

MARIA INES MALTA CASTRO

O PREÇO DO PROGRESSO

A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL
(1905-1914)

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Departamento de História do Instituto
de Filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Estadual de Campinas.


Prof. Dra. Maria Clementina Pereira Cunha
Orientadora

Abril de 1993

C279p

19042/BC

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL

MARIA INES MALTA CASTRO

O PREÇO DO PROGRESSO
A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL
(1905-1914)

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Departamento de História do Instituto
de Filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Estadual de Campinas

Este exemplar corresponde à
redação final da dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em / / .

Abril de 1993

INDICE

INTRODUÇÃO -----	1
PARTE I: OS TRENS E A PROMESSA DE UM NOVO MUNDO	
CAPITULO I: PROGRESSO E TÉCNICA	
1 - Os primeiros trens -----	15
2 - A oposição aos trens -----	40
3 - <i>Railmania</i> e expansão colonial -----	47
CAPITULO II: OS TRENS NO BRASIL	
1 - Primeiras discussões sobre ferrovias no Brasil -----	62
2 - O sonho de um país sobre trilhos -----	75
3 - Tempo de progresso -----	85
CAPITULO III: A CIVILIZAÇÃO VIAJA DE TREM	
1 - Mato Grosso: gigante adormecido -----	97
2 - Uma enxurrada de projetos -----	131
PARTE II: BARBARIE PROGRESSISTA	
CAPITULO IV: A CONQUISTA DO SERTÃO	
1 - O início do devassamento do sertão -----	168
2 - A "Sibéria Brasileira" -----	179
3 - "Aventureiros" e deportados -----	225

CAPITULO V: O EXTERMINIO DOS CAINGANGUES

1 - "Civilizados X Selvagens" -----	231
2 - "Pacificação" -----	246
CONSIDERAÇÕES FINAIS -----	268
BIBLIOGRAFIA -----	274

INTRODUÇÃO

No início da década de 1880, Émile Zola fazia alguns comentários sobre o livro que começava a escrever:

*Quero fazer o poema da atividade moderna. E, sendo assim, mudança completa de filosofia: nada mais de pessimismo, não deduzir pela estupidez e melancolia da vida, deduzir ao contrário à seu contínuo labor. Em suma, ir com o século, exprimir o século que é um século de ação e conquista...*¹

Estas palavras registram uma importante característica deste período: o impulso para a frente, o desejo de com "ações e conquistas" transformar a sociedade e o mundo. Ações e conquistas que resultariam em uma transformação substancial no modo de vida das pessoas, em seus relacionamentos sociais e com a natureza e na própria concepção do mundo em que se vivia.

Ir com o século, avançar continuamente, agir e conquistar -- há quase uma unanimidade, entre os estudiosos do século XIX: estas são as marcas distintivas da época, seus traços mais importantes. E como pano de fundo, a ideologia do progresso, entendido como avanço e aperfeiçoamento, tanto material quanto intelectual.

Ao longo do século XIX, uma crença difusa no progresso atravessava, como uma corrente, grande parte da opinião pública em quase todo o mundo². Vivia-se sob a égide de um "conceito de

1.Émile Zola, *Au Bonheur des Dames*. Esta, e todas as demais traduções de citações de obras em francês, foram feitas, livremente, por mim.

2.Georges Friedmann, *La crise du progrès. Esquisse d'histoire des idées: 1895-1935*, p. 34.

progresso tão inspirador que parecia justificar as enormes e dolorosas distorções"¹ engendradas por ele mesmo, ou melhor, por aquilo que se qualificava de progresso. Na opinião de Eric Hobsbawn, quase todo o século foi dominado pelo "...drama do progresso, a palavra-chave da época: maciço, iluminado, seguro de si mesmo, satisfeito mas, acima de tudo, inevitável"².

Associada à técnica e às máquinas, essa visão de progresso tomou tal magnitude, que foi capaz de minimizar, ou mesmo anular, nas consciências de muitos contemporâneos, a dura realidade que quase sempre se contrapunha a ela. A idéia de um progresso inevitável, força motora da própria história, foi gradativamente introjetada em parcelas significativas da população, apesar do ônus que sua materialização impunha a essas mesmas parcelas.

Neste trabalho, procuro entender como se deu a vitória desta idéia em meio às contradições que ela própria produzia, analisando um de seus aspectos essenciais -- a implantação das ferrovias -- e, em particular, a história da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

As ferrovias, um dos símbolos mais poderosos do ideário progressista da segunda metade do século XIX, pareciam conter uma das características principais conferidas ao progresso -- a capacidade de transformar o meio e de alterar as formas de relacionamento dos homens entre si e com o mundo natural. Na defesa dos trens eram bastante recorrentes os argumentos que

1.Karl Polanyi, *A grande transformação: 1848-1875*, p. 95.

2.Eric Hobsbawn, *A Era do Capital (1848-1875)*, p. 24.

conferiam a esse sistema de transporte uma capacidade que extrapolava seus limites, formulando-se promessas de uma transformação radical: paz mundial, igualdade, ampliação da cultura e dos conhecimentos científicos, farta distribuição de alimentos, boas condições de habitação para todos, ligação do mundo em uma única comunidade...

Se nos debates sobre ferrovias na Europa, estava presente, ao lado dessas idéias, um certo ceticismo quanto à capacidade de um invento técnico imprimir tais mudanças, no Brasil, a defesa dos projetos ferroviários, sempre se pautou pela utilização de expressões grandiloquentes como progresso, riqueza, prosperidade, desenvolvimento e civilização. Os trilhos seriam veículos para mercadorias e valores morais, homens e idéias, contribuindo para espalhar ao seu redor a abundância e a felicidade.

De qualquer modo, aqui como lá, as ferrovias, proclamadas como instrumentos de liberação dos homens -- espacial, cultural, social, econômica e intelectual -- mostraram, igualmente, uma face diversa daquela que apregoava sua construção como fator de desenvolvimento e crescimento sem par. É verdade que possibilitaram enormes transformações em todo o globo, inserindo os lugares mais distantes na dinâmica das sociedades modernas. Entretanto, apresentaram-se, também, como um empreendimento no qual se patenteia a estreita vinculação entre civilização e barbárie.

Na perspectiva deste estudo, a história da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ligando Bauru (SP) a Corumbá (MS) e realizada entre 1905/1914, revelou-se como uma das evidências, entre muitas outras, desta vinculação. Grande parte

dos documentos com que trabalhei, produzidos por políticos, engenheiros ou técnicos ligados à ferrovia, expressam a convicção de que os trens seriam capazes de levar a civilização e a riqueza aos pontos mais distantes.

Contudo, a esta visão idealizada da Noroeste, contrapunham-se outras falas, especialmente as emitidas pelos jornais operários da época, que mostravam a região da construção como a "Sibéria Brasileira", local de degredo forçado de milhares de pessoas que, em nome daquilo que se qualificava de progresso, trabalhavam e morriam sob um regime de barbárie.

De fato, sua construção deu-se sob o signo da violência, da dor, da perda de referências para milhares de trabalhadores e, praticamente, levou ao extermínio da população indígena que vivia na região.

Face de uma mesma moeda, fez parte dessa história a sua exaltação constante, como veículo que levaria o progresso para zonas longínquas e distantes, interiorizando um processo civilizatório que ainda se encontrava restrito às proximidades do litoral. A imagem do progresso futuro justificava a barbárie presente.

Tensões permanentes entre barbárie e civilização, progresso econômico e miséria social, parecem ter caracterizado a história da construção de ferrovias no Brasil. Entretanto, a maior parte

dos estudos acadêmicos sobre o tema¹ privilegia, justamente, um dos pilares do ideário que vincula, de forma absoluta, ferrovia e progresso, isto é, a articulação entre a implantação das estradas de ferro com a expansão econômica de determinadas áreas, ou vice-versa. Articulação esta, posta a priori, como um dado da realidade.

De maneira geral, nestes estudos, as ferrovias são analisadas como uma decorrência da expansão da produção, especialmente do café em São Paulo e do açúcar no Nordeste, enfatizando a relação entre o desenvolvimento das vias férreas e a necessidade de garantir para a produção, um meio de transporte eficiente e rentável. Em relação às ferrovias construídas fora da área de produção para o mercado externo, consagrou-se a expressão "ferrovias de penetração", pois estariam ajudando a ocupação de terras incultas, das quais se dizia que, com a chegada dos trens, veriam florescer culturas e cidades.

A modernização dos meios de transporte, concretizada mais sensivelmente com o advento das estradas de ferro, aparece como um complemento indispensável para que pudessem ocorrer as mudanças capazes de transformar a economia brasileira, conferindo-lhe as características necessárias para defini-la como capitalista.

1. Ver, entre outros, Odilon Nogueira de Matos, *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*; Wilma Peres Costa, *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*, IFCH/Unicamp, 1976 (dissertação de mestrado); Almir Chaiban El-Kareh, *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*; Lilliana R. Petrilli Segnini, *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*.

Dizer que as ferrovias no Brasil foram implantadas em função dos interesses dos produtores rurais mais progressistas, que perceberam a necessidade de modernizar sua produção, buscando meios racionais de baratear os custos, economizar mão de obra e aumentar a produção, parece-me uma simplificação e uma redução da explicação histórica, justamente por não levar em consideração outros planos, fora da esfera da economia.

Diversos aspectos que motivaram a construção de ferrovias foram relegados a segundo plano, sem terem sido objeto de uma análise mais ampla. Desse modo, penso que, ao encerrar a construção de ferrovias no Brasil no campo restrito da determinação econômica e dos estímulos materiais -- limitando a análise a seus aspectos mais visíveis --, essa abordagem mostra-se insuficiente.

No que diz respeito à perspectiva deste estudo, tomei como referencial básico o trabalho de Francisco Foot Hardman, *Trem Fantasma (espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)*, que, ao trabalhar com a história da Madeira-Mamoré, nos possibilita pensar as ferrovias no Brasil a partir de suas implicações com o ideário progressista dominante no final do século XIX e início deste. Assim, torna-se possível compreender a construção de outras ferrovias fora da área produtora de gêneros para a exportação.

Como Foot salientou em seu trabalho, é impossível analisar a dramática obra que foi a Madeira-Mamoré em seus aspectos meramente econômicos. O que motivou o dispêndio de tantas energias e a sôfrega dilapidação de vidas humanas foi uma série complexa de fatores, perceptíveis somente quando se aborda a

questão sob outra ótica. Inserida no grandioso espetáculo de exibição das mercadorias que caracterizou a segunda metade do século XIX, a Madeira-Mamoré nos deixa entrever seu sentido menos transparente, também ela inserida nestas exibições e produto do desejo dos homens de dominar a natureza desafiadora e "subjugar aos imperativos da civilização" os lugares mais distantes e desconhecidos.

