferrovia conhecida como *Brasil-Bolívia* apud QUEIROZ, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder:* o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande-MS: Editora UFMS, 1997.

Capítulo 1

O progresso penetra no sertão desconhecido

Neste primeiro capítulo, mostrar-se-á a história da ferrovia Noroeste do Brasil, desde os antecedentes da formação da Companhia Noroeste em 1904, passando pelas sucessivas mudanças de traçado até chegar ao processo de encampação pela União em 1917. Também serão analisados os fatores que levaram à construção da ferrovia e os interesses particulares e públicos envolvidos no processo. Num segundo plano, procurou-se reconstituir o processo de construção da ferrovia, examinando questões como o sistema de construção usado, a qualidade dos serviços, as dificuldades técnicas enfrentadas e as obras de maior complexidade.

1.1 A criação da Companhia Noroeste

O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se dá num período importante para os estados de São Paulo e Mato Grosso, assim como para o país. A passagem do século XIX para o XX marca o fortalecimento do trinômio: cultura cafeeira, expansão ferroviária e crescimento populacional.

O café, com períodos alternados de expansão e crise, chegava à "boca-do-sertão", no centro-oeste paulista.[16] A introdução de novas áreas para o cultivo se fazia necessária para manter o ritmo de crescimento da economia paulista, locomotiva do país. Por outro lado, o estado de Mato Grosso, nas palavras de Castro,

> seria um gigante adormecido, uma grande região com uma fonte riquíssima de recursos e potencialidades ainda não exploradas, que estava à espera de um impulso para o seu afloramento.[17]

Dessa forma, a construção de uma ferrovia em sentido ao oeste brasileiro, partindo do estado de São Paulo, traria benefícios amplos para os estados

---

[16] MATOS, op. cit., cap. 4. Para o autor, a 1ª década do século XX marca a conquista do sertão desconhecido, regiões oeste e noroeste do Estado de São Paulo, com a chegada das ferrovias Noroeste e Sorocabana.

[17] CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso:* a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). Campinas, 1993. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. p. 98-99.

envolvidos e, em geral, para a nação. Ocorre que a construção dessa ferrovia envolveu muitos interesses, não só públicos, mas também particulares, com muitos objetivos a serem cumpridos, o que tornava sua efetivação um empreendimento complexo em vários aspectos.

Havia uma preocupação especial do Governo Imperial com a região de Mato Grosso, principalmente após o fim da Guerra do Paraguai, pois, no decurso da mesma, essa região havia sido invadida e o governo local se viu impossibilitado de receber reforços para defesa, tal era o seu isolamento. Sendo pouco habitada, essa região pertencia politicamente ao país, mas ainda não estava integrada econômica e socialmente. Destarte, além de introduzir novas áreas para o cultivo de produtos e para o comércio de terras, a construção de uma ferrovia atingiria vários objetivos pretendidos pelo Governo Imperial: seria um fator de prevenção contra a invasão de países vizinhos, visto que a região era pouco habitada, alvo fácil, portanto; impediria eventuais movimentos separatistas em Mato Grosso; preveniria um eventual bloqueio do rio da Prata (via fluvial por onde se escoavam os produtos do comércio da região mato-grossense); e ajudaria a trazer para a esfera de influência brasileira Paraguai e Bolívia.[18]

A então província de Mato Grosso permaneceu por séculos isolada dos grandes centros povoados do litoral brasileiro. Os principais caminhos terrestres demoravam mais de quatro meses para serem percorridos, como é o caso do caminho das monções, existente desde a descoberta do ouro em 1719. Depois de algum tempo, abriu-se um caminho terrestre através de Goiás e, já por volta de 1835, fez-se uma ligação terrestre entre Cuiabá e Uberaba.[19] Por vias fluviais, como os rios da bacia amazônica, que permitiam o acesso ao litoral norte, as dificuldades também eram grandes devido aos cursos d'água encachoeirados e de escassa profundidade.

Com o fim da Guerra do Paraguai em 1870, o rio Paraguai é declarado aberto à livre navegação internacional, passando a ser uma via importante de comunicação com o Atlântico para Mato Grosso; porém, ao mesmo tempo, uma via de comunicação vista, pelos dirigentes da época, como vulnerável a decisões dos países vizinhos. De qualquer forma, só após o término dessa guerra é que começam

---

[18] QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato-Grosso (1918-1956). São Paulo, 1999. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. p. 6.

[19] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 2.

a surgir inúmeros projetos de ferrovias que ligariam a província de Mato Grosso ao litoral brasileiro.

O primeiro indício de ligação remonta ao ano de 1851, com um projeto de lei que autorizava o governo a conceder a uma companhia a construção de uma ferrovia que ligasse a cidade do Rio de Janeiro à cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade (MT), passando por São João d'el Rei, Goiás e Cuiabá.[20] Após a Guerra da Tríplice Aliança, inúmeros projetos foram propostos para a ferrovia, com traçados os mais variados possíveis, mas não se chegando a qualquer conclusão.

Depois da instauração da República, o governo começa a se preocupar com a elaboração de um Plano Geral de Viação Federal.[21] O Brasil, em 1890, possuía apenas 9.500 km de ferrovias, numa flagrante deficiência de comunicação em face ao tamanho do seu território. No início desse mesmo ano, o Governo Provisório forma uma comissão, chamada de "Comissão de Viação Geral", que segundo Castro tinha como finalidade elaborar "um sistema de viação capaz de satisfazer simultaneamente aos interesses políticos, sociais, estratégicos e econômicos da Nação".[22] A comissão foi formada pelos engenheiros Jerônimo de Morais Jardim, Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, Edmundo Busch Varela, Júlio Horto Barbosa e José Gonçalves de Oliveira. Do esforço desses profissionais resultaria um trabalho bastante complexo que determinaria uma articulação geral entre as diversas linhas de comunicação propostas. Para Ghirardello, o Plano, além de definir eixos de acesso às várias regiões, inovaria em pelo menos três aspectos:

> a) ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do país;
> b) favorecimento à continuidade dos traçados ferroviários existentes, pois a década de 1880 é pródiga na construção e ampliação de linhas, possibilitando o aproveitamento delas;
> c) forte sentido estratégico, induzindo a ocupação econômica e colonização às fronteiras com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia, prevendo, inclusive, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico.[23]

É esse o momento que pode ser considerado como a origem mais imediata da Noroeste do Brasil. Antes mesmo de o relatório feito pela Comissão ficar pronto, começaram a ser efetuadas concessões de ferrovias e vias fluviais previstas no

---

[20] SÁ, C. de. Parecer apresentado ao Conselho Diretor pelo engenheiro... [em 24 de julho de 1904]. In: *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 15, 1907 apud QUEIROZ (1997), op. cit., p. 2.
[21] BRASIL. Decreto nº 159 de 15 de janeiro de 1890. Cf. *Decretos do Governo Provisório de 1890.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. fascículo 1.
[22] CASTRO, op. cit., p. 91-92.
[23] GHIRARDELLO, op. cit., p. 21.

Plano. Em 16 de outubro de 1890, através do Decreto nº 862, o governo federal estabelecia “um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União à Capital Federal”.[24]

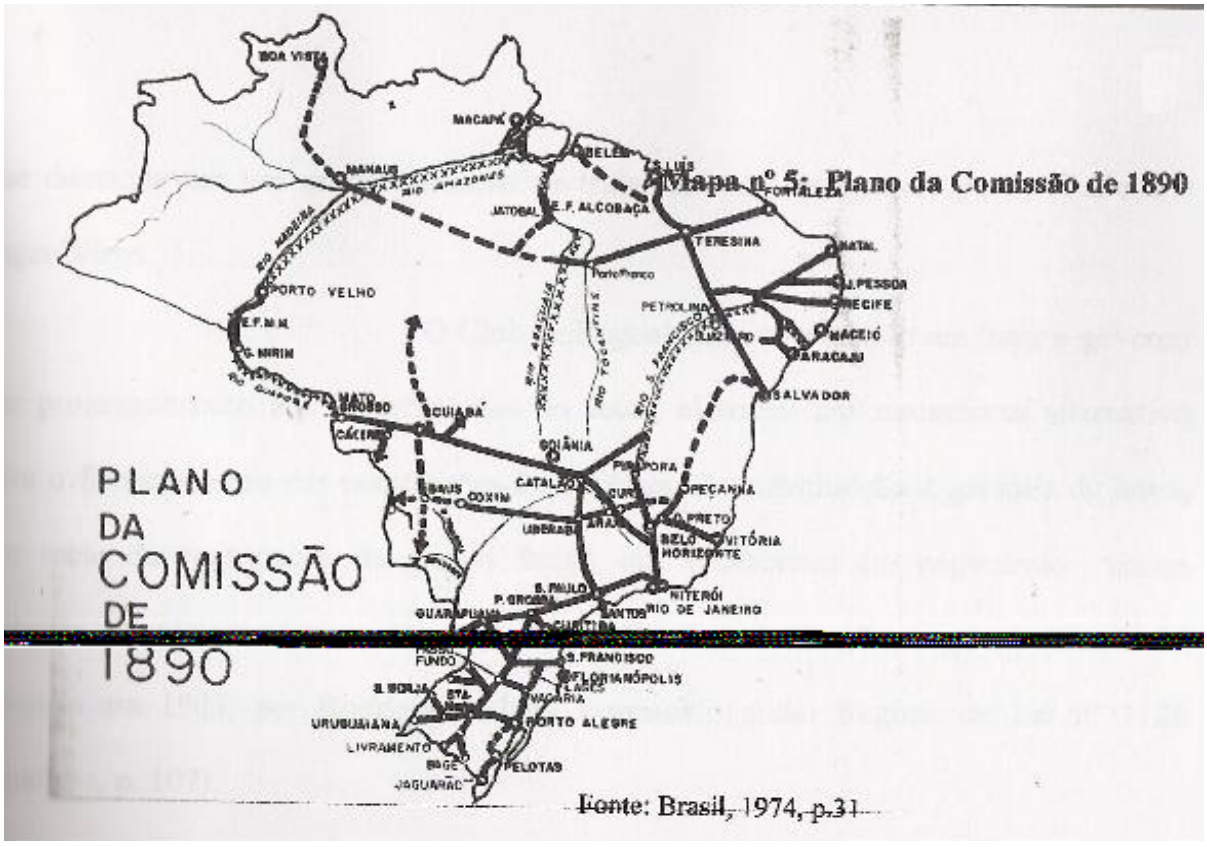


Figura 4 - Plano da Comissão de Viação Geral de 1890.

Esse decreto regulamentava a concessão de duas ferrovias que se destinavam ao estado de Mato Grosso. A primeira era uma estrada de ferro que ligava Catalão (Goiás) à fronteira com a Bolívia, passando por Cuiabá (MT); e a segunda ferrovia, que é a que tem importância para nós, ligava Uberaba (MG) ou algum ponto próximo a ela, à vila de Coxim no Mato Grosso.[25] As vantagens estabelecidas no decreto para os concessionários das linhas eram muitas: garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital empregado, durante 30 anos; privilégio por 60 anos para a construção, uso e gozo das linhas férreas; posse gratuita de terrenos

[24] BRASIL. Decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890. Cf. *Decretos do Governo Provisório de 1890.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. fascículo 10.

[25] BRASIL. Decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890. Cf. *Decretos do Governo Provisório de 1890.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. fascículo 10, art. 1, parágrafos 2 e 4.

devolutos em uma área máxima de 20 km para cada lado da ferrovia etc.[26] A primeira concessão foi declarada caduca em 1893. Já a segunda concessão foi obtida pelo Banco União do Estado de São Paulo, que não chegou a construir a ferrovia.

Os motivos que levaram o concessionário a não construir a ferrovia ainda são pontos não esclarecidos na história da Noroeste do Brasil. Há várias versões para o caso, desde oficiais até de personalidades da época. Um relatório oficial informou que as obras de construção tiveram início em julho de 1896, mas que logo foram paralisadas por motivo de "força maior" (não-esclarecida).[27] Para o engenheiro Joaquim Machado de Mello, que viria a ser acionista e depois presidente da Noroeste do Brasil, o Banco União do Estado de São Paulo não conseguiu levantar capitais para a construção.[28] Já o historiador e ex-funcionário da ferrovia Correia das Neves diz que o concessionário não iniciou as obras de construção pois ainda havia muitas discussões em torno do assunto.[29] Isso também é apontado por Euclides da Cunha, em *À margem da história*. Segundo ele, no fim do século XIX, havia tantos projetos em relação à ferrovia que deveria dirigir-se ao Mato Grosso – ao todo se juntavam dezesseis projetos e cerca de trinta pareceres –, "obscurecendo-se e complicando-se à medida que se apinhavam centenas de folhetos visando simplificá-los e esclarecê-los".[30]

O fato é que o Banco União do Estado de São Paulo permaneceu com a concessão da ferrovia Uberaba-Coxim do final de 1890 até 1904, quando, de acordo com o Engenheiro Saint-Martin, o Sr. Joaquim Machado de Mello, "um importante técnico do Rio e representante de capitais estrangeiros", conseguiu levantar capitais para a construção da ferrovia e promoveu a constituição da *Companhia de Estradas*

---

[26] BRASIL. Decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890. Cf. *Decretos do Governo Provisório de 1890.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. fascículo 10, art. 2.

[27] BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Relatório ... 1904.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904 apud QUEIROZ (1997), op. cit., p. 6.

[28] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária. 1916.* A Noroeste do Brasil: Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil realizada no Club de Engenharia a 5 de Dezembro de 1914 pelo Engenheiro Joaquim Machado de Mello.

[29] NEVES, C. das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

[30] CUNHA, E. da. *À margem da história*. 1975. p. 116 apud GHIRARDELLO, op. cit., p. 23.

de Ferro Noroeste do Brasil, cujo objetivo era adquirir a concessão pertencente ao banco.[31]

Em 21 de junho de 1904 é formada, no Rio de Janeiro, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, uma sociedade anônima composta por apenas nove acionistas: Banco União de São Paulo[32], 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. A finalidade da Companhia foi definida no art. 2º de seu estatuto:

> aquisição do privilégio, garantia de juros e outros favores concedidos ao Banco União de São Paulo por decreto do Governo Federal Brasileiro, nº 862, de 16 de Outubro de 1890 e, portanto: 1 - A construção e exploração de uma estrada de ferro que, partindo de um ponto situado no prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, ou de outro ponto que seja julgado mais conveniente, vá terminar em Coxim, no Estado de Mato Grosso.

Através do Decreto nº 5266 de 30 de julho de 1904, o Governo Federal transferiu para a Companhia Noroeste a concessão da estrada Uberaba-Coxim.[33] Tendo a Companhia Noroeste a concessão em suas mãos, poderia iniciar a construção da ferrovia, mas não foi o que ocorreu. A verdade é que havia inúmeros debates sobre a viabilidade do traçado. Segundo Castro,

> a oposição maior à estrada de ferro de Uberaba a Coxim partiu, portanto, das companhias ferroviárias de São Paulo, especialmente a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana, interessadas em garantir uma parte dos benefícios decorrentes da linha férrea para o Mato Grosso.[34]

A Companhia Paulista, no início de 1904, solicitou ao Club de Engenharia do Rio de Janeiro que examinasse a questão e propusesse o melhor traçado. O referido clube era uma “instituição que gozava à época de elevado prestígio técnico e político”[35] e, já mais para o final do mesmo ano, emitiu um parecer aconselhando um traçado completamente diferente: a ferrovia deveria partir das imediações de

---

[31] SAINT MARTIN, S. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil. In: *Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso.* Corumbá/Hamburgo, 1914. p. 151.

[32] É o mesmo banco que permaneceu por mais dez anos como concessionário da ferrovia, o que fortalece a tese do engenheiro Saint-Martin de que o Banco estava a espera de um momento economicamente favorável para que se passasse a concessão para outro, recuperando ao menos os capitais gastos com os estudos preliminares.

[33] BRASIL. Decreto nº 5266 de 30 de julho de 1904. Cf. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brazil de 1904.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. v. 2 – apêndice.

[34] CASTRO, op. cit., p. 161.

[35] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 10.

São Paulo de Agudos, passando pelo Salto de Urubupungá e se dirigindo à margem do Rio Paraguai, nas proximidades da Baía Negra.[36]

Pouco tempo depois, o Governo Federal emitiu um novo decreto, alterando o traçado da velha concessão e acatando em parte o traçado proposto pelo Club de Engenharia:

> a linha férrea de Uberaba a Coxim, de que é cessionária a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, terá seu traçado alterado de modo a partir de Bauru, ou de onde for mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana, e terminar na cidade de Cuiabá; devendo seguir pelo Vale do Tietê em direção a Itapura, atravessar o rio Paraná, entre o salto do Urubupungá e o porto do Taboado, e, passando por Bahús, acompanhar a serra deste nome até o seu ponto terminal. [37]

Além do pedido da Companhia Paulista, pesou na decisão da escolha de Bauru – cidade vizinha a São Paulo de Agudos –, como ponto inicial, o fato de que o Governo Federal havia encampado em 1904 a ferrovia Sorocabana, que chegaria com seus trilhos a Bauru no ano seguinte.[38] Dessa forma, a Sorocabana seria valorizada, pois receberia o volume de carga vindo da estrada de ferro que seguiria para o Mato Grosso. Corroborando esse fato, convém analisarmos a justificativa do Sr. Ministro da Viação com relação à nova proposta de traçado:

> Sendo o objectivo da estrada de Coxim dar viação ao sul de Matto Grosso, a mudança de seu ponto inicial para o prolongamento da Sorocabana parece ser um facto imposto pelas condições actuaes da viação. Com effeito, não só a Sorocabana é hoje uma linha de propriedade da União, que, recebendo o tráfego da viação de Matto Grosso, vae soffrer valorização que deverá diminuir muito ou talvez annullar o ônus da garantia dos juros das linhas a construir, como, além disso, em S. Paulo de Agudos cruzam-se as duas grandes artérias paulistas, a Sorocabana e a Paulista, de modo que a linha a construir tem seu trafego sempre garantido contra qualquer interrupção que por ventura possa occorrer na Sorocabana.
> Accresce ainda que para o porto de Santos, que é o que se offerece mais próximo a Matto Grosso, notável é a differença de percurso entre a linha que vier pela Sorocabana e a que servir-se da Mogyana como tronco, e mais que aquella deverá em futuro próximo ficar ligada, com a mesma bitola, a toda a viação do extremo sul e fronteiras do Paraguay, Argentina e Uruguay pela Companhia S. Paulo – Rio Grande, e linhas do Rio Grande do Sul.

---

[36] Revista do Club de Engenharia, nº. 15, 1904. “Imediações de São Paulo de Agudos” inclui Bauru, e “proximidades da Baia Negra” localiza-se perto do Forte de Coimbra, na jusante do rio Corumbá.

[37] BRASIL. Decreto nº 5349 de 18 de outubro de 1904. Cf. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brazil de 1904.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. v. 2.

[38] PALLAMIN, V. L. P de F. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*: uma empresa na frente pioneira (1904-1918). Araraquara, 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista. p. 59.

> Estas considerações indicam Bahurú ou suas proximidades como o ponto inicial mais conveniente para o novo traçado da primitiva concessão que tinha por objectivo o sul de Matto Grosso.[39]

A definição de Cuiabá como ponto final parece ter sido fruto de questões políticas.[40] Na época estava sendo discutido o Tratado de Petrópolis, que previa a cessão pelo Brasil de algum pequeno território e mais uma compensação pecuniária à Bolívia, para em troca receber a região do estado do Acre. Mas a doação de terras à Bolívia gerou enorme oposição do Legislativo, da opinião pública e da imprensa em geral, colocando o prestígio do Governo Federal em perigo. Foi nesse momento que o então governador do Mato Grosso, Totó Paes, concordou em doar terrenos de seu estado à Bolívia, dando um importante apoio ao Governo Federal. Assim sendo, a escolha de Cuiabá para ponto final da ferrovia seria uma forma de agradar o governador de Mato Grosso, que havia dado uma importante ajuda na questão do Tratado de Petrópolis.[41]

No Relatório da Companhia Noroeste de 1906, há menções sobre a mudança de traçado, que aparentemente foi de agrado para a Companhia, apontando "vantagens de ordem militar e comercial da nova linha", dizendo também que "a linha Bauru-Cuiabá é de grande utilidade para o aumento da riqueza pública, tornando acessível ao comércio e as indústrias, uma região de considerável vastidão e de uma grande variedade de climas e de explorações"; e mais adiante afirma que o papel da Noroeste do Brasil seria "ligar o grande empório comercial do porto de Santos à região central do Brasil, com o escopo da maior utilidade política e estratégica".[42]

A Companhia Noroeste confiou a construção da linha e seu aparelhamento a *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics,* empresa com sede em Bruxelas (Bélgica), que por sua vez contratou no Brasil os trabalhos da construtora do Sr. Joaquim Machado de Mello, um dos nove acionistas da Companhia.[43] Ainda em 1904 foram feitos os trabalhos de reconhecimento do trecho até Itapura, colônia militar localizada na margem direita do rio Tietê, perto da foz do

---

[39] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906.* Anexos, p. 6.
[40] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 169-174.
[41] Ibid., p. 179-180.
[42] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906.* p. 5, 8 e 47.
[43] Ibid., p. 7.

rio Paraná. Em julho de 1905, começa a construção da linha, sendo que, em 15 de maio de 1906, a extensão da via permanente colocada atingia 55 km.[44] Em 29 de setembro de 1906, foi aberto ao tráfego o primeiro trecho, de sorte que, em 30 de junho de 1907, estava aberto ao tráfego o trecho que ia de Bauru até a estação de Lauro Müller, com 92 km de extensão. Para essa mesma data, a extensão da via permanente colocada atingia quase 149 km.[45]

Tabela 3 - Estações da ferrovia Noroeste inauguradas no Estado de São Paulo até a data de 31 de dezembro de 1916.

Estações	**Km**	**Altitude (metros)**	**Data da Inauguração**
Bauru	0	491	27/10/1906
Val de Palmas	10	564	01/10/1909
Presidente Tibiriçá	25	543,6	27/10/1906
Nogueira	36	515,6	13/10/1916
Jacutinga	48	460	26/10/1916
Presidente Alves	71	557,2	27/10/1906
Toledo Piza	83	549,8	01/06/1909
Lauro Müller	92	536,8	27/10/1906
Cincinato Braga	100	500	não inaugurada
Presidenta Pena	125	416	16/02/1908
Albuquerque Lins	151	396,4	16/02/1908
Hector Legru	178	411	16/02/1908
Miguel Calmon	202	416,4	16/02/1908
Pennapolis	220	390	02/12/1908
General Glycerio	240	371	01/10/1908
Biriguy	261	383,19	não inaugurada
Araçatuba	281	386,2	02/12/1908
Corrego Azul	301	311,6	31/12/1908
Aracanguá	322	294,66	01/05/1909
Anhangahi	340	288	01/05/1909
Manso do Bacury	357	288	13/05/1910
Lussanvira	387	289,1	13/05/1910
Ilha Seca	404	287	13/05/1910
Itapura	437	277	13/05/1910

Fonte: *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 1.

[44] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906.* p. 45. Com a construção da ferrovia Noroeste, formou-se uma grande via. Saindo do porto de Santos, a ferrovia São Paulo Railway tinha como ponto final a cidade de Jundiaí (próximo a São Paulo). De Jundiaí a Bauru percorria a ferrovia Paulista, e de Bauru até Porto Esperança (MS) completava a grande via a Noroeste do Brasil. Em 1952, a ferrovia Noroeste atinge a cidade de Corumbá (MS). Saindo de São Paulo, também havia a ferrovia Sorocabana que se dirigia a Bauru.

[45] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 14 de agosto de 1907*. p. 5, e Anexo nº 2, p. 23.

As obras de construção da ferrovia continuavam em ritmo regular quando um novo decreto foi editado, em abril de 1907, mudando o ponto final da ferrovia.[46] A ferrovia deveria agora ter como ponto final a cidade de Corumbá (MS), fazendo a travessia do rio Paraná nas imediações da corredeira do Jupiá. Ressalva-se que, antes do início da construção, quando o Banco União do Estado de São Paulo ainda era detentor da concessão, vários projetos surgiram para a ligação do oeste brasileiro ao litoral, a exemplo do projeto do engenheiro Emílio Schnoor, que propôs, na prática, o mesmo traçado que agora era escolhido pelo governo, Bauru a Corumbá (sul de MS).[47] Em julho de 1907, o mesmo engenheiro foi encarregado pelo governo de fazer o reconhecimento do trecho mato-grossense, que ficou conhecido como *Comissão Schnoor*. Em seus estudos, o engenheiro mostrou a importância da ferrovia que ligaria uma região desconhecida a grandes centros comerciais e administrativos, além de dar maior controle às fronteiras com o Paraguai e Bolívia.[48]

Dentre as várias vantagens do novo traçado observadas pelo engenheiro estavam:

> 1º - Alternativa em caso de guerra, ou de grande trafego, de ter duas linhas férreas independentes, entre seu ponto inicial em São Paulo de Agudos, e São Paulo, que já tem linha dupla de São Paulo a Santos.
> 2º - Desenvolvimento seguro de 468 km de região feracíssima e coberta de mattas entre São Paulo dos Agudos a Itapura, no Estado de São Paulo.
> 3º - Utilização de enorme força hydráulica, superior, talvez a 200.000 cavallos, das cachoeiras de Itapura e Urubupungá, junto as quais passará a estrada...
> 4º - Atravessando os formosos Campos da Vaccaria que alimentam milhões de cabeças de gado, desenvolverá toda a zona sul de Mato-Grosso em 843 km, de leste a oeste por outro tanto de sul a norte, em vista não só da estrada como da concentração em Itapura de toda a navegação do Rio Paraná ao sul e ao norte do Urubupungá, em mais de 1.000 kilometros.
> 5º - A captação da barranca do Rio Paraguay de toda navegação hydrographica do estado de Mato-Grosso, na parte sul do divisor de água entre o amazonas e o Rio da Prata.
> A estação da estrada de ferro projectada no Rio Paraguay fará, se nos permittem a expressão, o effeito de uma gigantesca torneira, desviando para o Rio e Santos a corrente comercial de Mato-Grosso e Bolívia, que agora se dirige à Buenos Aires.
> 6º - A importância política de facilitar a ligação internacional da Bolívia com o Atlântico, por uma linha férrea de Huanchaca ao Rio Paraguay, ao ponto

---

[46] BRASIL. Decreto nº 6463 de 25 de abril de 1907. Cf. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brazil de 1907.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. v. 2.

[47] SCHNOOR, Emílio. *Memória do projecto da Estrada de Ferro a Matto-Grosso e fronteira da Bolívia*: por São Paulo dos Agudos, Itapura, Miranda e Rio Paraguai. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1903. p. 52.

[48] PALLAMIN, op. cit., p. 68. Os estudos de Schnoor sobre a região de Mato Grosso estão anexados no Relatório da Companhia Noroeste de 1908.

> fronteiro a nossa estação terminal nesse ponto, ligação que será a mais curta possível e que se nos afigura de grande actualidade política.
> 7º - A incontestável situação estratégica da estrada de ferro projectada, permitindo levar tropas e munições de guerra, no tempo mais curto e pelo menor custo, ao Rio Paraguay e a Corumbá, protegendo tanto a fronteira Boliviana como a Paraguaya, e estando protegida pela sua distância à Paraguaya contra o perigo de ser cortada por surpresa, e a vantagem da ligação immediata a Corumbá e ao Arsenal do Ladadrio, podendo estabelecer-se campos entrincheirados onde for necessário, ao longo da linha.[49]

Se na primeira mudança de traçado motivos políticos foram determinantes, a escolha de Corumbá como ponto final, provavelmente, ocorreu devido a fatores de ordem estratégica e econômica.[50] Um forte fator teria sido o estremecimento das relações diplomáticas entre Brasil e Argentina, que tinha por fundamento o temor do governo brasileiro diante da possibilidade de as autoridades argentinas encabeçarem o projeto de recomposição do Vice-Reino do Prata, com o objetivo de reunir num único país a Argentina e alguns de seus países vizinhos. Não se deve esquecer também do fantasma de uma nova guerra contra o Paraguai, ainda viva nas lembranças dos dirigentes brasileiros à época. Além disso, o provável acordo verbal entre o governador de Mato Grosso Totó Paes e do então presidente Rodrigues Alves para que a ferrovia tivesse como ponto final Cuiabá, não teria que ser mais levado em conta, pois o governador fora assassinado e o mandato de Rodrigues Alves havia acabado.[51]

Em 24 de março de 1908, através do Decreto nº 6899, o contrato da Companhia Noroeste com o Governo Federal para a construção da ferrovia foi novamente alterado:

> Artigo único - cláusulas a que se refere o decreto nº 6899:
> I - a concessão feita a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil pelo decreto nº 5349, de 18 de outubro de 1904, da estrada de ferro de Bauru a Cuiabá, fica restringida ao trecho de Bauru a Itapura, e, somente em relação a este, continua em vigor o contrato celebrado em 01 de dezembro de 1904.
> II - o trecho de Itapura a Cuiabá, cuja concessão fica sem efeito, é substituído pela estrada de ferro Itapura a Corumbá e daí a fronteira do Brasil com a Bolívia, a qual será de propriedade da União, construída pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e arrendada pelo prazo de 60 anos a mesma Companhia, que não terá direito a indenização alguma

---

[49] MATO-GROSSO. *Apontamentos sobre a "Comissão Schnoor"da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil.* Corumbá: Typographia do Autonomista: 1908. p. 4-5.
[50] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 213.
[51] PALLAMIN, op.cit., p. 63.

> em virtude da anulação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuiabá.[52]

Com essa modificação, a estrada de ferro Bauru-Cuiabá foi transformada, na prática, em duas estradas independentes e interligadas: a E. F. Bauru-Itapura, que pertencia à Companhia Noroeste, e a E. F. Itapura-Corumbá, de propriedade da União, mas que seria construída e arrendada pela Companhia Noroeste.

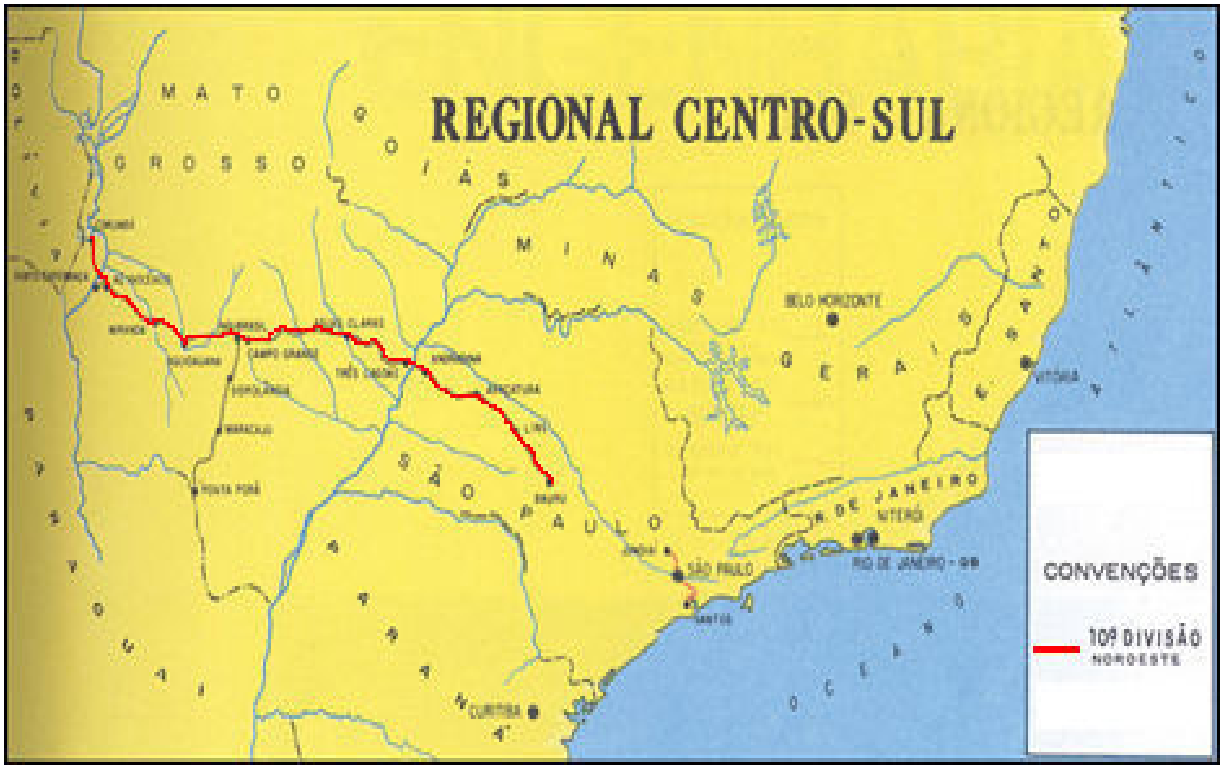


Figura 5 - Trajeto (em destaque) da ferrovia Noroeste do Brasil, atravessando o Rio Paraná na divisa dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, e o Rio Paraguai na divisa do estado de Mato Grosso do Sul com a Bolívia.

O Decreto nº 6899 também determinou que a construção da estrada de ferro Itapura-Corumbá começasse pelos dois lados, ou seja, por Itapura em direção a oeste e, ao mesmo tempo, partisse de Porto Esperança (cidade localizada na margem do rio Paraguai) em direção a leste, para que as duas pontas se encontrassem. A data para a ligação ficou estabelecida em 30 de setembro de 1910, como pode ser conferida na cláusula XVII do referido decreto:

---

[52] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908*. Anexo nº 1, p. 18.

> A construcção das secções entre Itapura e Porto Esperança, no rio Paraguay, deverá estar concluída, de modo a permittir a abertura ao tráfego provisório de todo o trecho até 30 de setembro de 1910.
> Para conclusão da secção de Esperança a Corumbá e dahi á fronteira da Bolívia fica marcado o prazo addcional de 15 mezes.
> O prazo de conclusão do trecho de Miguel Calmon a Itapura, de concessão da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, é fixado em um anno, contado da data de assignatura do contracto autorizado por este decreto.[53]

O fato é que mesmo após duas prorrogações nos prazos para o término das obras, em 1910 e 1912, a Companhia Noroeste não conseguiu ligar as duas pontas da ferrovia.

As relações entre o Governo Federal e a Companhia Noroeste foram pouco a pouco se tornando insuportáveis. Para o trecho mato-grossense, a Companhia Noroeste alegava dificuldades decorrentes da existência de dois locais de serviço, sobretudo no que se refere ao recrutamento de trabalhadores; já no trecho paulista, reclamava-se das febres malignas, principalmente perto do rio Tietê, e dos ataques dos índios caingangues que assolavam os trabalhadores.[54] Outra queixa constante eram as intervenções da Inspetoria Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, que constantemente aplicava multas à Companhia e determinava modificações no traçado, o que implicava maiores gastos.[55]

Por outro lado, o Governo Federal reclamava do não comprimento do prazo para a entrega da obra, que, como já foi mencionado, havia sido prorrogado por duas vezes, em 1910 e 1912. Outra reclamação recaía sobre a má qualidade da ferrovia e a irregularidade no seu funcionamento. Esses fatos levaram o Governo, no fim de 1913, a declarar a caducidade do contrato com a Companhia Noroeste para a construção e arrendamento da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, passando as obras que ainda deveriam ser feitas e o trecho que já estava em funcionamento para a administração da União. Com o seguimento das obras, agora sob responsabilidade da União, os dois extremos da ferrovia se juntaram em 31 de

---

[53] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908*. Anexo nº 1, p. 22.

[54] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910.* p. 5-6. As dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores da construção e a forma como se dava o recrutamento desses, são temas que serão trabalhados no 2º capítulo do trabalho.

[55] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária. 1916.* A Noroeste do Brasil: Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil realizada no Club de Engenharia a 5 de Dezembro de 1914 pelo Engenheiro Joaquim Machado de Mello. p. 38-40.

agosto de 1914, um pouco a leste da cidade de Campo Grande, num local que ficou conhecido como Ligação. Com a junção dos dois extremos da ferrovia Itapura-Corumbá, e mais a ferrovia Bauru-Itapura, é aberta ao tráfego, ainda em 1914, toda a linha entre Bauru (SP) e Porto Esperança (MS), formando-se uma grande via com 1.272 quilômetros de extensão.

Os desentendimentos entre a Companhia Noroeste e a União continuavam quando em fins de 1917 a União encampou a Estrada de Ferro Bauru-Itapura, mediante pagamento de 14.861:024$568 réis[56], sendo incorporada à Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, de modo que as duas começam a ser chamadas de "Estrada de Ferro Bauru a Porto Esperança". Logo depois é modificada a denominação da ferrovia, passando a ser conhecida como *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*.[57]

A encampação da Estrada de Ferro Bauru-Itapura pela União é um acontecimento que gera controvérsias e que suscita indagações. Nesse sentido, o autor Antonio Pedroso Junior aponta em sua obra, *Porões sem limites*, mais alguns condicionantes para o episódio.[58] Ele afirma que na época ocorreram denúncias de que a encampação fora efetuada por um valor muitas vezes superior ao que realmente valeria a ferrovia. Declara ainda que essa compra teria sido um atendimento aos pedidos da maçonaria de Bauru, pois a grande maioria dos acionistas da ferrovia eram maçons. O autor vai além, apontando que, em 1913, referida manobra já havia sido tentada pelos acionistas da ferrovia, pois, em tal ano, após nove meses de atraso dos salários, os ferroviários da Noroeste resolveram iniciar um movimento grevista, que havia sido instigado pelos próprios acionistas da ferrovia, com o intuito de que o Governo Federal, não agüentando mais a situação incômoda que se apresentava – como já foi dito anteriormente, a relação entre a Companhia Noroeste e o Governo Federal estava estremecida devido aos atrasos nas obras de construção da estrada de ferro Itapura-Corumbá e aos serviços de má qualidade oferecidos pela Companhia –, encampasse a ferrovia. Pedroso Junior diz que

---

[56] NEVES, op. cit., p. 92.
[57] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 15.
[58] PEDROSO JÚNIOR, A. *Porões sem limites*: a história das lutas populares e da repressão em Bauru. Bauru: Ourigráfica, 1999.

> A greve havia sido instigada, pelos próprios donos da empresa, através da maçonaria, com a finalidade de que o governo encampasse a ferrovia, o que acabaram não conseguindo nesta ocasião.
> Mas, se o objetivo não foi alcançado com a greve de 1913, os acionistas da ferrovia lograram êxito cinco anos após, em 1918 [na verdade a encampação ocorreu em fins de 1917], quando o governo federal atendeu os apelos da maçonaria local, pois a grande maioria dos acionistas eram maçons, e acabou encampando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.[59]

A cidade de Porto Esperança foi ponto final da ferrovia até o ano de 1952, quando foi terminado o trecho entre essa cidade e Corumbá. Concluiu-se, em 1953, um ramal entre Campo Grande e Ponta Porã. A partir de 1926, foi construída uma variante no trecho paulista que seguia os espigões desde Araçatuba até as margens do rio Paraná, para que se evitasse o vale do rio Tietê, local inóspito, conhecido pelas febres malignas e pelos mosquitos que assolavam os trabalhadores.[60]

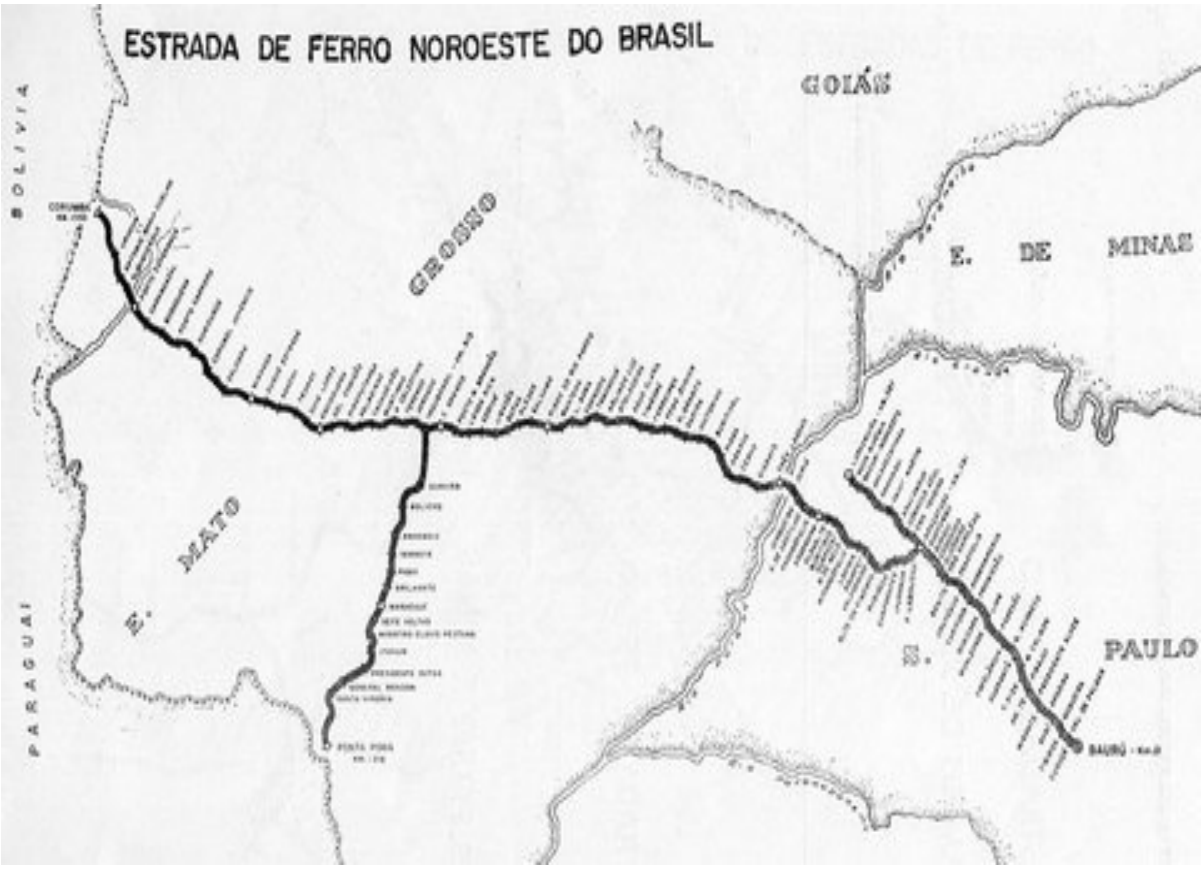


Figura 6 - Trajeto final da ferrovia Noroeste do Brasil, com todas as estações existentes.