O trabalho de Foot, permite-nos pensar a recriação da barbárie como engendrada a partir da própria modernidade, à qual o ideário progressista procurou identificar uma qualidade intrínseca de aperfeiçoamento. Adotando essa perspectiva, meu trabalho tem como objetivo central compreender a forma como se articulam barbárie e civilização, no interior de uma processo concreto: a história da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Na primeira parte do trabalho, procuro evidenciar de que forma os partidários do progresso e da civilização qualificavam esses conceitos, vinculando-os à construção das ferrovias, e como se desenrolaram os debates sobre o tema na Europa e no Brasil. Discuto ainda, o modo como esse debate se travou, especialmente em relação a Mato Grosso, destino inicial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e região onde os frutos da civilização eram tidos como inexistentes. A organização dessa primeira parte, obedece à seguinte ordem: no primeiro capítulo, discuto o processo de elaboração da imagem da ferrovia como símbolo do progresso, num movimento em que os trens serviam também para reforçar a confiança no progresso e a crença nas virtudes da

técnica. Faço isto acompanhando os debates sobre estradas de ferro na Europa, sua expansão pelos demais continentes e seu papel nas novas áreas coloniais em todo o mundo.

As discussões sobre os trens no Brasil estão no segundo capítulo, em que analiso o surgimento das ferrovias no cenário brasileiro, num momento em que o ímpeto modernizador esteve fortemente presente na mentalidade de sua elite política e intelectual. Tais discussões articulavam-se ao projeto de modernização do país e de povoamento de seu território, no qual incluía-se o estabelecimento de comunicações com o Centro-Oeste, mais especificamente com o Mato Grosso. Apostava-se na chegada dos trens para aproximar a região da civilização e do progresso, que se pensava vir mediado pela técnica.

Para compreender o significado de progresso, tal como enunciado nestas falas, foi preciso trabalhar com os diagnósticos e projeções feitos para Mato Grosso, local onde ele ainda parecia reservado para o futuro. Com este objetivo, no terceiro capítulo, trabalho com a visão que políticos e viajantes tinham da região para, a partir daí, compreender os projetos elaborados por engenheiros ou técnicos, propondo a implantação dos trilhos em Mato Grosso como forma de tirá-lo do atraso e de ocupar suas terras. Faço também um breve histórico dos projetos de vias férreas para Mato Grosso, até o momento em que se define o trajeto a ser seguido pela linha e a concessão à Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Na segunda parte da dissertação, procuro analisar a construção da Noroeste em sua dimensão de barbárie, impulsionada, ela própria, pelos ideais de progresso e civilização. Procuro

resgatar as contradições reais, que se explicitaram no processo de construção da ferrovia, entre homens e natureza, capital e trabalho, brancos e índios, e que nas imagens elaboradas pelos partidários da ferrovia, apareceram, o mais das vezes, como simples oposições, obstáculos a serem vencidos, a um preço sempre justificado pelo futuro que se anunciava como de abundantes melhorias econômicas e sociais.

Nessa perspectiva, o quarto capítulo procura reconstituir as condições sob as quais as obras da Noroeste foram realizadas. Neste momento, os conflitos entre capital e trabalho, mediados pela técnica e mercados, em todos os vértices, pela violência, irrompem em cena e mostram como se deu, concretamente, a difusão da civilização.

No quinto e último capítulo, acompanho as lutas travadas entre os trabalhadores da estrada e os índios caingangues, que redundaram no extermínio dos índios. Para os partidários da ferrovia e do progresso, a eliminação dos índios significava a superação do principal obstáculo à incorporação de vastas áreas de terra à produção.

* * * * *

Quero agora agradecer àqueles que, de diferentes maneiras, me deram apoio neste trabalho. Agradeço minha orientadora, Maria Clementina Pereira Cunha, pela orientação e, também, pela paciência com que tolerou meus atrasos e protelações. A amiga e companheira das angústias do trabalho acadêmico e dos bons

momentos vividos em Cuiabá, Lylia Galetti, foi uma presença fundamental neste trabalho. Acompanhou de perto a pesquisa, com críticas e sugestões que me ajudaram a superar impasses que, algumas vezes, davam-me a impressão de estar num "beco sem saída". Mais do que pela paciência com que transcreveu documentos localizados em arquivos em Bauru, agradeço a Norma Constantino, sabendo que é uma amiga com quem posso contar sempre. Ricardo, Marly, Du, Iara, Gilney, Isadora e Chico são amigos que, em diversos momentos, souberam mostrar solidariedade.

Outras pessoas me ajudaram, às vezes mesmo sem ter consciência disso, durante os longos anos em que estive envolvida com este trabalho. A todos os colegas da pós-graduação, quero deixar registrado o meu agradecimento, especialmente para a Marisa e a Carolina. Agradeço aos colegas do Departamento de História, da Universidade Federal de Mato Grosso, que souberam compreender minha demora em concluir este trabalho.

Ao Sr. Gabriel Ruiz Pelegrina, que com dedicação coleciona documentos, referentes à Noroeste e a Bauru, e ao Núcleo de Documentação Histórica da Universidade Sagrado Coração, em Bauru, devo agradecer o acesso a parte importante das fontes utilizadas neste trabalho.

Não posso deixar de agradecer a "equipe do computador", especialmente ao Wagner, amigos que me ajudaram quando eu pensava que meus arquivos tinham ido para o "espaço".

Minha mãe e meus irmãos sempre estiveram por perto, tornando a vida mais gostosa. Sem o apoio e o amor do Carlos, este trabalho teria sido muito mais difícil. Mais do que qualquer

outra pessoa, ele sabe o quanto acho bom viver com ele. Aos meus filhos, Elisa e Gabriel, peço desculpas por não estar sempre disponível, embora tenha certeza que eles sentem que estão acima de qualquer trabalho e de qualquer coisa em minha vida.

PARTE I

OS TRENS E A PROMESSA DE UM NOVO MUNDO

CAPITULO I

PROGRESSO E TECNICA

1 - OS PRIMEIROS TRENS

A força da doutrina do progresso, identificada à própria história e personificada na burguesia, serviu para justificar e tornar aceitáveis as profundas mudanças que ocorreram ao longo do século XIX, afastando as resistências e a elas contrapondo um futuro de prosperidade e de avanço contínuo. O desejo de pautar a história pela conquista de um progresso ininterrupto vinculava-se a uma confiança ilimitada na ciência e na técnica, encaradas como instrumentos para prosseguir neste rumo¹.

Ao longo dos oitocentos podemos rastrear inúmeros sinais e evidências de uma crença nas potencialidades das máquinas e em seu papel na criação de um mundo qualitativamente superior. As inovações sucediam-se, alterando de forma brusca o cotidiano das populações da Europa e de parte da América.

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

1. Maria Stella Martins Bresciani, "Lógica e Dissonância - Sociedade de Trabalho: lei, ciência e resistência operária", in *Revista Brasileira de História*, vol 6, no 11 - set.1985/fev.1986.

públicas e reordenamento do espaço urbano, telefones, telégrafos, cinematógrafos, sistemas de transporte modernos....

Novas teorias científicas eram divulgadas e popularizadas, incidindo diretamente sobre a vida de cada um. A medicina, principalmente com Pasteur e a assepsia, lograra fazer descobertas que diminuíram os riscos de doenças e aumentaram a expectativa de vida.

A crença no progresso decorrente destas inovações gradativamente se ampliava, reforçada por "cada nova invenção coroada de sucesso", que parecia indicar um "progresso humano correspondente"¹. Progresso material passava a se confundir com o progresso intelectual, moral e espiritual. Mais conforto, maior capacidade de produção, melhorias na saúde deviam, inevitavelmente, conduzir a um aperfeiçoamento do homem.

A idéia de que o mundo avançava rumo ao progresso estimulava a percepção de se estar no limiar de uma nova era, caracterizada pelo "crescente controle do homem sobre seu meio ambiente e sobre si mesmo"². O desenvolvimento técnico parecia anunciar um período de conquistas incessantes sobre a natureza, ao mesmo tempo em que dava sustentação à concepção de uma evolução uniforme das sociedades e civilizações³.

A admiração pelo que a burguesia realizou atingiu um grande número de pessoas e mesmo seus críticos tiveram que se curvar às

1.Lewis Mumford, *Le Mythe de la machine*, tomo II, p. 270/1.

2.Eugen, Weber, *Paris, fin de siècle*, pág. 175.

3.Werner Plum, *Exposições mundiais no século XIX: espetáculos de transformação sócio-cultural*, p. 72.

suas monumentais realizações:

*A burguesia, durante seu domínio de classe, apenas secular, criou forças produtivas mais numerosas e mais colossais que todas as gerações passadas em conjunto. A subjugação das forças da natureza, as máquinas, a aplicação da química à indústria e à agricultura, a navegação a vapor, as estradas de ferro, o telégrafo elétrico, a exploração de continentes inteiros, a canalização dos rios, populações inteiras brotando na terra como por encanto - que século anterior teria suspeitado que semelhantes forças produtivas estivessem adormecidas no seio do trabalho social?*¹

No afã de modelar o mundo à sua imagem e semelhança, a burguesia procurava difundir a crença de que se vivia em um período de transformações sem precedentes e, principalmente, de que se caminhava em direção a uma sociedade abundante e igualitária, onde os homens seriam capazes de enfrentar todos os desafios e mudar tudo o que não estivesse conforme os seus desejos.

As Exposições Universais, frequentes na segunda metade do século XIX, tiveram um papel exemplar neste sentido. Elas colocavam ao alcance de milhares de visitantes as mais recentes novidades no mundo da técnica, descortinavam as infinitas possibilidades que se abriam para todos e exaltavam o trabalho e a conquista². Representavam, para a burguesia, uma oportunidade ímpar de difundir amplamente o quanto a civilização européia podia contribuir para o aperfeiçoamento da vida humana e para a

1. Karl Marx e Friedrich Engels, "O Manifesto Comunista", in Textos, Vol. III, p. 25.

2. Sobre as Exposições Universais, ver os trabalhos de F. Foot Hardman, *Trem Fantasma (espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)* e Werner Plum, op. cit..

introdução de "valores universais" como o trabalho, a justiça, a paz e a moral. E, principalmente, demonstravam o quanto estava sendo feito, e ainda poderia ser feito, via técnica e inventos, para extirpar do mundo a barbárie e qualquer princípio contrário à civilização:

*...as exposições contribuíram para intensificar a fé no aperfeiçoamento do homem e na meta final de uma civilização mundial unitária.*¹

Elegendo a razão, a ciência e a técnica como instrumentos infalíveis para se caminhar rumo ao progresso e ao desenvolvimento, passou-se a valorizar os portadores de conhecimentos especializados, como os técnicos, os médicos, os sanitaristas e, especialmente, os engenheiros².

A construção de uma nova ordem social dependia, em grande parte, destes personagens, que em sua ação ultrapassavam o plano material, imbuídos da certeza de que suas obras iam além de meras estruturas físicas e estavam fadadas a desempenhar uma função mais ampla.

Seus trabalhos acompanhavam, ao mesmo tempo em que edificavam, uma nova forma de vida e de organização social. Eram também monumentos de exaltação ao espírito criativo dos homens, à sua capacidade de encontrar soluções para os mais diferentes tipos de problemas quando capitaneados pela burguesia e por ela

1. Werner Plum, op. cit., p. 61.

2. Para Marshall Berman, *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*, os engenheiros eram mais do que detentores de técnicas e habilidades específicas: eles eram o "símbolo real da criatividade humana". (p. 229)

conduzidos. Esta certeza advinha de uma crença irrestrita na capacidade da técnica de recriar o mundo de acordo com os desejos e necessidades dos homens, de dominar a natureza e controlá-la para melhor atender aos seus interesses¹.

Grande parte das mudanças físicas no aspecto das cidades e da paisagem rural foram possíveis a partir da técnica, encarnada nos engenheiros e homens empreendedores da época. Foram eles que, baseados em princípios técnicos-científicos, encontraram solução para muitos dos problemas vivenciados no século XIX, tornando-se os grandes artífices de um mundo dominado pelo capital. Alteravam as paisagens e davam uma nova configuração física e espacial ao mundo, condizente com a ordem social, política e econômica que se instituía.

Ajudaram na criação de uma sociedade em que a existência de um número elevado de pessoas sofreu profundas e penosas alterações. Seu objetivo maior, como o de Fausto analisado por Berman, era

*...construir um ambiente social radicalmente novo, destinado a esvaziar de vez o velho mundo ou a destruí-lo.*²

A natureza parecia não mais oferecer resistência aos desejos dos homens que, com uma audaciosa engenhosidade e vultosos capitais, superavam todos os obstáculos e transpunham acidentes geográficos e barreiras antes tidas como insuperáveis. Ao narrar

1. Maria Inez Turazzi, *A euforia do progresso e a imposição da ordem*, p. 23/4.

2. Marshall Berman, op. cit., p. 61.

o encontro entre o engenheiro-chefe e o presidente da estrada de ferro em construção no fictício país sul-americano, denominado Costaguana, J. Conrad define exemplarmente a associação entre técnica e capitais posta em prática durante a passagem do século:

Do contato entre essas duas personalidades, que não partilhavam a mesma visão do mundo, havia sido gerada uma força posta a serviço do mundo - um poder sutil capaz de acionar máquinas possantes e músculos de homens e despertar também nos corações humanos uma devoção sem limites pela tarefa. Entre os moços presentes à mesa [jovens da equipe de engenharia], (...) mais de um seria chamado a enfrentar a morte antes que a missão estivesse concluída. Fosse como fosse, o trabalho seria cumprido: a força seria quase tão forte quanto uma fé.¹

As grandes ferramentas da burguesia em sua expansão por todo o planeta eram o capital e a tecnologia moderna, alavancas do progresso material que se fazia mais visível a cada instante e do qual procurava-se mostrar somente uma face: o aumento da produção e a unificação do mundo pela rapidez e eficiência dos meios de comunicação.

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

1. Joseph Conrad, *Nostromo*, p. 61/2.

sociedade.

Ao engenheiro, detentor das habilidades e dos conhecimentos técnicos, caberia, juntamente com o empresário, a tarefa de dirigir e coordenar este imenso trabalho de fomentar o desenvolvimento, manter sob domínio as enormes forças produtivas liberadas a partir da reunião de todas as energias em um só ponto¹.

Além de capitais e de projetistas, tais obras só puderam se concretizar às custas do trabalho de milhares de operários nos quatro cantos do planeta. A mobilização das forças produtivas envolveu mais trabalhadores do que em qualquer outro momento da história, e colocou em movimento exércitos inteiros de indivíduos retirados de seus países, despejados nos mais distantes lugares e, em geral, submetidos a um regime de trabalho que quase nada diferia do trabalho escravo².

Esta fé cega no progresso escondia um processo cujo ritmo e intensidade atingiram enormes proporções, destruindo sociedades inteiras, esfacelando antigas populações e transformando cruelmente formas de vida antigas e estabelecidas.

Para a burguesia ascendente, o progresso identificava-se ao aspecto material: expansão do lucro e dos investimentos, ampliação de oportunidades para o grande capital, introdução de técnicas que maximizavam a produção e a consolidação de relações

1. Marshall Berman, op. cit., pág. 63.

2. Basta ver a história da construção estradas de ferro em todos os continentes do mundo. Ver Manoel Rodrigues Ferreira, *A ferrovia do diabo*; Francisco Foot Hardman, op. cit.; Ademar Benévolo, *Introdução à história ferroviária do Brasil*.

sociais dominadas pelo capital. Homens e natureza eram devorados neste processo, exauridos de suas energias e abandonados quando obstaculizavam a marcha do progresso.

Contudo, era preciso convencer a opinião pública, fazê-la aceitar plenamente o fato de se viver em uma época dominada pelo progresso. Para isto, recorria-se a argumentos que remetiam à criação de um mundo melhor. O progresso, tal como alardeado pela burguesia, precisava ter seu significado ampliado para abarcar um campo bem mais amplo que o material, beneficiando indistintamente a ricos e pobres, aperfeiçoando os costumes, a moral e os valores, em suma, atuando em todos os aspectos da vida humana

Desta forma, o progresso aparecia vinculado ao processo de difusão da civilização e sua influência era sensível tanto nos países mais avançados quanto em lugares distantes:

Devido ao rápido aperfeiçoamento dos instrumentos de produção e ao constante progresso dos meios de comunicação, a burguesia arrasta para a torrente da civilização mesmo as nações mais bárbaras. (...) Sob pena de morte, ela obriga todas as nações a adotarem o modo burguês de produção, constrange-as a abraçar o que ela chama civilização, isto é, a se tornarem burguesas. Em uma palavra, cria um mundo à sua imagem e semelhança.¹

A criação do mundo pela burguesia "à sua imagem e semelhança" foi possível, em grande parte, graças à expansão ferroviária, que propiciou os meios de estender a dominação capitalista a todos os continentes. Os trens foram eleitos símbolos da sociedade dirigida pelo progresso. Eram o meio de

1. Karl Marx e Friedrich Engels, op. cit., p. 25.

transporte mais veloz, chegavam a todos os lugares e podiam conduzir os mais variados tipos de carga. Pela primeira vez na história um sistema de transporte não dependia do terreno a ser percorrido e dos acidentes geográficos em seu percurso.

Agora as possibilidades de trocas e circulação de mercadorias atingiam proporções nunca vistas, tornando-se parte integrante da vida e, mais ainda, determinando seu sentido e direção. O movimento tornara-se essencial para estas sociedades, por ele reguladas e envolvidas em um turbilhão desconhecido até então: de homens, de capitais, de mercadorias e de idéias.

O imperativo maior era a velocidade, que permitia chegar rápido aos lugares onde se queria estabelecer algum empreendimento ou buscar matéria prima¹. O progresso almejado dependia deste avançar contínuo, desta permanente busca de novos espaços e, principalmente, de um afastar-se do passado e orientar-se para o futuro².

Assim, o grau de civilização atingido por um país podia ser aferido em função do desenvolvimento de suas vias de comunicação, especialmente dos trens e da navegação a vapor:

Se é verdade que vida é sinônimo de movimento, os progressos realizados na arte de vencer os obstáculos que o espaço e o tempo opõem à locomoção são a norma mais segura do grau de civilização atingido pela humanidade. Neste ponto de vista, o desenvolvimento do transporte de viajantes e de mercadorias, graças às estradas de ferro, constitui a mais brilhante vitória

1. Marshall Berman, op. cit., p. 50.

2. Lewis Mumford, op. cit., p. 275/6.

*jamais alcançada.*¹

Este movimento era dinamizado pelas estradas de ferro que permitiam a superação dos entraves que as estradas comuns ofereciam. Era considerado tão vital para as sociedades modernas quanto a circulação do sangue o é para a vida das pessoas. Endossando tal concepção, o diretor geral de Pontes e Calçadas afirmava, em 1838, durante um debate no parlamento francês sobre a questão das ferrovias:

*[As estradas de ferro] criam para os homens e para as coisas, uma rapidez de circulação desconhecida até então. Em alguns instantes, elas levam do centro às extremidades o movimento e a vida, e as extremidades, por sua vez, reenviam ao coração do Estado o movimento e a vida que receberam.*²

Porém, o surgimento dos trens na Europa foi encarado com um misto de admiração e temor, de esperanças e de receios. A inauguração da primeira linha ferroviária, em 1825, foi assistida por um público numeroso, extasiado com a potência da locomotiva, mas também temeroso ao ver em movimento um veículo tão forte, ruidoso e fumegante³.

1. Ministre des travaux publics de Prusse/Ministre des voies de communication de l'état de Bavière et autres, *Les chemins de fer d'aujourd'hui et plus spécialement les chemins de fer allemands*, p. 17.

2. Apud Alfred Picard, *Les Chemins de Fer*, pág. 256.

3. A primeira linha férrea construída no mundo, em 1825, foi a Stockton-Darlington, na Inglaterra. Uma análise acurada das reações do público e de alguns observadores dos primeiros trens foi feita por Francisco Foot Hardman, op. cit. Sobre as mudanças na sensibilidade dos homens do século XIX frente à sociedade mecânica, ver Maria Stella Martins Bresciani, op. cit. e "Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)", in *Revista Brasileira de História*, vol. 5, no 8/9 - set. 1984/abr. 1985.

Desde o primeiro momento, houve uma clara separação entre aqueles que aceitaram de imediato a novidade e aqueles que a viram com desconfiança ou mesmo negação. O próprio ato de entrar em um trem e realizar uma viagem não foi algo que todos se atrevessem a fazer. Os trens assustavam, infundiam medo e causavam sobressaltos. Os homens viam-se frente a um engenho novo, frente ao qual ainda não sabiam como reagir¹. Foi esta impressão de assombro que tomou conta de um jornalista durante a inauguração de uma linha ferroviária francesa, em 1837:

Há momentos em que o silvo, os abalos, o barulho e as caprichosas vibrações das locomotivas assemelham-se à vida, mas à uma vida de ardor impetuoso; é ao mesmo tempo atraente e assustador; e esta goela escancarada, sempre avermelhada, sempre incandescente, perpetuamente alimentada, e esta fumaça que se assemelha ao vapor exalado pelas ventas do inferno, ampliam ainda mais esta terrível ilusão...²

Este espanto teria de se transformar em admiração e aceitação para que a técnica e suas realizações pudessem ser consideradas intrínsecas a um progresso identificado ao aperfeiçoamento geral, das coisas e dos homens. Isto deu-se através de um debate caloroso entre os opositores e os propagandistas das estradas de ferro. Para estes últimos, os trens foram, desde cedo, identificados ao progresso e encarados

1. A título de exemplo, pode-se lembrar a reação de alguns religiosos, segundo os quais as estradas de ferro e o telégrafo eram "sinais precursores de vingança do céu contra a incredulidade dos homens e da chegada do Anti-Cristo". Ver Henry Peyret, *Histoire des chemins de fer en France et dans le monde*, p. 25.