[59] PEDROSO JÚNIOR, op. cit., p. 21-22.
[60] QUEIROZ (1997), op. cit., p. 15-16.

1.2 A instalação da EFNOB

A construção de uma estrada de ferro é um empreendimento complexo em vários aspectos. Há a necessidade de uma soma vultosa de capitais, além de engenheiros, de um enorme contingente de mão-de-obra qualificada e uma quantidade ainda maior de trabalhadores sem qualificação. A definição dos pontos inicial e final, o traçado e a maquinaria usada são também fatores preponderantes para o início de um empreendimento ferroviário.[61]

No Brasil, a construção de ferrovias baseou-se no sistema da empreitada. A companhia ferroviária contratava pequenos empreiteiros locais para a construção de partes da linha. Os trabalhadores da construção, dessa forma, não tinham vínculo com a companhia ferroviária, sendo pagos e supervisionados pelos próprios empreiteiros. Os contratos de trabalho eram geralmente temporários, podendo ser de longo ou curto prazo, dependendo da complexidade dos trabalhos e dos serviços sazonais na agricultura.[62]

El-Kareh, em seu estudo sobre a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, diz que a complexidade e a extensão das obras de construção da ferrovia fizeram com que a linha fosse dividida em seções e estas "subdivididas em divisões de cerca de uma milha e meia (1,5 km) cada uma".[63] Cada seção era entregue a um empreiteiro, e este, por sua vez, subempreitava algumas divisões. O mesmo autor aponta o problema resultante do uso do sistema de empreitada. Os contratos conferiam ao empreiteiro bastante poder e já determinavam a quantia fixa que ele iria receber para realizar as obras de construção. Cabia, com isso, ao empreiteiro economizar nas obras, o que significava, na maioria das vezes, trabalho de baixa qualidade, a fim de que o seu lucro aumentasse, situação cujo reflexo se traduzia, posteriormente, num aumento das despesas com custeio e manutenção da ferrovia para a Companhia.[64]

Antes da construção propriamente dita de uma ferrovia, são executados os estudos preliminares para o reconhecimento geral do terreno por onde passará a

---

[61] CECHIN, J. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX.* Campinas, 1978. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. p. 32.
[62] LAMOUNIER, op. cit., p. 55-56.
[63] EL-KAREH, A. C. *Filha Branca de Mãe Preta:* a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982.
[64] Ibid., p. 65-66.

estrada de ferro. Depois de constituída a companhia, são realizados os estudos finais para a elaboração das plantas e do projeto definitivo, o qual

> deverá conter todas as informações necessárias para a execução das obras, como, por exemplo, a determinação da diretriz do traçado, o cálculo da movimentação de terras necessária, o projeto das obras de arte incluindo o dimensionamento das estruturas, a especificação das declividades máximas e raios de curvatura e o custo aproximado da estrada.[65]

É a partir desse momento que começa a construção propriamente dita de uma ferrovia, seguida das etapas de operação e manutenção. No que se refere à etapa de construção, Cechin divide as obras em dois tipos: as de infra-estrutura, que seriam a terraplanagem, as obras de arte e as obras acessórias; e as de superestrutura, que consiste no assentamento dos trilhos, sinais, desvios e estruturas metálicas de pontes.[66]

As dificuldades na construção da ferrovia Noroeste do Brasil foram inúmeras. Percorrendo uma região ainda não habitada pelo homem branco, o suprimento de materiais para a construção era um grande problema, pois tais materiais vinham das cidades mais próximas, tornando o transporte penoso e mais oneroso à Companhia. O traçado da ferrovia atingia áreas insalubres, caso das margens do rio Tietê, no estado de São Paulo, e pantanosas, no estado de Mato Grosso, as quais eram úmidas e empestadas de mosquitos, transmissores de malária, febre amarela e leishmaniose, dizimando, a saber, inúmeros trabalhadores. Outro grave problema enfrentado foi o ataque dos índios caingangues, que investiam contra pequenos grupos de trabalhadores e também destruíam as instalações da ferrovia. Devido a todos esses fatores, o recrutamento de trabalhadores para a construção se tornou um verdadeiro empecilho para os empreiteiros.

Como já foi salientado, a Companhia Noroeste confiou a construção e o aparelhamento da linha à empresa belga *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics*, que, por sua vez, subempreitou as obras no Brasil à Construtora Machado de Mello, de propriedade do acionista da Companhia Noroeste Sr. Machado de Mello. Essa construtora repassava a outras empresas menores e prestadoras de serviços os trabalhos da construção. Havia, como se vê, muitos intermediários na construção, o que significava diversas empresas querendo tirar

---

[65] CECHIN, op. cit., p. 36.
[66] Ibid., p. 41.

lucro do empreendimento. Para aumentar os seus ganhos, esses intermediários realizavam trabalhos simplificados, economizando com mão-de-obra e material. Portanto, o governo "pagava bem por um trabalho que na realidade não se concretizava da forma prometida".[67]

As obras de construção da ferrovia Noroeste foram todas elas simplificadas ao extremo. A começar pela utilização da bitola de um metro, tecnicamente pouco recomendável em ferrovias de grande extensão e de penetração. Além da adoção de linha única, o que impedia o movimento dos trens nos dois sentidos.[68] Sabe-se também que pontilhões foram substituídos por bueiros, pontes eram raras e de pequeno vão, pedregulhos ou britas não foram colocados como lastro sob os trilhos. Ocorreu ainda a utilização de materiais mais baratos, como a madeira e a areia, em substituição a trilhos e tijolos. Para completar o quadro de precariedade das obras da Noroeste do Brasil, as estações, inclusive a de Bauru, foram construídas de madeira e cobertas por telha de zinco, passando um aspecto de simplicidade e rusticidade.[69]

As obras de construção têm início em julho de 1905, na cidade de Bauru. Em 15 de maio de 1906, já haviam sido aprovados pelo governo os estudos de 236 km, a via permanente colocada atingia 55 km e o assentamento da via permanente era de mais de 43 km.[70] Em 27 de setembro de 1906, foi aberto ao tráfego o trecho até a estação de Jacutinga (km 48), que em evento solene contou com a participação do Sr. Ministro da Viação, Dr. Lauro Müller.[71]

No Relatório da Diretoria da Companhia Noroeste de 1907, o francês e engenheiro-chefe Eugéne Lafon lista as categorias de trabalhadores usadas na construção da ferrovia:

> Engenheiro-chefe- 1; dito chefe escritório- 1; ditos auxiliares escritórios- 2; ditos em estudo de campo- 3; dito residente- 1; dito ajudante- 1; seccionistas- 4; niveladores- 2; guarda livros- 1; almoxarife- 1; telefonistas- 2; trabalhadores de várias categorias- 1.165.[72]

---

[67] GHIRARDELLO, op. cit., p. 49.
[68] Ibid., p. 51.
[69] Ibid., p. 49-56.
[70] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906*. p. 45.
[71] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 14 de agosto de 1907.* p. 73.
[72] Ibid., p. 26.

De acordo com o Relatório da Diretoria da Companhia Noroeste de 1908, referente ao ano anterior, as obras de construção continuaram em ritmo regular, sem muitos problemas. Já estava aberta ao tráfego a extensão de 92 km, a ponta dos trilhos atingia o quilômetro 220 e a linha pronta o quilômetro 203.[73] Em 4 de janeiro de 1909, a linha estava aberta ao tráfego até o quilômetro 340, onde foi construída a estação de Anhangahy.

Ao que tudo indica, os trabalhos de construção do trecho Bauru-Itapura mantinham-se regulares; entretanto, no que se refere ao trecho mato-grossense:

> prosseguem com bastante animação, e em boa ordem, os trabalhos de Miranda em direção a Campo Grande. Grandes, entretanto, tem sido ai os embaraços a vencer, especialmente pela falta de pessoal, porque o reunido, aliás com muito esforço e despesas consideráveis, emigra em levas, ora para fugir ao clima, ora para tornar ao rio da Prata, preferindo ali os serviços das colheitas do trigo e da alfafa.[74]

O Relatório da Diretoria da Companhia Noroeste de 1910, relativo aos exercícios do ano anterior, aponta que os trabalhos de construção não tiveram o andamento desejado. Os motivos foram, no estado de São Paulo, as febres malignas e os ataques dos índios caingangues que assolavam os trabalhadores; e, do lado de Corumbá, as moléstias e a enorme campanha feita no rio da Prata contra o recrutamento de trabalhadores.[75] O tráfego para esse ano estava estabelecido de Bauru a Itapura, num total de 437 km.[76] Em relação à seção de Itapura-Corumbá, a Companhia Noroeste, de acordo com o contrato com o Governo Federal, avançava a construção em dois pontos: de Itapura para Campo Grande e de Porto Esperança para Campo Grande. Nos dois pontos, empregavam-se em média 1.400 trabalhadores.[77]

Com os atrasos na construção, a Companhia Noroeste pediu a prorrogação dos prazos para a conclusão das obras na seção de Mato Grosso. O Governo Federal estendeu os prazos por 18 meses, além de diminuir a retenção para reforço

---

[73] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908.* p. 45.
[74] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909.* p. 6.
[75] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910.* p. 5.
[76] Ibid., Relatório do Tráfego, p. 1.
[77] Ibid., Relatório da Construção, p. 1.

da caução e mandar contar separadamente as despesas com a feitura da ponte do Paraná.[78]

Apesar dessa prorrogação, a Companhia Noroeste não conseguiu ligar as duas pontas da ferrovia até o prazo determinado e, como já andavam estremecidas as relações entre a Companhia Noroeste e o Governo Federal, este decide declarar a caducidade do contrato para construção e arrendamento da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá. Depois disso, como já foi mostrado na primeira parte deste capítulo, a União encampa a Estrada de Ferro Bauru-Itapura, sendo que as duas são transformadas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ligando Bauru a Porto Esperança. Somente após a construção da ponte sobre o rio Paraguai é que Corumbá passa a ser o ponto final da ferrovia.

As obras mais complexas e de maior envergadura empreendidas na construção da ferrovia Noroeste do Brasil foram as pontes sobre os rios Paraná e Paraguai.

A ponte sobre o rio Paraná já era mencionada no Relatório da Diretoria da Companhia Noroeste de 1909, cuja construção deveria ser efetuada em 18 meses, com uma extensão de 950 metros. O mesmo relatório salienta que a ponte já havia sido projetada e se achava submetida à aprovação do governo.[79]

Durante a administração da Companhia Noroeste, a ponte não foi construída e, mesmo sob a administração da União, ela só foi inaugurada em 14 de outubro de 1926. Durante todo esse tempo, a travessia do rio Paraná era feita através do sistema de *ferry boat*, utilizando-se de lanchas a vapor e embarcações adequadas para o transporte do material. O transporte pelo sistema de *ferry boat* era lento, não suportava grandes cargas e não inspirava confiança nos comerciantes. Para piorar a situação, em épocas de cheia do rio, o sistema era paralisado.[80] O engenheiro Emílio Schnoor, no seu Relatório sobre a Seção de Mato Grosso entregue ao presidente da Companhia Noroeste no ano de 1908, aponta as dificuldades provenientes da instalação de um sistema de *ferry boat*:

> não consideramos aceitável a idéia de um *ferry boat* para a travessia do Paraná, pois a grande diferença do nível de cerca de 8 m entre a estiagem

---

[78] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911.* p. 5.

[79] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909.* Secção de Itapura, Relatório do Superintendente, p. 1.

[80] PALLAMIN, op. cit., p. 78.

> e as grandes enchentes, tornariam essa obra quase inexeqüível, pelas rampas que haveria que formar, com vãos extremos reunindo a terra firme aos pontões de atracação do *ferry boat*.[81]

No Relatório da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, referente aos anos de 1914 e 1915, são apontados dois motivos para a baixa renda gerada pela ferrovia: o primeiro seria a falta da ponte sobre o rio Paraná; e o segundo, a penúria do material rodante. Mais adiante, no mesmo relatório, diz-se que

> a falta da ponte crê todos os anos, no período das chuvas, de dezembro a meados de abril, uma situação de verdadeiro descrédito para a administração da Estrada e de desespero para os comerciantes.[82]

Pelas fotos abaixo, podemos ter uma idéia das dificuldades provenientes do uso do sistema de *ferry boat* para travessia do rio Paraná:

Figura 7 - Sistema de *ferry boat* utilizado para a travessia do rio Paraná. Arquivo da EFNOB, s. d.

---

[81] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908.* Secção de Mato Grosso, Relatório sobre a Secção de Mato Grosso feito pelo Engº. Emílio Schnoor, p. 6.

[82] EFIC. *Relatório apresentado ao Ex.º Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente aos anos de 1914 e 1915.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. p. 6-7.

Figura 8 - Sistema de *ferry boat* utilizado para a travessia do rio Paraná. Arquivo da EFNOB, s. d.

A mudança do ponto final da ferrovia, passando de Cuiabá para Corumbá, produziu a necessidade de travessia do rio Paraguai. O empreendimento logo se mostrou difícil tecnicamente de ser realizado e de custo elevado para a Companhia.

O mesmo engenheiro Emílio Schnoor, encarregado de fazer o reconhecimento do trecho mato-grossense, apontou a cidade de Porto Esperança, 92,5 km ao sul de Corumbá, como o local ideal para a travessia do rio Paraguai. Mas, devido ao alto custo, ele aconselhou que a obra fosse feita posteriormente:

> O custo elevado da ponte no rio Paraguai com 375 m de comprimento total entre faces dos encontros, e mais 620 m de viadutos na margem direita, me fazem aconselhar que se deixe para mais tarde a construção dessa ponte do trecho de 92 km compreendidos entre Corumbá e Porto Esperança, considerando este último ponto como o ponto terminal provisório da via férrea.[83]

A Companhia Noroeste acata a decisão do engenheiro e estabelece Porto Esperança como ponto final provisório para a ferrovia. Apenas em 21 de setembro

[83] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908.* Secção de Mato Grosso, Relatório sobre a Seção de Mato Grosso feito pelo Engº Emílio Schnoor, p. 9-10.

de 1947, foi inaugurada a ponte sobre o rio Paraguai, com mais de 2 km de extensão. Depois é terminado o trecho entre Porto Esperança e Corumbá, sendo essa última localidade, a partir de 1952, o ponto final da ferrovia.

Capítulo 2

Quem eram os trabalhadores da Noroeste?

Examinar-se-á, primeiramente, a constituição da mão-de-obra empregada na construção da ferrovia Noroeste. A origem dos trabalhadores, as formas de recrutamento e as condições de trabalho existentes serão os assuntos analisados na primeira seção do capítulo. Num segundo momento, será traçado um perfil dos trabalhadores envolvidos na manutenção e operação da ferrovia, que eram empregados da própria Companhia Noroeste, levando-se em consideração questões relativas à origem, salários, cargos, idade, dentre outras características.

O processo de recrutamento de trabalhadores tem importância fundamental para os negócios da grande empreitada estabelecidos pela construção ferroviária. Além de representar uma atividade econômica própria do empreendimento, o recrutamento de trabalhadores justificou-se desde o início para a construção e, posteriormente, para os serviços de manutenção e operação da estrada de ferro Noroeste do Brasil, em vista da baixa densidade demográfica registrada na região de Bauru e também do alto volume de obras e serviços necessários para o encetamento das obras.

Utilizou-se, para a redação deste capítulo, um rico e variado conjunto de fontes, dos quais destacamos jornais da época, Fichas Financeiras dos trabalhadores da Companhia Noroeste, Fichas de Identificação e Registro do Pessoal na NOB, além da bibliografia específica existente sobre o assunto.

2.1 Os trabalhadores da construção

Toda construção de uma ferrovia envolve inúmeros percalços a serem vencidos: técnicos, econômicos e humanos. No caso específico da ferrovia Noroeste do Brasil, tais problemas se multiplicaram, devido basicamente às condições naturais da área a ser atravessada pela ferrovia, à ganância pelo lucro por parte da empresa construtora e à presença indígena na região. Em reflexo, as condições impostas aos trabalhadores da construção foram duras e desumanas.

Antes de entrar propriamente nas condições de trabalho, é necessário analisar quem eram esses trabalhadores. Dados sobre os trabalhadores da

construção não são encontrados em documentos oficiais da Companhia Noroeste do Brasil, pois eles eram empregados de empreiteiras, não estabelecendo vínculo com a Companhia.

O número de trabalhadores empregados na construção não é claro, havendo divergências entre as fontes analisadas. O Relatório da Companhia Noroeste de 1907 aponta que estavam empregados na construção 1.184 trabalhadores.[84] Já o Relatório de 1911 afirma que entre Itapura e Porto Esperança havia 2.000 trabalhadores, estando 800 localizados no trecho paulista e 1.200 no trecho mato-grossense.[85]

O estudo de José Oscar Beozzo é bastante esclarecedor sobre quem eram essas pessoas. Utilizando dados demográficos, assevera que

> setenta por cento aproximadamente dos primeiros contingentes deveria situar-se nesta faixa de população masculina dos dezoito aos quarenta anos, caracterizada socialmente pela capacidade de trabalho, pela ausência de dependentes, sem perspectiva de desemprego e percebendo salários acima da média vigente por causa dos riscos da empresa e a aspereza do trabalho.[86]

A mão-de-obra usada na construção da Noroeste foi ampla e diversificada, em termos de origem e forma de recrutamento. Beozzo explica que a maioria dos trabalhadores vinha dos arredores de Bauru, como São Paulo de Agudos (hoje Agudos), Pederneiras e Jaú, e que outros vinham de mais longe. No entanto, veremos que migrantes de várias regiões do país, principalmente mineiros e fluminenses, e também imigrantes se juntaram no considerável empreendimento que foi a construção da Noroeste do Brasil, atraídos pela propaganda veiculada pela Companhia Noroeste e pela Construtora Machado de Mello nos grandes centros brasileiros, difundindo a idéia de que a região atravessada pela ferrovia seria um novo eldorado, um lugar com abundância de terras e oportunidades.

A presença de imigrantes na construção da ferrovia foi significativa. Homens dos países platinos, portugueses, espanhóis e, mais tarde, japoneses se juntaram aos brasileiros. Em jornais da época, há denúncias de que a Agência de Colonização e Trabalho de São Paulo estaria mandando imigrantes que chegavam

---

[84] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 14 de agosto de 1907.* p. 26.

[85] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em16 de outubro de 1911.*

[86] BEOZZO, J. O. *Noroeste Paulista*: aspectos demográficos*.* Revista de Cultura Vozes, nº 9, “O homem do oeste paulista”, 1969, p. 776 apud MANFREDI NETO (1995), op. cit., p. 124.

ao porto de Santos, os quais, em princípio, deveriam seguir para a lavoura, para a construção da Noroeste.[87]

Os imigrantes sempre tiveram os melhores cargos nas construções de ferrovias no Brasil e na Noroeste não foi diferente. Eram-lhes destinados os cargos de maior responsabilidade e que exigiam maior qualificação: portugueses eram sempre feitores, italianos e espanhóis trabalhavam com máquinas e ferramentas. Aos brasileiros restavam os serviços de maior força física, considerados os mais pesados, desgastantes e perigosos: abertura de matas, assentamento de trilhos, remoção de pedras e areias de rios etc.[88] Apesar de os imigrantes terem os melhores cargos no processo de construção da Noroeste do Brasil, foi constante a publicação em jornais do Rio de Janeiro e de São Paulo de notícias, que deveriam chegar aos países de origem desses trabalhadores, sobre as condições de trabalho existentes, com o objetivo de tentar frear a vinda de mais pessoas.[89]

Nilson Guirardello aponta essa distinção de cargos entre brasileiros e imigrantes na construção da Noroeste:

> ...os sertanejos, baianos, e mineiros executavam o trabalho mais pesado: a derrubada das matas e o destocamento. Como a ferrovia percorria, em boa medida, os espigões, cruzava as matas mais densas, florestas fechadas, dotadas de árvores imensas de corte e destoca penosíssimas. A superestrutura que consistia na locação dos trilhos ficava para grupos mais especializados, quase sempre formados por imigrantes portugueses e espanhóis.[90]

Os empreiteiros envolvidos na obra utilizaram diferentes métodos para que o recrutamento de trabalhadores se mantivesse regular. Além da propaganda veiculada em jornais dos grandes centros urbanos do país e da intermediação de órgãos oficiais, como a Agência de Colonização e Trabalho de São Paulo, ocorria a intervenção de agenciadores de braços em várias cidades brasileiras, tanto em capitais como em cidades do interior. As condições de trabalho existentes na construção da Noroeste, contudo, fez com que o recrutamento de trabalhadores se tornasse um problema para os empreiteiros e para a Companhia Noroeste. À medida que jornais operários começaram a denunciar a exploração exercida sobre

---

[87] Jornal *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909, p. 2.
[88] CASTRO (1993), op. cit., p. 210-211.
[89] Ibid. p. 211. No processo de análise das Fichas Financeiras, encontramos algumas de trabalhadores da construção e da manutenção da ferrovia, não havendo dados que possibilitassem a distinção. Nestas fichas há algumas de trabalhadores estrangeiros, que serão analisadas na segunda parte deste capítulo.
[90] GHIRARDELLO, op. cit., p. 39.

os trabalhadores, por dinheiro algum se conseguiu manter uma oferta regular de braços.

Para muitos, a contratação significou a morte.[91] Um dos principais problemas enfrentados pelos trabalhadores foi a exploração por parte da empresa construtora. Esta, junto com outras empresas que dividiam os serviços de construção da ferrovia, na busca de maiores lucros, não hesitou em transformar os trabalhadores em simples equipamentos. Nas palavras de Maria Inês Castro, os trabalhadores

> foram devorados incessantemente pela ganância dos construtores, igualados aos equipamentos necessários para os trabalhos e tratados como meros acessórios de uma obra pretensamente caracterizada por um desenvolvimento técnico moderno.[92]

Os trabalhadores eram sujeitados a um regime de trabalho que não raro extrapolava mais de dez horas diárias, recebiam uma alimentação precária, moravam em acampamentos que não ofereciam as menores condições de sobrevivência: o sofrimento, o medo, as privações e o desconforto imperavam.[93] O jornal *A Voz do Trabalhador*, do dia 1º de junho de 1909, apresenta o regulamento da construtora Machado de Mello, que cada trabalhador tinha em sua caderneta. Convém analisarmos na íntegra tal documento, tão esclarecedor que é sobre as condições impostas aos trabalhadores:

> O Snr. ..... aceitando a ocupação de ..... nesta construção, obriga-se com aquisição da presente caderneta, as condições seguintes:
> 1. Obedecer e executar todas as ordens de serviço que lhe forem dadas;
> 2. Reconhecer de 10 (dez) horas no mínimo, o dia de trabalho;
> 3. Trabalhar não só nos dias 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 qualquer 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;

---

[91] Não há informações sobre a quantidade exata de trabalhadores que morreram na construção da Noroeste. CASTRO (1993), op. cit., p. 197, afirma que “de acordo com um dos diretores da Noroeste, até 1909 haviam morrido mais de 1600 operários”.
[92] CASTRO (1993), op. cit., p. 179.
[93] Ibid., p. 182.

> 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, procurana 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.[94]

As principais regras deixam claro o quanto submissos estavam os trabalhadores: a jornada diária de trabalho era de no mínimo dez horas, durante sete dias da semana, não respeitando feriados, dias santos ou domingos; o salário não poderia ser contestado; deveriam comprar alimentos e outros artigos no armazém da própria construtora.

A respeito da quinta condição imposta, via de regra, os trabalhadores se endividavam no armazém do empreiteiro, o que se mostrava uma tática da empreiteira para segurar o trabalhador sob seus domínios, impedindo-o de abandonar o serviço. De modo que deveria continuar trabalhando para a empreiteira até que conseguisse quitar suas dívidas no armazém, algo praticamente impossível de acontecer pelos preços exorbitantes dos produtos oferecidos. Foram constantes as tentativas de fuga, sendo que, para impedi-las, capatazes eram contratados. Quando elas, no entanto, ocorriam, era o sertão desconhecido, cheio de perigos, que os trabalhadores deveriam enfrentar. O médico Arthur Neiva, que trabalhou na Noroeste em 1908, comentou sobre essa situação:

> 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; chegou-se, assim, à barranca do Paraná.[95]

Um dos jornais mais ativos no combate a exploração da construtora Machado de Mello sobre os seus empregados começou a incluir em seus exemplares uma

---

[94] Jornal *A Voz do Trabalhador*, RJ, edição do dia 01/06/1909. p. 1.
[95] Apud CASTRO (1993), op. cit., p. 186.

vinheta que tinha como finalidade alertar as pessoas que desejavam ou precisavam trabalhar na 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.
> TRABALHADORES
> Evitai a Noroeste
> Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimado pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas.[96]

Atravessando regiões desprovidas de cidades, a necessidade de construção de acampamentos para os trabalhadores logo se fez necessária. Desde o início das obras, em 1905, a Empreiteira Machado de Mello se empenhou na construção desses acampamentos que, no entanto, não ofereciam segurança e conforto algum: eles não passavam de um pequeno aglomerado de casas de madeira, sem forro, cobertas de taipa; também vagões abandonados chegaram a ser utilizados como moradias. No dia 6 de outubro de 1915, o chefe de linha da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, Oscar Guimarães, enviou a seguinte circular aos engenheiros residentes da Estrada:

> Deveis providenciar para que seja entregue ao TRAFEGO, todos os carros cobertos que estão servindo para abrigo do pessoal da Via Permanente, construindo ranchos cobertos de zinco. – Poderão ser utilizados somente os wagons cobertos que servem de moradia das turmas de Lastro, os quais deverão ser adaptados de modo a oferecer maiores acomodações.[97]

Além de servirem como moradia, os acampamentos deveriam proteger os trabalhadores de ataques indígenas, comuns na região, como veremos mais a frente. Edgard Lage de Andrade relata que no interior das barracas dos operários "se confundem com instrumentos de engenharia, cousas de guerra, para defesa e ataque, providas de farta munição".[98]

---

[96] Jornal *A Voz do Trabalhador*, RJ. Publicações dos dias 17/05/1909; 01/06/1909; e 01/05/1909.
[97] CEFNOB. *Circulares da Chefia, 1915 a 1917 - 3ª Divisão.* Circular nº 9.
[98] ANDRADE, E. L. de. *Sertões da Noroeste*: 1850/1945. São Paulo: s. n., 1945. p. 155.

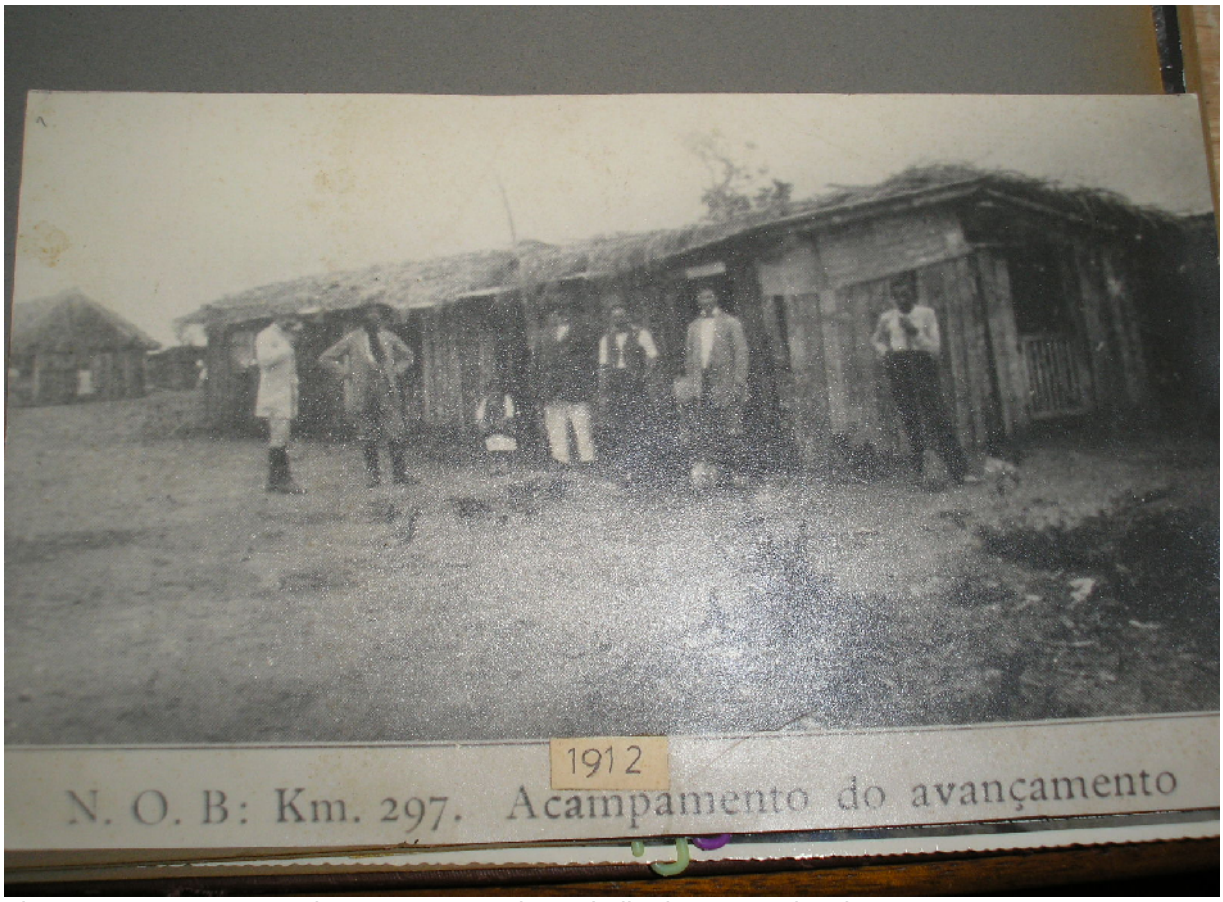


Figura 9 - Acampamento de avançamento dos trabalhadores. Arquivo da EFNOB, 1912.

Figura 10 - Casa do engenheiro-chefe no início da construção da EFNOB. Arquivo da EFNOB, s. d.

Figura 11 - Casa dos trabalhadores da construção da EFNOB. Arquivo da EFNOB, s. d.

Juntando-se à exploração dos empreiteiros, as condições naturais da região atravessada pela ferrovia Noroeste faziam ainda mais difícil a vida dos miseráveis trabalhadores. No estado de São Paulo, a linha seguiu paralela ao rio Tietê, local insalubre, reduto de grandes focos, por exemplo, de malária e leishmaniose, doenças que causaram inúmeras mortes. Até mesmo os passageiros dos trens eram importunados pelos mosquitos quando paravam nas estações dessa região.

A escolha de áreas insalubres para a passagem da ferrovia, como o trecho entre Araçatuba e Lussanvira, significava na prática menos trabalho com remoções de terras, cortes e aterros, o que implicava menos gastos e maiores lucros, justamente a finalidade perseguida pelas empreiteiras.[99] Para Neves, “centenas e centenas de trabalhadores morreram na construção de tal trecho...”.[100] Os transtornos eram de tal monta que a partir de 1926 começou a ser construída a chamada “variante Araçatuba-Jupiá”, que seguia pelo espigão, abandonando, ainda que parcialmente, a antiga linha-tronco que seguia pelo fundo do Vale do Tietê.[101]

[99] CASTRO (1993), op. cit., p. 187-189.
[100] NEVES, C. das. *Tipos populares de Bauru*. p. 65.
[101] QUEIROZ (1999), op. cit., p. 26.

O trecho compreendido entre Araçatuba e o rio Paraná se transformara num grande problema para a Companhia Noroeste e empreiteiras. A insalubridade da região atrasava as obras, já que havia se tornado difícil recrutar trabalhadores. E os que aceitavam trabalhar no local facilmente adoeciam, quando não faleciam. As condições naturais adversas foram usadas incessantemente como justificativas pela Companhia Noroeste para explicar atrasos em obras, serviços de má qualidade e a grande quantidade de mortes entre os trabalhadores. Com isso, a Companhia Noroeste buscava se isentar de problemas que lhe competiam solucionar.

No caso da ponte sobre o rio Paraná, o engenheiro João Teixeira Soares alega o problema da insalubridade da região para justificar o atraso da obra. Segundo ele, os acampamentos eram construídos a uma distância de 30 quilômetros da margem do rio, de modo que os trabalhadores tinham que ser diariamente transportados até o local. Além do mais, mostrava-se extremamente difícil a tarefa de recrutamento de trabalhadores para o serviço da região.[102]

Há referências de que o valor da diária paga aos trabalhadores da construção da Noroeste tenha sido alto. Na introdução do Relatório da Companhia Noroeste de 1910, o engenheiro João Teixeira Soares aponta que “o alto salário, de 6$000 [seis mil-réis], e mais por dia de trabalho”, pago aos trabalhadores da construção do trecho paulista, estava tornando inviável o empreendimento.[103] Já no Relatório de 1914-1915, referente à E. F. Itapura-Corumbá, um engenheiro interino observa que o salário dos trabalhadores das turmas de conserva, localizadas na divisa entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, havia aumentado por duas razões: pelas péssimas condições sanitárias da área, o que afastava os trabalhadores, e pela instabilidade da composição da mão-de-obra, pois os trabalhadores preferiam os serviços de construção da ferrovia, nos quais ganhavam mais. Vemos assim a existência de certa disputa na região entre empreiteiros e Companhia Noroeste por mão-de-obra, elevando o nível dos salários.[104]

---

[102] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em16 de outubro de 1911.* p. 6.

[103] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910*. Relatório da Construção.

[104] EFIC. *Relatório apresentado ao Ex.º Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente aos anos de 1914 e 1915.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. p. 15.

Figura 12 - Turma de trabalhadores na construção de uma estação. Arquivo da EFNOB, 1906.

Durante a época da construção da Noroeste, médicos sanitaristas trabalharam em conjunto com engenheiros na tentativa de combater as epidemias de malária, febre amarela e varíola que assolavam os trabalhadores. Os médicos forneciam informações a respeito de lugares que deveriam ser evitados para a passagem dos trilhos, prescreviam medidas para se evitar a contaminação, atendiam os trabalhadores de áreas de alta taxa de mortalidade e percorriam o interior com campanhas sanitárias.[105] Mas a verdade é que pouco foi feito no sentido de as epidemias serem evitadas. O serviço médico visava apenas ao atendimento de trabalhadores já contaminados, não se fazendo um trabalho de prevenção. Como exemplo do desleixo da Companhia Noroeste com os operários, nas Instruções Regulamentares de 1920, era determinado expressamente que a ferrovia Noroeste deveria organizar um serviço de profilaxia nas zonas insalubres atravessadas pela estrada, ou seja, após 15 anos do início da construção, ainda não existia esse tipo de assistência aos trabalhadores.[106]

[105] CASTRO (1993), op. cit., p. 199.
[106] QUEIROZ (1999), op. cit., p. 79.

Partindo de Bauru em direção ao oeste do estado, a ferrovia Noroeste penetrou pelo “sertão paulista”, área ainda não ocupada e desconhecida pelo homem branco. A civilização, como muitos dirigentes da época afirmavam, terminava nos arredores de Bauru. Dali para frente, havia somente índios, como pode ser constatado pelos mapas referentes ao período anterior à construção da NOB. Em tais mapas, vem a seguinte descrição a respeito da região: “área desconhecida habitada por índios”.[107] Com o assentamento dos trilhos na região até então por eles habitada, o conflito entre o civilizado e o selvagem foi inevitável.

A Companhia Noroeste, aliada a empreiteiros, fazendeiros e até grileiros, agiu rapidamente após constatar que os indígenas poderiam se tornar um empecilho para a ferrovia e as atividades comerciais que vinham se instalando na região. A principal ação foi a contratação dos chamados bugreiros, matadores profissionais que usavam dos mais variados métodos para eliminar os indígenas. Eram freqüentes as chamadas “dadas”, assaltos com dezenas de bugreiros sobre as aldeias indígenas. Outros métodos também foram utilizados, como o envenenamento de alimentos e de suprimentos de água e a utilização de roupas contaminadas com germes da varíola.[108]

Por sua vez, os índios – caingangues ou coroados, conforme eram chamados –, em resposta às investidas sofridas, atacavam os acampamentos mais avançados de trabalhadores, destruíam as instalações da ferrovia e instalavam o pânico entre os operários. Com o passar do tempo, os ataques aos trabalhadores foram ficando dada vez mais freqüentes, ao mesmo tempo em que a ação dos bugreiros se intensificava. Alguns conflitos ocorridos entre índios e operários da Noroeste foram relatados por João Correia das Neves:

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

---

[107] No Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA de Bauru/SP, há inúmeros mapas da região oeste do Estado de São Paulo para antes e depois da presença da ferrovia.

[108] LIMA, J. F. T. de. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru.* São Paulo, 1978. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. p. 167-168.

> Foram mortos quatro empregados e vários outros ficaram gravemente feridos.
> No quilometro 259, trabalhadores portugueses, em 27 de julho de 1908, tiravam dormentes para o leito da Estrada. Às 3 horas da tarde, esse grupo foi, inopinadamente, cercado por numerosos índios "Coroados", que faziam uma algazarra infernal. Os trabalhadores, embora armados, não puderam reagir, tal foi a surpresa do ataque. Os silvícolas utilizaram-se de flechas e tacapes. A carnificina foi tremenda. As vítimas tiveram as cabeças, braços e pernas decepados e os ventres rasgados. Apenas dois conseguiram escapar à sanha dos índios, chegando aterrorizados e exaustos ao acampamento mais próximo.
> Em 11 de março de 1910, os silvícolas atacaram a turma 21, nas proximidades de Hector Legru. A turma era composta de apenas quatro homens, que foram assaltados por mais de cem índios. Um trabalhador português foi alvejado por certeira flecha em pleno peito, caindo morto. O feitor enfrentou, corajosamente, os silvícolas, desfechando-lhes vários tiros e conseguiu escapar com os dois companheiros restantes, que sofreram ferimentos. Os índios apoderaram-se do morto. Esquartejaram-no e levaram as pernas, os braços e a cabeça.[109]

Em determinados momentos, os ataques dos indígenas às turmas de trabalhadores da Noroeste foram tão contínuos e violentos, que quase paralisaram as obras de construção da ferrovia. Os operários, sem a menor garantia de suas vidas, passaram a exigir proteção armada para trabalhar.

A Companhia Noroeste, todavia, ao lado dos empreiteiros envolvidos na construção, combateram intensivamente os indígenas, chegando ao ponto de quase exterminá-los.