2. Apud, Henry Peyret, op. cit., p. 198.

como veículos de civilização.

Em meados do século XIX a história das estradas de ferro já era considerada exemplar para mostrar como as "invenções mais fecundas, as mais maravilhosas" encontravam resistências mesmo entre "espíritos esclarecidos". Mas sobretudo, ela demonstrava que

*...cedo ou tarde a lei do progresso se impõe aos povos, e os homens são forçados a se inclinar diante da verdade que eles haviam desconhecido anteriormente.*¹

De acordo com esta perspectiva, que via nas ferrovias uma das manifestações mais evidentes do progresso ao qual indivíduos e países deveriam se sujeitar, cumpria acompanhar o movimento determinado pela própria história. Não saber andar junto com ela podia significar o enfraquecimento e a perda de posição entre as demais nações. Inscrevendo-se o progresso na própria história e sendo as ferrovias um de seus mais poderosos elementos, elas passaram a ser consideradas fundamentais para garantir a força e o poder de uma nação. Foi este apelo que os ingleses ouviram logo que a primeira linha ferroviária foi inaugurada:

*Apressemo-nos, senhores, apressemo-nos; se a Grã-Bretanha quer manter no mundo sua posição de destaque e sua superioridade é indispensável estabelecer de um extremo a outro deste reino comunicações a vapor.*²

Para muitos governantes europeus esta associação das ferrovias ao poderio e enriquecimento de uma nação era evidente e

1. Aug. Perdonnet, *Traité élémentaire des Chemins de Fer*, pág. 33.

2. *Apud* Aug. Perdonnet, *op. cit.*, p. 35.

por isto impunha-se iniciar em breve tempo a implantação de vias férreas. Elas pareciam ser a garantia de fortalecimento do poder e aumento de riqueza para as nações.

O governo belga, um dos primeiros a vislumbrar nesta nova invenção a possibilidade de assumir um papel de destaque entre as potências européias, tratou de promulgar, em 1834, uma lei decretando a criação de uma vasta rede ferroviária. Esta lei foi encarada como um investimento político, acreditando-se que as vias férreas colocariam a Bélgica num "honroso lugar entre as nações européias"¹.

Na França, a lei de 1842, que estabelecia, entre outras coisas, o programa de construção de estradas de ferro e sua classificação, foi saudada como a entrada do país em uma nova era e sua retomada na vanguarda civilizadora, posição que este país reclamava para si desde séculos².

Apostando na capacidade de transformação dos trens, um engenheiro francês afirmava, em 1837, serem eles comparáveis em importância à invenção da imprensa e à descoberta da América:

*As estradas de ferro são seguramente, após a imprensa, o instrumento de civilização mais poderoso que o gênio do homem pôde criar, e é difícil prever e assinalar as consequências que elas devem um dia produzir sobre a vida das nações.*³

1. Apud Henry Feyret, op. cit., p. 51. Depois da Inglaterra, a Bélgica foi o primeiro país europeu a inaugurar uma linha férrea: Bruxelas-Malines, 05/05/1835. Ver também Ministre des travaux publics....., op. cit., p. 17.

2. Alfred Picard, op. cit., p. 9.

3. Apud Alfred Picard, op. cit., p. 256.

Mesmo difíceis de prever, grandes modificações eram pensadas a partir das ferrovias, afetando todas as áreas e penetrando em todos os setores, estimulando o desenvolvimento intelectual e concorrendo para novas conquistas técnicas.

Nestas projeções vislumbrava-se um mundo melhor, em que as desigualdades regionais se apagariam para dar lugar a uma redistribuição dos recursos naturais e culturais; a fome desapareceria à medida que os trens fossem passando e levando alimentos produzidos nos locais mais distantes; a prosperidade chegaria às regiões abandonadas da sorte, onde a vida escoava sem mudanças e onde a rotina paralisara qualquer espírito de transformação; a produção agrícola e industrial receberia um sopro vivificador, sendo impulsionada pela abertura de novos mercados e pela circulação rápida de técnicas, insumos e sementes; as guerras não mais ameaçariam os povos que, pela comunicação, harmonizariam suas divergências.

Apregoava-se como um dos aspectos mais positivos das ferrovias sua capacidade de assegurar a paz entre as nações, interligando os continentes e permitindo a criação de uma vasta e inextricável rede de interesses industriais e financeiros¹.

Nesta perspectiva, muitos concordavam com o engenheiro M. Bartholomy quando este afirmava serem as estradas de ferro o meio mais direto de se alcançar a paz universal:

...as relações infinitamente multiplicadas entre as nações e os indivíduos, as comunicações instantâneas de idéias, a íntima associação de interesses, o desenvolvimento do comércio, tudo concorre, daqui para a

1. Henry Peyret, op. cit., p. 20.

frente, para que as guerras se tornem cada vez menos possíveis...¹

Eram, no entender de outro engenheiro, instrumentos vitais para se chegar à paz mundial:

*A estação suprime o quartel; o trilho suprime a conquista. Em todos os lugares onde o trilho penetra, a paz se instala.*²

Ao lado destas exaltações das virtudes "pacifistas" das ferrovias falava-se também no imenso poder estratégico das mesmas. Aos países cortados pelos trens estaria garantido um enorme potencial bélico, suas vantagens em uma guerra seriam avassaladoras. Argumentando sobre a prontidão do país possuidor de uma rede ferroviária, apostava-se no fim das guerras, pois os inimigos não se atreveriam a provocar conflitos sabendo que rapidamente seriam destruídos.

As vantagens das ferrovias eram cantadas em expressões grandiloquentes e abstratas, com as quais se pretendia convencer os capitalistas e a opinião pública em geral da necessidade de confiar nos investimentos feitos no setor. Palavras como progresso, prosperidade e solidariedade mundial eram repetidas exaustivamente e parece terem calado fundo na mente dos homens que viveram no século XIX. Logo tornou-se comum associar o vapor e as ferrovias à abertura de uma nova era, na qual o progresso atuaria como mola propulsora da história. Com este discurso, grande parte das economias populares foram canalizadas para tais

1. Apud Henry Peyret, op. cit., p. 22.

2. Apud Henry Peyret, op. cit., p. 106.

investimentos¹.

Como podemos ver, a identificação entre ferrovia e progresso ia além da mera quantificação do incremento das relações comerciais, dos lucros obtidos com o transporte de mercadorias e mesmo com os dividendos das empresas ferroviárias. O progresso alcançado com os trens ultrapassaria o aspecto material, pois as estradas de ferro exerceriam influências positivas sobre o conjunto das atividades humanas, como os costumes, a moral, a cultura, a instrução e a política.

Entre estas vantagens, exaltava-se o aspecto democrático e nivelador das estradas de ferro que, ao desenvolver a riqueza pública e a produção em geral, constituíam-se num importante fator de eliminação das diferenças entre as classes sociais². Este caráter democrático das estradas de ferro seria perceptível até mesmo nas estações, já que todos se encontravam dividindo o mesmo espaço e convivendo juntos.

As estações ferroviárias foram, durante muito tempo, os maiores monumentos edificados pela burguesia para exaltar seu poder e seu dinamismo. O autor de um livro sobre estradas de ferro conclamava os arquitetos e engenheiros a se unirem na

1. Henry Feyret, op. cit., p. 27. Ver também p. 187/8, onde este autor afirma que os títulos das estradas de ferro eram os investimentos preferidos dos pais de família. Nos romances de Balzac, numerosos personagens se envolvem com especulações em estradas de ferro. Em *A Prima Bete*, Balzac refere-se aos "banqueiros frios e sem alma, que dizem ser virtuosos e que arruinam milhares de famílias com os seus trilhos, que são de ouro para eles e de ferro para os bobos". In Honoré de Balzac, *A comédia humana*, vol. X, p. 318.

2. *Ministre des travaux publics...*, op. cit., p. 8.

criação de uma nova forma de arte : a arquitetura industrial. Esta arquitetura industrial, posta em prática inicialmente nas ferrovias e em suas estações, se estenderia a todos os tipos de indústria, expressando uma sociedade inteiramente transformada pelo trabalho¹.

As estações, verdadeiras "catedrais do século XIX", deveriam ser construídas obedecendo-se princípios utilitários, sem deixar de lado a magnificência e a monumentalidade. Os avanços da técnica permitiam a utilização máxima e racional de todos os recursos, tornando mais produtiva a conjugação entre o engenheiro e o arquiteto. Novos materiais podiam ser empregados na edificação de obras destinadas a exaltar a sociedade industrial:

Há algum tempo, elevou-se no seio de nossas cidades um monumento novo, estranho, imenso, misterioso mesmo para os velhos arquitetos que o contemplam com inquietude, porque tudo é novo nele, tudo está ainda em estado de promessa... Os materiais com os quais ele foi construído, ao invés de serem simplesmente arrancados da terra ou do seio de nossas florestas, saem, em sua maior parte, de nossas usinas; seus principais elementos supõem uma sociedade maravilhosamente organizada em força, sabedoria e domínio de poderosas indústrias(...). Este monumento novo, este símbolo nascente de uma sociedade que colocará sua glória e sua honra no trabalho (...) é a ESTAÇÃO da estrada de ferro.²

Além de procurar atender as necessidades do funcionamento dos trens, a arquitetura das estações ferroviárias teria uma outra função: economizar recursos e meios, buscando a ordem, a

1. Édouard Charton (dir.), *Les chemins de fer*, p. 295.

2. Idem, *ibidem*, p. 296.

regularidade e a simetria¹. A beleza teria de ser buscada na própria utilidade, no destino das estações, atendendo-se às necessidades do movimento e dos passageiros.

A estrutura arquitetônica das estações precisava, portanto, levar em conta necessidades de ordem prática - circulação dos trens, das cargas e dos passageiros - e a criação de ambientes adequados à sociedade industrial. Expressava, além disso, a certeza de representarem as estradas de ferro um dos mais importantes signos do progresso. Em todos os aspectos, elas apareciam como instrumentos essenciais para difundir a civilização, entendida como a introjeção de valores próprios à nascente sociedade burguesa, como o trabalho disciplinado e a submissão à técnica.

Neste espírito construíram-se estações em toda a Europa, que maravilhavam tanto os usuários dos trens quanto aqueles que circulavam cotidianamente em seus arredores. Cercados por um cenário especialmente preparado para deslumbrar e exaltar os feitos da indústria e da técnica moderna, os passageiros eram envolvidos na atmosfera deliberadamente grandiosa, projetada para maravilhar e, acima de tudo, patentear as ilimitadas possibilidades de um mundo dirigido pela burguesia.