Em junho de 1910, foi criado o Serviço de Proteção ao Índio e de Localização do Trabalhador Nacional (SPILTN, mais conhecido como SPI), comandado pelo Coronel Cândido Mariano de Silva Rondon, na tentativa de pacificar os índios. Estes, já em reduzido número, não tiveram forças para evitar o contato com o homem branco. Muitos dos que sobraram foram transformados em caipiras, roceiros e cablocos, adaptados a viver com a civilização.[110] Segundo Momesso, "muitos caingangues" chegaram a ser transformados "em operários das ferrovias".[111]

---

[109] NEVES, J. C. das. Revista Ferrovia, edição de janeiro de 1960. apud OLIVEIRA, J. de. *Um pouco da história de Bauru*. Bauru: 1966. p. 15-16.
[110] CASTRO (1993), op. cit., p. 254-255.
[111] MOMESSO, L. *José Duarte, um maquinista da história.* São Paulo: Editora Oito de Março, 1988. p. 16.

Figura 13 - Grupo de índios caingangues pacificados. Arquivo da EFNOB, 1917.

Figura 14 - Tentativa de pacificação dos índios caingangues mediante a entrega de presentes. Arquivo da EFNOB, s. d.

Analisando as condições em que se processavam os trabalhos de construção da ferrovia, ficam claros os motivos que levaram os dirigentes da Companhia Noroeste a pedir ajuda aos governos federal e estadual para suprir a demanda por trabalhadores. Marcado pela tríade, exploração por parte da Empreiteira Machado de Mello, insalubridade da região e presença de indígenas, os trabalhos de construção da ferrovia Noroeste sempre se depararam com a falta de mão-de-obra, o que levou os seus responsáveis a se utilizarem das mais diversas formas para o recrutamento de operários. E uma delas foi a deportação de pessoas das grandes cidades brasileiras para os trabalhos da Noroeste.

A historiadora Maria Inês de Castro trabalhou essa questão. Para ela, grande parte dos trabalhadores da construção da Noroeste foi obtida nas grandes cidades brasileiras, tendo "a má sorte de cair nas mãos da polícia do Rio de Janeiro e de São Paulo", sendo "enviados para a região da Noroeste como deportados e postos à força, para trabalhar na estrada de ferro".[112] Tais indivíduos, no ato de suas prisões, eram considerados vadios, bêbados ou ladrões pela polícia. Tratava-se de uma justificativa para prendê-los e enviá-los à região da Noroeste.

A pesquisa com jornais operários realizada por Castro nos leva a considerar que a presença desses "vagabundos, desocupados, marginais, bêbados, mendigos, etc." ou dessa variedade de indivíduos transgressores da "ordem pública", determinou uma estrutura organizacional do trabalho cujo caráter era extremamente repressor e, portanto, regido por constantes ameaças e pelo uso monopólico da força contra os trabalhadores.

De acordo com o jornal *A Lanterna*, em 1913, um trabalhador foi preso em um bar de São Paulo e forçado a se declarar "vagabundo". Após a libertação, ele recebeu dos policiais, por diversas vezes, a ameaça de ser deportado para os trabalhos na Noroeste, "a região da morte".[113]

É interessante notar que o trabalho compulsório na Noroeste atendia a uma necessidade latente das administrações públicas das diversas cidades que se formaram ou se desenvolveram ao longo das primeiras décadas do século XX por todo o estado de São Paulo: a disciplinarização das populações urbanas nascentes. Castro argumenta que foi no momento da construção da ferrovia que a questão sócio-educacional começava a se colocar mais agudamente entre trabalhadores e

---

[112] CASTRO (1993), op. cit., p. 191.
[113] Jornal *A Lanterna*, edição do dia 28/06/1913, p. 3.

“vagabundos” tendentes à desordem, à baderna e à anarquia. Segundo a autora, o degredo interno vinculava-se ao projeto de “saneamento moral e político” das cidades, “conturbadas por indivíduos vistos como destruidores da ordem, incitadores das agitações e perniciosos para o conjunto da sociedade”.[114] Dessa maneira, as deportações satisfaziam dois objetivos distintos, mas que se adequavam, quais sejam: a eliminação de indivíduos considerados perniciosos das grandes cidades e a oferta regular de mão-de-obra barata para a construção da Noroeste.

Mas essa prática logo começou a ser denunciada por jornais da época. Na edição do dia 04/10/1913, o jornal *A Lanterna* apresenta a seguinte notícia:

> No fundo dum corredor subterrâneo da Central [Ferrovia Central do Brasil], sob número 5, há uma prisão destinada às vítimas da sanha canibalesca dos delegados. Esta prisão é exclusivamente destinada aos deportados para a Noroeste. Sem distinção de cor e nacionalidade, são ali os homens atirados como uma porcada: rara é a noite em que oito ou dez infelizes não se hospedam lá para no dia seguinte, com outros tantos que lá já estavam há dias, serem chamados um por um e em seguida deportados. Velhos, moços, brancos e pretos, nacionais e estrangeiros, todos levam a pecha de “anarquistas vagabundos”.[115]

Alguns meses antes, o jornal *A Voz do Trabalhador* já havia denunciado tal fato. Após efetuar a prisão, a polícia esperava alguns dias, caso alguém viesse procurar pelo preso. Se ninguém aparecesse, destinava o indivíduo para as obras da ferrovia, seja em São Paulo ou no Mato-Grosso:

> Vai qualquer pessoa pela rua, recebe voz de prisão, sem saber porque; chega na cadeia e lá está a nota que eles apresentam a seu bel prazer; aquele que não é caften é ladrão, o que não é ladrão, é vagabundo. [...] e se no fim dos dois dias de prisão não tem quem se interesse por si, lá vai marchando para Mato Grosso e outros lugares, homens e mulheres.[116]

A chegada desses indivíduos à cidade de Bauru causou preocupação e revolta a seus moradores. Em franca expansão econômica, urbana e populacional, Bauru poderia se tornar um centro de violência, bandidagem, dentre outras coisas, segundo pensavam seus habitantes. A preocupação dos bauruenses era expressa nas notícias dos jornais da cidade, sempre em alerta:

---

[114] CASTRO, op. cit., p. 195.
[115] Jornal *A Lanterna,* edição do dia 04/10/1913, p. 2.
[116] Jornal *A Voz do Trabalhador*, edição do dia 01/03/1913, p. 3 apud CASTRO, op. cit., p. 192.

> Exportados
> Quase todas as tardes, pelo expresso da Sorocabana, chega a esta cidade um contingente de soldados escoltando de 20 a 30 vagabundos de ambos os sexos, que a polícia da Capital exporta para Noroeste do Brasil.
> Não são poucos os bandidos que infestam a zona Noroeste, e com a remessa dessas novas coleções de vagabundos, aquilo torna-se um verdadeiro inferno.[117]

Poucos dias depois, na edição do dia 23 de março, o mesmo jornal exterioriza novamente a insatisfação com tal situação:

> Vagabundos
> Pelo expresso da Sorocabana do dia 27 do mez p. p. chegaram a esta cidade mais 24 vagabundos escoltados por 26 soldados da polícia.
> Sábado chegaram mais 18, sempre escoltados, e seguiram segunda-feira para a Noroeste.
> Estas novas remessas, que vieram da capital do estado, foram levadas para a Noroeste no dia 28.
> É certo que estas importações não prestarão serviços para o povoamento, para a construção da estrada de ferro ou para a lavoura, mas em compensação aumentarão pela Noroeste o número de ladrões e assassinos.[118]

Ainda em 1913, ano, ao que tudo indica, de maior atividade de deportações para a Noroeste, o jornal *O Bauru* denunciou mais três vezes essa atividade ilegal, nas edições dos dias 23/03/1913, 30/03/1913 e 24/08/1913. Em todas as reportagens, ficam claras a situação de penúria dos deportados e a preocupação da população bauruense com o que se tornaria a cidade, caso a entrada de pessoas persistisse.

> Cada turma não tem menos de vinte e cinco deportados e entre eles, se a maioria é formada de vagabundos crônicos, a minoria é de pobres indigentes, velhos de ambos os sexos, e de diversas nacionalidades.
> Ainda terça-feira da semana finda, entre os vagabundos chegados vimos um pobre desgraçado com uma perna de pau, um alemão meio paralítico, e uma velha de quase setenta anos. [...]
> Os moradores na Noroeste que se preparem, e tomem as necessárias providências para se precaverem contra qualquer agressão que será infalivelmente posta em prática pelos novos povoadores forçados da grande zona.[119]

A historiadora Castro faz uma síntese elucidativa sobre as deportações, no que diz respeito a seus objetivos e composição:

---

[117] Jornal *O Bauru*, edição do dia 16/02/1913.
[118] Jornal *O Bauru*, edição do dia 05/03/1913.
[119] Jornal *O Bauru,* edição do dia 23/03/1913.

> Desta forma, os empreiteiros supriam suas necessidades de mão de obra abundante e barata, contando com a ajuda de instituições oficiais e tendo garantia de mantê-los nos locais de trabalho. Vagabundos, desocupados, marginais, bêbados, mendigos, prostitutas – isto é uma variada gama de indivíduos que não se enquadravam nas normas sociais vigentes – poderiam ser vítimas desse degredo.[120]

Fez-se, assim, um apanhado dos principais problemas vivenciados durante todo o processo de construção da ferrovia Noroeste. Os mais atingidos, sem dúvida, foram os trabalhadores, desde o simples operário até o mais graduado engenheiro, todos massacrados, classificados como "descartáveis", sendo mais um instrumento de trabalho nas mãos da empreiteira Machado de Mello e da Companhia Noroeste.

2.2 Os trabalhadores da manutenção e operação

Enquanto que para o estudo dos trabalhadores envolvidos na construção da Noroeste do Brasil há uma boa gama de pesquisas, o mesmo não ocorre para o estudo dos trabalhadores engajados na manutenção e operação da ferrovia. O já referido livro de Queiroz, em seu primeiro capítulo, analisa a situação dos trabalhadores da ferrovia Noroeste a partir de 1917, examinando os aspectos formais do quadro de pessoal, as condições de trabalho, as lutas reivindicatórias e as práticas assistenciais.[121] Outra obra, por sinal bastante original, vem a ser a de Lidia Possas, que se debruça sobre as relações criadas no universo ferroviário com a presença das mulheres nos serviços da Companhia Noroeste a partir de 1918.[122]

Com base nas duas obras citadas, constatamos que os trabalhos existentes focalizam os anos posteriores a 1917. Sobre o período anterior a 1917, são raras as investigações existentes.

Dados, notícias, características ou informações a respeito dos trabalhadores de operação e manutenção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para antes de 1917 são escassos para qualquer tipo de fonte. Vale lembrar que esse é o período em que a E. F. Bauru-Itapura pertencia à Companhia Noroeste, enquanto que a E. F. Itapura-Corumbá era de propriedade da União. Só após a encampação da

---

[120] CASTRO (1993), op. cit., p. 191-192.
[121] QUEIROZ (2004), op. cit., cap. 1.
[122] POSSAS, L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos*: modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

primeira ferrovia pela União é que se começaram a produzir vários documentos relativos a esses trabalhadores.

No entanto, foram encontrados dois tipos de documentos que, embora não representem o total dos trabalhadores e não se encontrem em perfeito estado, vieram a contribuir para uma tentativa de análise da composição da mão-de-obra empregada na Noroeste do Brasil. Trata-se das *Fichas Financeiras dos trabalhadores da Noroeste* e das *Fichas de Identificação e Registro do Pessoal da 3ª divisão*. Porém, antes disso, convém examinarmos alguns aspectos da organização operacional da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

O Relatório da Companhia Noroeste de 1907 nos mostra que os serviços e seus respectivos trabalhadores estavam segregados nas quatro divisões usualmente empregadas nas ferrovias brasileiras: 1ª divisão – administração; 2ª divisão – tráfego; 3ª divisão – linha ou via permanente; 4ª divisão – locomoção. A Seção de Transportes pertencia à Divisão de Tráfego, ao passo que a Divisão de Locomoção englobava os depósitos e as oficinas. Para um melhor funcionamento da ferrovia, cada divisão distribuía seus serviços em segmentos. Por exemplo, para os serviços de Locomoção, dividia-se a ferrovia em trechos ou inspetorias; para os trabalhos de Tráfego, a linha era separada em distritos; enquanto que, para os serviços de Linha, repartia-se em residências.[123] Nas instruções expedidas para o funcionamento da E. F. Itapura-Corumbá em 1917, mantém-se a mesma divisão.[124]

Quanto aos aspectos formais do quadro de pessoal da NOB para antes de 1917, ao que tudo indica, já prevalecia a divisão dos trabalhadores entre “titulados” e “jornaleiros”, exposta nas instruções para a E. F. Itapura-Corumbá.[125] Os “titulados” seriam aqueles que recebiam vencimentos e os “jornaleiros” os que recebiam diárias. Aos titulados eram destinados os cargos de funções técnicas ou de direção, enquanto que aos jornaleiros cabiam as funções caracteristicamente manuais. Ainda pela análise das instruções regulamentares estabelecidas para a E. F. Itapura-Corumbá, as duas categorias, aparentemente, teriam os mesmos direitos:

> “Todos os empregados, titulados ou não, serão demissíveis *ad nutum*”, rezava por exemplo o art. 89. Do mesmo modo, todos, “quer titulados, quer

[123] Além do Relatório da Companhia Noroeste de 1907, na análise da Fichas Financeiras dos trabalhadores percebe-se claramente esta divisão.
[124] Cf. QUEIROZ (2004), op. cit., p. 82.
[125] Ibid., p. 84-85. Além do referido trabalho, em algumas Fichas Financeiras, que serão trabalhadas a seguir, há dados que indicam esta divisão. Em entrevistas com o ex-ferroviário e grande estudioso da NOB, o Sr. Gabriel Ruiz Pelegrina, houve a confirmação desta divisão.

> jornaleiros", tinham também direito a férias remuneradas anuais de 15 dias (artigos 49 e 59). A jornada de trabalho máxima era fixada em 8 horas por dia ou 48 horas por semana (art. 58). [126]

A partir de 1920, de acordo com as novas instruções regulamentares agora expedidas para a Noroeste do Brasil, surgem algumas pequenas diferenças entre as categorias. O artigo 97 prescreve que "todo o pessoal, quer titulado, quer jornaleiro" era demissível *ad nutum*, mas o mesmo artigo prevê uma legislação especial para os casos de "empregados titulados que contarem mais de dez anos de serviço público federal efetivo".[127] Essas novas instruções apresentam uma novidade em relação à anterior, estabelecendo um espaço às mulheres nos serviços da ferrovia. O artigo 83 aponta que "para os cargos de datilógrafo, escriturário e telegrafista poderão ser nomeadas indiferentemente pessoas de um e outro sexo, desde que preencham as exigências". As mulheres também são lembradas no artigo 131, segundo o qual as funcionárias que ficarem grávidas seriam dispensadas do trabalho nos meses anterior e posterior ao parto, recebendo durante esse período 2/3 dos vencimentos. As instruções também proíbem terminantemente, pelo artigo 84, a admissão de menores de 14 anos.[128]

A situação formal dos trabalhadores só mudaria a partir da década de 1930, pois, no Relatório da Companhia Noroeste de 1931, o diretor da Estrada, Sr. Henrique Couto Fernandes, reclama da necessidade de uma "revisão geral" nos quadros da Noroeste, o qual apresentava um número insuficiente de titulados.[129]

Em alguns Relatórios da Companhia Noroeste, foram encontradas algumas informações a respeito dos seus trabalhadores. Como exemplo, temos o Relatório de 1907, de acordo com o qual há um quadro com os cargos dos funcionários e seus respectivos vencimentos. Para esse ano, a extensão da ferrovia aberta ao tráfego era de 200 quilômetros.

Administração	
1 Contador, mensal	500$000
1 Guarda-livros, idem	350$000
1 1º Escriturário, idem	250$000
1 2º Escriturário, idem	180$000
1 Pagador, idem	250$000
1 Fiel, idem	180$000

[126] QUEIROZ (2004), op. cit., p. 85.
[127] Ibid.
[128] Ibid.
[129] Ibid., p. 85-86.

1 Almoxarife, idem	360$000
1 Fiel de almoxarife, idem	200$000
1 Desenhista, idem	300$000
3 Serventes, diária	3$500

Tráfego

1 Chefe de Tráfego, mensal	800$000
1 Ajudante, idem	400$000
1 Agente de 1ª classe, idem	360$000
Agente de 2ª classe, idem	240$000
Agente de 3ª classe, idem	180$000
1 Fiel de estação, idem	100$000
Telegrafista, idem	200$000
4 Praticantes, idem	80$000
Chefe de trem de 1ª classe, idem	240$000
Chefe de trem de 2ª classe, idem	180$000
Chefe de trem de 3ª classe, idem	90$000
Guarda-chaves, idem	105$000
Guarda-freios, idem	105$000
Serventes de estação, diária	3$500

Locomoção – Tração

1 Chefe da Locomoção, mensal	600$000
1 Escriturário, idem	180$000
Maquinista de 1ª classe, idem	300$000
Maquinista de 2ª classe, idem	240$000
Maquinista de 3ª classe, idem	200$000
Maquinista de 4ª classe, idem	180$000
Foguista de 1ª classe, idem	120$000
Foguista de 2ª classe, idem	100$000
Foguista de 3ª classe, idem	80$000
Graxeiro, diária	3$500
Limpadores, idem	3$500
Acendedores, idem	3$500

Oficinas

1 Mestre de Oficinas, mensal	360$000
1 Chefe de depósito, idem	250$000
1 Ajudante, idem	180$000
1 Apontador, idem	150$000
1 Ajustador, diária	8$000
1 Caldereiro, idem	7$000
1 Torneiro, idem	7$000
1 Fundidor, idem	7$000
1 Ferreiro, idem	7$000
2 Malhadores, idem a	4$000
1 Serralheiro soldador, idem	5$000
1 Mestre carpinteiro, idem	10$000
2 Carpinteiros, idem a	7$000
1 Pintor, idem	7$000
7 Operários, idem a	5$000
4 Aprendizes, idem a	3$000
1 Vigia, idem	4$000

> Conservação
>
> | | |
> |---|---|
> | 1 Engenheiro residente (por secção de 150 km), mensal | 700$000 |
> | Mestre de linha, idem | 180$000 |
> | Feitor, diária | 4$000 |
> | Trabalhadores, idem | 3$000 |
>
> Telégrafo
>
> | | |
> |---|---|
> | 1 Inspetor, mensal | 400$000 |
> | 2 Guarda-fios, diária | 4$000 |
>
> Administração Superior
>
> Será computado como despesa com a administração superior da Companhia a verba de 15:000$000, por semestre ou 30:000$000 por ano.[130]

À luz do mesmo relatório, para os trabalhos de conservação, deveria haver um mestre de linha por cada seção de 50 km e um feitor para cada seis trabalhadores a cada km.[131]

Sobre as oficinas da ferrovia Noroeste, a primeira referência que se tem está também presente no Relatório de 1907, em cujo teor o engenheiro-chefe Eugéne Lafon descreveu as atividades desenvolvidas pelas oficinas de Bauru:

> As oficinas de Bauru, bem [sic] que não possuindo ainda que algumas máquinas-ferramentas que até hoje não tem sido indispensáveis, são suficientes para as reparações necessárias de todo o material fixo e rodante. Instalamos em condições muito econômicas, mas entretanto boas, uma pequena oficina de fundição de bronzes, que nos presta grande serviço, atendendo ao elevado preço de custo deste material em São Paulo agravado ainda do frete correspondente a 438 km.
> Nas nossas oficinas além dos serviços ordinários da Estrada, faz-se também muito trabalho por conta da Empresa e particulares, do que resulta uma boa receita pelos lucros que deixam além dos inapreciáveis serviços que prestamos aos agricultores e industriais aqui residentes, que antigamente eram obrigados a recorrer a São Paulo.[132]

No Relatório de 1910, quando o tráfego já estava estabelecido em 437 km, há outra referência às oficinas da Companhia Noroeste. Na seção referente ao Relatório de Tráfego, seu chefe, G. Simon, observou que:

> Funcionaram bem as oficinas, cuja área total é de 582 m, e se acham providas das seguintes maquinas e aparelhos:
> 1 máquina de aplainar;

---

[130] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 14 de agosto de 1907.* p. 17-19.
[131] Ibid., p. 19.
[132] Ibid., p. 75.

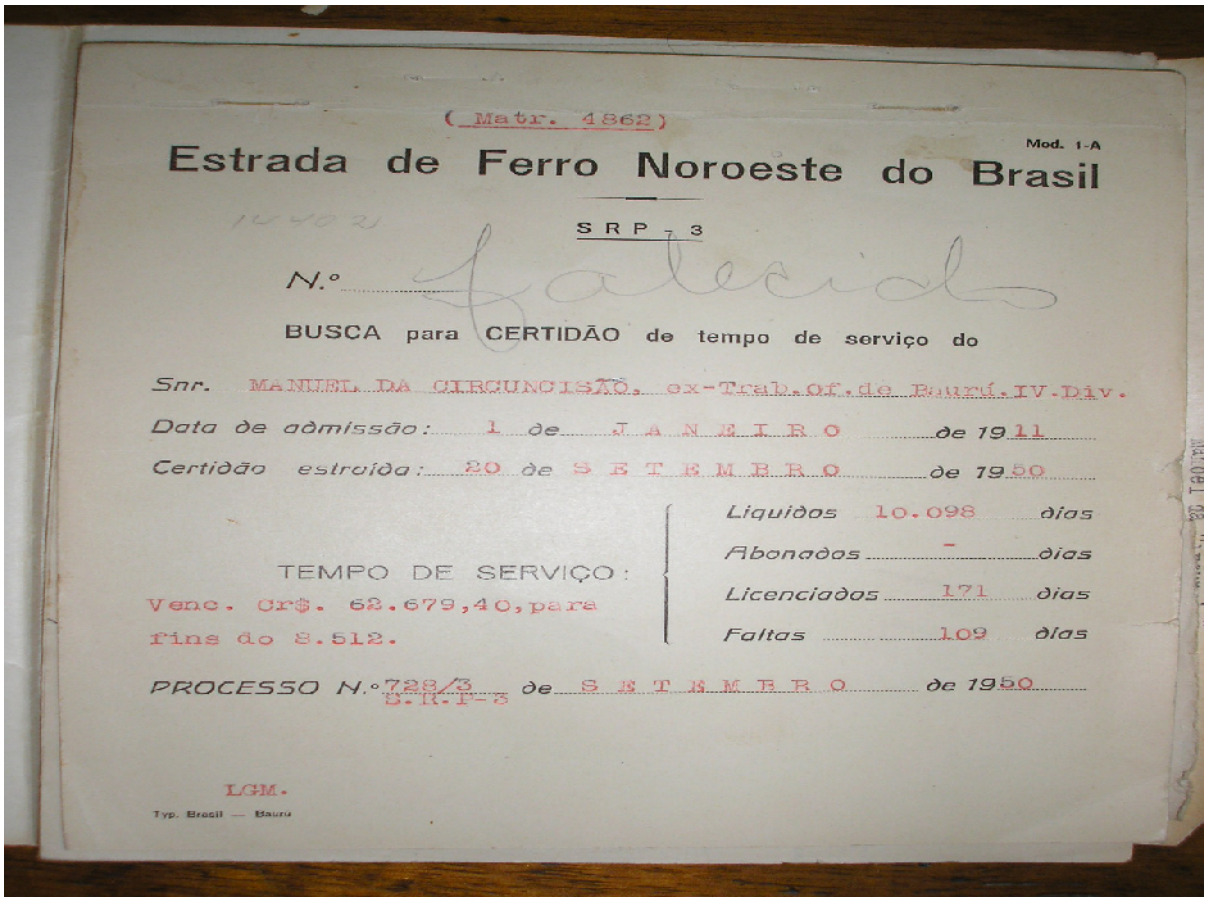
3 máquinas de furar;
1 máquina de atarracar;
1 terno de rodas;
3 ternos mecânicos;
1 mesa de aplainar;
1 máquina de serrar ferro;
1 ventilador;
1 motor;
3 forjas de ferreiro;
1 forja de caldereiro;
1 forja para trabalhos de cobre.[133]

Em seguida, Simon descreve a quantidade de empregados das oficinas e seus vencimentos:

13 ajustadores	610 réis
1 aplainador	480 réis
3 torneiros	550 réis
6 ferreiros	550 réis
1 caldereiro	630 réis
1 funileiro	400 réis
2 fundidores	490 réis
7 carpinteiros	630 réis
1 pintor	650 réis.[134]

Por volta de 1950, a Companhia Noroeste realizou um programa intitulado *Busca para Certidão de Tempo de Serviço*, provavelmente para examinar o tempo de serviço dos funcionários mais antigos. A partir de então, foram criadas as *Fichas Financeiras dos trabalhadores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Tal documento, que é individual para cada funcionário, corresponde a uma caderneta e dentro dela existe uma ficha para cada ano trabalhado na Companhia. Em cada ficha há as seguintes informações: nome completo, data de admissão, data da saída da Companhia, cargo, mudanças de cargo, salários, divisão da Companhia em que o operário trabalhava e diversas observações particulares a cada funcionário. As Fichas vão do ano de 1906 até a década de 1970. Apresentamos abaixo um exemplar da Ficha:

[133] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910.* Relatório do Tráfego, p. 10.
[134] Ibid.



(Matr. 4862)

Mod. 1-A

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

SRP - 3

N.º 144021 Baixada

BUSCA para CERTIDÃO de tempo de serviço do

Snr. MANUEL DA CIRCUNCISÃO, ex-Trab.Of.de Baurú.IV.Div.

Data de admissão: 1 de JANEIRO de 1911

Certidão estraída: 20 de SETEMBRO de 1950

TEMPO DE SERVIÇO:

Liquidos 10.098 dias

Abonados - dias

Licenciados 171 dias

Faltas 109 dias

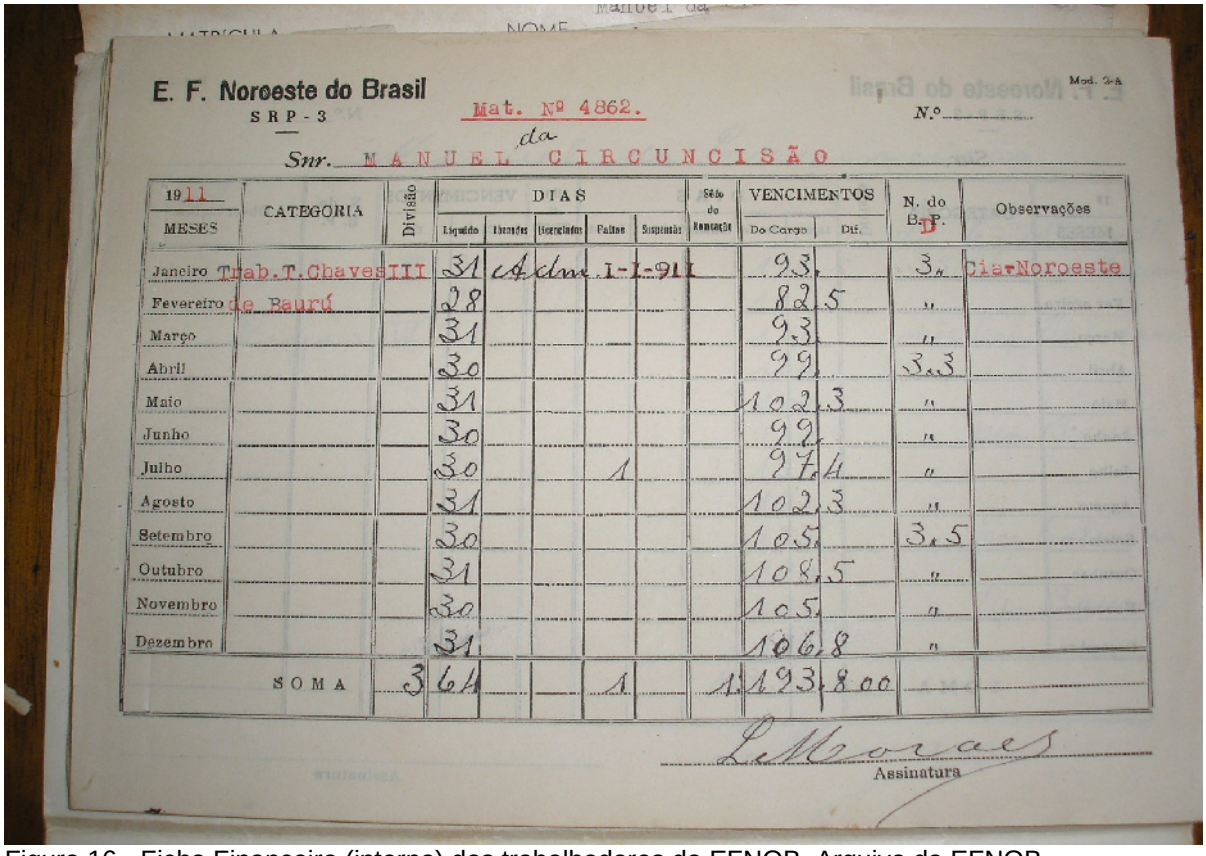
Venc. Cr$. 62.679,40, para fins do 8.512.

PROCESSO N.º 728/3 B.R.I-8 de SETEMBRO de 1950

LGM.

Typ. Brasil — Bauru

Figura 15 - Ficha Financeira (capa) dos trabalhadores da EFNOB. Arquivo da EFNOB.



E. F. Noroeste do Brasil

SRP - 3

Mat. Nº 4862.

Mod. 2-A

N.º

Snr. MANUEL da CIRCUNCISÃO

1911 MESES	CATEGORIA	Divisão	DIAS Liquidos	Abonados	Licenciados	Faltas	Suspensos	Sêlo do Remuneração	VENCIMENTOS Do Cargo	Dif.	N. do B.P.	Observações
Janeiro	Trab.T.Chaves de Baurú	III	31	Adm.		1-1-911			93		3	Cia Noroeste
Fevereiro			28						82	5	"	
Março			31						93		"	
Abril			30						99		3,3	
Maio			31						102	3	"	
Junho			30						99		"	
Julho			30			1			97	4	"	
Agosto			31						102	3	"	
Setembro			30						105		3,5	
Outubro			31						108	5	"	
Novembro			30						105		"	
Dezembro			31						106	8	"	
SOMA		3	64			1		1	1193	800		

L. Moraes

Assinatura

Figura 16 - Ficha Financeira (interno) dos trabalhadores da EFNOB. Arquivo da EFNOB.

As Fichas Financeiras foram a primeira fonte documental encontrada e analisada para a obtenção de informações sobre os trabalhadores da manutenção e operação da ferrovia. Foram examinadas as 251 fichas, referentes aos trabalhadores admitidos entre 1906 e 1917, período focalizado em nossa pesquisa. O número total de fichas e sua distribuição segundo os anos de admissão são apresentados na tabela abaixo:

Tabela 4 - Total de Fichas Financeiras dos trabalhadores da operação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para os anos de admissão entre 1906 e 1917

Ano	Quantidade
1906	06
1907	07
1908	04
1909	04
1910	---
1911	14
1912	11
1913	56
1914	45
1915	39
1916	35
1917	30
TOTAL:	251

A admissão mais antiga encontrada nas fichas foi a de Luiz Bonetti, em 2 de abril de 1906. As últimas, para o período estudado, são as de Felipe Salomão e José Candido Nogueira, ambas datadas de 1º de dezembro de 1917.

As fichas se referem a trabalhadores de todas as divisões da Companhia. Os que trabalharam na divisão de linhas ou via permanente da ferrovia constituem um total de 52. A distribuição de cargos entre eles é apresentada na tabela abaixo:

Tabela 5 - Distribuição dos trabalhadores da divisão de linhas ou via permanente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917, segundo cargo[135]

Cargo	nº de trabalhadores
Trabalhador	21
Feitor	19
Mestre de Linha	08
Engenheiro	04
Total:	52

[135] Para a divisão, foram levadas em consideração as mudanças de cargo, prevalecendo a de maior tempo. Por exemplo, era comum que após alguns anos como trabalhador de turma, o operário fosse promovido a feitor de turma.

A análise das fichas revela que eram comuns as alterações de cargos entre os trabalhadores. Mais de 90% deles mudaram de cargo pelo menos uma vez, e cerca de 60% mudaram mais de duas vezes. As mudanças mais comuns eram de trabalhadores de turma que, após alguns anos de serviço, se tornaram feitores de turma; sendo que alguns chegaram a mestres de linha. Muitos maquinistas de 4ª classe conseguiam promoções até alcançarem a 1ª classe. Essa seqüência acontecia também com foguistas, chefes de estação e escriturários.

No processo da análise das fichas foram localizados vários trabalhadores de oficinas. A maioria deles pertencia à oficina de Bauru, havendo alguns vinculados às oficinas de Três Lagoas e Aquidauana. A tabela a seguir mostra a quantidade de trabalhadores de oficinas encontrados nas fichas e seus respectivos cargos.

Tabela 6 - Divisão dos trabalhadores de oficinas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917, segundo cargo

Cargo	nº de trabalhadores
Ajustador	9
Apontador	1
Artífice	3
Caldereiro	5
Carpinteiro	9
Chefe de Depósito	3
Ferreiro	6
Fundidor	2
Furador	1
Malhador	1
Mestre de Ferraria	1
Mestre de Oficina	1
Pintor	1
Soldador	1
Torneiro	4
Total	48

A análise das fichas propiciou a verificação de questões abordadas por outros autores sobre a ferrovia Noroeste, como, por exemplo, a presença de imigrantes entre os trabalhadores da Companhia, a participação de trabalhadores da Noroeste do Brasil em movimentos revolucionários e o ingresso das mulheres. Em relação à presença de imigrantes entre os trabalhadores da Companhia, apesar de nem todas as fichas revelarem suas nacionalidades, é possível observar, através do nome, das características dos cargos e de outras observações particulares nelas presentes, um número significativo de estrangeiros entre os trabalhadores empregados pela

Companhia. Sobre tais observações particulares, há documentos anexados às fichas que falam da nacionalidade do trabalhador ou até mesmo de apelidos que denunciam a sua origem.[136] A destinação de cargos que exigiam maior qualificação aos estrangeiros também se torna um fato importante para a verificação da origem. Confira, a respeito da nacionalidade dos trabalhadores, a tabela que se segue:[137]

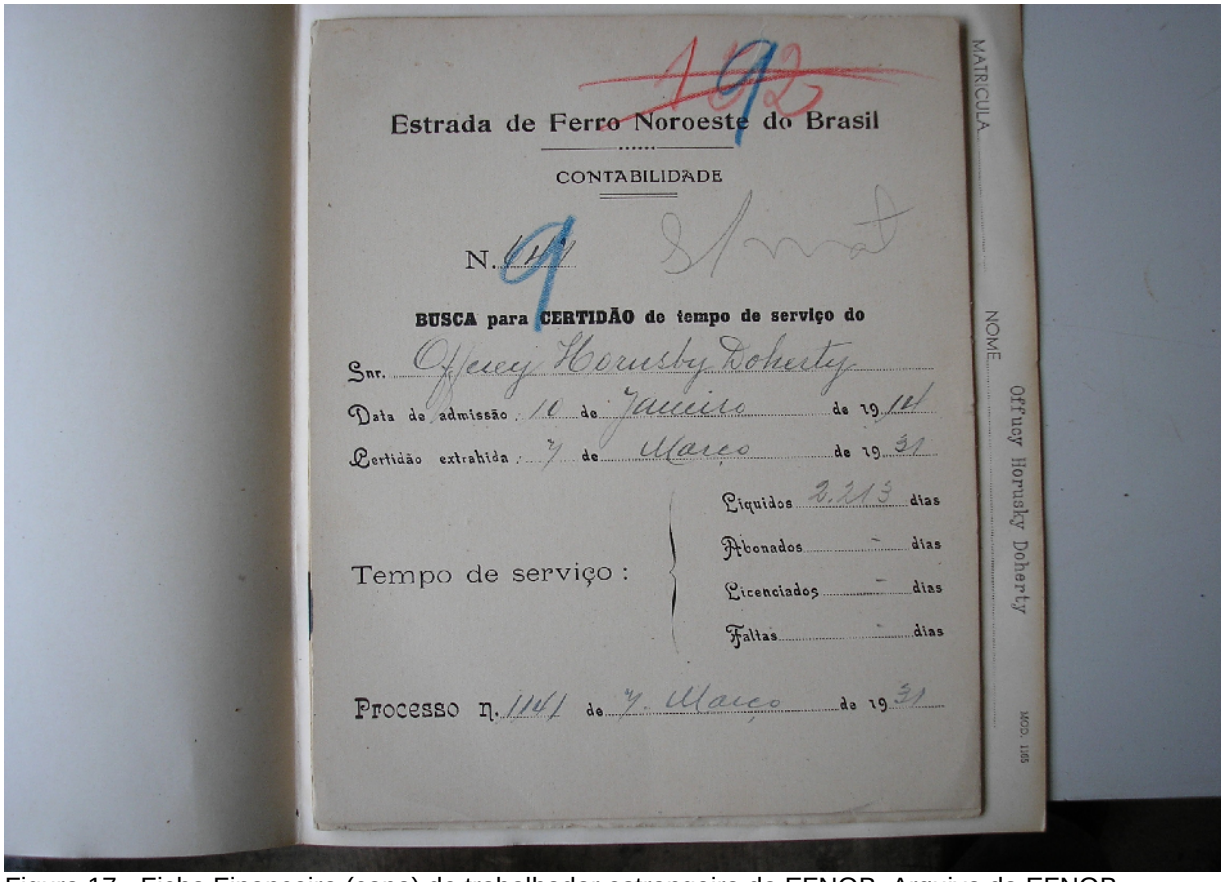
Tabela 7 - Trabalhadores estrangeiros da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1906 e 1917 que constam nas Fichas Financeiras, por nacionalidade

Nacionalidade	nº de trabalhadores
Portuguesa	04
Espanhola	01
Japonesa	06
Italiana	03
Austríaca	01
Outras/Não identificada	04
TOTAL:	19

Apresentamos abaixo exemplos de Fichas Financeiras de trabalhadores estrangeiros:

[136] O trabalhador José Spetic, que figurou nos quadros da Companhia como Oficial de 2ª ou 1ª classe, é chamado nas Fichas de José "Austríaco".

[137] No item "Outras/Não identificada", incluímos os trabalhadores cujas fichas financeiras apresentam informações dizendo que o trabalhador é estrangeiro ou que após algum tempo se naturalizou, mas, no entanto, não é mencionada a origem dele. Outra observação importante é a de que na história da Noroeste do Brasil foi comum a destinação do cargo de feitor de turma para portugueses. Nesse sentido, nas fichas financeiras há vários trabalhadores com nome tipicamente português, mas que não é mencionada a sua origem e que não apresentam informações paralelas que a comprovem, embora que exerciam esta função. Dessa forma, o número de portugueses deveria ser maior.



Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CONTABILIDADE

N. 4

BUSCA para CERTIDÃO de tempo de serviço do

Snr. Offney Hornsby Doherty

Data da admissão 10 de Janeiro de 19 11

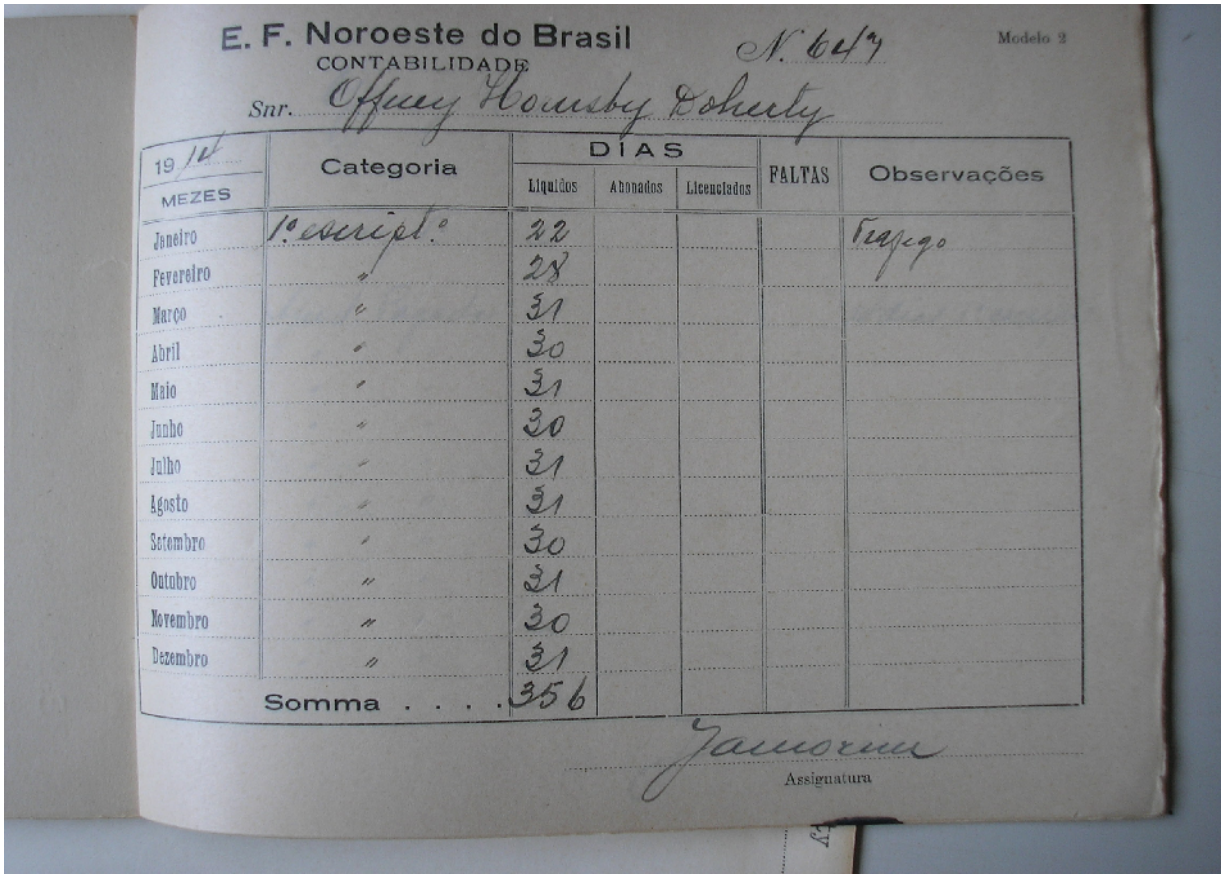
Certidão extrahida 7 de Março de 19 31

Tempo de serviço:
Liquidos 2.213 dias
Abonados – dias
Licenciados – dias
Faltas – dias

Processo n. 1141 de 7 Março de 19 31

MATRICULA
NOME Offney Hornsby Doherty
MOD. 185

Figura 17 - Ficha Financeira (capa) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB.



E. F. Noroeste do Brasil N. 647 Modelo 2

CONTABILIDADE

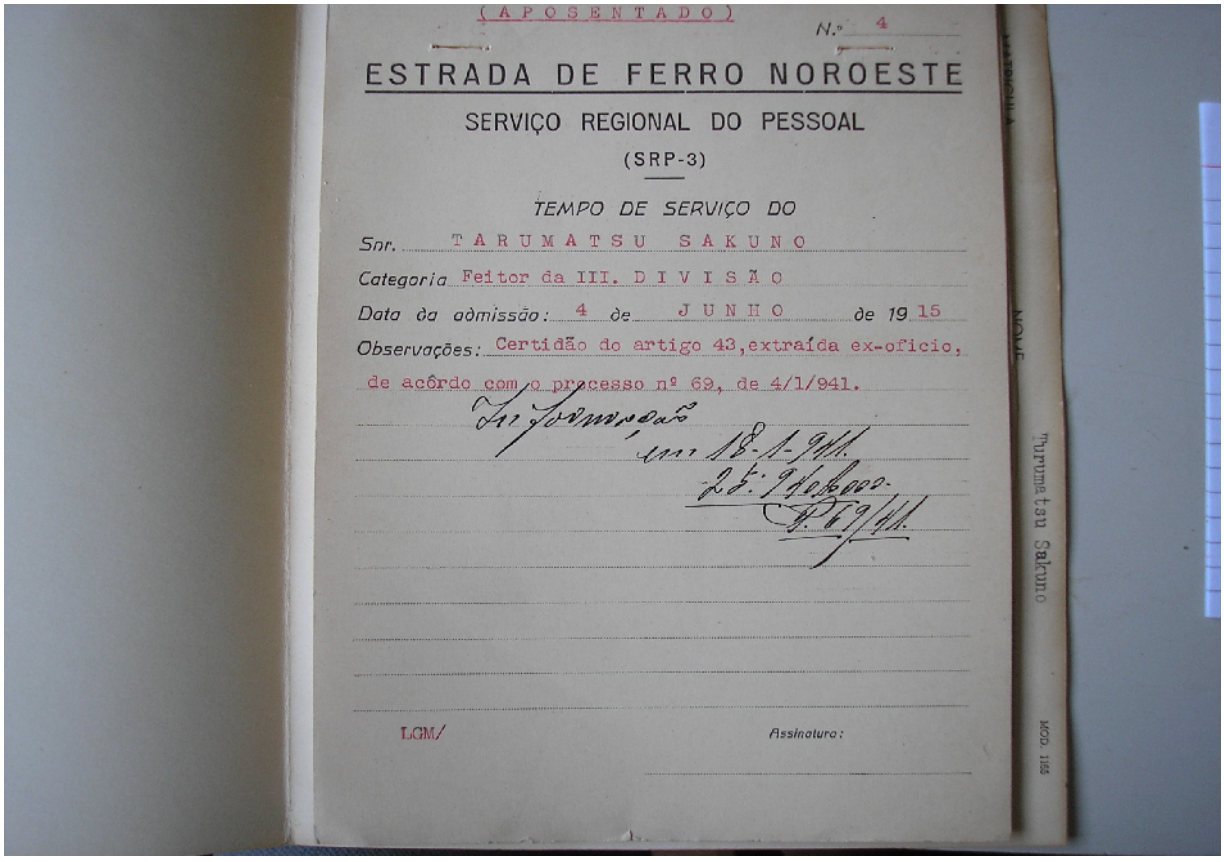
Snr. Offney Hornsby Doherty

19 11 MEZES	Categoria	DIAS Liquidos	Abonados	Licenciados	FALTAS	Observações
Janeiro	1.º escript.º	22				Trafego
Fevereiro	"	28				
Março	"	31				
Abril	"	30				
Maio	"	31				
Junho	"	30				
Julho	"	31				
Agosto	"	31				
Setembro	"	30				
Outubro	"	31				
Novembro	"	30				
Dezembro	"	31				
Somma		356				

Jamorim

Assignatura

Figura 18 - Ficha Financeira (interno) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB.



(APOSENTADO) N.º 4

ESTRADA DE FERRO NOROESTE

SERVIÇO REGIONAL DO PESSOAL

(SRP-3)

TEMPO DE SERVIÇO DO

Snr. TARUMATSU SAKUNO

Categoria Feitor da III. DIVISÃO

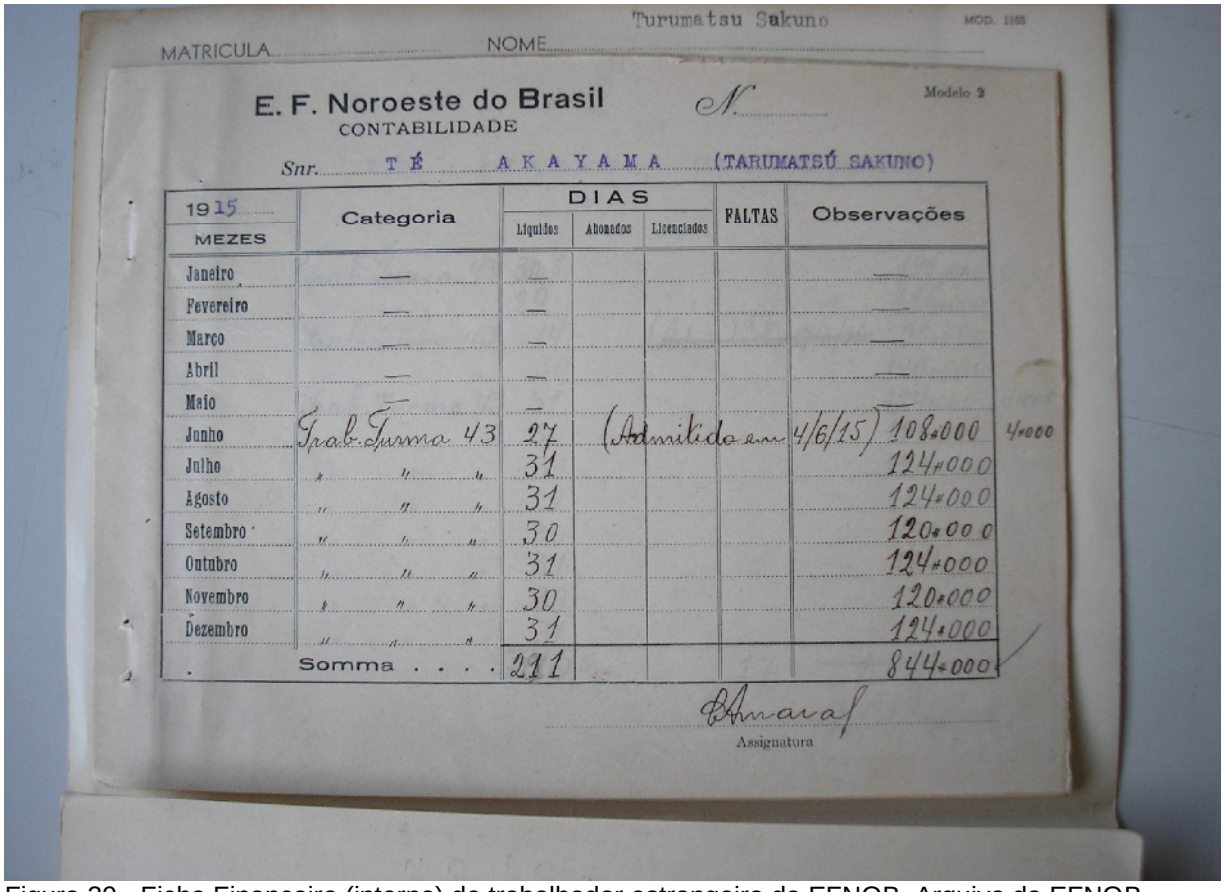
Data da admissão: 4 de JUNHO de 19 15

Observações: Certidão do artigo 43, extraída ex-oficio, de acôrdo com o processo nº 69, de 4/1/941.

Transformado em 18-1-941.

LGM/ Assinatura:

Figura 19 - Ficha Financeira (capa) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB.



Turumatsu Sakuno MOD. 1165

MATRICULA NOME

E. F. Noroeste do Brasil N. Modelo 2

CONTABILIDADE

Snr. TÉ AKAYAMA (TARUMATSÚ SAKUNO)

1915 MEZES	Categoria	DIAS Liquidos	Abonados	Licenciados	FALTAS	Observações	
Janeiro	—	—				—	
Fevereiro	—	—				—	
Março	—	—				—	
Abril	—	—				—	
Maio	—	—					
Junho	Trab. Suma 43	27	(Admitido em			4/6/15) 108.000	4.000
Julho	" " "	31				124.000	
Agosto	" " "	31				124.000	
Setembro	" " "	30				120.000	
Outubro	" " "	31				124.000	
Novembro	" " "	30				120.000	
Dezembro	" " "	31				124.000	
	Somma	211				844.000	

Assignatura

Figura 20 - Ficha Financeira (interno) de trabalhador estrangeiro da EFNOB. Arquivo da EFNOB.

O ingresso das mulheres nos serviços da ferrovia Noroeste foi trabalhado pela historiadora Lidia Possas, em sua original obra *Mulheres, trens e trilhos*.[138] A autora examina a presença das mulheres nos serviços da Companhia Noroeste a partir de 1918, traçando as relações criadas no universo ferroviário a partir de seu principal objeto de análise, qual seja, as mulheres. Algumas passagens de sua obra são muito relevantes, a exemplo da seguinte:

> Quando são lembradas [as mulheres], a partir do momento em que tiveram acesso aos seus escritórios e dependências, por volta de 1918, pelos outros ferroviários, geralmente ligados [...], da NOB, estes, num esforço de memória, foram unânimes em associar a sua imagem ao de "mulheres de conduta questionável", até mesmo como "vagabundas".[139]

A autora comenta a sua surpresa ao verificar a presença das mulheres na Companhia Noroeste a partir de 1918. Na introdução de sua obra, diz:

> [...] a surpresa foi total. Não somente ela, Maria José Nunes, estava presente em 1931, mas lá estavam outras mulheres que, desde 1918, vinham penetrando, de maneira imperceptível, o espaço varonil da ferrovia.[140]

No transcorrer do trabalho, Lidia Possas faz outras referências às mulheres na Noroeste:

> Nesse momento, 1918, na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, elas começaram a desempenhar trabalhos temporários, expedientes informais que, na maioria, não exigiam nível de escolaridade nem limites de idade [...] No entanto, somente a partir de 15 de março de 1918 localizei o registro do grupo de 16 mulheres que serão admitidas como funcionárias da ferrovia... Ocuparam as diversas seções departamentais que faziam parte do complexo sistema de Divisões administrativas implementado, principalmente, após a NOB ter sido incorporada ao governo da União em 1919.[141]

Mais adiante, fala das funções desempenhadas por elas:

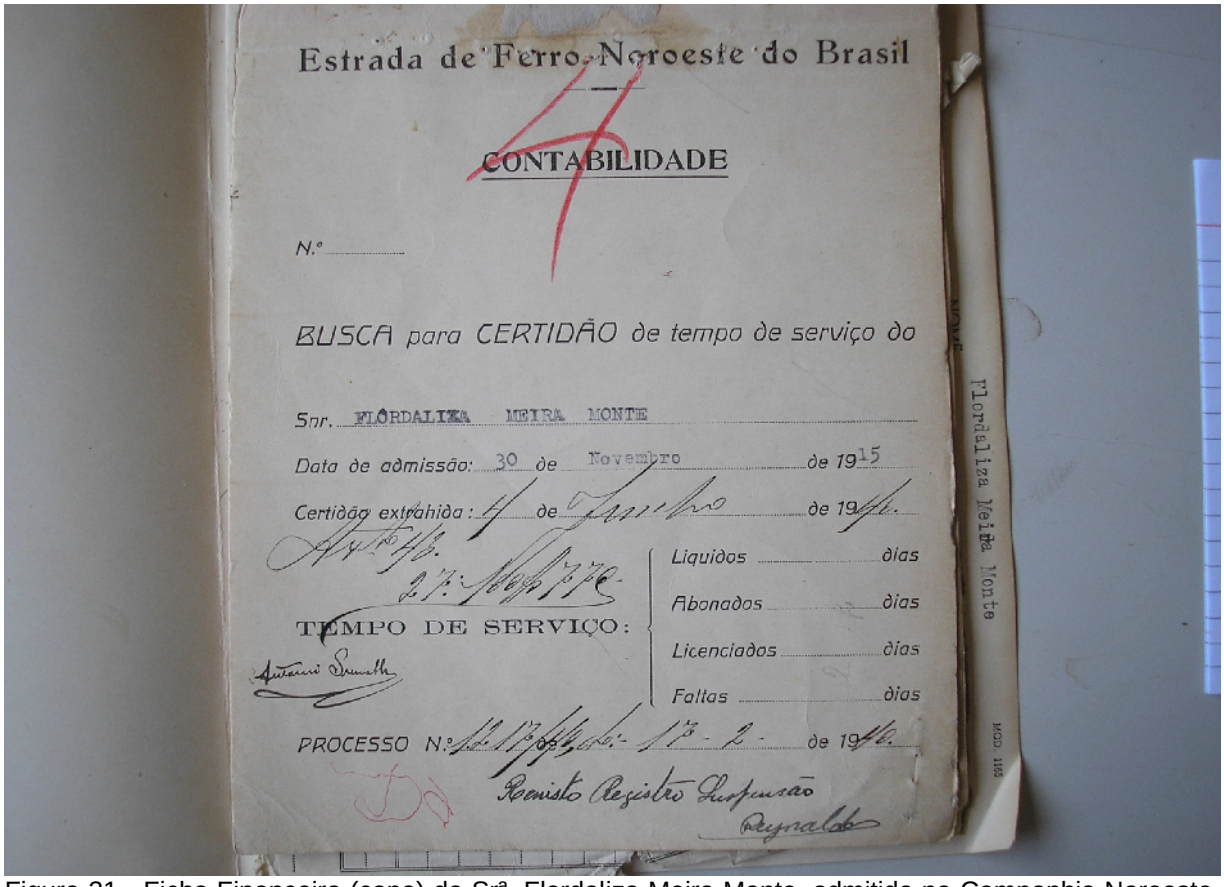
> Exercendo as funções que exigiam apenas conhecimento prático, assumiram as áreas de telegrafia, telefonia, contabilidade, fazendo a escrita, transcrição de faturas e manifestos, e com utilização do recurso da datilografia. Não há qualquer alusão a concursos de seleção ou comprovação de escolaridade superior a 4ª série do ensino básico, práticas que se transformariam em critérios após os anos 30.[142]

---

[138] POSSAS, L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: EDUSC, 2001.
[139] Ibid., p. 91-92.
[140] Ibid., p. 28.
[141] Ibid., p. 207-209.
[142] Ibid., p. 209.

A análise das Fichas Financeiras propiciou a descoberta da admissão de uma mulher para os serviços da Companhia Noroeste em 1915. Provavelmente, trata-se do 1º registro de uma mulher na Companhia. A Srª. Flordaliza Meira Monte foi admitida na Companhia em 30 de novembro de 1915, na função de praticante de telegrafista – 2ª divisão.

Após quase três anos de serviço, a Srª. Flordaliza foi elevada ao cargo de 3ª Escriturária, ganhando 200$000 mensais. A partir daí, fez carreira na Companhia. Foi Telegrafista de 3ª, 2ª e 1ª classes, Escriturária de 3ª classe e, em janeiro de 1937, galgou ao cargo de Escriturária classe “F”, ganhando 700$000 mensais. Ainda de acordo com a sua ficha, até a data de 31 de dezembro de 1940, sabe-se que ela trabalhou 7.867 dias, abonou 170, licenciou-se em 995 e faltou em 132. Sua última ficha é referente ao ano de 1940. Não há anotações sobre o que teria ocorrido com ela, provavelmente se aposentou ou simplesmente saiu da Companhia. Apresentamos abaixo a ficha da Srª. Flordaliza:


Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CONTABILIDADE

N.º

BUSCA para CERTIDÃO de tempo de serviço do

Snr. FLORDALIZA MEIRA MONTE

Data de admissão: 30 de Novembro de 1915

Certidão extrahida: 4 de Janeiro de 1941

TEMPO DE SERVIÇO:

Liquidos ..... dias

Abonados ..... dias

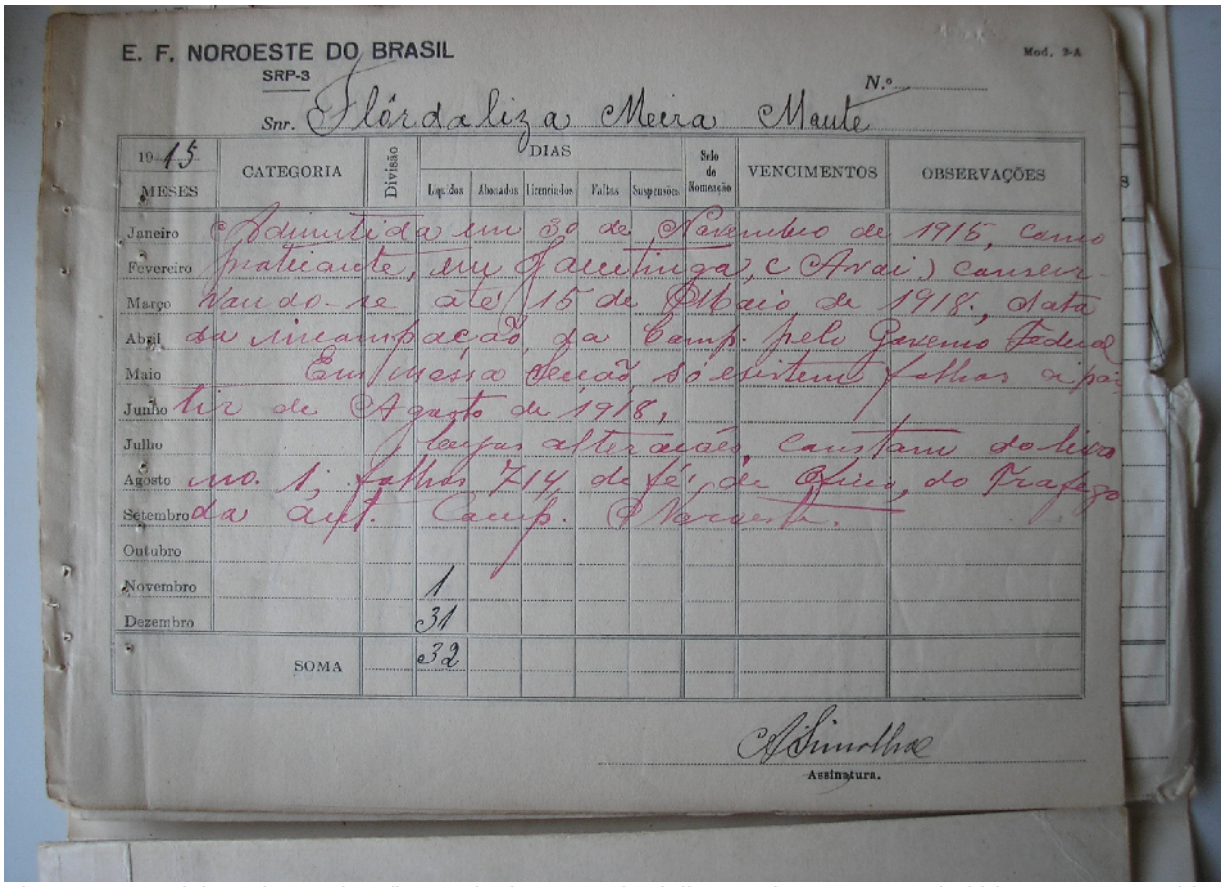
Licenciados ..... dias

Faltas ..... dias

PROCESSO N.º ..... de 1940

Flordaliza Meira Monte

Figura 21 - Ficha Financeira (capa) da Srª. Flordaliza Meira Monte, admitida na Companhia Noroeste em 1915. Arquivo da EFNOB.


E. F. NOROESTE DO BRASIL
SRP-3
Mod. 3-A
N.º
Snr. Flordaliza Meira Monte

19 15 MESES	CATEGORIA	Divisão	DIAS Lançados	Abonados	Licenciados	Faltas	Suspensões	Selo de Nomeação	VENCIMENTOS	OBSERVAÇÕES
Janeiro	Admitida em 30 de Novembro de 1915, como									
Fevereiro	praticante, na Jacutinga, e Avaí, conser-									
Março	vando-se até 15 de Maio de 1918, data									
Abril	da incampação da Camp. pelo Governo Federal									
Maio	Em virtude dessa data estarem faltos a pai									
Junho	tir de Agosto de 1918,									
Julho										
Agosto	sua. 1, folhas 714 de fé, de Ofício, do Prafego									
Setembro	da aff. Camp. Noroeste.									
Outubro										
Novembro			1							
Dezembro			31							
	SOMA		32							

A. Simonha
Assinatura.

Figura 22 - Ficha Financeira (interno) da Srª. Flordaliza Meira Monte, admitida na Companhia Noroeste em 1915. Arquivo da EFNOB.

Outro ponto observado na análise das Fichas Financeiras foi a participação da ferrovia Noroeste em movimentos revolucionários nas décadas de 1920 e 1930. Fernando de Azevedo, em *Um trem corre para o oeste*, observa a situação precária em que a ferrovia se encontrava depois de quase 20 anos de funcionamento, e menciona que:

> Já posta à prova em três revoluções sucessivas, a de 1924, a de 1930 e a de 1932, que se utilizaram dessa via férrea, para o abastecimento, quando cortadas as comunicações com o planalto de São Paulo e a capital do país, verificou-se que a Estrada, nas suas principais artérias (linha tronco, ramais e variantes) sofria de obstrução crônica quer pela insuficiência de material rodante, quer pela sua própria organização, e não respondia prontamente às necessidades criadas pelas operações militares.[143]

Queiroz, em sua obra *Uma ferrovia entre dois mundos*, também fala da participação da ferrovia Noroeste em importantes movimentos armados ocorridos no Brasil durante as décadas de 1920 e 1930. O autor aponta que

[143] AZEVEDO, F. de. *Um trem corre para o oeste*: estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Martins Editora, 1950. p. 166.

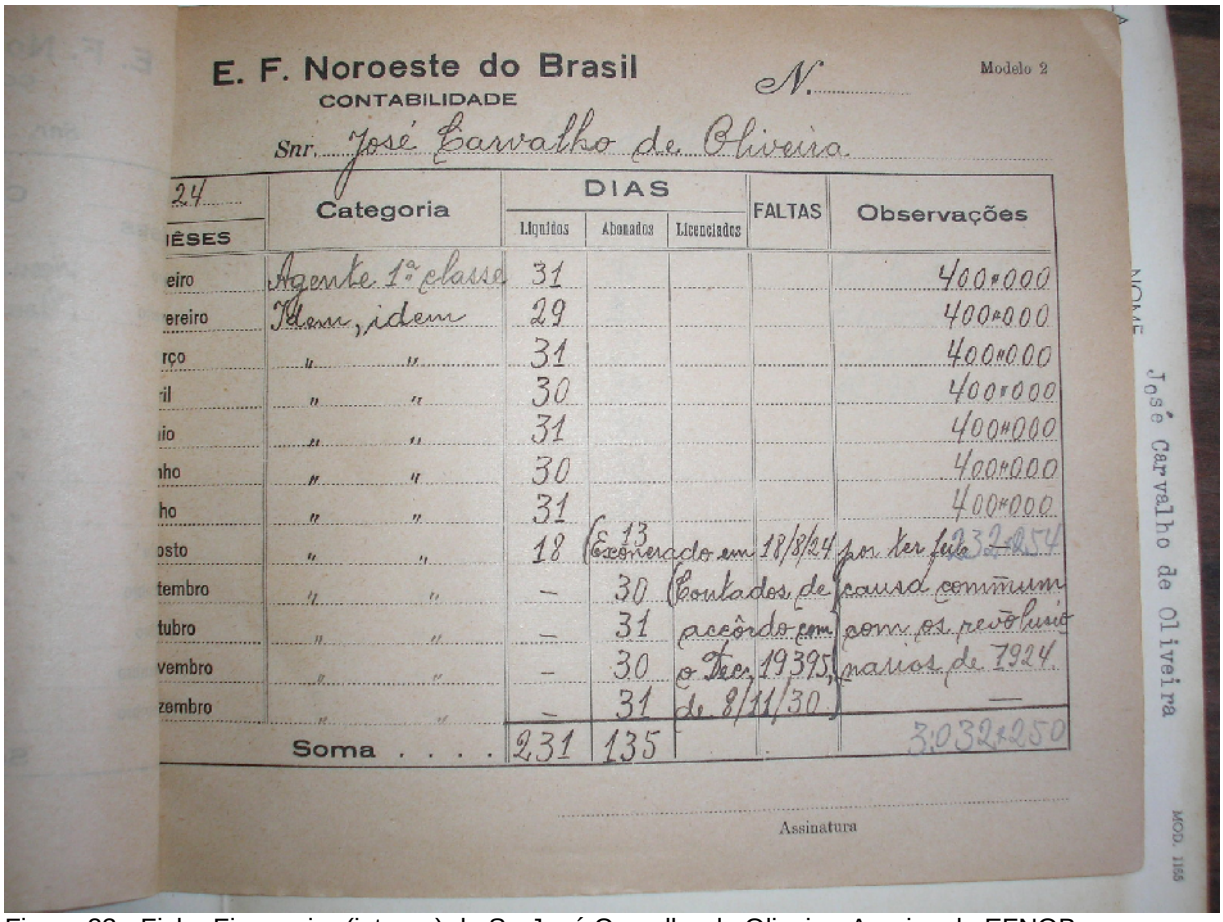
> a ferrovia foi parcialmente ocupada pelos revoltosos em 1922 e 1924 e ocupada totalmente em 1932, além disso, teve destacada atuação nos transportes relacionados com o combate aos rebeldes de Isidoro e da Coluna Prestes, no sul de Mato Grosso, nos anos de 1924 e 1926.[144]

Segundo o autor, os prejuízos causados à ferrovia devido a essas ocupações foram consideráveis. O tráfego comercial foi interrompido, houve danos às instalações físicas da estrada e objetos de estações foram roubados. O tráfego comercial era prejudicado tanto pelos revoltosos como, em seguida, pelas tropas que usavam a Estrada para reprimir os movimentos. Apenas a insurreição constitucionalista de 1932 não afetou o funcionamento da ferrovia. Houve somente a troca do então diretor da ferrovia Henrique Eduardo Couto Fernandes pelo engenheiro Abrahão Leite, "que assumia a direção da Estrada por ordem do Governo de São Paulo".[145]

No processo de análise das fichas, foram encontrados dois funcionários da Companhia que tiveram participação direta nesses movimentos revolucionários. O trabalhador José Carvalho de Oliveira, na Companhia desde 15 de janeiro de 1914, participou do movimento de 1924. Na época, ele exercia a função de Agente de 1ª classe. De acordo com a ficha do ano de 1924, ele foi exonerado no dia 18/8 por ter "feito causa comum com os revolucionários". Alguns meses depois, foi readmitido na mesma função, mas no início de 1932 seria novamente exonerado, não havendo menção sobre o motivo. A ficha a seguir comprova a sua participação no movimento:

---

[144] QUEIROZ (1999), op. cit., p. 193.
[145] Ibid., p. 203.



E. F. Noroeste do Brasil
CONTABILIDADE
N. ..... Modelo 2

Snr. José Carvalho de Oliveira

24 MÊSES	Categoria	DIAS Liquidos	DIAS Abonados	DIAS Licenciados	FALTAS	Observações
eiro	Agente 1ª classe	31				400$000
ereiro	Idem, idem	29				400$000
rço	" "	31				400$000
il	" "	30				400$000
io	" "	31				400$000
nho	" "	30				400$000
ho	" "	31				400$000
osto	" "	18	13			Exonerado em 18/8/24 por ter feito causa commum com os revolucionarios de 1924. 3:032$250
tembro	" "	–	30			Contados de acôrdo com o Dec. 19395 de 8/11/30
tubro	" "	–	31			
vembro	" "	–	30			
zembro	" "	–	31			—
Soma		231	135			3:032$250

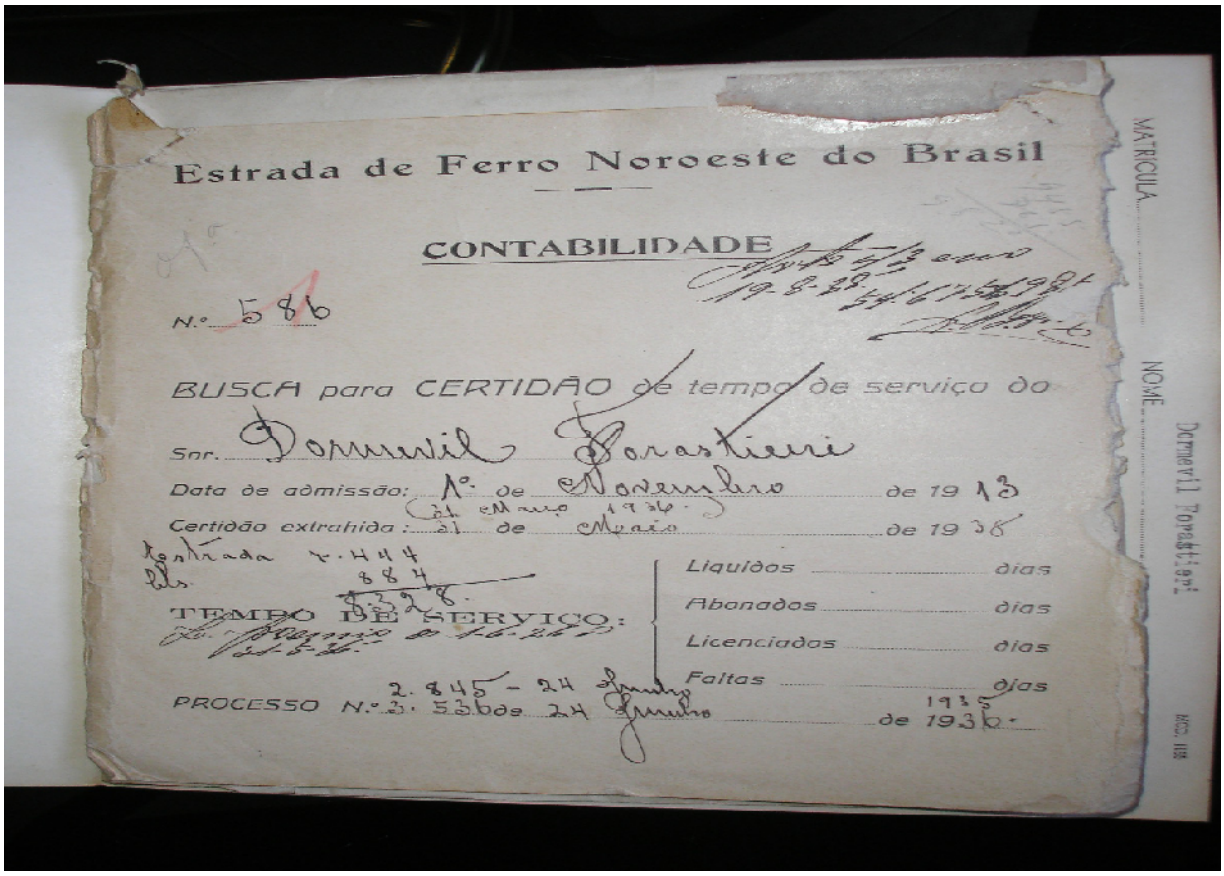
Assinatura

NOME José Carvalho de Oliveira

MOD. 1155

Figura 23 - Ficha Financeira (interno) do Sr. José Carvalho de Oliveira. Arquivo da EFNOB.

Já o trabalhador Dormevil Forastieri, que ingressou na Companhia em 1º/11/1913, teve participação na Revolução Constitucionalista de 1932. Possuía à época um alto cargo na Sub-Inspetoria de Tráfego, com vencimentos de 600$000 mensais. Na sua ficha do ano de 1932 há os seguintes dizeres: “... integral por ter sido afastado do serviço por ter feito causa comum com os revolucionários de 1932”. Na ficha de 1933 está escrito: “Esteve afastado do serviço por ter tomado parte no movimento revolucionário de 1932.” No entanto, de acordo com as fichas dos anos posteriores, o funcionário continuou na Companhia após o movimento, chegando a ocupar cargos de destaque, como o de Engenheiro classe “J” e o de Auxiliar Técnico 2ª classe “J”, com vencimentos superiores a 1:000$000 mensais. Seu último registro é de dezembro de 1940, não havendo referências sobre o que teria acontecido com ele, se aposentadoria, dispensa ou afastamento.



Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CONTABILIDADE

N.º 586

BUSCA para CERTIDÃO de tempo de serviço do

Snr. Dormevil Forastieri

Data de admissão: 1º de Novembro de 1913

Certidão extrahida: 31 de Maio de 1938

Liquidos ..... dias

Abonados ..... dias

Licenciados ..... dias

Faltas ..... dias

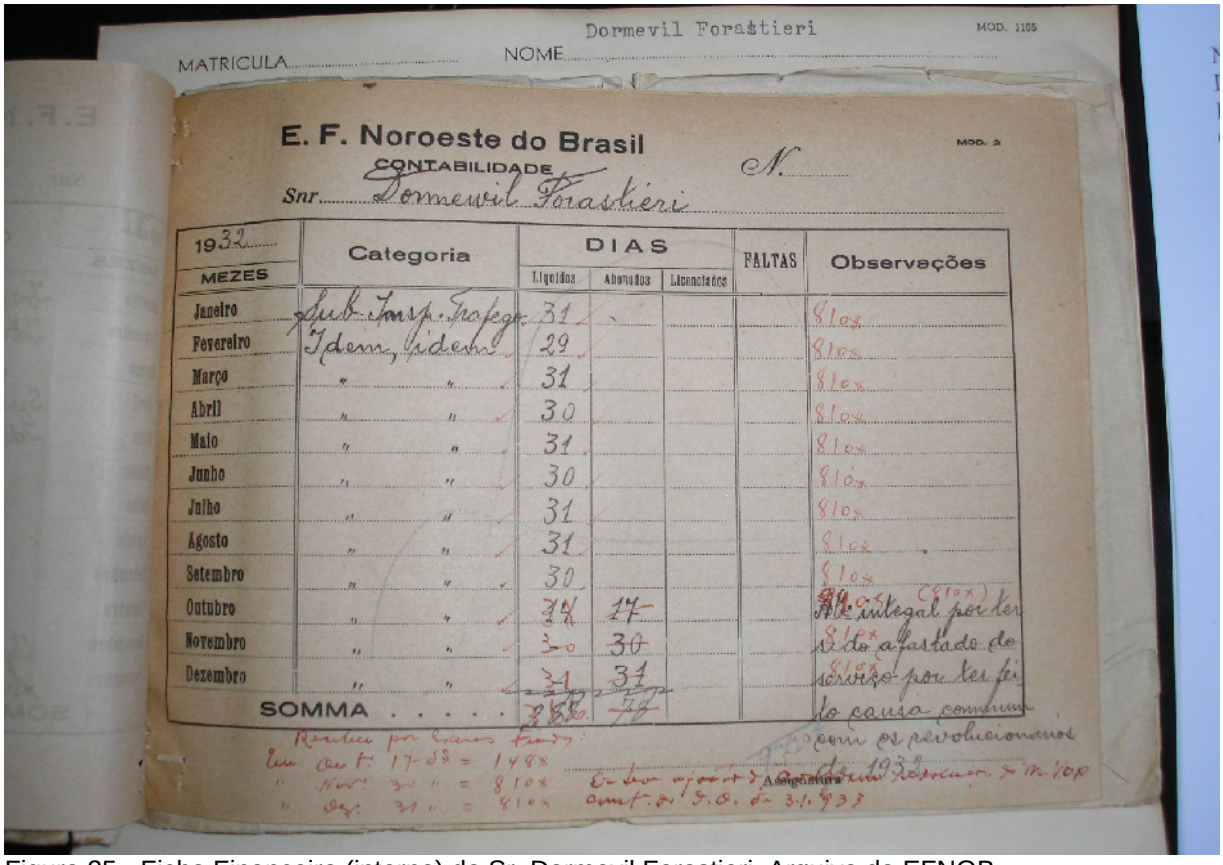
PROCESSO N.º 2.845 - 24 Junho de 1935

MATRICULA

NOME Dormevil Forastieri

MOD. 1185

Figura 24 - Ficha Financeira (capa) do Sr. Dormevil Forastieri. Arquivo da EFNOB.



Dormevil Forastieri

MATRICULA ..... NOME .....