1. Idem, ibidem, p. 296. No final dos anos 1880, a conjugação de princípios estéticos, utilitários e econômicos nas ferrovias foi expressa por um engenheiro brasileiro: "Não se deduza do exposto, que o belo seja banido das obras de arte das vias férreas; ao contrário, entendemos que o hábil engenheiros de estradas de ferro deve projetar com elegância, com sentido moral; mas de harmonia com os preceitos econômicos." Mais adiante, o mesmo autor afirmava que muitas estações no Brasil não passavam de simples barracões, destituídas do sentido moral que deveriam ter. Francisco Picanço, *Vários estudos - Estradas de Ferro*, p. 163.

Para aqueles que proclamavam as vantagens das ferrovias, sua natureza democrática não se restringia à possibilidade de circulação, no mesmo espaço, de pessoas provenientes de diferentes camadas sociais. Os trens atuariam também no sentido de difundir a instrução e a educação, que deixariam de ser privilégio de uma elite, ampliando seus benefícios para toda a sociedade. Os conhecimentos científicos, restritos a uns poucos sábios, se tornariam um campo aberto a todas as nações civilizadas e a todos os que demonstrassem pendor para as pesquisas e para a aquisição de novos conhecimentos¹.

Os jovens operários poderiam visitar fábricas estrangeiras, completando e aperfeiçoando sua instrução profissional. Concretamente, os trens facilitaram, e em muitos casos tornaram possíveis, as visitas de delegações operárias às exposições internacionais² que, como vimos mais acima, representaram um importante papel "na formação de uma mentalidade técnica e na difusão de uma ideologia da Ciência e do Progresso"³.

A um nível mais restrito, mas talvez considerado ainda mais importante, contribuiriam também para uma escalada de novas descobertas tecnológicas. Por relacionar-se intimamente a outros ramos, como por exemplo a metalurgia, a indústria ferroviária

1. Alfred Picard, op. cit., p. 257/8.

2. *Idem, ibidem*, p. 258. Na Exposição Internacional de Chicago, em 1894, a Illinois Central Railroad foi responsável pelo transporte da maior parte dos 24 milhões de visitantes que passaram pelo evento. Ver Fernando de Azevedo, *Um trem corre para o Oeste*, p. 23.

3. Michelle Perrot (org. Stella Bresciani), *Os excluídos da história*, p. 91.

exigia um intercâmbio permanente de técnicos e engenheiros, propiciando o desenvolvimento de métodos para aperfeiçoar os diferentes setores envolvidos¹. Eram também campos de trabalho para engenheiros e técnicos aprimorarem sua formação, aprendendo na prática a superar as dificuldades e a comandar milhares de trabalhadores.

A própria companhia ferroviária era portadora de um forte caráter pedagógico e disciplinador. Como grandes empresas, e nesta época eram as maiores, dispunham de um numeroso corpo de funcionários habituados à ordem e à disciplina. Exigiam uma administração complexa, em que tudo deveria ser organizado, controlado e ordenado. A rígida disciplina imposta aos trabalhadores era encarada como uma influência positiva sobre os costumes de toda a população².

Outro ponto em que a excelência das estradas de ferro era ressaltada pelos seus defensores referia-se à melhoria nas condições de vida dos trabalhadores. O fato dos trens permitirem aos trabalhadores morarem nos arredores das cidades ajudaria a evitar "a perigosa promiscuidade inevitavelmente existente nas casas dos bairros muito povoados"³.

Para os operários aglomerados nas cidades, enfiados em suas fábricas durante toda a semana e sem possibilidades de usufruir as delícias da natureza, os trens ofereciam a oportunidade de saírem das cidades nos domingos. No campo, eles

1.Ministre des travaux publics...,op. cit., p. 13/14.

2.Aug. Perdonnet, op. cit., p. 49.

3.Alfred Picard, op.cit., p. 258.

fariam uma "ampla provisão de saúde", tomando sol, respirando ar puro e se preparando para mais uma semana de trabalho¹.

A ampliação das atividades econômicas, decorrente da criação de empresas ferroviárias, criaria novos empregos, desobrigando a sociedade dos ônus decorrentes dos desocupados e dos desclassificados sociais, que por falta de trabalho perambulavam pelas ruas das cidades ou pelo campo.

Marx, sabidamente um dos mais ferrenhos críticos do capitalismo e da burguesia, via na ferrovia um poderoso elemento de união e de fortalecimento das lutas do proletariado, ajudando a tornar real sua exortação: "proletários de todos os países, uni-vos!"

Esta união é facilitada pelo crescimento dos meios de comunicação criados pela grande indústria e que permitem o contato entre operários de localidades diferente. (...) E a união que os burgueses da Idade Média levavam séculos a realizar, com seus caminhos vicinais, os proletários modernos realizam em alguns anos por meio das vias férreas.²

Analisadas a partir destas propaladas transformações positivas as estradas de ferro pareciam adquirir um caráter quase mágico. Sua diferença básica em relação às demais vias de comunicação residia em sua proclamada influência nos mais variados campos: material, político, econômico, moral e intelectual.

As estradas são as vias da agricultura; os canais, os

1. Idem, ibidem, op. cit., p. 258.

2. Karl Marx e Friedrich Engels, op. cit., p. 28.

*rios são as vias do comércio; as estradas de ferro são as vias do poder, das luzes e da civilização.*¹

As ferrovias apareciam como a panacéia para a estagnação ou o atraso de muitos países e lugares e como a possibilidade de aproveitamento integral do potencial que eles pudessem ter. Assim manifestou-se o engenheiro Perdonnet, intimamente relacionado a diferentes empreendimentos na área ferroviária, referindo-se à Espanha:

*É sobretudo à imperfeição de suas vias de comunicação que se deve atribuir sua decadência, malgrado sua imensa riqueza em produtos agrícolas e minerais. Estabelecidos os caminhos de ferro, ela se tornará o que foi outrora, um dos Estados mais prósperos da Europa. (...) A construção de estradas de ferro provavelmente será para a Espanha a origem de uma transformação moral e intelectual tanto quanto material.*²

Este clima otimista e seguro favorecia a criação de imagens poderosas sobre o futuro, quando todas as diferenças se igualariam e todos os países e lugares seriam unidos em uma mesma comunidade. Novos laços entre os habitantes de um mesmo país se criariam, fazendo desaparecer velhas rivalidades e tornando a pátria mais forte.

Para a burguesia, que necessitava impor-se frente aos poderosos interesses da nobreza e da aristocracia, as ferrovias representaram uma arma eficaz na defesa de seus valores e de seus pontos de vista. E a burguesia necessitava apoiar-se no ideário progressista e cientificista, poderoso aliado em seus desejos de

1. Alfred Picard, op. cit., p. 256.

2. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 63.

expansão econômica e política.

É importante ressaltar o papel do saintsimonismo na consolidação deste ideário. Grandes banqueiros - como os irmãos Péreire - e muitos outros ousados empresários pretendiam, através de projetos gigantescos, colocar em prática os princípios básicos do saintsimonismo: a organização do trabalho e a exploração racional do globo¹.

Com seu apelo ao desenvolvimento tecnológico e à racionalidade tecnocrática Saint-Simon e sua doutrina exerceram forte influência no seio da elite intelectual, política e administrativa da Europa. O culto à engenharia, ao qual já nos referimos, contou com o apoio decisivo dos saintsimonistas, convictos da importância desses profissionais: aos engenheiros caberia o controle supremo da sociedade².

Seus projetos tinham em mira a criação de uma sociedade industrial universal, dirigida por empresários e financistas, na qual a atividade industrial tivesse um cunho social³ e a concorrência fosse eliminada. Viam as estradas de ferro em sua

1.Ver Marshall Berman, op. cit.; Georges Friedman, op. cit.; Maria Inez Turazzi, op. cit.; Edmund Wilson, *Rumo à Estação Finlândia*; Eric J. Hobsbawm, *A Era do Capital: 1848-1875*.

2.Edmund Wilson, op. cit., p. 99. Para isto, o homem devia ser o senhor do planeta, transformando, de acordo com suas necessidades, "as combinações, muitas vezes infelizes, que as revoluções do globo, em seu descaso para com os interesses da Humanidade, não puderam deixar de produzir". Com estas palavras, proferidas por um membro da Academia Francesa ao receber F. Lesseps, definiam-se claramente os propósitos que moveram muitos desses homens ao se aventurarem pelo mundo para erigir grandiosas obras. Ver René J. Cornet, *La Bataille du Rail. La construction du chemin de fer de Matadi au Stanley Pool*, p. 161.

3.Maria Inez Turazzi, op. cit.

dimensão mundial e aspiravam assistir ao espetáculo do globo inteiro cortado pelos trilhos.

Os trens conjugavam elementos essenciais aos princípios defendidos pelos adeptos do saintsimonismo. Em primeiro lugar, permitiam o deslocamento rápido e seguro, possibilitando a união do mundo e seu "apequenamento". Em segundo lugar, constituíam indústrias altamente complexas, nas quais a cooperação com outras indústrias era intensa, exigindo uma organização metódica e sistemática do trabalho e uma disciplina rigorosa. Por estas razões, foram considerados fundamentais para a construção da sociedade industrial sonhada pelos saintsimonistas.

O estabelecimento de um sistema de viação ferroviário francês contou com o poderoso auxílio dos partidários de Saint-Simon, fosse através de financiamento ou mesmo através da participação de engenheiros que partilhavam destas idéias¹. No jornal *Le Globe*, órgão divulgador dos ideais saintsimonistas, eram publicados artigos defendendo a construção de vias férreas na França, integradas ao projeto maior que tinham em vista. Através do desenvolvimento destes projetos, acreditavam que as indústrias teriam um crescimento vigoroso e a "riqueza pública adquiriria um desenvolvimento prodigioso"².

Grandiosos projetos foram traçados e, especialmente na França, seus feitos influenciaram parte da opinião pública, ao mesmo tempo em que serviram para interessar o Estado na questão. Os partidários de Saint-Simon foram responsáveis por grandes

1. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 60.

2. Apud Henry Peyret, op. cit., p. 196/7.

empreendimentos realizados durante o século XIX: canais, estradas de ferro, navegação e financiamento de diferentes obras. Através destas realizações puderam apresentar ao mundo e à burguesia a melhor e mais acabada imagem daquilo que ela podia ser e fazer¹.

Contudo, nem todos partilhavam desta crença ilimitada nas qualidades das estradas de ferro. Os trens chocaram-se com a resistência de uma considerável parcela da população que, pelas mais variadas razões, tentou opor-se ao seu desenfreado desenvolvimento.

1. Georges Friedman, op. cit., p. 29. Os canais de Suez e do Panamá, duas das obras mais monumentais construídas entre meados do século XIX e início deste, foram idealizadas por adeptos da doutrina de Saint-Simon.