MOD. 1185

E. F. Noroeste do Brasil

CONTABILIDADE

MOD. 2

N. .....

Snr. Dormevil Forastieri

1932 MEZES	Categoria	DIAS Liquidos	Abonados	Licenciados	FALTAS	Observações
Janeiro	Sub. Insp. Trafego	31				810x
Fevereiro	Idem, idem	29				810x
Março	" "	31				810x
Abril	" "	30				810x
Maio	" "	31				810x
Junho	" "	30				810x
Julho	" "	31				810x
Agosto	" "	31				810x
Setembro	" "	30				810x
Outubro	" "	31	17			810x (510x) Ale integral por ter
Novembro	" "	30	30			810x sido afastado do
Dezembro	" "	31	31			810x serviço por ter fei
SOMMA		366	77			to causa commum

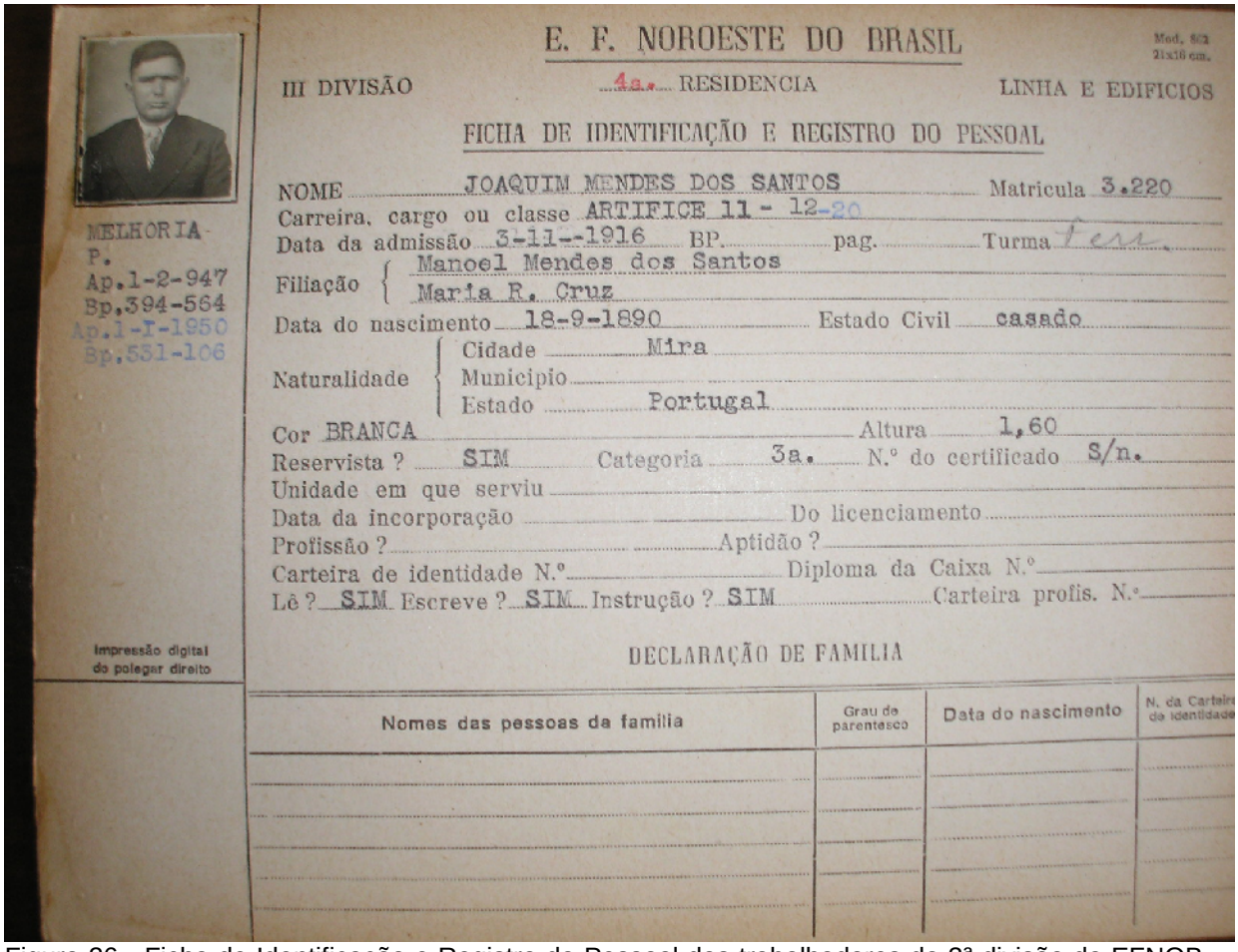
com os revolucionarios

Assignatura

Figura 25 - Ficha Financeira (interno) do Sr. Dormevil Forastieri. Arquivo da EFNOB

Outro tipo de fonte documental analisada referente aos trabalhadores da Companhia Noroeste foram as *Fichas de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão*. Esta divisão, como vimos anteriormente, era a de Linha ou Via Permanente. Encontrou-se um total de 38 fichas, correspondentes a trabalhadores admitidos entre 1913 e 1920.[146]

As Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, apesar de terem sido encontradas em um menor número, apresentam mais informações referentes aos trabalhadores do que as Fichas Financeiras. Nelas, há os seguintes dados: nome completo, data de nascimento, filiação, cidade e país de origem, altura, cor, cargo, salário e perguntas que informam se o trabalhador sabe ler e escrever e se é instruído. A seguir, um exemplo das Fichas de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão:


E. F. NOROESTE DO BRASIL

Mod. 8/1 21x16 cm.

III DIVISÃO — 4a. RESIDENCIA — LINHA E EDIFICIOS

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTRO DO PESSOAL

NOME JOAQUIM MENDES DOS SANTOS Matricula 3.220
Carreira, cargo ou classe ARTIFICE 11 - 12-20
Data da admissão 3-11--1916 BP. pag. Turma 1 cr.
Filiação { Manoel Mendes dos Santos / Maria R. Cruz
Data do nascimento 18-9-1890 Estado Civil casado
Naturalidade { Cidade Mira / Municipio / Estado Portugal
Cor BRANCA Altura 1,60
Reservista ? SIM Categoria 3a. N.º do certificado S/n.
Unidade em que serviu
Data da incorporação Do licenciamento
Profissão ? Aptidão ?
Carteira de identidade N.º Diploma da Caixa N.º
Lê ? SIM Escreve ? SIM Instrução ? SIM Carteira profis. N.º

MELHORIA
P.
Ap.1-2-947
Bp.394-564
Ap.1-I-1950
Bp.531-106

Impressão digital do polegar direito

DECLARAÇÃO DE FAMILIA

Nomes das pessoas da familia	Grau de parentesco	Data do nascimento	N. da Carteira de identidade

Figura 26 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão da EFNOB. Arquivo da EFNOB.

[146] Apesar de ultrapassar o limite temporário de nossa pesquisa em três anos, acreditamos que isto não atrapalharia nosso objetivo final, que é examinar a composição da mão-de-obra empregada na ferrovia Noroeste do Brasil, visto que, em poucos anos, não deveria ter ocorrido mudanças tão significativas quanto à origem dos trabalhadores admitidos na ferrovia.

Na tabela a seguir apresentamos o número total de fichas e sua distribuição segundo os anos de admissão dos trabalhadores:

Tabela 8 - Total de Fichas de Identificação e Registro do Pessoal dos trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, distribuídas entre os anos de admissão

Ano	Quantidade
1913	02
1914	03
1915	01
1916	02
1917	01
1918	09
1919	05
1920	15
TOTAL	38

Verificou-se, a saber, a presença maciça de estrangeiros entre os trabalhadores da 3ª divisão. Dos 38 trabalhadores que tiveram suas fichas analisadas, 19 eram estrangeiros. Quanto aos brasileiros, quatro vieram da região nordeste, três da região centro-oeste e treze da região sudeste. A tabela a seguir mostra a origem dos trabalhadores por nacionalidade:

Tabela 9 - Trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por nacionalidade

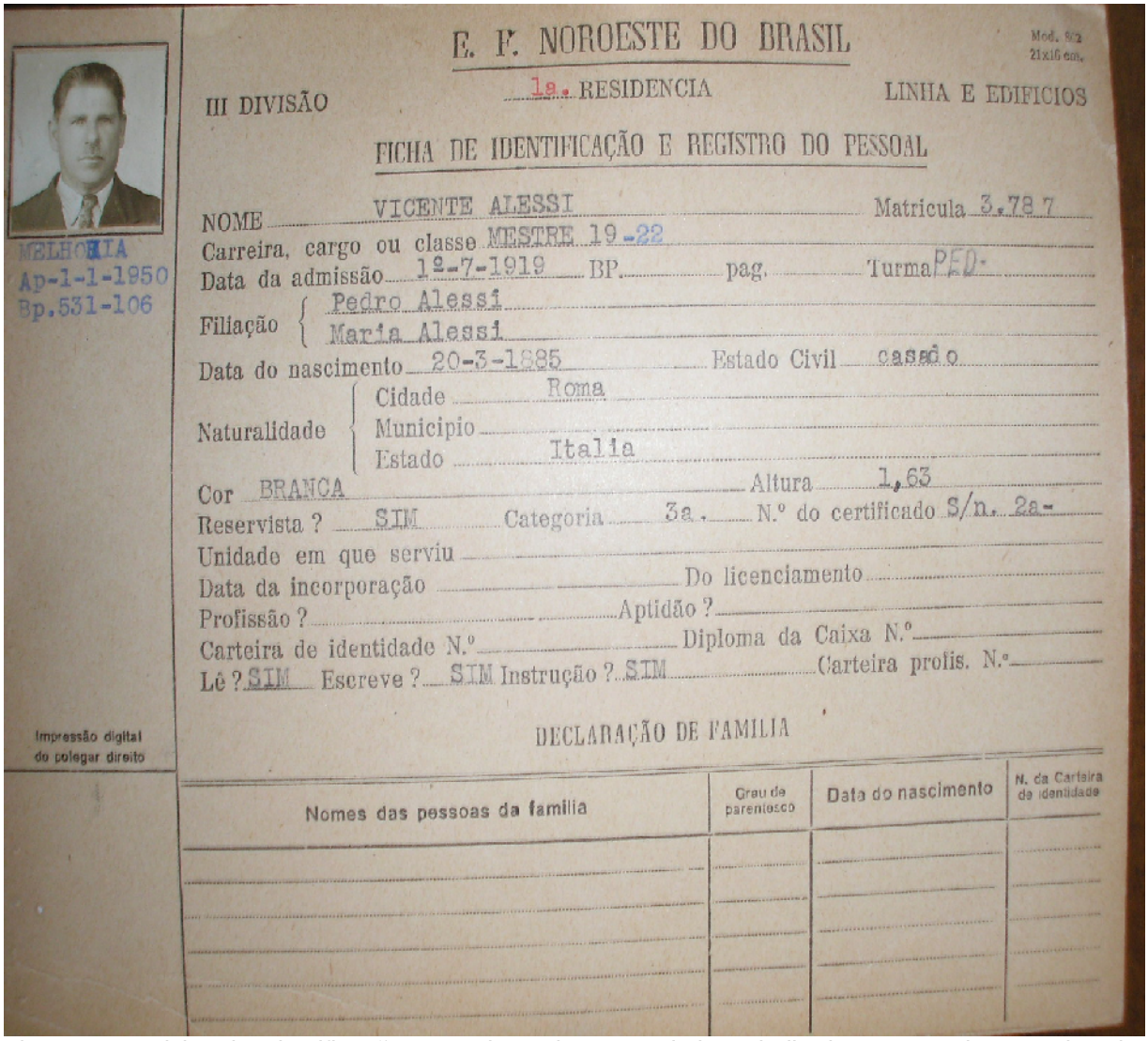
Nacionalidade	nº de trabalhadores
Portuguesa	15
Japonesa	02
Italiana	01
Síria	01
Brasileira	19
TOTAL:	38

Tabela 10 - Trabalhadores brasileiros da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por estado de origem

Estado	nº de trabalhadores
Bahia	01
Distrito Federal	01
Mato Grosso	02
Minas Gerais	05
Pernambuco	02
Rio de Janeiro	02
São Paulo	06
TOTAL:	19

As tabelas 8 e 9 mostram o quanto era diversa a origem desses trabalhadores. Do total de 38 funcionários analisados, apenas seis eram originários

do estado de São Paulo. Quanto aos trabalhadores estrangeiros, como já foi dito, gerou surpresa o fato de que metade das fichas se referia à mão-de-obra estrangeira. A existência de imigrantes já tinha sido percebida nas Fichas Financeiras, mas não em tão alta porcentagem. A seguir, mostramos exemplos de fichas de trabalhadores estrangeiros:



E. F. NOROESTE DO BRASIL

Mod. 8/2 21x16 cm.

III DIVISÃO — 1a. RESIDENCIA — LINHA E EDIFICIOS

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTRO DO PESSOAL

MELHORIA
Ap-1-1-1950
Bp.531-106

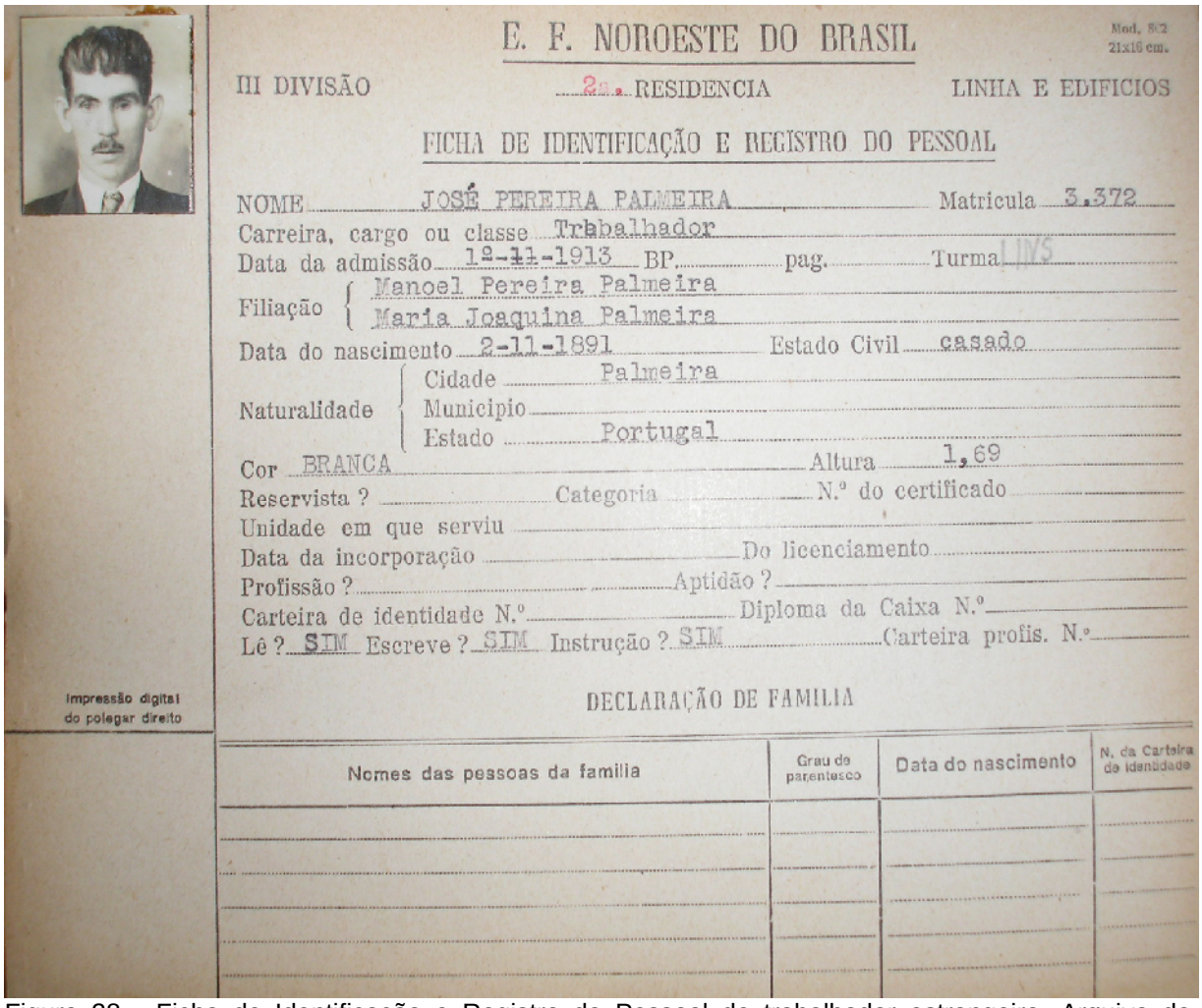
NOME VICENTE ALESSI Matricula 3.787
Carreira, cargo ou classe MESTRE 19-22
Data da admissão 1º-7-1919 BP. pag. Turma PED.
Filiação { Pedro Alessi / Maria Alessi
Data do nascimento 20-3-1885 Estado Civil casado
Naturalidade { Cidade Roma / Municipio / Estado Italia
Cor BRANCA Altura 1,63
Reservista ? SIM Categoria 3a. N.º do certificado S/n. 2a-
Unidade em que serviu
Data da incorporação Do licenciamento
Profissão ? Aptidão ?
Carteira de identidade N.º Diploma da Caixa N.º
Lê ? SIM Escreve ? SIM Instrução ? SIM Carteira profis. N.º

Impressão digital do polegar direito

DECLARAÇÃO DE FAMILIA

Nomes das pessoas da familia	Grau de parentesco	Data do nascimento	N. da Carteira de identidade

Figura 27 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal de trabalhador estrangeiro. Arquivo da EFNOB.



E. F. NOROESTE DO BRASIL

Mod. 8/2
21x16 cm.

III DIVISÃO — 2ª. RESIDENCIA — LINHA E EDIFICIOS

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTRO DO PESSOAL

NOME JOSÉ PEREIRA PALMEIRA Matricula 3.372
Carreira, cargo ou classe Trabalhador
Data da admissão 1º-11-1913 BP. pag. Turma LINS
Filiação { Manoel Pereira Palmeira / Maria Joaquina Palmeira
Data do nascimento 2-11-1891 Estado Civil casado
Naturalidade { Cidade Palmeira / Municipio / Estado Portugal
Cor BRANCA Altura 1,69
Reservista ? Categoria N.º do certificado
Unidade em que serviu
Data da incorporação Do licenciamento
Profissão ? Aptidão ?
Carteira de identidade N.º Diploma da Caixa N.º
Lê ? SIM Escreve ? SIM Instrução ? SIM Carteira profis. N.º

Impressão digital do polegar direito

DECLARAÇÃO DE FAMILIA

Nomes das pessoas da familia	Grau de parentesco	Data do nascimento	N. da Carteira de identidade

Figura 28 - Ficha de Identificação e Registro do Pessoal de trabalhador estrangeiro. Arquivo da EFNOB.

Um dos dados mais importantes que puderam ser obtidos com a análise desse novo tipo de documentação corresponde à alfabetização dos trabalhadores. Nas fichas há as seguintes perguntas: “Lê?”, “Escreve?” e “Instrução?”. Entre os trabalhadores brasileiros, apenas três não sabiam ler, nem escrever e não tinham instrução. Já entre os estrangeiros, todos tinham instrução e sabiam ler e escrever. Juntando os 38 trabalhadores, tanto brasileiros como estrangeiros, não atinge 8% a taxa dos que não possuíam instrução e não sabiam ler nem escrever, porcentagem muito baixa para a época em questão (início do século XX).

Pela leitura das fichas, outra característica passível de análise foi a cor de pele dos trabalhadores. Podemos constatar a distribuição que está adiante:

Tabela 11 - Trabalhadores da 3ª divisão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil admitidos entre 1913 e 1920 que constam nas Fichas de Identificação e Registro do Pessoal, por cor de pele

Cor	estrangeiros	brasileiros
Amarelo	02	00
Branco	17	08
Pardo	00	04
Preto	00	07
TOTAL:	19	19

No que diz respeito às condições de trabalho impostas a esses primeiros funcionários da Noroeste do Brasil, devem ter prevalecido as mesmas dificuldades aduzidas com relação aos trabalhadores da construção.

O problema da insalubridade das regiões atravessadas, como as margens do rio Tietê no estado de São Paulo e a área pantanosa do estado mato-grossense, lugares de foco de malária, febre amarela, dentre outras doenças tropicais, aliado ao desleixo da Companhia Noroeste, tiveram de ser enfrentados pelos trabalhadores. Os serviços de profilaxia só começariam a ser utilizados a partir de 1919, com a remodelação de um hospital em Aquidauana e com a construção de outro em Araçatuba. Também seria construído um posto médico em Três Lagoas e em cada residência da Estrada haveria um médico, inclusive em Bauru.

Porém, esses serviços, como já dito, visavam mais ao tratamento da doença do que à sua prevenção. No fundo, essa súbita preocupação com os trabalhadores era uma forma de melhorar a imagem da estrada, a fim de facilitar o recrutamento de operários. Vê-se assim que, antes de 1919, a mão-de-obra empregada estava completamente desassistida, sem qualquer tipo de assistência.

Por situação mais difícil devem ter passado os trabalhadores de estações e de conservação de linha das áreas mais afastadas dos centros urbanos, em vista da ausência de condições mínimas e adequadas para sua sobrevivência. Morando muitas vezes em taperas, sem conforto algum, viviam constantemente em perigo, devido ao ataque de indígenas e de animais silvestres. Além do mais, inexistiam armazéns ou outros tipos de comércio em áreas mais afastadas, o que compelia os trabalhadores a se utilizarem dos armazéns da própria Noroeste, pagando preços mais elevados. E, para piorar, o envio de mantimentos pela Companhia Noroeste para os lugares mais longínquos sempre foi irregular. O Ministro da Viação e Obras Públicas, em seu relatório de 1913, comenta essas vicissitudes:

> Tratando-se de uma zona sem recursos, sem cultura, sem armazéns, etc., o alimento para o pessoal era fornecido por uma casa comercial de Bauru, de

> acordo com a Companhia. Pois bem, nem o próprio alimento tem sido enviado com regularidade àquele pobre pessoal, obrigando-o a abandonar o serviço para procurar os meios de subsistência. Eis porque diversas turmas de linhas abandonaram os seus trechos e não trabalham. A situação tem sido por demais crítica e atos de vandalismo tem estado iminentes contra o próprio nacional.[147]

O problema de moradia deve ter atingido a quase totalidade dos trabalhadores da Noroeste até pelo menos o final da década de 1910, pois, conforme o Relatório da Companhia de 1921:

> A estrada não poderá ter pessoal bom e estável para seus serviços [...] enquanto não lhe puder oferecer [...] boas instalações para residência, dotadas de relativo conforto e toda a higiene.[148]

Somente a partir da década de 20 se inicia a construção de casas operárias para os trabalhadores da Noroeste, atenuando um dos grandes problemas enfrentados pelos ferroviários.

Figura 29 - Casas em que residiam os operários em Araçatuba. Arquivo da EFNOB, 1919.

[147] Apud NEVES, op. cit., p. 91.

[148] CEFNOB. *Relatório referente ao exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada*. Bauru, agosto de 1922. São Paulo: Secção de Obras d' *O Estado de São Paulo,* 1922. p. 15-16 apud QUEIROZ (2004), p. 104.

Abordamos até aqui algumas das dificuldades vivenciadas pelos trabalhadores da ferrovia Noroeste do Brasil, mas, quiçá, o principal deles teria sido o atraso de salários. Isso se explica pelo fato de que a demora no pagamento foi o estopim para a deflagração de três greves nos seguidos anos de 1913, 1914 e 1915. Em agosto de 1913, os operários da NOB resolveram entrar em greve após sete meses sem receber. O jornal *A Lanterna* noticiou o movimento e descreveu a chegada dos trabalhadores a Bauru assim:

> É um povo anêmico, não tem sangue nas veias, seus nervos já estão frouxos; os longos sofrimentos experimentados no serviço da estrada maldita, serviço estiolante e ingrato, acabaram de fazer deles simples máquinas automáticas, na manobra da picareta, da alavanca, da pá, da enxada e da marreta; não conhecem a solidariedade, não sabem apreciar a união que gera a força, que faz tremer os tiranos![149]

Após descrever a situação constrangedora em que se achavam os trabalhadores da NOB, o autor do artigo lamenta a falta de organização e a passividade dos grevistas:

> Em número de mais de 300, invadiram a plataforma da estação, carregados de seus trapos e, exaustos, cambaleando, tomavam o rumo da cidade. Notei logo a sua desorganização, porque cada um tratava por si de escolher o seu rumo, ao acaso, como se fosse um enorme bando de carneiros famintos num campo sem pastor.[150]

A greve só chegou ao fim após o governo federal fazer um adiantamento à Companhia Noroeste, com a finalidade de que esta pagasse os ordenados atrasados aos trabalhadores e também a alguns fornecedores, que haviam cancelado o envio de alimentos aos operários. Porém, o problema de atraso de salários continuou e, em menos de seis meses, um novo movimento grevista começaria.

No próximo capítulo, trabalharemos justamente a greve de 1914, a mais importante no que se refere ao número de trabalhadores envolvidos, ao tempo de duração, à organização dos grevistas e às conquistas obtidas.

---

[149] Jornal *A Lanterna*, São Paulo, edição do dia 18/10/1913. p. 2.
[150] Ibid.

Capítulo 3

A greve de 1914 dos ferroviários da Noroeste do Brasil

Neste capítulo, faz-se, num primeiro momento, um retrospecto do movimento operário brasileiro durante a Primeira República, examinando as principais correntes ideológicas presentes, as formas de atuação dos trabalhadores e os principais movimentos reivindicatórios ocorridos. Posteriormente, analisamos mais detidamente a greve dos ferroviários da NOB de 1914. Os protagonistas envolvidos, as causas da greve, os bastidores do movimento e uma possível influência do movimento anarquista ou anarcossindicalista entre os grevistas, serão assuntos trabalhados nessa seção do capítulo. Por fim, numa terceira parte, examina-se o desempenho econômico-financeiro da ferrovia, na tentativa de compreender a difícil relação entre a Companhia Noroeste e seus trabalhadores.

3.1 O movimento operário brasileiro na Primeira República

O processo de industrialização brasileiro foi lento e tardio, se comparado às principais nações européias e aos EUA. Na passagem do Império para República o país apresentava apenas 626 estabelecimentos industriais, número que se eleva a 6.946 em 1914. A Primeira Grande Guerra representa, paradoxalmente, um importante momento de evolução acelerada da industrialização brasileira; a dificuldade de importação de produtos estimula a criação de novos ramos industriais que suprissem a demanda existente, o que pode ser comprovado pela instalação de 5.940 indústrias entre 1915 e 1919.[151]

Correlato ao processo de industrialização, o movimento operário brasileiro começa a ganhar impulso a partir da última década do século XIX, e, nesse processo, a vinda em massa de imigrantes europeus foi decisiva. Com o movimento abolicionista iniciado em meados do século XIX e que se encerrou em 1888 com a abolição da escravatura, a falta de mão-de-obra para a agricultura brasileira, principalmente para a produção cafeeira paulista, foi um grave problema enfrentado

[151] CARONE, E. *Revoluções do Brasil Contemporâneo (1922/1938)*. 3ª ed. Rio de Janeiro - São Paulo: DIFEL, 1977. p. 11.

pela elite rural, que com o apoio do governo federal e dos governos estaduais inicia um processo de elaboração de leis e programas de subsídios à imigração.

O estado de São Paulo recebeu cerca de 57,7% do total de imigrantes que chegaram ao Brasil entre 1889 e 1930, devido, principalmente, à ação vigorosa de seu governo, que era controlado pela elite rural cafeeira, na busca de braços para a lavoura.[152] Maram diz que:

> Dos 3.390.000 imigrantes que entraram no Brasil entre 1871 e 1920, os italianos constituíam mais de 1.373.000. Os portugueses 901.000 e os espanhóis, 500.000. A maioria dos imigrantes procurou residência em São Paulo, cujo governo estadual, controlado pela classe de agricultores, foi o mais ativo na criação de subsídios à imigração.[153]

Os italianos, originários das áreas rurais do nordeste de seu país, constituíram a maioria da força de trabalho nas fazendas de café do interior paulista. Entretanto, ao mesmo tempo, formaram a maior comunidade estrangeira na cidade de São Paulo, a ponto de o intelectual socialista italiano Antônio Piccarolo asseverar em 1913 que:

> tinha-se a impressão [ao chegar a cidade de São Paulo] de estar na Itália, na Itália do além-mar, para onde, juntamente com a língua, são transportados os costumes, as tradições domésticas, as festas populares, tudo enfim, o que nos pode lembrar de coração, a nossa terra de origem.[154]

A importância da comunidade italiana no Brasil pode ser medida pelo quadro descrito pela historiadora Petrone:

> Apesar do grande número de nacionalidades que vieram para São Paulo, quem marcou a vida na fazenda de café e a fisionomia das cidades foi, sem dúvida, o italiano. Já João Pedro da Veiga Filho refere em 1896 que nos 150.000 habitantes da cidade de São Paulo havia um terço de italianos. Pierre Denis escreve no início do século: ”Muitas fazendas estão inteiramente povoadas de italianos e há muitos municípios onde eles excedem em número os brasileiros, e os imigrantes de todas as outras nacionalidades”. [...] Mais pitoresca, entretanto, é a frase de Robert Foerster: “Se metade do mundo acha conforto numa xícara de café na mesa do desjejum, então metade do mundo deve isso ao colhedor de café veneziano”. [155]

---

[152] Cf. PETRONE, M. T. S. Imigração. In: FAUSTO, B. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 2. p. 103.
[153] MARAM, S. L. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro 1890-1920.* Rio de Janeiro: Paz e Terra: 1979. p. 13.
[154] Jornal *O Estado de São Paulo*, 29 de janeiro de 1913, p. 3 apud MARAM, op. cit., p. 14.
[155] PETRONE, op. cit., p. 105.

Ao contrário dos italianos, que se destinaram na sua maioria para as fazendas de café paulista, os portugueses procuraram principalmente os centros urbanos, onde se destaca a cidade do Rio de Janeiro, à época capital do país. Santos, cidade portuária paulista, também foi o destino escolhido por uma grande quantidade de portugueses.

Quanto aos espanhóis, podemos ver uma distinção em relação aos seus destinos. Aqueles que vieram subvencionados, que eram a grande maioria, se dirigiram obrigatoriamente para as fazendas cafeeiras, enquanto que aqueles que possuíam melhores condições financeiras procuraram se estabelecer em cidades que estavam em processo de desenvolvimento, geralmente trabalhando com comércio em geral.[156]

Italianos, portugueses e espanhóis vão constituir, entre 1890 e 1920, a maioria da classe operária urbana em São Paulo e Santos, e uma grande parte do proletariado do Rio de Janeiro. O censo de 1893 realizado na cidade de São Paulo mostrou que 54,6% da população total da cidade eram estrangeiros e que estes compunham 85,5% dos 10.241 trabalhadores classificados como artesãos. No geral, os estrangeiros eram 71,2% da força de trabalho da capital paulista. Já o censo de 1920 diz que existiam 100.338 trabalhadores na indústria paulistana, e que 51% deles eram imigrantes. O censo municipal de Santos de 1913 revelava que os imigrantes correspondiam a 45% da população total da cidade, sendo que na área urbana esse percentual chegava a 54%. Se pensarmos que Santos era uma cidade portuária e comercial, onde o trabalho era quase que exclusivamente masculino, logo podemos concluir que a força de trabalho era predominantemente estrangeira. O censo de 1920 mostra dados semelhantes ao anterior, com os imigrantes correspondendo a 35,6% da população total, dos quais 68% tinham idade entre 15 e 49 anos, idade mais produtiva para o trabalho.[157]

Na cidade do Rio de Janeiro, capital do país naquele período, os imigrantes também compuseram grande parte do proletariado. O censo de 1890 mostra que os estrangeiros correspondiam a 39% dos 48.661 operários da manufatura; no transporte rodoviário eram 54% do total; e nas atividades artesanais representavam 40% da força de trabalho. Trinta anos depois, de acordo com censo de 1920, os

---

[156] BERLINI, C. E. N. *Espanhóis em Bauru:* histórias de vida (1896-1930). Assis, 1999. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista. p. 124-125.
[157] MARAM, op. cit., p. 15-17.

imigrantes correspondiam a 35,2% dos proletários da indústria e 38,8% nos transportes, chegando a 53,2% nos transportes rodoviário e aéreo.[158]

Quanto à composição do proletariado das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, de acordo com José Murilo de Carvalho, nas primeiras duas décadas do século XX a classe operária apresentava características distintas nos dois principais centros urbanos do país. No Rio de Janeiro, onde a industrialização era mais antiga, havia maior diversidade de orientações e o operariado do Estado e de empresas públicas (ferrovias, marinha mercante etc.) era mais numeroso e fortemente vinculado ao governo. Diferentemente do operariado paulista, cuja penetração dos ideais anarquistas vindos do exterior foi bastante expressiva, a classe operária carioca era composta majoritariamente por brasileiros, tendo como principal grupo de estrangeiros trabalhadores portugueses, além de uma presença considerável da população negra, inclusive de ex-escravos.[159] Todavia, para o autor, o movimento operário trouxe conseqüências importantíssimas, sobretudo no que diz respeito à conquista dos direitos civis no Brasil:

> O movimento lutava por direitos básicos, como o de organizar-se, de manifestar-se, de escolher o trabalho, de fazer greve. Os operários lutavam também por uma legislação trabalhista que regulasse o horário de trabalho, o descanso semanal, as férias, e por direitos sociais como o seguro de acidentes de trabalho e aposentadoria. No que se refere aos direitos políticos, deu-se algo contraditório. Os setores operários menos agressivos, mais próximos do governo, chamados na época de 'amarelos', eram os que mais votavam, embora o fizessem dentro de um espírito clientelista. Os setores mais radicais, os anarquistas, seguindo a orientação clássica dessa corrente de pensamento, rejeitavam qualquer relação com o Estado e com a política, rejeitavam os partidos, o Congresso, e até mesmo a idéia de pátria. O Estado, para eles, não passava de um servidor da classe capitalista, o mesmo se dando com os partidos, as eleições e a própria pátria.[160]

Mais importante do que a quantidade de imigrantes presentes na força de trabalho brasileira, foi a participação mais efetiva deles no movimento operário. Foi desse contingente de imigrantes que saiu a maioria das lideranças do primeiro movimento operário brasileiro, ou seja, "a fonte de energia da fase inicial do

---

[158] MARAM, op. cit., p. 18.
[159] CARVALHO, J. M. de. *Cidadania no Brasil*: o longo caminho. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. p. 58-59.
[160] Ibid., p. 60.

movimento”[161]. Convém analisarmos as duas próximas tabelas referentes aos principais líderes operários da Primeira República:

Tabela 12 - Demonstrativo das Nacionalidades dos Líderes Identificados

	Brasileiros	35
	Estrangeiros	71
Italianos	24	
Portugueses	23	
Espanhóis	22	
Alemães	1	
Poloneses	1	
	Não identificados	13
	Total	119

Fonte: MARAM, op. cit., p. 21

Tabela 13 - Demonstrativo da liderança por Nacionalidade e Local

	São Paulo			Santos			Rio de Janeiro	
Brasileiros		8			2			27
Estrangeiros		36			15			23
Italianos	22			-			2	
Espanhóis	6			7			11	
Portugueses	6			8			10	
Alemães	1			-			-	
Poloneses	1			-			-	
Não identificados		2			1			10
Total		46			18			60

Fonte: MARAM, op. cit., p. 22.

Tendo como locais de pesquisa as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Santos, os maiores centros operários do país, Maram examinou os 119 principais líderes operários entre 1890 e 1920, observando que 106 ou 89% eram europeus, dos quais os italianos compunham a maioria, seguidos de perto por portugueses e espanhóis. Maram chama a atenção para o fato de os espanhóis aparecerem com um índice muito mais alto de representatividade entre as lideranças operárias do que sua participação na totalidade dos imigrantes e na força de trabalho das três cidades.[162] A análise da segunda tabela nos permite aferir que na cidade de São Paulo 36 dos 44 líderes encontrados eram estrangeiros e que destes 61% eram italianos. A cidade de Santos apresenta a maior porcentagem de estrangeiros entre os líderes operários: 88%. Já no Rio de Janeiro, onde os estrangeiros não chegavam a 50% do operariado, os brasileiros vão corresponder a pouco mais da metade dos líderes operários da cidade.[163]

[161] CARVALHO, op. cit., p. 13.
[162] MARAM, op. cit., p. 20-21. O autor compreende por “principais” líderes operários, os diretores de sindicatos e federações operárias, ou propagandistas envolvidos com a organização operária.
[163] Ibid., p. 22.

De fato, os estrangeiros vão comandar os principais sindicatos e federações operárias do país, além de serem os grandes propagandistas do movimento operário brasileiro, mormente com a criação e divulgação de revistas dirigidas ao operariado em geral e com a organização de comícios ou festas de propagandas.[164]

A história da organização do operariado brasileiro começa em meados do século XIX, quando os trabalhadores urbanos livres mais qualificados, como os artesãos, começam a se organizar em sociedades de socorros mútuos, as chamadas sociedades mutualistas. Estas davam assistência aos seus membros em caso de doença, desemprego, incapacitação para o trabalho, funeral, dentre outras formas de ajuda, sendo consideradas pela população em geral como sociedades "beneficentes".[165] A última década do século XIX e os primeiros anos do século seguinte, já sob a constituição republicana, assistem a eclosão de uma nova forma de organização: o sindicato operário. Ao contrário das sociedades mutualistas, que tinham um caráter mais beneficente, de solidariedade, os sindicatos estavam voltados para a "ação econômica", buscando melhorias quanto à jornada de trabalho, ao salário, à forma de pagamento etc. Essa nova forma de organização dos trabalhadores, além de ser chamada de sindicato, também era comumente denominada de centro operário, grêmio, associação, liga, sociedade ou união. Quanto à diferenciação entre esses dois tipos de organização do operariado, Batalha ensina que:

> Com freqüência, na denominação [do sindicato] havia a qualificação "de resistência", para enfatizar sua diferença com relação às sociedades mutualistas, consideradas "beneficentes". Na prática, porém, a clara diferenciação entre os dois tipos de associação (sindicatos e mutualistas) estava mais presente no discurso, pois diversas sociedades "de resistência" continuaram a prestar alguns dos auxílios das sociedades mutualistas.[166]

Em face do tipo de organização, existiram durante o período da República Velha quatro tipos de sindicatos ou sociedades de resistência. Primeiro temos as associações pluriprofissionais, que reuniam operários de diferentes ofícios e de diferentes ramos industriais. Essa modalidade de sindicato, geralmente,

---

[164] Sobre cultura operária no Brasil ver FOOT HARDMAN, F. *Nem pátria nem patrão*: vida operária e cultura anarquista no Brasil. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

[165] A Constituição de 1824 proibia a criação de qualquer forma de organização sindical, o que fez com que os trabalhadores recorressem à criação das sociedades mutualistas. Sobre o movimento operário na Primeira República ver: BATALHA, C. *O movimento operário na Primeira República*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

[166] BATALHA, op. cit., p. 15-16.

representava a primeira forma possível de organização, aparecendo em centros urbanos com pouca ou nenhuma organização por ofício. Os momentos de crescimento do movimento sindical e de suas associações foram propícios para o crescimento das associações pluriprofissionais, pois representavam uma forma de trazer para o movimento categorias que não tinham força para criar organizações próprias.

A forma de organização predominante entre os trabalhadores foi o sindicato por ofício. Segundo Batalha,

> Os sindicatos por ofício constituem a base da organização operária na Primeira República, sendo o tipo de organização predominante e tendendo a ser a forma priorizada pelo movimento operário, pelo menos até a segunda metade dos anos 1910. Assim como as sociedades mutualistas por ofício, os sindicatos por ofício representavam sobretudo os ofícios mais qualificados e/ou com maior tradição organizacional. No caso da construção civil, por exemplo, ofícios como os de pedreiro, carpinteiro e estucador tinham seus sindicatos, enquanto os serventes de obra – mão-de-obra pouco qualificada - dependiam da criação de um sindicato geral da construção civil, isto e, um sindicato de indústria, para contar com uma organização que os aceitasse e os representasse.[167]

Os sindicatos por indústria, terceira forma de organização apresentada, apareciam principalmente para representarem atividades nas quais não existiam sindicatos de ofício forte, a exemplo da indústria têxtil. Este ramo industrial "historicamente tivera como característica um acentuado processo de desqualificação, ou seja, em que o grau de mecanização permitira a eliminação da maioria das funções qualificadas".[168] Durante o período de 1917-1919, auge do movimento operário brasileiro, tal espécie de sindicato apresentou um forte crescimento, principalmente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

Uma última forma de organização dos operários seria o sindicato por empresa, o qual reunia em seus domínios apenas trabalhadores de uma empresa ou indústria específica, mesmo que ocupassem funções variadas. Veremos mais à frente que é esse o caso dos trabalhadores da ferrovia Noroeste do Brasil, que fundaram em 1909 a Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em 1919, ferroviários das oficinas de Aquidauana fundaram o Centro Operário Aquidauanense; já no ano de 1927 foi criada em Bauru a Sociedade

---

[167] BATALHA, op. cit., p. 17.
[168] Ibid., p. 18.

Beneficente 19 de Julho. Apenas em 1933 que é criado o Sindicato dos Ferroviários da Noroeste do Brasil, este uma verdadeira “sociedade de resistência”.[169]

Ideologicamente, o movimento operário brasileiro durante a Primeira República esteve dividido em várias correntes, algumas de grande expressão em quase todas as regiões proletárias do país, outras mais restritas a algumas regiões ou cidades. Dentre tais correntes podemos destacar: o socialismo, o anarquismo, o anarcossindicalismo, o positivismo, o cooperativismo e o catolicismo.

Vários grupos socialistas surgiram no Brasil a partir de 1889. Neste ano é criado em Santos (SP) o círculo socialista; no ano seguinte é formado na cidade do Rio de Janeiro o Partido Operário. Durante a Primeira República proliferou uma sucessão de partidos socialistas de duração passageira e com atuação ou influência apenas local. A maioria desses partidos defendia um programa de reformas das quais se destacavam o voto secreto, a ampliação do direito de voto, a revogabilidade dos mandatos, a jornada de oito horas, a criação de tribunais arbitrais entre patrões e empregados, a proibição do trabalho de menores de 14 anos, o direito de greve e a restrição ao trabalho noturno. A conquista desses direitos decorreria das pressões e da eleição de seus representantes.

Entretanto, o sistema eleitoral da Primeira República, com o voto aberto e o controle das eleições pelos partidos situacionistas, impunha derrotas já anunciadas aos partidos socialistas. A grande presença de imigrantes não naturalizados nos quadros dos partidos socialistas dificultava ainda mais a eleição de seus representantes, pois aqueles não tinham direito de voto. O historiador Batalha aponta com clareza as dificuldades enfrentadas pelos partidos socialistas na tentativa de uma coesão nacional:

> Divididos por disputas pessoais e políticas e submetidos à lógica da política local da Primeira República, os socialistas, a despeito de iniciativas como os congressos socialistas brasileiros de 1892 e 1902, jamais alcançaram uma unidade duradoura em uma organização nacional única. Um outro aspecto que reforçava essa divisão era a atitude de várias das organizações socialistas de imigrantes, que agiam como filiais dos partidos socialistas dos seus países de origem e voltavam-se inteiramente para a política nesses

[169] O historiador Batalha diz que existiram, fundamentalmente, três tipos de sindicatos ou sociedades de resistência durante a Primeira República: as associações pluriprofissionais, as sociedades por ofício e os sindicatos de indústria ou ramo de atividade. No entanto, para ele também existiriam os sindicatos de empresa. Nesta pesquisa trabalho com os quatro tipos de sindicatos, devido, principalmente, ao fato de que os trabalhadores da Noroeste do Brasil procuraram se organizar em sindicato próprio.

> países, sem mostrar grande interesse pelo movimento operário mais geral ou pela unificação de esforços com os socialistas brasileiros.[170]

O anarcossindicalismo, uma das vertentes do anarquismo, foi a corrente ideológica mais influente no movimento operário brasileiro da Primeira República. Seus seguidores comandaram os principais sindicatos do país, editaram os jornais operários mais importantes, além de dominarem os três congressos operários brasileiros, realizados nos anos de 1906, 1913 e 1920.

O anarquismo possuiu diversas variações no Brasil e na Europa, entretanto, apresentavam ideais em comum: fim do capitalismo, da propriedade privada e do Estado, federalismo, recusa da luta político-parlamentar, anticlericalismo e rejeição de qualquer forma de opressão sobre o indivíduo. Diferentemente dos socialistas que buscavam alcançar seus direitos através da participação de seus representantes em eleições ou por pressões em geral, os anarquistas pregavam a ação direta. Cada forma de ação direta – greve, boicotes, sabotagem... – era considerada válida na luta dos trabalhadores por melhores condições de trabalho. Mais importante do que isso, cada uma das ações diretas prepararia o trabalhador para ação final: a greve geral revolucionária que acabaria com o capitalismo. A idéia de uma revolução que acabaria com o capitalismo e o Estado, situação em que os trabalhadores assumiriam o poder, pairava sobre os ideais anarquistas; todavia, raramente é mencionado na literatura anarquista como seria o funcionamento dessa nova sociedade. A respeito disso, Maram aponta que:

> Os anarquistas mencionam vagamente as federações cooperativas de trabalhadores. Mas raramente entram em detalhes sobre a forma e o projeto funcional da nova sociedade. Argumentam que esquemas precisos não podem ser previstos, pois as sociedades do passado e do presente não são exemplos de um mundo de liberdade, de um mundo sem autoritarismo e exploração. Estariam impondo uma estrutura arbitrária se traçassem diretrizes rígidas, pois talvez não atendam a situação do futuro. E prosseguem afirmando que a sociedade anarquista ou acrática deve evoluir livre e espontaneamente segundo as condições do momento e não segundo os itens de um plano ou os caprichos de uma classe de líderes parasitários.[171]

A história do anarquismo no Brasil inicia-se a partir da década de 1890 com a formação de vários núcleos anarquistas, de diversas orientações, compostos em sua maioria de imigrantes e seus descendentes. Esses núcleos serão responsáveis pela

---

[170] BATALHA, op. cit., p. 22-23.
[171] MARAM, op. cit., p. 75.

publicação de inúmeros jornais nas principais cidades do país: *Gli Schiavi Bianchi* (São Paulo, 1892), *L'Asino Umano* (São Paulo, 1893), *L'Avvenire* (São Paulo, 1894), *Il Diritto* (Rio de Janeiro, 1895-1899), *L'Operario* (São Paulo, 1896), *Il Risveglio* (São Paulo, 1898), O Despertar (Rio de Janeiro, 1898), O Protesto (Rio de Janeiro, 1898-1900) e *Il Diritto* (Curitiba/PR, 1899).[172] Os italianos vão ser os principais propagandistas das idéias anarquistas, havendo também grandes contribuições de portugueses e espanhóis.

Na Europa, a partir de 1880, o anarquismo se distanciaria do movimento operário em geral, ao contrário do que ocorreu no Brasil, onde, até a década de 1920, o anarcossindicalismo era a corrente mais importante do movimento operário brasileiro. O anarcossindicalismo, aos moldes do sindicalismo francês, ressaltava a importância dos sindicatos na liderança da luta contra o Estado, além de eles serem a base da nova sociedade que seria criada. Os anarcossindicalistas pregavam a luta econômica em oposição à luta política. Os sindicatos teriam dois objetivos: primeiro, lutar por melhorias nas condições de vida do operariado e pela emancipação social; segundo, depois da grande revolução, os sindicatos seriam as bases de uma nova organização econômica da sociedade. Importância fundamental para os anarcossindicalistas possuíam as greves, "que eram consideradas como um "exercício revolucionário", devendo culminar na greve geral revolucionária".[173]

O anarcossindicalismo representa uma contradição dentro da teoria anarquista. A quintessência do anarquismo opõe-se dogmaticamente a qualquer estrutura, vista pelos anarquistas como uma repressão à liberdade, característica inerente ao autoritarismo burguês. No entanto, para os anarcossindicalistas o sindicato é o *locus* ideal para propagação das idéias revolucionárias e para a luta por melhores condições de trabalho. Para eles, os trabalhadores absorveriam melhor os ideais anarquistas a partir do momento em que os sindicatos ajudassem na resolução de seus problemas mais imediatos e concretos, como aumento de salários, menos exploração, dentre outros. Talvez isso explique o sucesso do anarcossindicalismo no Brasil, na medida em que seus apelos estavam em sintonia com as necessidades e interesses dos trabalhadores. Vale a pena destacar um

---

[172] Cf. PINHEIRO, P. S. O proletariado industrial na primeira república. In: FAUSTO, B. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 2. p. 149; e BATALHA, op. cit., p. 23.

[173] MARAM, op. cit., p. 150.

longo trecho do livro de Maram que esclarece com extrema lucidez o tema da influência do anarcossindicalismo no movimento operário brasileiro:

> Supunha-se que a popularidade do anarquismo no Brasil decorresse do fato de que os imigrantes envolvidos no movimento operário brasileiro provinham de países de influência anarquista, nominalmente Espanha, Itália e Portugal. Mas essa suposição não resiste a uma investigação mais profunda. Havia outras formas de sindicalismo bastante influentes naqueles países (...) além disso, o anarcossindicalismo sintonizava mais diretamente com os interesses do proletariado brasileiro que qualquer outra forma de sindicalismo. (...) No anarcossindicalismo, o trabalhador imigrante sentia-se confortável, pois permaneciam seus laços com a terra mãe. O anarcossindicalismo via a si próprio como uma parte do movimento internacional. Tentava desenvolver entre os trabalhadores um sentimento de solidariedade internacional, especialmente para com os italianos, portugueses e espanhóis, irmãos nacionais da grande parte de nossos imigrantes. Os socialistas insistiam em que o imigrante adotasse a cidadania brasileira para poderem votar nas eleições. Já os anarquistas não exigiam tal atitude. O nacionalismo e, em especial, a participação no processo eleitoral eram considerados uma maldição pelos libertários.[174]

Além do anarquismo e do socialismo, outras correntes ideológicas estiveram presentes no operariado brasileiro, mas, por diversas razões, não chegaram a ser tão conhecidas ou não se difundiram em todas as regiões proletárias do país. Uma delas é o positivismo, mais difundido no Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro. A ação dos positivistas se pautava pela busca de melhores condições de vida e de trabalho, sem, no entanto, recorrer à greve ou a qualquer outra forma de ação mais radical. Para eles os apelos às autoridades ou a apresentação de candidatos operários para os cargos eletivos seriam formas mais convenientes na pretensão de "garantir uma certa cidadania social para os trabalhadores, pondo em prática a máxima de Augusto Comte da "incorporação do proletariado à sociedade moderna"."[175]

O sindicalismo-cooperativista encontrará nos operários do Estado a maioria de seus seguidores. Parecidos com os positivistas na forma de agir, os cooperativistas, a partir de 1910, propagandearam a favor das cooperativas, sendo liderados por Custódio Alfredo de Sarandy Raposo, que dirigiu o Escritório de Informações sobre Sindicatos e Cooperativas do Ministério da Agricultura. No início da década de 1920, Sarandy Raposo fundou a Confederação Sindicalista Cooperativista Brasileira, que tinha por base sobretudo associações ligadas à

---

[174] MARAM, op. cit., p. 84.
[175] BATALHA, op. cit., p. 26.

Estrada de Ferro Central do Brasil, no Distrito Federal, estado do Rio de Janeiro, sul de Minas Gerais e leste de São Paulo.[176]

Maior peso no movimento operário brasileiro, quando em cotejo com as duas anteriores, teve a corrente católica. Organizações ligadas à Igreja, que tinham como base a doutrina social expressa na encíclica *Rerum novarum* criada pelo papa Leão XIII em 1891, buscavam eliminar a influência de anarquistas e socialistas e da ação sindical entre o operariado em geral. Nos últimos anos do século XIX, essas organizações já estavam espalhadas pelos principais centros urbanos do país, desfrutando de uma boa organização, tendo algumas jornais próprios, meio eficaz para divulgação de seus ideais. Suas ações se pautavam pela defesa do catolicismo, pelo entendimento entre patrões e empregados, pela recusa da greve e por um forte anti-socialismo. Como exemplo dessas organizações, temos o Centro dos Operários Católicos, fundado em 1899 na cidade de São Paulo, que depois viria a ser o Centro Operário Católico Metropolitano, que teve forte atuação em vários bairros da capital paulista e em algumas cidades do interior do estado. Em Belo Horizonte, destacou-se a Confederação Católica do Trabalho (1919). E, em Pernambuco, entre as décadas de 1910 e 20, atuou a Federação Operária Cristã.

O movimento operário brasileiro, entre 1890 e 1930, apresentou uma alternância de períodos de agitação e calmaria, influenciados, precipuamente, por fatores de ordem econômica, seja na busca por melhores condições de trabalho – leia-se aumento de salários ou, ao contrário, aumento dos custos de vida –, seja pela situação econômica do país propícia para reivindicações.

A última década do século XIX ainda apresentou uma fase de calmaria nas reivindicações proletárias. Com exceção da cidade de Santos, onde ocorreram algumas atividades reivindicatórias antes do início do século XX, as greves foram raras e, mesmo assim, quando aconteciam, não passavam de incidentes isolados em determinadas fábricas ou apenas em setores delas. Da mesma forma, os sindicatos ainda eram pouco conhecidos, não tendo força de atuação.

Os ferroviários foram um dos primeiros grupos de trabalhadores a se organizarem em sindicatos, associações, dentre outros tipos de união. Tais indivíduos podem ser considerados, inclusive, pioneiros nas reivindicações. A esse respeito, Liliana Segnini comenta que

---

[176] Ibid., p. 26-27.

> A primeira tentativa dos ferroviários objetivando a organização da categoria encontra-se registrada nos jornais do final do século passado [XIX] e início deste [XX]. Trata-se da Liga Operária da Companhia Paulista. O objetivo desta corporação era defender os interesses da classe ferroviária na zona da Paulista. A iniciativa era totalmente da classe trabalhadora.[177]

Já no ano de 1901 acontece na cidade paulista de Rio Claro um movimento reivindicatório dos funcionários da Companhia Paulista por melhores salários. A paralisação dos operários é noticiada pelo jornal Diário Popular:

> O Dr. Oliveira Ribeiro, chefe de polícia, recebeu hoje do delegado de Rio Claro um telegrama, comunicando que os trabalhadores da Companhia Paulista declararam-se em greve.
> A autoridade local em seu despacho pediu com urgência remessa de uma força de 15 praças em virtude de se recear que se dêem conflitos.
> O Dr. Chefe de Polícia, providenciando sobre o caso, ordenou que seguisse hoje pelo trem das 4 horas uma força de 20 praças do 1º Batalhão, comandada por um oficial.
> A greve originou-se pelos operários quererem aumento de salário, no que não foram atendidos.
> Sobre o mesmo caso o Dr. Adolfo Pinto, chefe do escritório central da Paulista, recebeu hoje o seguinte telegrama:
> "Pessoal armazém aqui em greve, exigindo aumento de salário. A maioria bem disposta querendo trabalhar porém com medo dos mais exaltados, que não querem deixar trabalhar e não abstêm-se.
> Força policial para garantir a ordem. Peço providenciar a vinda hoje mesmo da força e delegado auxiliar que se for o Dr. Saraiva Jr., é melhor.
> Vou entender-me com o delegado aqui para ele igualmente requisitar mais força daí".
> O Dr. Adolfo Pinto, logo que recebeu este telegrama, dirigiu-se ao gabinete do Dr. Chefe de Polícia, com quem conferenciou longamente.[178]

O movimento foi logo repreendido pela polícia e terminou com a demissão de muitos ferroviários.

Os primeiros anos do novo século foram mais agitados para o proletariado em geral. Batalha aponta as condições favoráveis que se apresentaram:

> Os primeiros anos do século XX reuniram algumas condições favoráveis à eclosão de movimentos reivindicativos dos trabalhadores: por um lado, uma conjuntura econômica propícia a obtenção de ganhos, com uma fase de expansão da economia iniciada em 1903; por outro, a proliferação de organizações operárias voltadas para a resistência, isto é, para a luta sindical.[179]

Uma das primeiras greves ocorridas na cidade do Rio de Janeiro aconteceu em 1902, numa indústria de sapatos; o movimento foi apoiado pela União

---

[177] SEGNINI, op. cit., p. 42.
[178] Jornal *Diário Popular*, São Paulo, edição do dia 16/09/1901, p. 3. apud SEGNINI, L. R. P. *Ferrovias e Ferroviários.* São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982. p. 43-44.
[179] BATALHA, op. cit., p. 39.

Auxiliadora dos Artistas Sapateiros. No ano seguinte, ocorreu uma importante greve na indústria têxtil da então capital federal, recebendo o apoio de outras categorias; nesse momento foi criada a Federação dos Operários em Fábricas de Tecidos.

No ano de 1904, a União Interamericana dos Operários dirigiu uma greve contra a Cia. Docas de Santos, que recebeu a adesão de operários de outros ramos industriais da cidade. A greve se estendeu a outras cidades, como São Paulo, onde os gráficos cruzaram os braços em solidariedade, e Rio de Janeiro, onde os marítimos também aderiram ao movimento. Era a primeira vez em que um movimento reivindicatório de grande expressão atingia o porto de Santos, local conhecido na historiografia brasileira pelo combate à exploração proletária, e também ultrapassava as fronteiras de uma cidade.

O ano de 1905 foi decisivo a uma maior organização do operariado brasileiro. No Rio de Janeiro foi fundada a Federação Operária Regional Brasileira, que organizaria no ano seguinte o 1º Congresso Operário Brasileiro; em seguida, se transformaria na Federação Operária do Rio de Janeiro. Quanto a São Paulo, também em 1905, tem-se a formação da Federação Operária de São Paulo (FOSP).

Em 1906, a Companhia Paulista é palco novamente de uma das maiores greves ferroviárias da Primeira República. Os grevistas estavam descontentes com a redução de salários e com os descontos compulsórios para a Sociedade Beneficente Patronal, devido a uma política de modernização da Companhia que afetava o nível de emprego e a remuneração dos trabalhadores. Além disso, queixavam-se da semana de cinco dias, de acordo com a qual os domingos e feriados não eram remunerados. O movimento recebe o apoio de duas grandes empresas de Campinas, Mac Hardy e Lidgerwood, e dos ferroviários da Mogiana. Houve indícios de que a greve chegaria ao porto de Santos. O presidente do Estado, Jorge Tibiriçá, com medo de que a greve se espalhasse ainda mais, requisitou a intervenção da polícia federal. O movimento grevista não resultou em melhorias aos funcionários e no dia 30 de maio a greve foi extinguida à força, sendo inúmeros dirigentes grevistas demitidos. No início do mês seguinte as atividades voltaram ao normal na ferrovia.[180]

O 1º Congresso Operário Brasileiro ocorreu em abril de 1906 no Centro Galego, no Rio de Janeiro. Participaram do congresso 28 sindicatos operários de São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco e Distrito Federal. As decisões

[180] PINHEIRO, op. cit., p. 155-156.

tomadas durante o evento apontam o domínio dos anarquistas, ou dos anarcossindicalistas, sobre as outras correntes ideológicas, principalmente sobre os socialistas. Como exemplo, temos a criação da Confederação Operária Brasileira, uma idéia defendida pelos anarquistas, em oposição aos socialistas que queriam a formação de um partido político. A defesa da ação econômica direta de pressão e de resistência, da jornada de oito horas, da greve parcial ou geral e do federalismo, marca o tom do congresso. Conhecidos anarquistas dominaram as discussões durante o evento, caso de Edgard Leuenroth, Mota Assunção, Luiz Magrassi e Alfredo Vasques.

No período entre 1908 e 1912 houve considerável declínio no movimento operário brasileiro, em virtude, principalmente, da repressão contínua e da desaceleração da economia. Quanto ao primeiro fator, a aprovação da conhecida lei do deputado Adolfo Gordo, que versava sobre a expulsão de militantes estrangeiros, em um processo sumário sem chances de defesa, abalou consideravelmente as estruturas já frágeis da organização operária, haja visto que eles compunham as principais lideranças do setor.[181] O impacto provocado por essa lei é comentado pelo historiador Batalha:

> Com base nessa lei foram expulsos do Brasil, somente no ano de 1907, 132 estrangeiros, número bastante elevado se considerarmos que entre 1907 e 1921 houve um total de 556 expulsões. Nessa conjuntura, o número de greves diminuiu consideravelmente, e as que chegavam a ser realizadas acabavam inevitavelmente derrotadas. Ao mesmo tempo, muitas das organizações operárias criadas ao longo dos anos anteriores deixaram de existir, tanto em razão da ação repressiva como em decorrência da crise vivida pelo movimento.[182]

Em setembro de 1913 ocorreu no Rio de Janeiro o 2º Congresso Operário Brasileiro. Realizado no Centro Cosmopolita, o evento retomou e consolidou ainda mais as teses do congresso anterior, quais sejam: a não participação na política, a defesa do sindicato por ofício ou por indústria e a ação direta – greves, boicotes etc. Participaram do congresso 59 associações operárias e mais quatro jornais, contabilizando ao todo 177 delegados. No entanto, a realização do congresso, que poderia servir de estímulo para a retomada do movimento operário, foi frustrada pela crise econômica que o país viveria nos próximos anos, o que levou a uma

[181] A lei Adolfo Gordo foi promulgada no dia 05/01/1907 e dizia em seu artigo 1º: “Os estrangeiros que, por qualquer motivo, comprometer a segurança nacional ou a tranqüilidade pública, pode ser expulso de parte ou de todo o território nacional”. Cf. PINHEIRO, op. cit., p. 157.

[182] BATALHA, op. cit., p. 43.

diminuição da produção em geral e, em conseqüência, do número de empregos. Novamente, muitas sociedades de resistência que haviam se formado nos anos anteriores fecharam as portas, entrando em nova crise o movimento operário brasileiro.

O triênio 1917-1919 compreendeu o ápice do movimento operário no período analisado. Mais uma vez, devemos relacioná-lo com a conjuntura econômica da época, tanto nacional como internacional. A 1ª Guerra Mundial, que se inicia em julho de 1914, paralisa a entrada de capitais estrangeiros no país, o que provoca uma grande crise até pelo menos final de 1915. Os trabalhadores são atingidos pelo desemprego e pela redução das horas de trabalho. Entretanto, a grande guerra que provocou a crise vai ser o fator propulsor da produção industrial a partir de 1916: a drástica diminuição da entrada de produtos importados, principalmente europeus, fez com que as indústrias nacionais suprissem essa demanda. A contratação de trabalhadores experimenta uma nova escalada, mas, ao mesmo tempo, o custo de vida aumenta e os salários continuam nos patamares anteriores à 1ª Guerra Mundial. Desse modo, uma conjuntura favorável às reivindicações estava formada.

Em junho de 1917 inicia-se uma greve no Cotonifício Crespi pelo aumento de 15 a 20% nos salários, devido ao prolongamento do serviço noturno. No mesmo mês, os empregados da Estamparia Ipiranga, também localizada em São Paulo, cruzam os braços. No início do mês seguinte, os funcionários da fábrica de bebidas Antarctica aderem ao movimento. É criado um Comitê de Defesa Proletária na tentativa de unificar os grevistas e receber o apoio popular. Esse comitê publica um programa de quinze pontos: jornada de oito horas, semana de cinco dias e meio, fim ao trabalho do menor, segurança do trabalho, pagamento pontual, aumento de salários, redução dos aluguéis e do custo de gêneros fundamentais, requisição de gêneros essenciais para evitar especulações, medidas que impedissem a venda de mercadorias adulteradas, respeito ao direito de sindicalização, libertação dos operários presos e recontratação dos grevistas. Enquanto isso, a polícia agia de forma extremamente rígida, fazendo prisões, desfazendo manifestações e invadindo sindicatos. A situação chegou ao extremo, quando um sapateiro de apenas vinte e um anos de idade foi morto pela polícia.

A greve torna-se geral, estendendo-se a 35 empresas de São Paulo, com mais de 15.000 grevistas. É criado um Comitê de Jornalistas para que intermediasse as negociações entre o Comitê de Defesa Proletária e os patrões ou o governo do

estado. O movimento só chega ao fim no dia 16 de julho, com o atendimento de uma parte das reivindicações, como o aumento de 20% nos salários.

O movimento em São Paulo repercutiu com greves em outras partes do país. No Rio de Janeiro, a Federação Operária não consegue lançar uma greve geral. Entretanto, ocorre uma simultaneidade de greves com alguma articulação entre si, que atinge de cinqüenta a sessenta mil operários entre os dias 18 e 27 de julho. Diversas greves também ocorreram na Paraíba e em ferrovias do sul de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul.

No ano seguinte, o movimento operário não teve a mesma intensidade do anterior. Registraram-se greves localizadas e esforços de ampliação e consolidação das organizações operárias criadas no ano precedente. No entanto, o ano de 1919 e os três primeiros meses de 1920 vão ser marcados por uma forte retomada de movimentos reivindicatórios. Nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, as celebrações do dia 1º de maio vão reunir dezenas de milhares de trabalhadores. Logo após a celebração, inicia-se em São Paulo uma greve que alcança várias fábricas e que só vai terminar no início de junho, com acordos favoráveis na maioria das fábricas. Rio de Janeiro, Salvador, Recife e o Rio Grande do Sul também serão palcos de inúmeros outros movimentos.

Uma nova onda de greves ocorreu em março de 1920, embora, em todas elas, a ação do Estado, articulado com o patronato, tenha sido muito repressiva. Violência, prisões, destruições de sindicatos, além de outras formas de intimidação, foram freqüentes contra movimentos grevistas que aconteceram em indústrias e ferrovias de São Paulo e do Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano, realizou-se o 3º Congresso Operário Brasileiro, na cidade do Rio de Janeiro. Ideologicamente, foi o congresso mais amplo, participando dele quase todas as correntes. O evento refletiu as mudanças pelas quais o movimento sindical havia passado nos anos recentes:

> Com a presença crescente de um sindicalismo de massa, menos ideológico e mais pragmático do que o sindicalismo de ofício dos trabalhadores qualificados que marcara o movimento operário anteriormente.[183]

O período áureo do movimento operário brasileiro chegava ao fim. A década de 1920 será marcada por uma progressiva diminuição dos movimentos de reivindicação. Além disso, novos atores entram em cena para disputar com os

[183] BATALHA, op. cit., p. 57.

anarquistas o domínio sobre o operariado: a saber, o Partido Comunista e os sindicatos com apoio oficial.

Os anos entre 1922 e 1926 foram difíceis para o movimento sindical. O levante tenentista ocorrido em 1922 provocou a instauração do estado de sítio que foi sendo prorrogado por diversas vezes até o final de 1926. Durante esse período, a polícia agiu firme no fechamento de inúmeros sindicatos, alguns até reformistas, o que provocou uma desorganização nas associações operárias existentes. Porém, dois fatos positivos para o operariado chamam a atenção durante a presidência de Artur Bernardes: primeiro, a criação de caixas de aposentadorias e pensões dos ferroviários; e segundo, a aprovação da lei de férias para os trabalhadores da indústria e do comércio – 15 dias anuais de férias remuneradas.

A partir de 1927 o movimento operário brasileiro começa a ganhar novo fôlego. Acontecem greves no Rio de Janeiro e São Paulo, e os sindicatos voltam a funcionar em maior quantidade. Agora, comunistas e reformistas vão disputar a grande maioria das lideranças das organizações operárias, deixando anarquistas e socialistas em segundo plano.

Os dois últimos anos do período focalizado em nossa pesquisa foram marcados pela grande crise mundial de 1929, que atingiu todo o mundo. A produção industrial brasileira diminuiu drasticamente, produzindo a maior taxa de desemprego da Primeira República; conseqüentemente, o operariado brasileiro, mais uma vez, se desorganizou.

Após um exame detalhado do movimento operário durante a Primeira República, faremos na próxima seção do capítulo um estudo de caso, qual seja: a greve de 1914 dos ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tentando situá-la dentro do movimento mais amplo do operariado brasileiro.

3.2 O movimento grevista

Entre os dias 17 e 25 de maio de 1914 foram interrogadas 17 testemunhas de uma greve de proporções jamais vista na história da Noroeste do Brasil. Esses depoimentos, reunidos nos *Autos do Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil* de 17 de maio de 1914, elucidam os principais condicionantes dessa greve que causou repercussões em toda a nascente cidade de Bauru, deixando apreensivos e perplexos homens importantes dos governos estadual e federal. A

análise dos depoimentos evidencia a divisão entre os simpatizantes com o movimento grevista e os que o condenavam, havendo pontos de vista divergentes sobre os principais fatos ocorridos. Na tentativa de escamotear os efeitos desse episódio marcante da história ferroviária paulista, a Companhia Noroeste nem sequer mencionou em seu relatório anual aos acionistas o movimento grevista, o que torna os Autos do Inquérito um documento histórico único para o esclarecimento da greve de 1914 dos ferroviários da Noroeste. Antes de iniciar um exame mais detalhado do movimento em si, convém assinalar que a greve se deu apenas na Estrada de Ferro Bauru-Itapura, que, na época, pertencia aos acionistas da Companhia Noroeste e cujo presidente era o Sr. Machado de Mello. No entanto, como já foi assinalado no começo de nosso trabalho, era comum se referir a essa estrada e a Itapura-Corumbá como se fossem uma só, a Noroeste do Brasil.

O motivo principal que levou os trabalhadores da ferrovia a decretarem a greve foi a falta de pagamentos; entre setembro de 1913 e abril de 1914 a Companhia Noroeste não havia acertado os salários de seus empregados. Entretanto, apesar de o delegado de polícia de Bauru àquela época, Dr. Juvenal de Toledo Pisa, ter registrado no relatório final da investigação que "a greve teve como causa principal e única a falta de pagamento do pessoal dessa Estrada de Ferro"[184], Carlos Gomes Nogueira, Inspetor Geral da Estrada de Ferro Noroeste, relata o conjunto de reivindicações dos trabalhadores em seu depoimento:

> Primeiro – pagamento integral. Segundo – cessação do fornecimento de víveres pelo armazém de J. Mendes & Cia., ficando eles com plena liberdade de comprarem onde melhor convinha. Terceiro – liberdade de contribuírem ou não para a manutenção da Associação Beneficente. Quarto – supressão completa do tráfego até integral pagamento. [185]

Para Antonio Sotéro, um dos líderes grevistas, os motivos da greve foram:

> ...a falta de pagamento ao pessoal e ao fornecimento irregular do mantimento para as turmas; que o armazém quando fazia distribuição de mantimento, mandava sempre menos do que aquilo que os operários pediam, dando lugar a que muitos passassem fome nas turmas.[186]

---

[184] SÃO PAULO. *Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914* (referenciado a partir de agora pela sigla AIPGN). Relatório final do delegado de polícia Dr. Juvenal de Toledo Pisa. Este documento faz parte do acervo do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade do Sagrado Coração, Bauru-SP.

[185] Ibid. Depoimento da 17ª testemunha.

[186] Ibid. Depoimento da 8ª testemunha.

Efetivamente, a greve teve início no dia 4 de abril, quando um trem com todas as locomotivas e vagões saiu da cidade de Itapura, divisa com o atual estado de Mato Grosso do Sul, trazendo todos os funcionários da ferrovia que se encontravam nas estações entre aquela cidade e a de Bauru, destino final do trem e, como já dissemos, sede do escritório administrativo da companhia. Para o delegado que investigou o caso, alguns desses trabalhadores vieram voluntariamente, mas a maioria foi forçada a embarcar no trem – ele cita como exemplo o Dr. Barbosa, médico da Companhia Noroeste, que residia em Miguel Calmon. Para se ter uma idéia da dimensão alcançada pelo movimento, o chefe de tráfego da Noroeste, Manoel D'Almeida Brandão, disse em seu depoimento que chegaram a Bauru por volta de 550 trabalhadores da Noroeste no comboio dos insurgentes.[187]

Os depoimentos indicam que os principais líderes grevistas eram: Carlos Pereira, guarda trem da Companhia Noroeste, o português Manoel Viegas, chefe de trem residente na cidade de Bauru, e Antonio Sotéro, jornaleiro em Bauru.[188] Esses três agentes históricos idealizaram a greve por meio de uma reunião realizada em meados de março na estação de Araçatuba, na qual combinaram a publicação de um boletim com a finalidade de incentivar os trabalhadores da Companhia a aderirem ao movimento. Abaixo destacamos uma parte do boletim de declaração dessa greve de 1914, uma das greves mais importantes da história ferroviária paulista:

> É mais do que sabido de que não recebemos os nossos ordenados enquanto continuarmos a trabalhar; é, portanto, chegada a hora de reagir para recebermos os nossos vencimentos, e por isso é mister unirmo-nos todos para não se trabalhar enquanto não nos for feito pagamento geral. Façamos, pois, uma greve pacífica, evitando todo e qualquer prejuízo material para não perdermos a simpatia dos nossos superiores, do público e das autoridades. Só recorreremos à violência caso os nossos superiores nos obriguem a isso; pretendemos apenas parar com todo e qualquer serviço até que nos façam pagamento total.[189]

No dia 1° de abril, Antonio Sotéro recebeu um comunicado de Carlos Pereira dizendo que logo poderiam dar início à greve e que era para ele esperar uma ordem sua para tomar qualquer iniciativa. Mas, segundo o que consta no depoimento do próprio Sotéro, como houve demora nessa ordem, ele, seguindo os conselhos de

---

[187] AIPGN, op. cit. Depoimento da 1ª testemunha.

[188] Jornaleiros eram os funcionários da Companhia Noroeste que recebiam diárias, ao contrário dos "titulados", que tinham vencimentos mensais. Enquanto os titulados eram encarregados de funções técnicas ou de direção, os jornaleiros ocupavam-se de trabalhos caracteristicamente manuais.

[189] Jornal *A Lanterna*, São Paulo, 11/04/1914, p. 3.

alguns de seus companheiros de trabalho e não agüentando mais a situação incômoda que se apresentava, resolveu iniciar a greve.[190]

Saindo da estação de Itapura no dia 4 de abril, o trem grevista passou por todas as estações angariando os seus funcionários – alguns, principalmente aqueles que ocupavam cargos mais elevados, teriam sido obrigados a embarcar no trem. Nas passagens pelas estações, os grevistas iam inutilizando o telégrafo de modo a impedir a comunicação com a sede administrativa da ferrovia em Bauru, o que, por sua vez, poderia prejudicar os planos dos grevistas mediante a reação da Companhia Noroeste e da polícia. No dia 6 de abril, o trem chegou a Bauru por volta das 14 horas.

O Inspetor Geral da ferrovia Noroeste, Dr. Carlos Gomes Nogueira, em seu depoimento, declarou que no dia 4 de abril foi percebida pela repartição de Tráfego a interrupção da comunicação via telégrafo entre as estações de Bacury e Itapura e que, no dia 5 pela manhã, reconheceu "por frases ligeiramente transmitidas pelo telefone [...] que alguma coisa de anormal e grave se estava passando".[191] Nesse momento, ele telegrafou para as estações que ainda tinham sinais, sendo informado do que estava acontecendo. Imediatamente, o próprio Dr. Carlos Nogueira enviou um telegrama para a diretoria da Companhia Noroeste e para o delegado da cidade. Por volta das 14 horas do dia 6 de abril, quando os grevistas chegaram a Bauru, a composição foi recebida pelo delegado de polícia da cidade que havia solicitado reforço policial. Segundo os depoentes, quando o trem chegou, o policiamento na estação era imponente.

Algumas das testemunhas inquiridas, além do delegado da cidade, apontaram a presença desse grande efetivo policial como o fator preponderante que impediu a ocorrência de atos de violência na cidade. Nas palavras do delegado:

> ...por certo teriam feito depredações nas oficinas e escritório da administração, se não fossem as prontas providências tomadas pela polícia, que em tempo requisitou e obteve aumento de sua força armada.[192]

O que reforça tal posicionamento é o fato de que muitos dos grevistas desembarcaram em Bauru com carabinas, facas e armas curtas que logo foram apreendidas pela polícia. Aparentemente, os grevistas tiveram um tratamento

---

[190] AIPGN, op. cit. Depoimento da 8ª testemunha.
[191] Ibid. Depoimento da 17ª testemunha.
[192] Ibid. Relatório final do delegado.

respeitoso, pois, em quase todos os depoimentos, tanto daqueles que apoiaram a greve como daqueles que a condenaram, foi mencionada a conduta pacífica dedicada a eles. Com a chegada do trem grevista, seu líder Antonio Sotéro logo procurou o Dr. Nogueira para pedir-lhe que fossem disponibilizados agasalhos para todos os grevistas. Paralelamente, o auxiliar da Inspetoria João Maringoni foi incumbido pelo Dr. Nogueira para providenciar hotéis aos participantes do movimento.

Ainda no dia 6 de abril, por volta das 21 horas, ocorreu a chegada de um novo trem, trazendo o Dr. Lisanias de Cerqueira Leite, fiscal do governo federal junto à Noroeste, e um dos líderes da greve, apontado por muitos como o principal, Carlos Pereira. Curiosamente, o Dr. Lisanias foi recebido pelos grevistas com vivas e aclamações, além de ter sido acompanhado por eles até o hotel onde ficaria hospedado. Como funcionário do governo, era de se esperar que ele buscasse de todas as formas o fim da greve, mas não foi o que ocorreu. No mesmo dia de sua chegada, ele, em vez de se reunir com os diretores da Noroeste, foi até o hotel Cariani para conversar com Antonio Sotéro.

A partir disso ocorreria uma série de reuniões entre os líderes do movimento e os representantes da diretoria da Noroeste. No começo do movimento, pelos depoimentos analisados, parece-nos que os grevistas tinham a impressão de que havia certo menosprezo por parte dos diretores da ferrovia em relação às circunstâncias vigentes.

No dia seguinte à chegada dos trens, houve uma reunião entre os representantes dos grevistas – Antonio Sotéro, Lourenço Prado, Antonio Nunes e o jornalista italiano Almerindo Cardarelli – e o Inspetor Geral da Noroeste, Dr. Carlos Nogueira, para tentarem chegar a um acordo e restabelecer o tráfego. Também estavam presentes na reunião o Dr. Lisanias, fiscal do governo federal, e o Dr. Juvenal de Toledo Pisa, delegado de polícia de Bauru. Após os grevistas reiterarem suas reclamações – já explicitadas acima – o Dr. Nogueira leu um telegrama do diretor da Companhia Noroeste, Dr. Machado de Mello, que naquele momento se encontrava no Rio de Janeiro. No telegrama, o diretor se comprometia a trazer rapidamente o dinheiro para fazer o pagamento devido e pedia para que os funcionários voltassem ao trabalho. Após os grevistas terem recusado tal proposta, o Dr. Nogueira lhes solicitou que voltassem aos serviços pelo menos um feitor e um trabalhador de cada turma para restabelecer o tráfego provisoriamente, podendo o

resto dos trabalhadores permanecer na cidade à espera dos pagamentos exigidos. Imediata e inesperadamente, o Dr. Lisanias tomou a palavra com o intuito de dirigir duras críticas à Noroeste: em primeiro lugar, ele recomendou aos líderes grevistas não aceitarem tal proposta, pois se aceitassem "seriam homens mortos, isto é, que restabelecido o tráfego, eles seriam abandonados, os seus lugares dados a outros, enfim perderiam todo o trabalho..."; além disso, salientou que "...a linha não oferecia a menor segurança".[193] Em seguida, ele retrocedeu ao pedir para os líderes grevistas que voltassem ao trabalho, pois ele, e não a "desacreditada Noroeste", se comprometia a ir ao Rio de Janeiro buscar o dinheiro para o pagamento. Os grevistas também não aceitaram essa nova proposta.

Esse último episódio acirrou o relacionamento entre o Dr. Lisanias e o Dr. Nogueira que, como indicam os depoimentos e o relatório final do delegado, já se mostrava bastante desgastado. O inspetor geral afirma em seu depoimento que o fiscal do governo federal junto a Noroeste vinha tratando-o de maneira desprestigiosa desde sua chegada a Bauru e que, em vez de procurá-lo para uma reunião após seu desembarque, ele foi diretamente conversar com os grevistas. Logo em seguida à saída dos grevistas da reunião do dia 7 de abril, o Dr. Nogueira se dirigiu ao fiscal dizendo-lhe: "Peço ao senhor Doutor Lisanias o favor de não procurar desacreditar e desmoralizar a Companhia, mormente perante o seu pessoal já em greve". O mesmo ressaltou que o fiscal assim o replicou:

> ...que usava do mesmo direito que o depoente – Dr. Nogueira – quando lia o telegrama da Diretoria, no qual procuravam receber do Governo e da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá o que eles devem a Companhia para por em dia o pagamento, com o que, ele, na sua dupla qualidade de representante de ambos, não podia concordar.[194]

O desenrolar da discussão acalorou ainda mais os ânimos a ponto de o Dr. Lisanias se sentir ofendido pelo seu oponente. Apesar das desculpas pedidas pelo Dr. Nogueira, o fiscal do governo decidiu retirar sua palavra de que iria convencer os empregados a voltarem ao trabalho e que daria ciência a eles sobre os insultos sofridos, o que poderia inflamar ainda mais os ânimos dos grevistas. Nesse momento, regressa ao local da reunião Antonio Sotéro que pediu para conversar com o fiscal; eles vão para o hotel onde o Dr. Lisanias estava hospedado. Depois de

---

[193] AIPGN, op. cit. Depoimento da 17ª testemunha.
[194] Ibid.

algum tempo, o Dr. Lisanias voltou ao escritório do Dr. Nogueira solicitando um trem que o levasse de volta para sua cidade, o que foi concedido prontamente. Aproveitando a situação, o inspetor perguntou ao fiscal se ele havia mesmo retirado a sua palavra. O fiscal respondeu que sim e que os grevistas, por sua vez, também não haviam aceitado a proposta feita por ele.