2 - A OPOSIÇÃO AOS TRENS

Parte da oposição às ferrovias provinha daqueles que tiveram seus interesses ameaçados pelos trilhos. Em quase todos os países europeus, a introdução dos trens ameaçou os interesses dos proprietários de canais, dos fazendeiros localizados nas antigas estradas e dos donos de terras cortadas pela estrada de ferro, temerosos de ver seus trabalhos arruinados e suas propriedades desvalorizadas¹.

Aos argumentos levantados pelos partidários das ferrovias, que especulavam com uma prosperidade futura e com vantagens ainda por virem, contrapunham dados e perdas concretas. Na Inglaterra, por exemplo, os proprietários rurais reclamavam do imenso barulho feito pelos trens, que espantavam as tropas de animais, bem como do fogo nas florestas e nas colheitas provocado pelas locomotivas. Manifestavam seu temor de que os trens acabassem despovoando o campo, acabando com a produção agrícola².

Em alguns momentos, esta resistência às estradas de ferro assumiu um caráter violento, como na França durante a revolução de 1848, quando movimentos de destruição de estações, sabotagens ao longo das linhas e depredações dos equipamentos tornaram-se comuns. Na época havia fortes suspeitas de que tais ações fossem obra dos hoteleiros que se localizavam à beira das estradas

1. Alfred Picard, op. cit., p. 270 a 273.

2. Henry Peyret, op. cit., p. 24.

comuns e dos condutores de carroças, que haviam perdido sua fonte de renda com a introdução das ferrovias¹.

Razões de caráter diverso levaram outras pessoas a duvidar da capacidade da técnica de resolver todos os problemas necessários para a construção de vias férreas em terrenos acidentados, revelando o temor de que a grande movimentação de terras acabasse provocando enormes acidentes².

Mesmo entre os técnicos e homens ilustres da ciência existiam pessoas que não consideravam os trens úteis ou proveitosos. Nos primeiros anos de funcionamento do Curso de Estradas de Ferro, da Escola de Pontes e Calçadas, criado em 1834, momento em que os trens já se encontravam bastantes difundidos, ainda se preconizava o emprego de cavalos como força motriz, deixando-se de lado as locomotivas³.

Contudo, o ceticismo em relação às estradas de ferro não esteve restrito à população, partindo também de governantes e políticos europeus, entre os quais havia muitos temerosos de se aventurarem em investimentos arriscados. Na França alguns políticos mostraram-se, durante bastante tempo, contrários à construção de estradas de ferro, considerando-as investimentos arriscados e sem retorno garantido.

Ao regressar de uma viagem à Inglaterra, onde visitara a estrada de ferro de Liverpool, um membro do governo francês

1. Henry Peyret, op. cit., p. 210.

2. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 44.

3. Idem, ibidem, p. 43.

declarou serem as estradas de ferro "brinquedos para os curiosos da capital" e, somente em casos excepcionais servirem como meio de transporte¹. Outro dizia considerá-las apenas um "belo luxo de uma civilização avançada"².

O alto risco que os investimentos em estradas de ferro exigiam tornava mais difícil a sua aceitação. Nem todos estavam dispostos a considerá-las essenciais para o desenvolvimento de um país, especialmente levando-se em conta o elevado dispêndio de capitais necessários para sua implantação.

Além disso, havia o temor de que a criação de companhias ferroviárias estimulasse especulações e manobras financeiras. Efetivamente, a criação de empresas ferroviárias, desencadeou um grande movimento especulativo, envolvendo vultosos capitais e, principalmente, carreando as poupanças individuais. Entretanto, para os que defendiam a ampla instalação de trilhos em todo o mundo, a especulação era um mal necessário, que não invalidava as vantagens infinitas decorrentes da expansão ferroviária.

Alguns, como Proudhon, aprofundavam mais suas críticas e recusavam-se a engrossar o coro daqueles que exaltavam a técnica, negando que um artefato humano, mesmo grandioso e tecnicamente superior como a locomotiva, pudesse acarretar mudanças morais, políticas e intelectuais tal como se anunciava. Proudhon

1. *Apud* Aug. Perdonnet, op. cit., p. 43. Durante os dez anos da tragédia da construção da Estrada de Ferro de Matadi a Stanley Pool, no Congo Belga, os belgas que se opunham à sua realização costumavam chamá-la de "tramway-joujou" ou simplesmente "joujou", considerando-a uma inutilidade e proveitosa apenas para dar lucro a seus organizadores. Ver René J. Cornet, op. cit., p. 333.

2. *Apud* H. Peyret, op. cit., p. 24. As citações seguintes, até indicação em contrário, foram retiradas deste mesmo livro, p. 23.

proclamava ser mais útil para a sociedade, dispender esforços para eliminar os vícios, a miséria e a ignorância das populações, do que esperar que as estradas de ferro instaurassem a prosperidade e a união da humanidade:

Saibamos nos colocar inteligentemente no caminho da ordem e da prosperidade, antes de pretendermos instaurar, pela estrada de ferro, a ordem universal, a prosperidade e a associação do gênero humano.

Victor Considerant também demonstrou claramente sua indignação, afirmando ser inconcebível que se fizessem gigantescos trabalhos de remoção de terras, engajando milhares de pessoas em um trabalho destinado a fazer o homem "ir três ou quatro vezes mais rápido que nas estradas de rodagem", enquanto cinco sextos da população morria de fome.

Mostrava-se, portanto, contra a viação férrea enquanto "veículo de progresso", tal como vinha sendo apregoado por seus partidários. Contrapondo-se aos argumentos comumente utilizadas na defesa das estradas de ferro, negava a elas a capacidade de aperfeiçoar o grau de desenvolvimento moral e material de uma sociedade. Chegava, inclusive, a afirmar que Paris se tornaria a "capital dos sete pecados capitais", pois sua população trabalhadora iria habitar as margens do Sena ou do Marne, deixando a cidade entregue a tipos desclassificados e perigosos.

Argumentos de ordem médico-sanitária também eram invocados para sustentar a oposição às ferrovias, recorrendo-se à medicina para tentar demonstrar o quanto as estradas de ferro eram prejudiciais à saúde de seus usuários. A umidade dos túneis, as bruscas mudanças de temperatura, a fuligem das locomotivas e a

concentração de pessoas em lugares fechados eram vistas como ameaças à integridade física dos passageiros, principalmente dos portadores de doenças respiratórias¹.

Nos primeiros anos em que os trens circularam as viagens realmente ofereciam uma série de problemas para os passageiros. Os vagões eram plataformas de madeira, em que as pessoas viajavam "aglomeradas como porcos" e sujeitas às intempéries. Somente após algum tempo modificaram-se estas condições com a introdução de vagões fechados, dotados de poltronas e de outras comodidades. Mas mesmo este melhoramento esteve, em princípio, restrito aos mais abonados, sendo por este motivo qualificados por Proudhon "trens dos príncipes", em oposição aos "trens dos mendigos"², negando-se a natureza igualitária das estradas de ferro, que ao invés de diminuir as distâncias entre as classes servia para reforçá-las.

A aristocracia, zelosa de seus últimos privilégios e temerosa quanto à perda destes, via nos trens uma grave ameaça. Mesmo que grande parte dela tenha se associado às empresas ferroviárias, auferindo com isso lucros enormes, as viagens de trem representavam um perigo no que dizia respeito às classes

1. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 44 e Henry Peyret, op. cit., p. 24.

2. Henry Peyret, op. cit., p. 19. As viagens de trem nos primeiros anos eram extremamente desconfortáveis e consideradas por muitos um risco de vida. Um exemplo disto era a forma como a linha Paris-Lyon-Méditerranée ficou conhecida: "Plaignez les Malhereux", epíteto que se reportava à sua sigla PLM. No Brasil, até mesmo nas décadas iniciais deste século, algumas linhas ferroviárias ainda ofereciam aos passageiros condições deploráveis em suas viagens.

populares. Por esta razão, o Duque de Wellington se opunha às ferrovias, considerando-as um estímulo para as classes inferiores se movimentarem livremente¹.

Para ele, a movimentação das classes inferiores significava propiciar-lhes acesso à novas oportunidades, permitindo-lhes conhecer outros lugares, desenvolver idéias e assumir posturas diferentes. Podia também representar uma possibilidade concreta de mobilidade social, ascendendo a novas posições e deitando por terra a desigualdade tão zelosamente preservada pela aristocracia ao longo da história.

O fato é que a elite aristocrática e conservadora queixava-se exatamente daquilo que era exaltado como um aspecto positivo das estradas de ferro: aproximar os homens, facilitar a troca de idéias e experiências e ampliar o horizonte das pessoas. O caráter democrático dos trens, que como vimos era louvado pelos seus defensores, constituía motivo de crítica para aqueles que consideravam um perigo para a sociedade a proximidade, espacial e mesmo que temporária, com as demais classes sociais.

Nestes debates entre os partidários e os opositores das estradas de ferro podemos encontrar reflexos de uma diferença mais profunda entre a burguesia ascendente e os setores mais tradicionais e/ou aristocráticos, assim como entre a burguesia e os críticos da sociedade que vinha se constituindo, que por diversos meios tentaram diminuir o ritmo e a intensidade das mudanças durante grande parte do século XIX.

Traduziam também as discussões entre o liberalismo e a

1. *Apud* Ademar Benévolo, *op. cit.*, p. 11.

extensão dos poderes do Estado em matéria econômica e financeira, pois a criação de companhias ferroviárias e a construção de ferrovias envolvia questões extremamente amplas, que iam desde as expropriações de terras necessárias até a obtenção de um volume considerável de capitais¹.

Porém, o resultado geral foi a vitória da idéia de que as estradas de ferro constituíam o melhor meio de levar o progresso a todos os lugares e pessoas. As vozes dissonantes que se levantaram para se opor a esta imagem grandiloquente das ferrovias foram submersas na vaga de otimismo. Negar os trens em sua positividade e opor-se à sua implantação era negar o momento vivido e a própria história, opondo-se a uma de suas leis básicas: o progresso. Tais vozes não foram capazes de parar a expansão ferroviária que tomara conta de uma parte significativa do mundo.

1. Especialmente na França, durante muitos anos as discussões centraram-se em decidir se caberia ao Estado ou à iniciativa privada a construção e exploração das estradas de ferro, debates que refletiam os impasses do liberalismo. Ver Alfred Picard, op. cit. e H. Peyret, op. cit.

3 - "RAILMANIA" E EXPANSÃO COLONIAL

Por volta da década de 1840 as resistências às estradas de ferro na Europa e em outras partes do mundo cederam lugar à uma aceitação mais ampla. A medida que as estradas de ferro iam sendo construídas os argumentos daqueles que se opunham a elas foram perdendo força. Passara-se da época em que somente com projeções se poderia defender as ferrovias. Agora, sua defesa contava com o auxílio poderoso de infindáveis exemplos.