Nos dias seguintes, várias foram as tentativas da diretoria da Noroeste de restabelecer o tráfego, todas em vão, visto que os grevistas se recusavam veementemente a retornar ao trabalho. Somente no dia 17 de abril o movimento grevista começa a ter um desfecho, quando chegaram a Bauru, vindos do Rio de Janeiro, o diretor da Companhia Noroeste, Dr. Machado de Mello e alguns outros funcionários da diretoria, trazendo o dinheiro para o acerto. O pagamento foi feito integralmente a todos os empregados no dia seguinte. Em 19 de abril, da mesma forma como chegaram, os trabalhadores partiram para suas turmas e estações, restabelecendo-se dessa forma o tráfego da ferrovia. A imprensa de Bauru noticiou o fim da greve:

> Terminada a greve ao peso dos *nickeis* em que foi feito a mor parte do pagamento aos empregados da Noroeste, que outra cousa não pretendiam neste justo movimento de solidariedade, a Comissão dos grevistas, domingo ultimo, fez espalhar profusamente nesta cidade o seguinte boletim:
> "EST. DE F. NOROESTE DO BRASIL
> GREVE
> Tendo se realizado o pagamento geral ao pessoal da estrada, único motivo que obrigou-nos ao abandono do serviço, cumprimos o dever de declarar terminada a nossa missão, e desde já dissolvida a comissão executiva. Ao deixar o nosso cargo por um dever de consciência somos obrigados a agradecer o apoio moral a população desta cidade, e em modo especial, ao digno Sr. Dr. Delegado de Polícia, ao comércio e aos jornais locais O Bauru, O Tempo, O Município e *Il Giornale degl' Italiani* e *Fanfulla* e o Comércio de São Paulo, da capital, pelo grande auxílio prestado a nossa Santa Causa. A todos os mais sinceros agradecimentos de uma classe laboriosa e honrada.
> Bauru, 19 de abril de 1914.
> A COMISSÃO".[195]

3.2.1 Influência do movimento anarquista ou anarcossindicalista?

Durante todo o movimento reivindicatório, os grevistas tiveram o apoio de pessoas que aparentemente não pertenciam ou não tinham relação alguma com a Companhia Noroeste. Como exemplo, na reunião do dia 07 de abril entre a Companhia Noroeste e os representantes dos grevistas, dentre esses últimos

[195] Jornal *O Tempo*, Bauru, edição do dia 23/04/1914.

apenas Antonio Sotéro era funcionário da ferrovia. Dentre as pessoas que apoiaram efetivamente o movimento grevista podem ser citados o jornalista italiano Almerindo Cardarelli, o empregado municipal José Mendes, o negociante italiano Rafael Polleti e o também italiano Nicolino Roselli. No relatório final, o delegado de polícia faz alusão a essas pessoas ao mencionar que:

> Em tais ocasiões, como é natural, sempre aparecem elementos estranhos, que procurando tirar proveito, exploram os grevistas e concorrem com seus perniciosos conselhos, para dificultar a solução rápida de qualquer movimento.[196]

De fato, muitos comerciantes foram prejudicados pela falta de pagamentos dos salários aos ferroviários, o que explica, pelo menos em parte, o apoio de alguns indivíduos bauruenses aos grevistas. José Mendes, por exemplo, era dono de um dos armazéns que fornecia alimentos para os ferroviários, enquanto que Nicolino Roselli era proprietário de uma loja que vendia máquinas de escrever, gramofones, discos e outros produtos manufaturados. Esses homens e a grande maioria dos comerciantes de Bauru tinham como principais clientes os ferroviários da Noroeste do Brasil.

Antes da construção da Noroeste, Bauru era uma pequena vila com poucas ruas onde moravam cerca de 600 pessoas. Dois anos após o início da construção da ferrovia, em 1908, a população já superava 8.000 habitantes com cerca de 500 construções. Não há dúvida de que esse acentuado crescimento foi acompanhado pelo desenvolvimento do comércio. Durante a década de 1910, Bauru já definira seu perfil de cidade ferroviária e comercial. O comércio foi se diversificando, cenário onde se negociavam principalmente fumo, tecidos, jóias, chapéus, calçados, armas, conservas, bebidas e medicamentos.

Voltando às pessoas que apoiaram o movimento grevista, merece atenção especial o Sr. Almerindo Cardarelli, proprietário do jornal *O Bauru*. Nascido na Itália, esse senhor participou efetivamente das negociações, representando inclusive os grevistas nas reuniões com a Companhia Noroeste. Curioso notar que o seu jornal há muito tempo alertava sobre a difícil situação dos trabalhadores da Noroeste:

> Sabemos que muitos operários e outros empregados estão desgostosíssimos pela falta de seus salários, e de um momento para outro pode isto causar alguma surpresa à Companhia. O operário não pode viver

[196] AIPGN, op. cit. Relatório final do delegado.

> sem receber seu salário, e se lhe faltar o crédito será obrigado ver seus filhos pedir esmola. É bem acertado por um ponto neste estado anormal.[197]

Esta notícia fora publicada em dezembro de 1913, ou seja, cerca de seis meses antes de ter início o movimento grevista analisado.

Já o jornal *O tempo*, editado em Bauru no dia 9 de abril de 1914, noticiou que proprietários de casas comerciais, não só de Bauru, mas também de outras localidades próximas à ferrovia, manifestavam com freqüência insatisfação em relação aos atrasos no pagamento dos empregados da Noroeste.[198] Nos acampamentos mais precários, nos locais mais isolados e até mesmo nas estações recém inauguradas, a situação era ainda mais periclitante, pois os empregados se tornavam dependentes do sistema de armazéns da própria Companhia no fornecimento de víveres para subsistência que, diga-se de passagem, apresentava preços exorbitantes em comparação ao comércio praticado em Bauru.

Na análise dos depoimentos constantes nos Autos de Inquérito Policial, chamou atenção um trecho do depoimento do chefe de tráfego da Noroeste, o Sr. Manoel D'Almeida Brandão, que acrescenta a participação de João Ghersey no movimento grevista:

> que auxiliando essa comissão [composta por dezesseis funcionários grevistas], formou-se nesta cidade, de elementos estranhos a Estrada, um grupo de instigadores e fomentadores, composto de Almerindo Cardarelli, jornalista, José Mendes, Raphael Poletti, Nicolino Roselli e João Ghersey, conhecido anarquista, que com suas idéias revoltosas perturbaram todas as propostas de restabelecimento do tráfego, feitas pela Diretoria da Noroeste, durante os dias da greve.[199]

Além das pessoas já citadas anteriormente, o depoente acrescenta a participação de João Ghersey, rotulado como anarquista. De fato, não há menções, notícias ou informações sobre a presença do anarquismo na cidade de Bauru, seja em jornais, revistas ou outros tipos de fontes. A única exceção é o livro de Antonio Pedroso Júnior:

> Em meados da década de 10 [1910], preocupados com os preconceitos que seus filhos sofriam no então pequeno lugarejo, os anarquistas resolveram fundar em nossa cidade a Escola Moderna, [...] os anarquistas demonstrando a vocação precursora de nossa cidade, aqui inauguraram a primeira Escola Moderna do interior, trazendo o então renomado jornalista e

---

[197] Jornal *O Bauru*, Bauru-SP, 12/10/1913, edição nº 316.
[198] Jornal *O Tempo*, Bauru-SP, 09/04/1914.
[199] AIPGN, op. cit. Depoimento da 1ª testemunha.

> professor Alexandre Cerchiai, que foi recebido com festas pelos anarquistas na estação da Estrada de Ferro Sorocabana. A importância da chegada do renomado mestre e a abertura da escola, mereceria menção no livro "Colônia Cecília" de Afonso Schimidt. Entretanto, por mais que você procure na historiografia oficial, não achará referência à escola em nossa cidade.[200]

O livro acima citado é uma grande fonte de informações sobre movimentos populares, alguns reivindicatórios, que aconteceram na cidade de Bauru desde seus primeiros anos. No entanto, a obra é quase nula na citação de fontes ou bibliografias que confirmem suas afirmações, apoiando-se muitas vezes na história oral.

Além da influência do reputado como anarquista João Ghersey, outros pontos nos levam a relacionar o movimento grevista dos ferroviários da Noroeste com o anarquismo ou ainda com o anarcossindicalismo.

Primeiramente, é preciso constatar que os ferroviários da NOB já possuíam certa experiência em termos de organização operária. A história do movimento sindical ferroviário na estrada de ferro Noroeste do Brasil não é divorciada do histórico de lutas travadas pelos trabalhadores desde a construção da ferrovia a partir de 1905. No entanto, a atuação local e a pouca durabilidade foram algumas das características das primeiras organizações de trabalhadores da ferrovia. Em 1909, os trabalhadores fundaram a Sociedade Beneficente dos Empregados da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujo quadro de sócios era basicamente composto por operários das oficinas de Bauru. Em 1919, ferroviários das oficinas de Aquidauana fundaram o Centro Operário de Aquidauanense. Na década seguinte, mais precisamente em 1927, foi organizada em Bauru a Sociedade Beneficente 19 de Junho, que apresentou um grande quadro de sócios.

Apenas em 1933 foi criado o Sindicato dos Ferroviários da Noroeste do Brasil, este incluído no conjunto de entidades sindicais surgidas e/ou legalizadas a partir do Decreto nº 19.770, de março de 1931. Sua primeira investida foi naturalmente consolidar-se em todo o trajeto compreendido entre Bauru e Porto Esperança. Em Assembléia realizada no dia 19 de março de 1933, os ferroviários leram e aprovaram o estatuto da entidade. No fim daquele ano, o sindicato contava com mais de 2.000 filiados. Entre as lutas vitoriosas desse período, destaca-se o estabelecimento de um quadro de vencimentos para os ferroviários mensalistas e jornaleiros (diaristas).

Além de certa experiência com organização operária, houve o provável contato que os ferroviários da Noroeste teriam estabelecido com jornais operários

[200] PEDROSO JÚNIOR, op. cit., p. 23-24.

vindos principalmente de São Paulo e Rio de Janeiro. O fato de Bauru ter sido àquela época um entroncamento ferroviário facilitava a circulação de ideais de diversas correntes ideológicas, seja através de periódicos ou oralmente.[201] O jornal anarquista *A Voz do Trabalhador*, como mostramos no capítulo anterior, ofereceu seguidas denúncias sobre as más condições de trabalho na Noroeste. Outro importante jornal operário do início do século XX, que por diversas vezes deu atenção aos problemas vivenciados na Noroeste, como também já mostramos, foi o *A Lanterna*.

Importante lembrar que o boletim de declaração da greve de 1914 que nos detemos acima foi publicado na edição do dia 11/04/1914 do jornal *A Lanterna*. Portanto, os ferroviários da NOB estavam a par – não todos, é claro – do que se passava no movimento sindical brasileiro, sobretudo nos grandes centros proletários de São Paulo e Rio de Janeiro.

No movimento operário brasileiro da Primeira República, significativa foi a presença, como vimos na primeira parte deste capítulo, de imigrantes nos quadros dos sindicatos ou outros tipos de associações e, mais importante ainda, na liderança do operariado. O movimento grevista ocorrido na Noroeste vai ao encontro desses fatos. No segundo capítulo de nossa pesquisa, vimos que na mão-de-obra empregada na manutenção e operação da ferrovia Noroeste existia um número considerável de imigrantes, trabalhando principalmente em serviços que exigiam maior qualificação ou de direção, como é o caso das oficinas. Maram, ao analisar a presença do anarquismo no Brasil, ressalta que:

> O fato diferencial entre trabalhadores imigrantes e trabalhadores brasileiros era, de um modo geral, que os primeiros ocupavam os cargos qualificados e semiqualificados, cargos esses de muito mais peso para a continuidade do sindicalismo. Outra diferença é o fato de existir, nas comunidades de imigrantes, homens que já haviam participado em lutas operárias na Europa antes de haverem migrado. Esses homens constituíram o corpo de organizadores do movimento na década de 1890 e começo do século XX.[202]

Ao nos determos na greve dos ferroviários da NOB, veremos que, das 17 testemunhas que constam nos *Autos de Inquérito Policial*, cinco eram portugueses, a saber: Manoel D'Almeida Brandão, chefe de tráfego da EFNOB; Manoel Viegas,

---

[201] Além da ferrovia Noroeste, Bauru foi atingida pelos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana em 1905 e, em 1910, chegou a esta cidade o primeiro trem de lastro da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

[202] MARAM, op. cit., p. 30.

chefe de trem da EFNOB; Manoel Grillo, mestre de linha; Antonio Fernandes de Oliveira, feitor de turma especial; e Joaquim Fernandes, descrito apenas como trabalhador da Noroeste, sem especificar a sua função.[203] A não ser o último depoente, que não tem sua função declarada, todos os outros possuem cargos de chefia ou de comando. Participação efetiva no movimento teve o chefe de trem Manoel Viegas, que inclusive é apontado pelo delegado da polícia de Bauru como um dos "cabeças principais" da greve:

> Teve essa greve como cabeças principais o guarda trem Carlos Pereira, Manoel Viegas e Antonio Sotero, que a idearam, fazendo uma reunião em Araçatuba, em meados de março, na qual combinaram publicar um boletim, incitando os companheiros a aderirem ao movimento grevista, a fim de receberem seus salários.[204]

Em seu depoimento, Manoel Viegas aponta alguns fatos antecedentes à greve, mostrando estar a par do que ocorria; mas, no entanto, tenta se esquivar das acusações feitas pelo delegado:

> A greve dos operários da Noroeste parece ter seu início em meados de março numa ocasião em que o guarda-trem Carlos Pereira chegava em Araçatuba, vindo de Itapura, e o depoente [o próprio Manoel Viegas] também ali chegava vindo de Bauru com o seu trem; ali na presença de Eugenio Reis, Miguel Pereira e outros, Carlos Pereira mostrou-lhe um rascunho do boletim, cuja letra era dele e pediu-lhe para mandar imprimir em Bauru, afim de ser distribuído naquela zona, o que o depoente recusou; que no dia seguinte Carlos Pereira veio a Bauru e em viagem no carro de primeira classe, leu em voz alta o referido rascunho para os passageiros, entre os quais o senhor Joaquim Barboza; que chegando nesta cidade, José Modemo, maquinista, lhe disse que Carlos Pereira havia lhe dado um rascunho para mandar imprimir o que não tinha feito; que esse rascunho era um apelo aos colegas da Noroeste para declararem a greve e poderem desse modo receber o seu pagamento.[205]

Na análise dos outros depoimentos, não há nenhum que apresente informações tão precisas e restritas ao círculo dos grevistas que organizaram e comandaram a greve. Desse modo, podemos concluir que o português Manoel Viegas foi peça importante no movimento.

Para o anarquismo, ou para o anarcossindicalismo, a ação direta era a via mais eficaz na luta contra o patronato. A greve, o boicote ou a sabotagem deveriam ser os meios destinados a conseguir melhores condições de trabalho. Os ferroviários

---

[203] AIPGN, op. cit.
[204] Ibid. Relatório final do delegado.
[205] Ibid. Depoimento da 1ª testemunha.

da NOB utilizaram-se desses meios contra a Companhia Noroeste. Além da greve em si, que paralisou os serviços da E. F. Bauru-Itapura por 14 dias, outros atos praticados pelos grevistas também vão ao encontro do proclamado pelos anarquistas. Em vários depoimentos e no relatório final do delegado são mencionadas a inutilização do telégrafo e a destruição de trilhos pelos grevistas. O depoente Manoel D'Almeida Brandão assinala que:

> Os grevistas arrancaram trilhos entre os kilometros oito e doze, sabendo que em Jacutinga havia ficado o feitor José Dias, que em companhia de outros grevistas que foram de Bauru, e reunindo-se no caminho, fizeram essa depredação.[206]

A segunda testemunha, o Sr. Cantidiano de Souza, observou

> que os grevistas vinham inutilizando o telegrafo nas estações onde passavam; que os grevistas danificaram o leito da linha em vários pontos.[207]

Incumbido de consertar os trilhos danificados pelos grevistas, o português Manoel Grillo fez um relato das depredações ocorridas:

> Os grevistas arrancaram trilhos entre Bauru e Val de Palmas; que conhece perfeitamente todos os danos praticados pelos grevistas, na linha, por tê-la percorrida em toda a sua extensão, concertando-a, consistindo os danos no arrancamento de dois trilhos no kilometro seis, um trilho arrancado e um bueiro destruído no kilometro sete, oitenta metros de trilhos arrancados no kilometro oito, corte de telegrafo nas estações [várias].[208]

A depredação do patrimônio da empresa era vista pelos anarquistas como uma forma de atingir o patronato. A esse respeito, Maram aponta que "a destruição de equipamento tocaria no calcanhar de Aquiles do sistema, pois os equipamentos não são tão fáceis de substituir quanto os trabalhadores".[209]

No anarcossindicalismo, a violência era aceita como uma ferramenta da ação direta, o que o distinguia das outras formas de sindicalismo no Brasil. Os anarcossindicalistas eram os mais inclinados a incentivar os trabalhadores a enfrentar com a força a intervenção policial nas questões operárias. Os operários,

> liderados pelos sindicalistas revolucionários, muitas vezes respondiam com a luta direta às investidas da cavalaria da polícia, às invasões de escritórios de sindicatos e outros tipos de hostilidade. Em certas ocasiões chegavam a

[206] AIPGN, op. cit. Depoimento da 1ª testemunha.
[207] Ibid. Depoimento da 2ª testemunha.
[208] Ibid. Depoimento da 5ª testemunha.
[209] MARAM, op. cit., p. 79.

> utilizar armas e bombas. E mais, se sentissem que sua força de persuasão era insuficiente para convencer os *krumiros* [furadores de greve] de suas obrigações para com seus irmãos, poderiam de deveriam empregar a força física para impedi-los de trabalhar.[210]

Entretanto, a violência, em todas as suas formas, foi raramente utilizada pelos anarcossindicalistas no Brasil; era pregada doutrinariamente, mas pouco utilizada na prática. Tudo indica que os ferroviários da NOB chegaram a Bauru preparados para o confronto direto com os policiais e também com funcionários da Companhia Noroeste, caso houvesse necessidade. Isso fica claro, por exemplo, num trecho do boletim de declaração da greve:

> Façamos, pois, uma greve pacífica, evitando todo e qualquer prejuízo material para não perdermos a simpatia dos nossos superiores, do público e das autoridades. Só recorreremos à violência caso os nossos superiores nos obriguem a isso...[211]

A chegada do comboio de trens e vagões com os grevistas foi um momento de tensão no movimento. Alguns depoimentos indicam a presença de armas com os grevistas:

> Que viu a polícia apreender algumas carabinas em mãos dos grevistas na ocasião do desembarque.[212]

No momento da chegada dos grevistas em Bauru, esperava por eles na estação um grande efetivo de policiais, alguns vindos de outras cidades, requisitados pelo delegado de Bauru. Esse ato de prevenção e o tratamento respeitoso dispensado pela Companhia Noroeste para com os grevistas, inclusive hospedando-os nos hotéis da cidade, foram apontados como primordiais para que não ocorressem atos de violência ou depredações na cidade. No relatório final, o delegado aponta que:

> De passagem pelas estações [os grevistas] iam inutilizando o telegrafo, de modo a dificultar que fossem conhecidos os seus planos nesta cidade, onde chegaram no dia 06 de abril e por certo teriam feito depredações nas oficinas e escritório da administração, se não fossem as prontas providencias tomadas pela polícia, que em tempo requisitou e obteve aumento de sua força armada.
> Tal conjectura é lícito fazê-la, em vista de terem muitos grevistas desembarcado com carabinas, armas curtas e facas, que foram todas

---

[210] MARAM, op. cit., p. 79.
[211] Jornal *A Lanterna*, São Paulo, 11/04/1914, p. 3.
[212] AIPGN, op. cit. Depoimento da 1ª testemunha.

> apreendidas na chegada do trem, não obstante os seus protestos de paz e ordem.[213]

Ou seja, caso fossem impedidos de fazer suas reivindicações ou, ainda, tratados de forma violenta, os grevistas estariam preparados para o confronto direto.

Por fim, baseada em quatro pontos, quais sejam, experiência em termos de organização operária, grande presença de imigrantes entre os trabalhadores, contato com jornais operários e métodos de reivindicação – greve, dilapidação do patrimônio da empresa e, se necessário, o uso da força –, a pesquisa bibliográfica e documental nos permite aferir que houve, se não uma influência direta e explícita, pelo menos uma inspiração de cunho anarquista nos procedimentos e na forma conforme a qual a "revolta" dos grevistas evoluiu. Não podemos afirmar se os ferroviários da Noroeste participavam ou não, de fato, do movimento anarquista ou anarcossindicalista. Aliás, não encontramos prova alguma que comprove, de maneira cabal, essa hipótese. Aventamos apenas que o caráter das "técnicas" de greve levadas a cabo pelos ferroviários – de paralisação, de dilapidação do patrimônio da empresa e, se necessário, do uso da violência – são semelhantes aos métodos propalados pelo movimento anarquista originário dos países europeus, métodos que tiveram grande acolhida pelo operariado durante a maior parte do decênio 1910-20, principalmente no estado de São Paulo.

3.3 A situação econômico-financeira da Noroeste do Brasil

Nesta seção do capítulo, analisaremos a situação econômico-financeira da ferrovia Noroeste entre os anos de 1905 e 1917, na tentativa de esclarecer os constantes atrasos de pagamentos aos seus funcionários, causa principal dos movimentos grevistas de 1913, 1914 e 1915. Para realizar essa análise, dispúnhamos apenas dos Relatórios da Diretoria da Companhia Noroeste, o que às vezes nos mostrou insuficiente, seja em informações financeiras mais precisas, seja na falta de dados para alguns anos.

Como já dissemos anteriormente, a ferrovia Noroeste do Brasil seguiu em direção ao oeste do estado de São Paulo, região ainda não ocupada pelo homem branco e desprovida de qualquer produção agrícola ou de criação. Já a região que

---

[213] AIPGN, op. cit. Relatório final do delegado.

hoje compreende o estado do Mato Grosso do Sul, apresentava à época uma modesta criação de gado bovino, além da produção de charque e de erva-mate. No entanto, só a partir de 1914 que todo o trecho mato-grossense da NOB, entre Porto Esperança e a divisa com São Paulo, esteve aberto ao tráfego. Nesse sentido, é de se esperar que durante os seus primeiros anos de operação a ferrovia trabalhasse de forma deficitária, seja pela falta de produtos para transportar, seja pelos trechos ainda em construção durante boa parte do tempo focalizado. Acrescentam-se a isso as reais dificuldades enfrentadas na construção da ferrovia, oriundas das condições naturais da região atravessada, o que gerou gastos excessivos.

Figura 30 - Construção difícil no pantanal mato-grossense. Arquivo da EFNOB, s. d.

Os Relatórios da Diretoria da Companhia Noroeste apresentam um balanço geral das finanças da empresa, com dados relativos às atividades do ano anterior.[214]

[214] Foi encontrado o balanço geral das finanças apenas para os anos indicados; em alguns relatórios não há informações sobre o ano anterior, enquanto que não há relatórios para os anos de 1912, 1913, 1914 e 1915. Os dados se referem apenas a E. F. Bauru-Itapura, de propriedade da Companhia Noroeste.

A tabela a seguir apresenta os Ativos e Passivos da Companhia Noroeste para cada ano encontrado:

Tabela 14 - Ativos e Passivos da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, 1905-1916.

ANO	ATIVO	PASSIVO
1905	28.639:859$949	28.639:859$949
1906	32.825:273$553	32.825:273$553
1907	33.693:967$699	33.693:967$699
1908	57.593:876$909	57.593:876$909
1909	78.370:066$759	78.370:066$759
1910	81.392:848$441	81.392:848$441
1916	119.464:114$845	119.464:114$845

Fonte: Relatórios da Diretoria da Companhia Noroeste para os anos indicados.

Como a tabela nos informa, os Ativos do balanço patrimonial da Companhia Noroeste foram crescendo de ano para ano. A maior porcentagem de crescimento ocorreu em 1908, com um incremento de 70% nos Ativos que compõem a estrutura da empresa em relação ao ano anterior. Por outro lado, entre 1910 e 1916, o aumento foi de quase 47%, o que representa em média um crescimento de pouco mais de 7,5% ao ano.

Outra forma de examinar o desempenho da ferrovia Noroeste foi através das unidades transportadas. A tabela a seguir apresenta os dados referentes a partir do ano de 1914, quando toda a extensão entre Bauru e Porto Esperança estava aberta ao tráfego.

Tabela 15 - Unidades transportadas pela Noroeste do Brasil.

Ano	Passageiros (nº)	Animais (em trens de carga [cabeças]	Café (ton.)	Outras mercadorias (ton.)
1914	130.504	8.821	2.117	68.289
1915	150.543	4.625	3.387	45.090
1916	169.252	11.178	7.231	70.463
1917	254.165	11.429	8.422	104.034
1918	280.519	13.707	9.556	116.709

Fonte: Relatórios da Diretoria da Companhia Noroeste. Os dados anteriores a 1918 foram fornecidos pelo Relatório de 1938 e referem-se a soma das unidades transportadas pelas ferrovias Bauru-Itapura e Itapura-Corumbá apud QUEIROZ (2004), op. cit., p. 192.

Alguns fatos atraem nossa atenção em relação aos dados apresentados. Primeiro, todos os tipos de unidades transportadas tiveram aumento de ano para ano. O número de passageiros transportados pela ferrovia passa de 130.504 em 1914, primeiro ano em que toda a extensão da ferrovia estava aberta ao tráfego, para 280.519 em 1918, representando um aumento de mais de 100%. No que se refere ao transporte de animais, houve uma diminuição considerável de 1914 para 1915, mas para o ano seguinte tem um crescimento de pouco mais de 140%. Para

os anos seguintes o crescimento foi modesto, atingindo em 1918 o total de 13.707 animais transportados. No entanto, o que se tem de mais relevante é a pequena proporção que representa o transporte de café em relação ao total de outras mercadorias. Somente em 1916 o total de toneladas de café transportadas chega a representar 10% do total transportado. Para o último ano analisado, a porcentagem atinge apenas pouco mais de 8%. A respeito do papel que o café representava para a rentabilidade de uma companhia ferroviária brasileira, Duncan diz que

> Como regra geral, aquelas estradas que transportam grandes quantidades de café são prósperas; e aquelas que transportam pouco café têm pequena renda operacional líquida ou déficit.[215]

Analisando apenas os dados apresentados nas tabelas anteriores, poderíamos ter a idéia de que a situação econômico-financeira da Noroeste do Brasil vinha melhorando, ainda que modestamente, ao decorrer dos anos, seja pelo aumento dos Ativos que compunham a estrutura da empresa, seja pelo aumento das unidades transportadas pela ferrovia. Porém, um exame sobre a receita e a despesa da Companhia Noroeste para os anos entre 1906 e 1916 contradiz essa suposição. Vejamos a tabela que se segue:

Tabela 16 - Quadro de despesa e receita da Companhia Noroeste do Brasil, entre os anos de 1906 e 1916.

Ano	Extensão em tráfego	Receita	Despesa	Déficit
1906	48	17:568$030	64:602$323	47:034$293
1907	92	143:981$321	250:274$506	106:293$185
1908	202	171:850$370	399:956$801	228:106$431
1909	327	426:933$739	818:856$801	391:923$062
1910	402	574:181$840	797:928$757	223:746$917
1911	437	867:907$200	1.148:398$660	280:491$460
1912	437	1.171:525$240	1.305:502$340	133:977$100
1913	437	1.295:992$180	1.497:159$380	201:167$200
1914	437	1.276:190$950	1.651:270$070	375:079$120
1915	437	1.097:807$267	1.454:115$340	356:308$073
1916	437	1.549:475$500	1.978:752$700	429:277$200

Fonte: *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 2. Os dados referem-se a E. F. Bauru-Itapura, de propriedade da Companhia Noroeste.

Pelos dados apresentados na tabela, a E. F. Bauru-Itapura, de propriedade da Companhia Noroeste, operou em seus primeiros onze anos de forma deficitária. A receita da ferrovia aumentou de ano para ano, com exceção de 1914 e 1915,

[215] DUNCAN, J. S. *Public end private operation of railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932. p. 10.

quando ocorreu uma ligeira queda; no entanto, a despesa superou a receita em todos os anos. A partir de 1911, quando todo o trecho entre Bauru e Itapura estava aberto ao tráfego, o melhor resultado apresentado pela ferrovia foi um déficit de 133:977$100 réis em 1912. Nos anos seguintes o déficit aumentou progressivamente, atingindo 429:277$200 em 1916.

O indicador mais usual das condições de operação de uma ferrovia vem a ser o *coeficiente de tráfego*, que corresponde à razão *despesa de custeio sobre a receita operacional*. Conforme se pode verificar pela tabela 17, durante os 11 anos decorridos entre 1906 e 1916, em nenhum momento esse coeficiente foi positivo, isto é, nunca ficou abaixo de 100%. Entre 1906 e 1909 esse índice se manteve muito superior a 100, o que revela um grande desequilíbrio entre receita e despesa nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia. No período entre 1910 e 1913 há um declínio nos coeficientes de tráfego: de 138,97, em 1910, o coeficiente passa para 132,32 em 1911 e 111,44 em 1912, o menor índice para o período entre 1906 e 1916; em 1913 ele se eleva para 115,52. Para os três anos seguintes, o coeficiente se eleva novamente, atingindo 132,46 em 1915 e 127,70 no ano seguinte.

Tabela 17 - Receita e despesa e coeficiente de tráfego da Noroeste do Brasil entre 1906 e 1916.

Ano	Despesa	Receita	Coeficiente de tráfego
1906	64:602$323	17:568$030	367,73
1907	250:274$506	143:981$321	173,82
1908	399:956$801	171:850$370	232,73
1909	818:856$801	426:933$739	191,80
1910	797:928$757	574:181$840	138,97
1911	1.148:398$660	867:907$200	132,32
1912	1.305:502$340	1.171:525$240	111,44
1913	1.497:159$380	1.295:992$180	115,52
1914	1.651:270$070	1.276:190$950	129,40
1915	1.454:115$340	1.097:807$267	132,46
1916	1.978:752$700	1.549:475$500	127,70

Fonte: *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 2. Os dados referem-se a E. F. Bauru-Itapura, de propriedade da Companhia Noroeste.

É interessante notar que a Noroeste do Brasil apresentou o seu primeiro coeficiente de tráfego positivo apenas em 1925, quando registrou 99,18, o que representou, na verdade, um grande equilíbrio entre receita e despesa.[216] No período posterior ao nosso estudo, entre 1918 e 1956, em apenas 14 anos o

[216] QUEIROZ (2004), op. cit., p. 194-196. Queiroz trabalha com dados referentes a E. F. Noroeste do Brasil, que, como foi dito várias vezes, ligava Bauru e Porto Esperança; ao contrário, os coeficientes de tráfego apresentados na tabela 17 se referem apenas a E. F. Bauru-Itapura, de propriedade da Companhia Noroeste até 1917.

coeficiente de tráfego foi inferior a 100%, de modo que o melhor resultado foi apresentado em 1933, com 69,76. Ou seja, mesmo nos anos em que o coeficiente de tráfego da NOB foi positivo, ele esteve muito próximo dos 100%, o que representou um equilíbrio entre receita e despesa, algo muito distante de um superávit considerável.

Alguns Relatórios da Companhia Noroeste apresentam informações a respeito das dificuldades financeiras enfrentadas. No Relatório de 1908, que expõe os dados referentes ao ano de 1907, quando a extensão em tráfego da ferrovia era de apenas 92 km, ficam claras as dificuldades provenientes da região despovoada que a ferrovia atravessava:

> No ano findo de 1917 a renda da Estrada teve para valor 108:592$161, elevando-se a despesa a 250:294$506, resultando um déficit de 141:702$345, o que alias não nos surpreendeu porque a zona atravessada é completamente despovoada, não oferecendo por enquanto nenhum elemento de tráfego.
> Durante o ano considerado [1907] foram transportados 18.339 passageiros com o percurso total de 1.176.521 kilometros, 81,323 tons. de bagagens e encomendas com o percurso de 5.403 km. , 418 animais, com o percurso de 27.332 km, 10 carros com o percurso de 474 km e 4.842 tons. de mercadorias com o percurso de 263.452 km. Correram 553 trens com um percurso de 47.483 km e foram expedidos 1.800 telegramas com 24.274 palavras, tendo sido arrecadada a importância de 12:701$070 a titulo de imposto estadual e federal.[217]

No entanto, o que realmente trouxe sérios problemas financeiros à Companhia Noroeste foi a construção das ferrovias Bauru-Itapura e Itapura-Corumbá, as quais, segundo contrato estabelecido com a União, seriam de responsabilidade da Noroeste. Vimos anteriormente que a região escolhida para a travessia da ferrovia oferecia dificuldades reais ao empreendimento, como, por exemplo, as margens alagadiças do rio Paraná e a região do pantanal no lado de Mato Grosso. Em relação à E. F. Itapura-Corumbá, a existência de dois pontos de trabalho encarecia ainda mais a construção, em vista do transporte de materiais para duas áreas distantes e da necessidade de um maior contingente de mão-de-obra. Além disso, o método utilizado de sub-empreitamento, como já foi dito no primeiro capítulo, encarecia demasiadamente a obra, na medida em que muitos sub-empreiteiros teriam que auferir lucros com a construção. Junta-se a esses fatos a

[217] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908*. Relatório de Tráfego, p. 1.

crise econômica mundial à época, responsável pela escassez de capitais externos. Tudo isso levou a Companhia Noroeste a ter problemas de ordem financeira, o que resultou no atraso na entrega das obras. A União, por sua vez, passou constantemente a reclamar da qualidade das obras executadas.

Nos Relatórios da Companhia Noroeste para os anos entre 1907 e 1911 foram constantes as reclamações da diretoria da Companhia em relação à área atravessada e à dificuldade no recrutamento de trabalhadores para o empreendimento, como forma de amenizar as pressões em relação ao prazo para entrega das obras e também para angariar mais fundos. O engenheiro chefe para a seção de Porto Esperança à Campo Grande, Antonio Penido, explica no Relatório de 1909 que:

> Está conseguida, felizmente, a travessia, com trilhos assentados, do trecho que vai de Porto Esperança a Miranda, zona da existência do grande pantanal. Com extraordinária atividade seguem, através de muitos embaraços, os trabalhos de Miranda a Campo Grande, sendo que o pessoal, escasso, difícil e caríssimo, foge ao clima e emigra, na época da colheita do trigo e da alfafa, para o Rio da Prata, preferindo ocupar-se ali nesse mistér agrícola. Basta dizer que, havendo desembarcado em Porto Esperança 3.947 operários, é de 1.600 o número de operários em serviço, sendo assim perdidas, em boa parte, as consideráveis despesas feitas com o transporte do pessoal para aas diversas zonas do serviço. Não cessa, entretanto, como é indispensável, o esforço de angariar gente, de modo que o trabalho não sofra em seu desenvolvimento.[218]

No Relatório de 1910, o então presidente da Companhia Noroeste, João Teixeira Soares, aponta que os trabalhos de construção da ferrovia não tiveram o andamento desejado e, em seguida, expõe os problemas enfrentados. Para os trabalhos do lado de São Paulo, os ataques de índios e as doenças tropicais, como malária e febre amarela, teriam vitimado inúmeros trabalhadores, o que também influenciou negativamente na contratação de mais mão-de-obra. Já para o lado de Corumbá, além das moléstias da região, o presidente repudia uma enorme campanha feita no Rio da Prata contra a contratação de operários para a construção da Noroeste e fala do problema em trabalhar em terreno inundado por 50 km – região do pantanal mato-grossense. Entretanto, após expor as dificuldades enfrentadas, ele enaltece os trabalhos realizados:

---

[218] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909.* Secção de Corumbá, Relatório do Engenheiro Chefe, p. 6.

> Apesar de todos estes contratempos, os trabalhos realizados, se não satisfazem o primitivo programa, que se havia adotado, constituem, ainda assim, um resultado brilhante comparado com o que até hoje se tem conseguido, no Brasil, na construção de estradas de ferro.[219]

Pelo Relatório de 1911 fica evidente a difícil situação em que se apresentava a Companhia Noroeste, seja financeiramente, seja em termos de cumprir o contrato estabelecido com o Governo Federal para a construção e arrendamento da E. F. Itapura-Corumbá. À luz do decreto, nº 6899 de 24 de março de 1908, como foi mostrado no primeiro capítulo, a Companhia Noroeste teria que entregar ao tráfego a linha entre Itapura e Porto Esperança até o dia 30 de setembro de 1910, o que não aconteceu. O presidente da Companhia João Teixeira Soares, em 05 de setembro de 1911, ou seja, quase um ano após a data limite para a entrega das obras, explica aos acionistas as vicissitudes enfrentadas e como se apresentava a relação com o Governo Federal:

> Os embaraços que a Diretoria teve ocasião de vos referir na ultima reunião da assembléia, se bem que se achem hoje removidos de modo a permitir a completa instalação dos serviços, deixaram a Companhia, como era natural, em situação difícil em face dos termos do seu contrato com o Governo, e por isso tivemos de recorrer a sentimentos de justiça do mesmo Governo, que, reconhecendo o peso enorme dos elementos adversos que impediram o andamento dos trabalhos, constituindo um muito legítimo caso de força maior, concedeu a prorrogação para a conclusão das obras por 18 meses, diminuiu a retenção para reforço de caução e mandou contar separadamente as despesas com a construção da ponte do Paraná.
> Este ato justo, posto que tenha atenuado a situação em que se achava a Companhia, não foi, todavia, suficiente para cobrir o excesso da despesa que aqueles referidos embaraços ocasionaram, e por isso a Companhia teve necessidade de recorrer a operações de crédito, para que o andamento do serviço não sofresse maiores prejuízos.[220]

Mesmo com a prorrogação para a conclusão das obras da ferrovia Itapura-Corumbá por mais 18 meses e com mais dinheiro em caixa, devido, como foi dito no relatório, a operações de crédito, a Companhia Noroeste não teve êxito na sua obrigação, o que levou a União a declarar a caducidade do contrato vigente, passando as obras de construção e o funcionamento da E. F. Itapura-Corumbá para a sua responsabilidade já em fins de 1913.

---

[219] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910.* p. 5-6.
[220] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911.* p. 5.

A partir dessa data, a Companhia Noroeste passou a administrar apenas a E. F. Bauru-Itapura, aberta ao tráfego desde 1910. Nos seus últimos anos de funcionamento como empresa privada, a E. F. Bauru-Itapura continuou operando deficitariamente, embora o ano de 1916 apresente resultados financeiros mais satisfatórios. De acordo com o Relatório da Companhia Noroeste,

> os resultados financeiros de 1916 são os mais lisonjeiros que tem registrado o Tráfego da Estrada. Houve um aumento de 41% sobre a receita de 1915 e de 52% sobre a receita média dos três anos anteriores, excluindo os transportes em serviço da construção da Estrada, conforme consta dos seguintes dados:
>
> Extensão do tráfego em 31 de Dezembro de 1916, 436 klm. 345 m.
>
> | | |
> |---|---|
> | A receita geral de 1916 foi | 1.549:475$500 |
> | e a despesa geral foi de | 1.978:752$700 |
> | havendo um déficit de | 429:277$299 |
> | A relação da despesa para a receita é de | 127,70% |
> | tendo sido em 1915 de | 132,45% |
>
> Comparando com o ano de 1915, temos:
>
> | | |
> |---|---|
> | Receita geral de 1916 | 1.549:475$500 |
> | Receita geral de 1915 | 1.090:807$267 |
> | Aumento de receita em 1916 – 41,14% ou | 451:668$233 |
> | Despesa geral de 1916 | 1.978:752$700 |
> | Despesa geral de 1915 | 1.454:115$340 |
> | Aumento da despesa em 1916 – 36,07% ou | 524:637$360 |
>
> Comparando com a média dos três anos precedentes, e excluindo os transportes em serviço da construção: -
>
> | | |
> |---|---|
> | Receita geral de 1916 | 1.549:475$500 |
> | Receita média de 1913, 1914 e 1915 | 1.017:911$582 |
> | Aumento de receita em 1916 – 51,22% ou | 531:563$918 |
> | Despesa geral de 1916 | 1.978:752$700 |
> | Despesa média de 1913, 1914 e 1915 | 1.534:181$597 |
> | Aumento da despesa em 1916 – 28,98% ou | 444:501$103.[221] |

Apesar do aumento de 41% na receita em 1916, a estrada ainda apresentou para este mesmo ano um déficit de 429:277$299 réis. Este prejuízo é justificado pela "deficiência do aparelhamento da Estrada", o que tornava o seu custeio muito caro, e pela construção de novas obras "que se tornaram indispensáveis ao desenvolvimento do tráfego e segurança da linha". De acordo com a tabela 18, que expõe as despesas da Companhia Noroeste entre 1909 e 1916, constatamos que o maior gasto da empresa se dá com a conservação da linha. Em 1909 foram despendidos 419:218$432 réis com a conservação da linha, o que equivale a pouco mais de 50% das despesas da ferrovia; em 1916, esses mesmos gastos chegam a 729:111$090 réis, correspondendo a quase 40% das despesas.

---

[221] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Relatório do Superintendente, p. 47.

Os gastos excessivos com a conservação da linha, se levarmos em conta que a ferrovia não tinha ainda uma década de funcionamento, ao que tudo indica, são oriundos da péssima qualidade dos materiais e serviços prestados pela Empreiteira Machado de Mello e sub-empreiteiras durante a construção da ferrovia, situação que já havia gerado muitas discórdias, mostradas anteriormente, entre a Companhia Noroeste e a União.

Tabela 18 - Quadro demonstrativo da despesa da Companhia Noroeste entre 1908 e 1916

DESIGNAÇÃO		**1908**	**1909**	**1910**
Inspetoria Geral, Contadoria e Tesouraria		17:425$200	41:567$696	54:884$220
Telégrafo, conservação da linha		8:804$870	16:276$240	14:202$990
Almoxarifado		3:727$500	2:014$735	1:200$000
Tráfego	Serviço Central	9:992$050	10:851$468	13:968$770
	Serviço de trens	7:516$880	13:872$278	37:670$500
	Serviço das estações	38:594$226	85:078$190	134:244$090
Locomoção	Serviço Central	6:874$090	6:650$696	13:579$510
	Serviço da tração	48:944$630	80:420$178	113:462$140
	Serviço das oficinas e dos depósitos	72:648$055	127:911$112	76:097$935
Via permanente	Serviço Central	3:375$990	9:260$074	8:990$400
	Polícia da Via Permanente	146$790	878$080	3:093$100
	Conservação da linha	174:276$271	419:218$432	314:078$402
	Conservação de edifícios	7:540$149	1:948$818	12:456$680
	Obras Novas	----------	3:208$834	**----------**
Serviço Comercial		----------	----------	**----------**
Conselho de Administração e Direção Superior		**----------**	**----------**	**----------**
TOTAL GERAL		399:956$801	818:856$801	797:928$757
DESIGNAÇÃO		**1911**	**1912**	**1913**
Inspetoria Geral, Contadoria e Tesouraria		77:708$510	92:568$840	98:614$450
Telégrafo, conservação da linha		11:874$910	16:914$850	26:942$660
Almoxarifado		1:200$000	6:284$660	7:580$570
Tráfego	Serviço Central	13:631$360	13:386$210	13:796$220
	Serviço de trens	28:779$650	33:586$460	34:760$720
	Serviço das estações	136:678$790	148:030$080	170:492$818
Locomoção	Serviço Central	8:467$450	3:485$230	650$190
	Serviço da tração	165:350$950	231:369$880	227:798$600
	Serviço das oficinas e dos	97:074$750	137:599$740	144:398$800

	depósitos			
Via permanente	Serviço Central	14:327$880	8:542$950	7:032$670
	Polícia da Via Permanente	3:894$400	488$627	228$210
	Conservação da linha	536:831$730	543:391$550	685:377$230
	Conservação de edifícios	22:852$640	16:829$150	23:283$230
	Obras Novas	27:225$760	181$440	7:322$720
Serviço Comercial		2:500$000	1:274$840	717$000
Conselho de Administração e Direção Superior		**----------**	51:567$840	48:685$300
TOTAL GERAL		1.148:398$660	1.305:502$340	1.497:159$380
DESIGNAÇÃO		**1914**	**1915**	**1916**
Inspetoria Geral, Contadoria e Tesouraria		172:689$430	106:418$960	114:924$350
Telégrafo, conservação da linha		13:346$480	10:959$500	19:181$810
Almoxarifado		10:766$150	14:616$500	12:955$720
Tráfego	Serviço Central	19:435$630	20:142$750	18:881$000
	Serviço de trens	49:537$360	32:354$120	36:360$670
	Serviço das estações	175:765$920	129:507$130	184:951$600
Locomoção	Serviço Central	3:613$120	5:282$940	11:616$930
	Serviço da tração	208:561$180	169:684$540	240:619$480
	Serviço das oficinas e dos depósitos	128:903$700	126:926$470	317:584$810
Via permanente	Serviço Central	16:220$590	18:915$640	17:961$400
	Polícia da Via Permanente	602$110	1:073$660	400$280
	Conservação da linha	590:100$360	647:223$750	729:111$090
	Conservação de edifícios	47:006$550	47:128$010	56:628$120
	Obras Novas	21:723$880	----------	50:149$060
Serviço Comercial		98$000	44:876$490	74:962$370
Conselho de Administração e Direção Superior		192:903$610	79:004$880	94:464$010
TOTAL GERAL		1.651:270$0170	1.454:115$340	1.978:752$700

Fonte: *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 3.

A falta de oficinas eficientes para o conserto das locomotivas da estrada também é apontada como um fator que sobrecarregava os gastos da empresa, visto que as locomotivas eram enviadas para oficinas de outras ferrovias. Porém, além de todas as causas já apresentadas que concorriam para prejudicar a situação financeira da estrada, a principal delas se referia às bases das tarifas em vigor. Logo

no início do Relatório da Companhia Noroeste de 1916, o presidente da Companhia Joaquim Machado de Mello diz aos acionistas que "não seria esta, entretanto, a diferença entre a receita e a despesa se o Governo tivesse permitido a Companhia elevar os fretes, como acontece com a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana".[222]

Ainda no mesmo relatório, na seção Resultados Financeiros, no item Tarifas, o presidente da Companhia salienta que as ferrovias Paulista, Mogiana e Sorocabana, mais bem situadas e em melhores condições de tráfego, gozavam da vantagem de uma taxa cambial que lhes permitia elevar seus fretes em 40%, enquanto que a Noroeste continuava "a cobrar os seus transportes por uma tarifa mínima, calculada ao cambio de 20, e isto numa crise de cambio baixo e de carestia de todos os materiais de custeio, que tem obrigado todas as empresas de transporte a elevarem consideravelmente seus fretes".[223] Esse fato levou a Companhia Noroeste a enviar um requerimento ao Governo Federal reclamando do que ela chama de "injustiça" e expondo sua situação precária derivada da insuficiência dos fretes cobrados.

Em relação às tarifas cobradas pelas empresas ferroviárias brasileiras, sejam públicas ou particulares, Paulo R. Cimó Queiroz é contundente no seguinte trecho:

> O que particularmente desejamos ressaltar, contudo, é o fato de que os grupos dominantes brasileiros adotaram desde o início, em relação às ferrovias, uma prática que se poderia classificar de "predatória" – a saber: a exigência de tarifas muito baixas, as quais freqüentemente desciam abaixo dos custos de operação. A grita de produtores e governantes contra as tarifas tem sido, com efeito, uma constante na história ferroviária brasileira, sendo as pressões exercidas indistintamente sobre ferrovias de propriedade estatal ou privada.[224]

Apesar de todas essas vicissitudes, o presidente da Companhia passa aos acionistas uma mensagem de otimismo em relação ao futuro da empresa e aponta o aumento no transporte de café como fator essencial:

> Para ver-se que esse déficit muito em breve desaparecerá, basta atentar-se para o que se tem dado com o café, cujo transporte, comparado com o de 1915, apresenta um aumento de 122%, e com o de 1914 o de 337%.
> Segundo informações colhidas na municipalidades de Bauru, Pirajuhy e Pennapolis, que constam de um quadro anexo, pode-se computar a

[222] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. p. 6.
[223] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Relatório do Superintendente, p. 48-49.
[224] QUEIROZ (1999), op. cit., p. 102.

> produção do corrente ano em 10.980.000 kilos, ou sejam 60,87% mais do que no ano de 1916.[225]

De acordo com a tabela 19, que apresenta o quadro demonstrativo da receita da Companhia Noroeste entre os anos de 1907 e 1916, e com a tabela 20, referente apenas à receita gerada com o transporte de mercadorias, veremos que os ganhos relacionados a esse item cresceram de ano para ano, principalmente de 1915 para 1916, passando de 559:991$770 para 816:737$970 réis, o que representa um incremento de quase 46%. E é preciso salientar que o transporte de mercadorias representava mais de 50% da receita da NOB, muito superior ao segundo item mais importante, relativo ao transporte de passageiros – esse item, em 1916, havia gerado uma receita de 534:170$080 réis. No entanto, como foi mostrado na tabela 14, a porcentagem de café em relação ao total das outras mercadorias transportadas era muito pequena. As ferrovias Bauru-Itapura e Itapura-Corumbá haviam transportado, juntas, em 1916, 7.231 toneladas de café, enquanto que o total de outras mercadorias chegava a 70.463 toneladas; para o ano seguinte essas cifras sobem, respectivamente, para 8.422 e 104.034 toneladas. Dessa forma, vemos que, a despeito de o presidente da Companhia Noroeste à época estar otimista em relação ao crescimento do volume de café transportado, este não representava uma grande porcentagem em relação ao total das mercadorias transportadas, fato que se manteve no período posterior ao focalizado nesta pesquisa. De fato, a NOB nunca foi uma autêntica "*ferrovia cafeeira*, em vista do volume, relativamente pouco significativo, representado pelos transportes de café – o gênero *nobre*, que melhor remunerava os transportes e fez, como se sabe, a fortuna de outras empresas ferroviárias presentes no Estado de São Paulo".[226]

Tabela 19 - Quadro demonstrativo da receita da Companhia Noroeste entre 1907 e 1916

Designação	**1907**	**1908**	**1909**	**1910**	**1911**
Viajantes	47:947$290	70:194$060	93:529$076	114:172$659	182:678$440
Mercadorias	25:743$800	55:717$200	108:232$000	126:952$460	200:684$590
Bagagens e encomendas	3:491$100	6:528$250	10:281$750	12:560$680	17:303$820
Animais	548$600	1:662$400	2:630$500	3:535$820	10:138$990
Carros	69$500	51$000	167$500	491$000	509$300
Aluguel de trens	340$000	3:100$000	----------	----------	----------

[225] CEFNOB. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. p. 6.
[226] QUEIROZ (2004), op. cit., p. 486.

Telégrafo	1:299$140	2:622$600	4:930$560	7:905$240	11:053$210
Rendas eventuais	64:541$891	31:974$860	8:139$600	18:412$601	30:223$970
Transportes em serviço da construção	----------	----------	199:022$753	290:151$380	415:314$880
Total geral	143:981$321	171:850$370	426:933$739	574:181$840	867:907$200
Designação	**1912**	**1913**	**1914**	**1915**	**1916**
Viajantes	289:854$750	340:377$060	321:838$770	379:678$010	534:170$080
Mercadorias	412:637$860	540:761$270	450:898$000	559:991$770	816:737$970
Bagagens e encomendas	35:811$980	43:818$140	46:723$420	62:855$630	91:014$740
Animais	20:631$850	54:775$330	35:426$700	32:680$500	30:344$840
Carros	821$250	2:140$280	1:093$900	1:553$420	1:040$320
Aluguel de trens	----------	----------	----------	----------	----------
Telégrafo	12:882$690	14:465$330	14:160$260	20:289$027	27:653$540
Rendas eventuais	34:768$300	38:359$320	51:089$708	40:749$910	48:214$010
Transportes em serviço da construção	364:116$560	261:295$450	354:960$200	----------	----------
Total geral	1.171:525$240	1.295:992$189	1.276:190$200	1.097:807$267	1.549:475$500

Fonte: *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 3.

Tabela 20 – Receita gerada com o transporte de mercadorias pela Companhia Noroeste entre 1906 e 1916.

ANO	RECEITA
1906 (4º trimestre)	8:220$000
1907	25:743$800
1908	55:717$200
1909	108:232$000
1910	126:952$460
1911	200:684$590
1912	412:637$860
1913	540:761$270
1914	450:898$000
1915	559:991$770
1916	816:737$970

Fonte: Dados tirados do *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916. Quadros estatísticos e diagramas, p. 3.

Por fim, cabe notar que vários fatores concorreram para prejudicar a situação financeira da Noroeste do Brasil. Primeiramente, a qualidade ruim da estrutura física da ferrovia, o que fez com que a Companhia Noroeste tivesse altos gastos com a conservação da linha desde os seus primeiros anos de seu funcionamento. A falta de produtos para transporte, principalmente do café, contribuiu para uma receita modesta nos primeiros anos. Muitos problemas financeiros também foram causados

com a construção da E. F. Itapura-Corumbá, devido às áreas atravessadas, que necessitavam de obras de engenharia caras, e às dificuldades no recrutamento de trabalhadores. Outro fator importante foi em relação às baixas tarifas cobradas pela Noroeste do Brasil. A ferrovia em estudo, assim como a grande maioria das estradas de ferro brasileiras, trabalhou com tarifas demasiadamente baixas, fruto da pressão de grandes produtores usuários e de seus representantes políticos.

Analisando todos esses dados e informações referentes à situação financeira da Companhia Noroeste, podemos concluir que há uma estreita ligação entre os atrasos dos pagamentos aos trabalhadores e as dificuldades financeiras da Companhia Noroeste. Os movimentos grevistas, oriundos da falta de pagamento aos trabalhadores, ocorreram mais intensamente entre os anos de 1913 e 1915, com o ápice na greve de 1914, período no qual a Companhia Noroeste enfrentou sérios problemas econômicos com a entrega das obras da E. F. Itapura-Corumbá, o que resultou na declaração de caducidade do contrato com a União. Antes desse período, a Companhia Noroeste, mesmo trabalhando de forma deficitária, situação que já era esperado pelas condições da área atravessada, cumpriu de forma satisfatória suas obrigações com os empregados, embora tenham ocorrido alguns pequenos problemas isolados com os trabalhadores. Ao que tudo indica, a junção dos déficits dos anos anteriores com as dificuldades para conclusão das obras da E. F. Itapura-Corumbá fizeram com que o triênio 1913-1915 fosse o momento de maior dificuldade financeira para a Companhia Noroeste, o que desembocou no não pagamento regular dos seus empregados. A partir de 1916, como podemos analisar pelas informações obtidas no Relatório da Companhia para o mesmo ano, administrando apenas a E. F. Bauru-Itapura, a Companhia Noroeste começa a apresentar sinais de melhora na sua saúde financeira – embora os problemas com a conservação da linha e das tarifas baixas tenham continuado a existir por muito tempo ainda – e, conseqüentemente, os movimentos grevistas cessam.

Conclusão

A história da ferrovia Noroeste do Brasil apresenta muitos pontos complexos e obscuros, o que a torna um objeto de pesquisa dos mais interessantes e desafiadores. Construída entre 1905 e 1914, a NOB teve uma trajetória singular: seu traçado original deveria ligar as cidades de Bauru e Cuiabá, mas, posteriormente, o governo federal emitiu um novo decreto estabelecendo Corumbá como ponto final e o que deveria ser apenas uma estrada de ferro se transforma em duas: a E. F. Bauru-Itapura, pertencente à Companhia Noroeste, e a E. F. Itapura-Corumbá, de propriedade da União, mas que deveria ser construída e arrendada pela Companhia Noroeste. Depois de muitos desentendimentos, no final de 1913, a União retoma para si a construção e administração da ferrovia Itapura-Corumbá. Após quatro anos, ela encampa a Bauru-Itapura, que, junto com a Itapura-Corumbá, são transformadas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

A Noroeste do Brasil, como se convencionou chamá-la desde seus primeiros anos, ao cortar regiões ainda não ocupadas pelo homem branco, foi a primeira ferrovia do estado de São Paulo a “abrir” novos territórios para o povoamento e a exploração agrícola e comercial, ao contrário de suas antecessoras que surgiram para auxiliar a produção cafeeira já existente. A construção dessa ferrovia foi um empreendimento dos mais grandiosos realizados no Brasil no início do século XX. Atravessando dois estados – São Paulo e o atual Mato Grosso do Sul –, os trabalhos de construção se depararam com várias dificuldades: a travessia de áreas insalubres, como as margens do rio Tietê e o pantanal mato-grossense, a presença indígena no oeste paulista, a transposição dos rios Paraná e Paraguai, a dificuldade no recrutamento de trabalhadores, dentre outras.

A Empreiteira Machado de Mello e a Companhia Noroeste utilizaram de todas as formas para o recrutamento de trabalhadores para as obras de construção da ferrovia. Além da propaganda veiculada em jornais regulares nos grandes centros urbanos do país, elas tiveram o apoio de órgãos oficiais para atingir essa finalidade. Há denúncias em jornais operários de que a Agência de Colonização e Trabalho de São Paulo enviava imigrantes que chegavam ao Porto de Santos – os quais, em princípio, deveriam ser encaminhados para as lavouras de café – para os trabalhos da Noroeste. Por outro lado, no momento em que a oferta de mão-de-obra foi se

tornando cada vez mais escassa, devido às condições de trabalho impostas, a prática das deportações foi amplamente usada. As polícias de São Paulo e Rio de Janeiro prendiam pessoas que no ato das prisões eram consideradas vagabundas, bêbadas, marginais, dentre outras qualidades negativas, e as enviavam para os trabalhos de construção da Noroeste.

A origem dos trabalhadores da construção foi muito diversificada. Brasileiros de quase todas as regiões do país e imigrantes, principalmente portugueses, espanhóis, japoneses e sul-americanos, vieram atraídos pela propaganda veiculada pela Companhia Noroeste ou, no caso das deportações, forçados pelas polícias dos grandes centros brasileiros.

O mesmo foi verificado em relação aos trabalhadores da manutenção e operação da ferrovia, esses sim empregados da própria Companhia Noroeste. A análise das Fichas Financeiras e das Fichas de Identificação e Registro do Pessoal nos permitiu traçar um perfil desses trabalhadores quanto à origem, cargos, salários, além da verificação de fatos únicos na história da Noroeste, como a primeira mulher empregada na ferrovia e a participação de ferroviários em movimentos revolucionários.

Embora identificados como trabalhadores livres e assalariados, os ferroviários da Noroeste vivenciaram uma situação essencialmente repressora e, em muitos casos, de extremo pauperismo. Vítimas do mandonismo de seus diretores, tais operários foram explorados em seu grau máximo ao serem submetidos a condições desumanas de trabalho rígido e árduo. Desde a formação da primeira turma para a abertura da mata nos locais de construção da linha, o caráter expugnador e degradante foi imposto ao trabalho de milhares de indivíduos que não tinham outra opção a não ser a subordinação aos mandos da empreiteira Machado de Mello e da Companhia Noroeste.

De fato, a interrupção do pagamento dos salários aos trabalhadores que os levou à greve de 1914, não foi um fato isolado, mas, sim, remonta às dificuldades econômicas da Companhia Noroeste na época e aos seus conflitos com o Governo Federal, no que tange à qualidade e ao prazo de conclusão do trecho Itapura-Corumbá. Vários fatores concorreram para prejudicar a situação financeira da Noroeste do Brasil no período focalizado. Primeiramente, a qualidade ruim da estrutura física da ferrovia, o que fez com que a Companhia Noroeste tivesse altos gastos com a conservação da linha desde os seus primeiros anos de seu

funcionamento. A falta de produtos para transporte, principalmente do café, contribuiu para uma receita modesta nos primeiros anos. Muitos problemas financeiros também foram causados com a construção da E. F. Itapura-Corumbá, em razão das áreas atravessadas, que necessitavam de obras de engenharia caras, e das dificuldades no recrutamento de trabalhadores. Outro fator negativo importante foram as baixas tarifas cobradas pela Noroeste do Brasil, as quais, segundo o presidente da Companhia Noroeste na época, compreenderiam o principal problema para uma receita pequena da ferrovia.

Nesse sentido, podemos ver que há uma estreita ligação entre os atrasos dos pagamentos aos trabalhadores e as dificuldades financeiras da Companhia Noroeste. Os movimentos grevistas, oriundos da falta de pagamento aos trabalhadores, ocorreram mais intensamente entre os anos de 1913 e 1915, com o ápice na greve de 1914, período em que a Companhia Noroeste enfrentou sérios problemas econômicos com a entrega das obras da E. F. Itapura-Corumbá, resultando na declaração de caducidade do contrato com a União. Antes desse período, a Companhia Noroeste, mesmo trabalhando de forma deficitária, o que já era esperado pelas características da área percorrida, cumpriu de forma satisfatória suas obrigações para com os seus empregados, embora tenham ocorrido alguns pequenos problemas isolados com os trabalhadores. Ao que nos parece, o conluio dos déficits dos anos anteriores com os contratempos para conclusão das obras da E. F. Itapura-Corumbá fez com que o triênio 1913-1915 fosse o momento de maior dificuldade financeira para a Companhia Noroeste, de modo a causar o não pagamento regular dos seus empregados. A partir de 1916, como podemos analisar pelas informações obtidas no Relatório da Companhia para o mesmo ano, administrando apenas a E. F. Bauru-Itapura, a Companhia Noroeste começa a apresentar sinais de melhora na sua saúde financeira – embora os problemas com a conservação da linha e das tarifas baixas tenham continuado a existir por muito tempo ainda – e, por extensão, os movimentos grevistas cessam.

O mesmo ocorre com a Itapura-Corumbá após o Governo Federal assumir a sua construção e operação. Os serviços oferecidos pela ferrovia e o tratamento dado aos seus funcionários parecem ter melhorado, como diz o diretor interino da Noroeste do Brasil, Firmo Ribeira Dutra:

> Outro grande mal, removido pelo auxílio precioso do Sr. Ministro da Fazenda, foi o atraso de pagamentos em que sempre se achava o pessoal.

> Houve um período em que as greves eram contínuas, pois dez e mais meses passavam os infelizes empregados sem receber seus ordenados, sendo dessa maneira obrigados a sofrer necessidades de todo o gênero. Em julho do corrente ano [1916] cessou este estado e agora não só o pessoal está em dia, como o crédito da Estrada está como deve ser o de uma repartição pública.[227]

A eclosão da greve que aqui nos ocupamos, como de todo o movimento grevista que envolveu também as paralisações de 1913 e 1915, trouxe à baila a natureza quase servil dos trabalhos de construção e operação da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Diante de todos os fatos e especificidades que narramos em torno da vivência desses ferroviários, podemos considerar que o sentido histórico desse movimento grevista denota uma legitimidade inquestionável, visto que a principal reivindicação dos insurgentes era o atendimento – como noticiou um jornal de Bauru – de um "direito sagrado" a todo e qualquer trabalhador: o recebimento dos salários.

A pesquisa bibliográfica e documental nos permite aferir que houve, se não uma influência direta e explícita, pelo menos uma inspiração de cunho anarquista no modo por meio do qual a "revolta" dos grevistas aconteceu. Não podemos afirmar que os ferroviários da Noroeste participavam do movimento anarquista ou anarcossindicalista; aliás, não encontramos prova alguma que comprove essa hipótese. Aventamos apenas que as "técnicas" de greve levadas a cabo pelos ferroviários – paralisação, dilapidação do patrimônio da empresa... – são semelhantes aos métodos propagados pelo movimento anarquista e tiveram grande repercussão no operariado durante a maior parte do decênio 1910-20, principalmente no estado de São Paulo. Além da veiculação de alguns jornais operários entre as estações da Noroeste, importantes difusores da ideologia anarcossindicalista, a forma de atuação dos grevistas resultou da única estratégia de que dispunham os ferroviários naquela conjuntura de intensa exploração do trabalho. Em outras palavras, acreditamos que a historicidade do momento matizou a greve ao produzir, de modo indelével, uma tomada de consciência que condicionou a atuação aguerrida desses trabalhadores.

---

[227] EFIC. *Relatório apresentado ao Ex.º Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente aos anos de 1914 e 1915.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. Introdução, p. 9.

Fontes e bibliografia

Fontes

AYALA, S. C. & SIMON, F. *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso.* Corumbá/Hamburgo, 1914.

BRASIL. Comissão de Viação Geral. *Relatório sobre o Plano da Viação Geral.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

_____. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brazil de 1904.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907. v. 2.

_____. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brazil de 1907*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1908. v. 2.

_____. *Decretos do Governo Provisório de 1890.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. fascículos 1 e 10.

COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Circulares da Chefia, 1915 a 1917 - 3ª Divisão.*

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

_____. *Fichas de Identificação do Pessoal – 3ª divisão* (1913-1920).

_____. *Fichas de Identificação e Registro do Pessoal – 3ª divisão* (1913-1920).

_____. *Fichas Financeiras dos trabalhadores da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (1906- 1917).

_____. *Instruções regulamentares para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920. 26 p.

_____. *Registro Fés de Ofício* (1906-1920).

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906.* Rio de Janeiro: Typographia de Heitor Ribeiro & C., 1906.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 14 de agosto de 1907.* Rio de Janeiro: Typ. do “Jornal do Commercio” de Rodrigues & C., 1907.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908.* Rio de Janeiro: Papelaria União, 1908.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909.* Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1909.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910*. Rio de Janeiro: Papelaria União, 1910.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911.* Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1911.

_____. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado a Assembléia Geral Ordinária, 1916.* [s. l.]: 1916.

_____. *Relatório referente ao exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada*. Bauru, agosto de 1922. São Paulo: Secção de Obras d' *O Estado de São Paulo,* 1922.

ESTRADA DE FERRO ITAPURA-CORUMBÁ. *Relatório apresentado ao Ex.º Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra referente aos anos de 1914 e 1915.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

MATO-GROSSO. *Apontamentos sobre a "Comissão Schnoor"da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil.* Corumbá: Typographia do Autonomista: 1908.

SÃO PAULO. *Autos de Inquérito Policial da Greve da Noroeste do Brasil de 1914.*

_____. *Commisão Geographica e Geologica do Estado de São Paulo - Exploração dos Rios Feio e Aguapehy - 1905.*

SCHNOOR, E. *Memorial do projecto da Estrada de Ferro a Matto-Grosso e fronteira da Bolívia*: por São Paulo de Agudos, Itapura, Miranda e Rio Paraguai. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, 1903.

Jornais

Jornal *A Lanterna*, São Paulo, edições dos dias 28/06/1913 e 11/04/1914.

Jornal *A Terra livre*, São Paulo, edição do dia 11/11/1906.

Jornal *A Voz do Trabalhador*, Rio de Janeiro, edições dos dias 01/05/1909, 17/05/1909 e 01/06/1909.

Jornal *A Voz do Trabalhador* (Coleção), Rio de Janeiro, (1908- 1915).

Jornal *Diário Popular*, São Paulo, edição do dia 16/09/1901.

Jornal *O Avaiense*, Avaí-SP, edições dos meses de abril de 2005, abril de 2007, junho de 2007, setembro de 2007, dezembro de 2007, março de 2008 e junho de 2008.

Jornal *O Bauru*, Bauru-SP, edição do dia 12/10/1913.

Jornal *O Estado de São Paulo*, edição 29/01/1913.

Jornal *O Tempo*, Bauru-SP, edições dos dias 09/04/1914 e 23/04/1914.

Revistas

Revista do Club de Engenharia, nº 15, 1904.

Revista Ferrovia, edição de janeiro de 1960.

Bibliografia

ALVIM, Z. M. F. *Brava gente*: os italianos em São Paulo. São Paulo: Brasilense, 1986.

ANDRADE, E. L. de. *Sertões da Noroeste*: 1850/1945. São Paulo: s. n., 1945.

ARANHA, M. B. C. *Café e a estrada de ferro no estado de São Paulo*: um testemunho. São Paulo: Carlos Schimtt, 1981.

ARÓSTEGUI, J. *A pesquisa histórica*: teoria e método. trad. Andréa Dore; revisão técnica José Jobson de Andrade Arruda. Bauru: Edusc, 2006.

ARRUDA, J. J. de A. *O Brasil no comércio colonial.* São Paulo: Ática, 1980.

_____.; TENGARRINHA, J. M. *Historiografia luso-brasileira contemporânea.* Bauru: Edusc, 1999.

AZEVEDO, F. de. *Um trem corre para o oeste*: estudo sobre Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Martins Editora, 1950.

BARROS, F. R. de. *Achêgas para a história de Penápolis (1767-1948).* Penápolis, 1948.

_____. *Penápolis, História e Geografia*. Penápolis, 1992.

BASTOS, I. A. *A ocupação natural, jurisdicional e religiosa do sertão de Bahuru.* Bauru, 1994. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. Universidade Estadual Paulista.

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

BENÉVOLO, A. *Introdução à história ferroviária no Brasil:* um estudo social, político e histórico*.* Recife: Folha da Manhã, 1953.

BITTAR, M. *Mato Grosso do Sul:* do Estado sonhado ao Estado construído (1892-1997). São Paulo, 1997. 2 v. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

BORGES, F. T. de M. *Do extrativismo à pecuária*: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930). Cuiabá: Graf. Genus, 1991.

CALDEIRA, J. *Mauá*: empresário do Império*.* São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMARGO, J. F. *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos:* ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia. São Paulo, 1952. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia. Série Ensaios Econômicos, número 14. São Paulo: IPE/USP, 1981.

CAMPO, H. *Los Anarquistas.* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1971.

CAMPOS, C. H. *O sonhar libertário*: movimento operário nos anos de 1917 a 1921. Campinas: Pontes/Campinas, 1988.

CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4ª ed. Campinas: Unicamp/IE, 1998.

CAPELINI, H. M. A. *Ferroviários no país do automóvel*: trilhas da resistência (1948-1980). Araraquara, 1986. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

CARONE, E. *Revoluções do Brasil Contemporâneo (1922/1938)*. 3ª ed. Rio de Janeiro- São Paulo: DIFEL, 1977.

_____. *A República Velha*: evolução política (1889-1930). 4. ed. São Paulo: Difel, 1983.

CARVALHO, D. F. de. *Trabalhadores na construção e operação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1917)*. Araraquara, 2006. Monografia (Graduação). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

CARVALHO, L. de Sá. *Rumando para o oceano Pacífico.* São Paulo: Editora Assunção, Teixeira e Cia., 1942.

CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914).* Campinas, 1993. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

CECHIN, J. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX.* Campinas, 1978. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

CIPOLLA, C. M. *Introdução ao estudo da História Econômica.* Trad. Lisboa: Edições 70, 1993.

CIPOLLARI, P. *O problema ferroviário no Brasil.* São Paulo: FCEA-USP, 1968.

CORRÊA, V. B. *O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis.* [s.1.], 1987.

COSTA, E. V. da. *Da monarquia à república. Momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1955.

COSTA, W. P. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo.* Campinas, 1976. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

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

_____. *Rio Claro*: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. A industrialização durante a república velha. In: FAUSTO, B. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 1.

DEBES, C. *A caminho do Oeste (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)*. São Paulo: Edição Comemorativa do Centenário de Fundação da Companhia Paulista, 1968.

_____. O surto ferroviário: a importância de Rio Claro. *Separata do Arquivo Histórico de Rio Claro.* Rio Claro, 1982.

DECCA, M. A. G. *A vida fora das fábricas*: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

DULLES, J. W. F. *Anarquistas e comunistas no Brasil (1900-1935)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.

DUNCAN, J. M. *Public and private operation of railways in Brazil.* New York, Columbia University Press, 1932.

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

ERCILLA, A. M. de; PINHEIRO, B. *Zona Noroeste - 1928.* São Paulo: Sociedade Impressora Paulista. Publicação Comemorativa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 1928.

FAUSTO, B. *O trabalhador urbano e o conflito social na república oligárquica (1890-1920)*. São Paulo, 1975. Tese de Livre-Docência. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. Expansão do café e política cafeeira. In: _____. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 1.

FERNANDES, D. A. L.; MARQUES, M. L. *A estrada de ferro na periferia do sistema capitalista.* São Paulo: FAPESP, 1976.

FERRARI, M. M. *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo.* São Paulo, 1981. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo.

FIGUEIRA, M. F. *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FIGUEIREDO, L. *A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia.* São Paulo: J. Olympio, 1950.

FOOT HARDMAN, F. *Nem pátria, nem patrão*: vida operária e cultura anarquista no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____.; LEONARDI, V. *História da indústria e do trabalho no Brasil*: das origens aos anos vinte. São Paulo: Ática, 1991.

FOX, D. M. *Description of the Line and the Works of the São Paulo Railway in the Empire of Brazil: with a Abstract of the discussion upon the paper.* (Excerpt Minutes of the Institution of Civil Engineers, London Willian Clowes and Sons, 1870).

FRANÇA, A. *A marcha do café e as frentes pioneiras.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

FRANCISCO, C. G. T.; SCHIAVONE, R. J. *Nos trilhos do futebol:* a história do Esporte Clube Noroeste. Bauru, 1998. Monografia (Graduação). Faculdade de Comunicação Social, Universidade Estadual Paulista.

FREYRE, G. *Ingleses no Brasil.* Rio de Janeiro: José Olympio, 1948.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil.* 25 ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1995.

GALVÃO, D. da S. P. *A expansão geopolítica ferroviária para a região noroeste do Brasil até a década de 1940.* São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado). Universidade Mackenzie.

GARCIA, L. B. R. *Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940.* Campinas, 1992. Tese (Doutorado). Universidade de Campinas.

GARCIA, M. E.; CIPOLLARI, P.; CARMO, H. C. E. *Emprego, salário e produtividade nas ferrovias brasileiras.* Brasília: Ministério do Trabalho, 1978.

GARCIA, T. da C. *Memórias mato-grossenses*: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. São Carlos, 1993. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de São Carlos.

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha*: formações urbanas da Noroeste paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GITAHY, M. L. C. *Ventos do mar*: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992.

GOMES, A. M. de C. *A invenção do trabalhismo*. São Paulo/Rio de Janeiro: Vértice/Iuperj, 1988.

GRAHAM, R. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914).* São Paulo: Brasiliense, 1973.

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

JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo*: panorama das estradas de ferro nos países de economia liberal e dirigida. São Paulo: IMESP/DAESP, 1982.

KATINSKY, J. R. Ferrovias Nacionais. In: MOTOYAMA, S. (Org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil.* São Paulo: Editora Unesp, 1994. p. 37-65.

LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. *História econômica & História de empresas III.1 (2000)*, p. 43-76.

LAPA, J. R. do A. *A economia cafeeira.* São Paulo: Brasiliense, 1983.

LEME, D. M. P. C. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

LEWIS, C. M. *Public Policy and Private Initiative Railway Building in São Paulo, 1869-1889.* Institute of Latin American Studies, University of London, 1991.

LIMA, J. F. T. de. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru.* São Paulo, 1978. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

LOSNAK, C. J. *Nos trilhos da memória:* ferro e sangue. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru/ Secretaria de Cultura, 2004.

MANFREDI NETO, P. *O trem da morte*: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930). São Paulo, 1995. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MARAM, S. L. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário, 1890-1920.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MARTINS, M. *150 anos de café.* 2ª edição revista. Rio de Janeiro: Marcellino Martins & E. Johnston Exportadores Ltda, 1992.

MARTINS, M. G. *Caminhos tortuosos*: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956. São Paulo, 1995. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MARTINS, O. *Apontamentos biográficos Cel. Manoel Bento da Cruz.* Araçatuba: Noroestina, 1968.

_____. *Salto de Avanhandava - História e Documentação.* Penápolis: ed. Cesp, 1988.

MATOS, O. N. de. A cidade de São Paulo no século XIX. In: SILVA, R. de A. e; MATOS, O. N. de; PETRONE, P. *A evolução urbana de São Paulo*. Revista de História. São Paulo: 1955.

_____. *Café e ferrovias*: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*.* São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MATTON, R. H. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900*: a Local Railway Enterprise in São Paulo, Brazil. Tese (Doutorado). Yale University, 1971.

MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios.* 4ª ed. São Paulo: Hucitec, INL, 1982.

MOMESSO, L. *José Duarte, um maquinista da história.* São Paulo: Editora Oito de Março, 1988.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.

MORAES FILHO, J. G. Pioneiros da Noroeste*. Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, 1951. p. 135-138.

MORATELLI, T. *Ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*: das sociedades beneficentes ao sindicato (1920-1930). Bauru, 2001. Monografia. Universidade do Sagrado Coração.

NETO, A. D. *O problema do café no Brasil.* Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1979.

NEVES, C. das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

NUNES, I. *Douradense, a agonia de uma ferrovia.* Araraquara, 2002. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

OLIVEIRA, V. W. N. *Movimento operário no sul de Mato Grosso*: avanços e recuos dos trabalhadores do Rio Paraguai – 1917-1926. Porto Alegre, 2000. Dissertação (Mestrado), Pontifícia Universidade Católica.

PALLAMIN, V. L. P. de F. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil:* uma empresa na frente pioneira (1904-1918). Araraquara, 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

PASTRE, M. A. *A crise do transporte ferroviário e as perspectivas para sua recuperação.* O caso da Fepasa - 71 a 94. Araraquara, 1994. Monografia. Universidade de Araraquara.

PEDROSO JÚNIOR, A. *Porões sem limites*: a história das lutas populares e da repressão em Bauru. Bauru: Ourigráfica, 1999.

PELEGRINA, G. R. *Memórias de um ferroviário*. Bauru: Edusc, 2000.

PENIDO, A. N. *O arrendamento da E. F. Noroeste do Brasil*: conferência realizada no Club de Engenharia do Rio de Janeiro em 5 de abril de 1933.[S.l.]: Tip. Comercial, 1933.

PETRONE, M. T. S. Imigração. In: FAUSTO, B. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 2.

PINHEIRO, P. S. O proletariado industrial na primeira república. In: FAUSTO, B. (Org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1981. t. 3, v. 2.

PINTO, A. A. *A estradas de ferro de São Paulo*: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos, a sua encampação. São Paulo: Vanorden, 1916.

_____. *História da viação pública de São Paulo.* 2. ed. fac-similar. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo; Governo do Estado, 1977.

PIRES, L. D. *Revista Noroeste*: ferrovia da integração. Edição histórica. Bauru, 1982.

POSSAS, L. M. V. *Mulheres, trens e trilhos*: modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

PRIMOLIN, E. D. *A romanização do catolicismo na paróquia de Bauru (1909-1937)*. Assis, 1993. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista.

QUEIROZ, P. R. C. Condições econômicas do sul de Mato Grosso no início do século XX. In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 2., Niterói, 13 a 16 out. 1996. *Anais*... Niterói: ABPHE: UFF, 1996. v. 1. p. 232-248.

_____. *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.

_____. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. In: *História econômica & História de empresas II.1 (1999).* p. 91-111.

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato-Grosso (1918-1956). São Paulo, 1999. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

RAMOS, D. S.; MARTINS, O. *A cidade Pérola em capítulos.* Araçatuba: Norograf, 1961.

RODRIGUES, M. F. *A ferrovia do Diabo*: História de uma Estrada de Ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

SÁ, C. de. Parecer apresentado ao Conselho Diretor pelo engenheiro... [em 24 de julho de 1904]. In: *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 15, 1907.

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

_____. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira.* São Paulo: Hucitec, 1986.

_____. Economia. In: PASSOS, M. L. P. F. (Coord.). *Evolução urbana da cidade de São Paulo. Estruturação de uma cidade industrial: 1872-1945.* v. 1. t. 1. São Paulo: ELETROPAULO, 1989. 209 p.

_____. Estradas de Ferro e Diversificação da Atividade Econômica na Expansão Cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, T. & LAPA, J. R. A. (orgs.), *História Econômica da Independência e do Império.* São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1996, pp. 177-196.

SAINT MARTIN, S. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil. In: *Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914.

SANT'AGOSTINHO, L. H. F. *Bauru, "Chão-de-Passagem":* entreposto de valores na rota Atlântico-Pacífico*.* São Paulo, 1995. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

SANTOS, F. A. *Rio Claro*: uma cidade em transformação, 1850-1906. Campinas, 2000. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas.

SEGNINI, L. R. P. *Ferrovias e Ferroviários.* São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.

SILVA, C. P. da. *O problema da viação no Brasil*: artigos publicados no *O Estado de São Paulo*. São Paulo: Typ. Levy, 1910.

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.* 7ª edição. São Paulo: Alfa-Omega, 1986.

SIMÃO, A. *Sindicato e Estado*: suas relações na formação do proletariado de São Paulo. São Paulo: Ática, 1981.

SIQUEIRA, T. V. de. As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. *Revista do BNDES.* vol. 9, (17). Rio de Janeiro, junho de 2002, p. 169-220.

STEIN, S. J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba.* Tradução: Edgar Magalhães. São Paulo, 1961.

STOLCKE, V. *Cafeicultura*: homens, mulheres e capital (1850-1980). São Paulo: Brasiliense, 1986.

SUMMERHILL, W. R. Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889. In: COATSWORTH, J. H.; TAYLOR, A. M. (eds). *Latin America and the World Economy Since 1800.* Cambridge, Mass., 1998b.

TAUNAY, A. D'E. *História do café no Brasil.* Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939-1943.

TELLES, P. C. da S. *A History of Brazilian Railways.* Transl. by Paul E. Waters. Bromley, P.E. Waters & Associates, s/d.

TOLEDO, E. A trajetória nos anarquistas no Brasil na Primeira República. In: FERREIRA, J.; REIS, D. A. (orgs.). *As esquerdas no Brasil*: formação das tradições. Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2007.

TRUZZI, O. M. S. *Café e indústria no interior de São Paulo (o caso de São Carlos).* São Paulo, 1985. Dissertação (Mestrado). Faculdade Getúlio Vargas.

VILLELA, A. N.; SUZIGAN, W. *Política do governo e crescimento da economia brasileira*: 1889-1945. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973.