É claro que muitos problemas surgiram a partir da expansão ferroviária e que suas propaladas vantagens não atendiam indiscriminadamente à população em geral. Tais vantagens eram usufruídas pelos capitalistas, pelos investidores e pelos setores direta ou indiretamente envolvidos com as companhias ferroviárias. Os sonhos que haviam sustentado os engenheiros e banqueiros, entre os quais muitos influenciados pelo saintsimonismo, estavam longe de se concretizar.

Porém, no que dizia respeito à técnica, à política e à economia havia transformações concretas e positivas a serem invocadas para sustentar os partidários da expansão dos trilhos. Em várias obras escritas por engenheiros reservava-se um espaço amplo para as descrições dos benefícios decorrentes das ferrovias e de suas influências sobre a economia, a política, os costumes e a organização social.

Logo os trens deixaram o continente europeu e se alastraram pelo mundo inteiro, dando início ao que se denominou "railmania".

Os Estados Unidos foram o primeiro país fora do continente europeu a construir estradas de ferro. O enorme êxito obtido pelas primeiras ferrovias americanas passou a servir como ponto de referência para todos aqueles que pretendiam demonstrar a excelência deste sistema de comunicações, mesmo quando implantado em áreas distintas daquelas nas quais se originara.

Perdonnet, ao tratar das estradas de ferro nos Estados Unidos, exaltava as influências que podiam ser percebidas já no início do processo de expansão dos trilhos naquele país:

Pode-se dizer que as estradas de ferro contribuem poderosamente para desbravar as florestas e para a colonização. Toda a massa de imigrantes que chega na América se dirige neste momento para os Estados do Oeste, nas vizinhanças das diferentes linhas férreas recém concluídas ou que estão sendo construídas; assim os terrenos rapidamente adquirem valor.¹

A medida que crescia o número de trens pelo território norte-americano, crescia também o entusiasmo pelas transformações que iam se sucedendo. A ocupação e povoamento do oeste, o afluxo de imigrantes, a expulsão dos índios de suas terras, o surgimento de cidades em pleno deserto, a facilidade de locomoção e a difusão da civilização para os pontos mais longínquos apareciam como argumentos definitivos a favor das estradas de ferro. Fortalecia-se a crença na necessidade de ferrovias em todos os países que pretendessem caminhar junto com a história, isto é, junto com o progresso.

Exaltava-se o espírito prático dos americanos, que souberam

1. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 75.

conciliar suas necessidades às suas possibilidades. A construção de ferrovias nos Estados Unidos diferia bastante das européias, tendo um custo muito inferior¹. Nelas eram utilizados materiais mais baratos e disponíveis em abundância no próprio local, as estações eram simples e sem luxo e o supérfluo foi abolido:

Tendo por objeto principal a colonização, isto é, a criação de novos centros de população em lugares onde eles não existiam ainda e a apropriação das riquezas naturais até então inexploradas e, em muitos casos, não podendo (...) contar com nenhum produto certo, as estradas de ferro têm, geralmente, sido reduzidas ao estritamente necessário para a circulação de seu material especial.²

Em breve, os Estados Unidos tornaram-se o mais estimulante exemplo da superioridade das ferrovias sobre qualquer outro meio de transporte. Em pouco tempo se transformou no país que contava com mais quilômetros de trilhos implantados. Tornou-se um modelo a ser seguido, até mesmo pela Europa mas, especialmente, pelos países que almejavam superar o atraso e a herança colonial. O potencial das ferrovias como "criadoras de riquezas" e estimuladoras do povoamento era confirmado por um caso concreto e dele muito se serviram os propagandistas das estradas de ferro³.

Os trens apareciam como o meio de vencer barreiras naturais

1.H. Feyret, op. cit., p. 78.

2.E. Lavoinne e E. Fontzen, *Les chemins de fer en Amérique*, p. 4. Estes autores mostram uma profunda admiração pelo espírito prático demonstrado pelos americanos e, principalmente, pelo despojamento das suas estações, que na Europa seriam aceitas apenas em caráter provisório.

3.No que se refere à confiança depositada nos trens para desenvolver países e regiões mais atrasadas, ver capítulos 2 e 3 deste trabalho.

que se antepunham ao progresso e impediam o acesso da civilização às regiões mais distantes. O desenvolvimento técnico alcançado com as estradas de ferro permitia riscar do vocabulário a palavra irrealizável¹. Obstáculos que durante séculos pareciam intransponíveis tornavam-se dificuldades a serem enfrentadas e superadas pela aliança entre técnica, capitais e energia empreendedora.

Foi por volta dos 1860 que os governos europeus começaram a se preocupar seriamente com a implantação de vias férreas nos territórios coloniais. Nestas áreas, os trens consolidavam a dominação metropolitana, ao mesmo tempo que desenvolviam a produção em lugares antes inacessíveis.

Eram a expressão de uma vontade ilimitada de conquista e de colonização, aparelhada com eficiência pelo desenvolvimento técnico. Muitos partidários da idéia de que as ferrovias nas colônias eram essenciais, consideravam as estradas comuns importantes, mas diziam que sua função correspondia ao que em costura se chama alinhavar: somente com estradas de ferro os impérios coloniais poderiam ser efetivamente "costurados"².

Dos mais diferentes observadores e analistas partiam os elogios às ferrovias em territórios coloniais, principalmente ao seu papel aglutinador e homogeneizador. Sua implantação tornava possível a rápida expansão do capitalismo, que em ondas se propagava pelo mundo inteiro.

Marx, ao analisar o domínio britânico na Índia, afirmava que

1. René Cornet, op. cit., p. 138.

2. Apud Fernando de Azevedo, op. cit., p. 22.

a introdução do "vapor e da ciência britânica" na Índia ocasionara a "única revolução social que jamais se viu na Ásia"¹, tirando-a da estagnação e criando os primeiros elementos capazes de levá-la a mudanças ainda maiores: a emancipação das massas populares e uma melhoria nas condições sociais.

Destacava, portanto um aspecto extremamente positivo na destruição da arcaica estrutura social e fundiária hindu, mesmo reconhecendo que os ingleses haviam instaurado uma miséria "superior a todas as calamidades experimentadas até então pelo país"².

Em sua análise considerava que o esforço da Inglaterra no sentido de introduzir os trens na Índia, visando romper os entraves à produção e circulação de mercadorias, concorreria ainda mais para liberar o imenso potencial produtivo do país:

*Não podereis manter uma rede de vias férreas em um país enorme, sem organizar nele todos os processos industriais necessários para satisfazer às exigências imediatas e correntes da estrada de ferro, o que implicará a introdução da maquinaria em outros ramos da indústria que não estejam diretamente relacionados com o transporte ferroviário. O sistema ferroviário se converterá, portanto, na Índia, num verdadeiro precursor da indústria moderna.*³

Em 1853, ao escrever estas palavras, Marx preconizava mudanças ainda mais significativas para a Índia. A entrada em

1.Karl Marx, "Futuros resultados do domínio britânico na Índia", in *Textos*, vol. III, p. 290.

2.Karl Marx, "O domínio britânico na Índia", in *Textos*, vol. III, p. 287.

3.Karl Marx, "Futuros resultados do domínio britânico na Índia", in *Textos*, vol. III, p. 295.

cena da navegação a vapor, conjugada às ferrovias, aproximaria este distante país do continente europeu e deixava entrever para um futuro próximo sua integração definitiva ao mundo ocidental¹.

Também na China os ingleses mostraram-se ansiosos por instalar vias férreas, a fim de obterem transporte barato para suas mercadorias e o incremento do comércio. Porém, encontraram uma primeira resistência à realização deste desejo no temor dos chineses de que a passagem dos trens e o barulho das locomotivas pudesse perturbar o repouso de seus ancestrais².

A primeira estrada de ferro construída na China, em 1867, foi totalmente destruída pelos habitantes locais que a consideravam um foco de atração de "maus espíritos". A oposição aos trens partia também daqueles que estavam conscientes do papel que eles representavam para a penetração estrangeira no país, trazendo consigo não só a exploração econômica, mas também atuando negativamente sobre os costumes do país³.

Outro fator que predisponha os chineses contra as ferrovias era o receio de ver seu país arruinado com as compras dos materiais necessários para tais empreendimentos⁴. Neste ponto, reside um fator essencial para a compreensão do processo de difusão dos trilhos pelo mundo afora. A exportação de material ferroviário, como locomotivas, trilhos, vagões, carvão e de

1. Idem, *ibidem*, p. 293.

2. Henry Feyret, *op. cit.*, p. 167.

3. Idem, *ibidem*, p. 168.

4. Idem, *ibidem*, p. 168.

outros equipamentos era uma fonte volumosa de recursos para os países na vanguarda da engenharia ferroviária e ajudam a explicar a febre das estradas de ferro pelo mundo inteiro¹.

Vemos como a construção das estradas de ferro vai deixando de ser vista como um luxo ou algo a ser feito somente nos países ricos e com capitais abundantes. Tornara-se vital para a manutenção das colônias e seu pleno aproveitamento. Em algumas situações as estradas de ferro haviam mesmo se tornado imprescindíveis para se ganhar com as possessões coloniais. Stanley Morton, jornalista e explorador que desempenhou um papel fundamental na conquista da África chegou a afirmar que

*Sem estrada de ferro ligando Matadi ao interior, o Congo não vale um penny.*²

Ao ficar concluída a Estrada de Ferro Matadi/Stanley Pool, Albert Thys, seu principal criador, assinalava a data como a fundação do império colonial belga e a entrada do Congo em uma era em que deixaria de ser um ônus para a Bélgica e se tornaria uma fonte de riquezas³. O mesmo parecer foi emitido pela Sociedade Belga de Engenheiros e Industriais:

1. Ademar Benévolo, op. cit., p. 615. Até 1914, aproximadamente a metade dos capitais exportados pela Inglaterra eram destinados à construção de ferrovias. Ver François Crouzet, "Ferrovia, memória e futuro", in *Anais do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário - História e Urbanização*, SP, Instituto Ferroviário de Estudos Avançados, 08 a 11 de set. de 1988.

2. Apud René Cornet, op. cit., p. 30. A ferrovia Matadi/Stanley Pool foi construída entre 1887/1898 e sua história constitui um primor de crueldade e violência contra os trabalhadores, vindos de diferentes partes da África e da América. Ver também F. Foot Harman, op. cit.

3. René Cornet, op. cit., p. 359.

Para que o Alto Congo possa responder à suas promessas, para que ele possa transformar-se efetivamente em uma dessas belas colônias, nas quais a exploração desempenha um papel preponderante na indústria e no comércio do país com o qual elas têm interesses comuns, há apenas um meio eficaz: é o estabelecimento de uma estrada de ferro permitindo levar, sem um frete exagerado, os ricos produtos do interior ao porto de embarque.¹

Mesmo em colônias onde o retorno não poderia ser imediatamente quantificado, propunha-se a implantação de ferrovias para beneficiar a economia colonial em geral. O benefício que elas trariam muitas vezes se manifestava através de efeitos indiretos, mas nem por isso desprezíveis para o capital:

Estes efeitos consistem em um aumento do comércio de importação e de exportação e, daí, um crescimento das rendas das alfândegas, devido à maior produção e consumo pelos indígenas; a segurança e o rebaixamento dos custos da administração geral do país, o aumento das rendas que o Estado retira dos indígenas por meio de impostos de capitação, de taxas sobre as habitações, as estradas ou o trabalho. O crescimento destes recursos foi, frequentemente, suficiente para compensar os encargos financeiros provenientes do empréstimo de capitais para a construção de vias férreas...²

Apesar de toda esta argumentação calcada no cálculo das vantagens econômicas, o aspecto principal das ferrovias coloniais ficava explicitado ao se referirem às questões militares. Neste ponto, mostrava-se como os trens seriam úteis na repressão aos conflitos e movimentos de rebeldia da população colonial, na economia dos gastos com efetivos militares e na rapidez de atuação das tropas de ocupação.

1. *Apud René Cornet, op. cit., p. 69.*

2. *Ministre des travaux publics..., op. cit., p. 615.*

A experiência vinha demonstrando que, sem os trens, a parte mais dispendiosa de uma guerra nas colônias era o transporte dos efetivos e a manutenção de um serviço de abastecimento. Além do mais, as tropas corriam o risco de não chegar a tempo para impedir a propagação de qualquer sublevação.

Para as potências imperialistas, as estradas de ferro representavam uma economia significativa, de homens e dinheiro, economia que se traduzia em maior domínio e controle. Já em meados do século, um coronel inglês discorria sobre o assunto:

A possibilidade de receber informes de lugares afastados do país em tantas horas quanto são agora os dias e até semanas necessários, a possibilidade de enviar instruções, tropas e abastecimentos com toda rapidez, são considerações que não podem ser subestimadas. As guarnições poderiam ficar em lugares mais distantes e mais saudáveis do que agora, com o que se salvariam as vidas de muitos homens que sucumbem vítimas de enfermidades. (...) A verba para as tropas poderia diminuir na mesma proporção em que aumentaria a sua eficácia.¹

Na exposição de motivos do decreto que estabelecia a execução imediata dos trabalhos de construção de uma estrada de ferro na Argélia encontramos claramente expostos alguns pontos que indicam a mesma preocupação e avançam ainda mais:

As estradas de ferro argelinas apresentarão, do ponto de vista da dominação e da segurança do país, consideráveis vantagens estratégicas. Elas permitirão rápidas e fáceis concentrações de tropas e restringirão o número de estabelecimentos militares, cuja disseminação é uma causa de fraqueza e de despesas. O preço dos transportes, hoje tão elevado, será muito reduzido, e a administração da guerra será a primeira a colher os

1. Apud Karl Marx, *Futuros resultados do domínio britânico na Índia*, in *Textos*, vol. III, p. 294.

*frutos desta economia.(...) A conclusão desta grande obra consolidará nosso poder na Argélia muito mais do que as vitórias de nossas tropas.*¹

A função disciplinadora das ferrovias para a população nativa também era bastante enfatizada. Tanto na construção das estradas de ferro, quanto na manutenção e operação das mesmas, a população teria oportunidade de se engajar em um trabalho regular, diferente das atividades a que estava acostumada há séculos, e que a mantinha no atraso e na ignorância. A liberação de mão de obra empregada em caravanas e comboios, meios usuais de transporte, poderia ser empregada em outros trabalhos, como por exemplo, nas plantações que a cada momento exigiam novos trabalhadores².

Outras melhorias eram vaticinadas para a população local: na saúde pública, diminuindo as epidemias e os efeitos nocivos dos elementos naturais e, principalmente, impondo mais facilmente a civilização européia aos indígenas. A ação dos missionários seria facilitada e mais frutuosa e a justiça poderia ser exercida de forma ampla e igualitária. Isto redundaria na intensificação do movimento dos brancos em direção às colônias, pois poderiam também levar suas famílias para os territórios assim

1. Aug. Perdonnet, op. cit., p. 85.

2. Ministre des travaux publics..., op. cit., p. 614. Na África, milhares de pessoas trabalhavam no sistema de transporte (*portage*), carregando pesados fardos em suas cabeças e costas, e viajando durante semanas ou meses. Após descrever o desfile das caravanas pelo território africano, um observador saudava seu fim com a implantação da ferrovia: "Esta horrível praga do *portage*, o trem fará desaparecer...E agora já existem indígenas que são telefonistas, mecânicos (...), eletricitistas e mesmo chefes de estação". Ver René J. Cornet, op. cit., p. 306.

"civilizados"¹.

Em geral, as obras ferroviárias coloniais tornaram-se verdadeiras tragédias, palco de mortes e sofrimentos para seus atores. Sempre consideradas difíceis e heróicas, realizadas em lugares onde havia muitos obstáculos naturais, como cadeias de montanhas, florestas, clima insalubre, desertos e hostilidade ou outras dificuldades com as populações locais², estas obras tornaram-se o símbolo do heroísmo burguês e de sua audácia, destemor e persistência.

Tiveram um papel altamente relevante na conquista da Ásia e da África pelos europeus, completando de forma brutal o processo de dominação iniciado há séculos. Ao aproximar espaços antes distantes, as estradas de ferro permitiram o desenvolvimento da economia capitalista em todos os lugares, dando concretude ao desejo da burguesia de assentar seus pilares em qualquer ponto onde houvessem bens a serem explorados.

Tirar do isolamento e aproximar lugares remotos da civilização significava integrar na dinâmica e na lógica capitalista, transformar sociedades e culturas para moldá-las de acordo com os interesses do capital. O desenvolvimento dos modernos meios de transporte - ferrovias e navios a vapor -

1. *Ministre des travaux publics...*, op. cit., p. 615. Este último argumento revela um aspecto importante das colônias ou áreas de influência: abrigar os excedentes populacionais da Europa, liberando uma pressão que aumentava à medida que a pobreza se tornava um problema a ser resolvido. Mais adiante, no capítulo 3 deste trabalho, pode-se ver como algumas das propostas de ferrovias para Mato Grosso apostavam alto nesta possibilidade de se abrir o continente sul-americano à imigração dos "europeus pobres".

2. *Idem*, p. 618 a 635.

tornara possível pensar o mundo como uma grande comunidade unida pelos ideais burgueses, mesmo que isto tivesse um significado muito específico: abertura de novas frentes para o capital.

Por volta da década de 1880, as ferrovias estavam vitoriosas no mundo inteiro¹, e seu papel para o desenvolvimento e o progresso de um país era reconhecido por parcelas significativas da população mundial². Praticamente todos os continentes dispunham de trilhos, as trocas se intensificaram a um nível jamais visto, as viagens tornaram-se comuns e enormes contingentes populacionais eram transferidos de um lado para outro do globo. O mundo tornou-se menor, em termos geográficos, e qualquer pessoa poderia realizar a façanha de Phileas Fogg, personagem de Julio Verne, em apenas oitenta dias.

Por outro lado, esta "redução" no tamanho do mundo e a consequente intensificação dos contatos entre regiões radicalmente distintas, acentuara as desigualdades ou, em muitos casos, contribuíra para fomentá-la:

*Esta aceleração extraordinária na velocidade das comunicações teve um resultado paradoxal. Aumentando o abismo entre os lugares acessíveis à nova tecnologia e o resto, intensificou o atraso relativo daquelas partes do mundo onde o cavalo, o boi, a mula, o homem, ou o barco ainda determinavam a velocidade do transporte.*³

1. Ver Eric J. Hobsbawn, *A era do capital: 1848-1875* e *A era dos impérios: 1875-1914*.

2. Na comemoração do cinquentenário das estradas de ferro na Alemanha, em 1876, quase todos os discursos exprimiam a certeza de que "os progressos imensos da civilização e da prosperidade material" nos últimos 50 anos eram devidos aos trens. *Ministre des travaux publics...*, op. cit., p. 27.

3. Eric Hobsbawn, *A era do capital*, p. 79.

A montagem dos "Impérios" e o exercício da dominação em regiões "atrasadas" fez-se através da negação de todas as culturas características destes lugares, da eliminação de formas de vida opostas aos desígnios do capital e da mais abjeta submissão ao "elemento civilizador" - o branco europeu.

Transformando o mundo físico e o universo mental do século XIX, a burguesia estendia seu domínio para além das fronteiras nacionais. Contou para isto com o desenvolvimento dos modernos meios de comunicação, que conferiu ao movimento em direção à internacionalização da economia uma velocidade nunca vista antes. Neste processo, poucos lugares permaneceram fechados sobre si mesmos¹.

A amplitude destas mudanças e seu significado para os que viveram nesta época é de difícil mensuração. Elas ocorreram calcadas na glorificação da técnica e do espírito científico, pretensamente voltados para a obtenção da felicidade de toda a humanidade, mas beneficiando alguns poucos grupos e deixando uma numerosa população alijada destes benefícios.

Para concluir este capítulo, é preciso destacar que se foi possível que grande parte da população introjetasse a identificação entre progresso e ferrovia, entre modernização e desenvolvimento ferroviário, isto se deveu ao fato dos trens efetivarem o progresso tal como idealizado pela burguesia - uso de tecnologias avançadas, formação de grandes empresas,

1. Aos trens, conjugavam-se os telégrafos, transmitindo rapidamente informações de um ponto a outro do planeta, e que foram fundamentais para a implantação do mercado mundial.

circulação de mercadorias, exportação de capitais. Em suma, as estradas de ferro corresponderam às necessidades econômicas, políticas, comerciais e militares da época¹.

1. Henry Peyret, op. cit., p. 25.

CAPITULO II

OS TRENS NO BRASIL

1 - PRIMEIRAS DISCUSSOES SOBRE FERROVIAS NO BRASIL

No capítulo anterior vimos como, a partir do momento em que os primeiros trens começaram a circular pelo mundo, assombrando os homens e diminuindo as distâncias, as estradas de ferro passaram a ser intimamente associadas ao progresso e à difusão da civilização pelo mundo inteiro. Agora tentarei percorrer o mesmo percurso no Brasil, analisando as discussões que precederam e acompanharam a implantação de ferrovias em seu território, o tipo de vínculo que acabou por se estabelecer entre trens e progresso e a perspectiva que orientou os defensores e os partidários das ferrovias.

As idéias de progresso e modernização tiveram grande penetração na América Latina, recém saída do jugo colonial. As elites políticas e intelectuais de quase todos os países mostravam-se ardentes defensoras da introdução de novas técnicas e das recentes inovações européias e norte-americanas, elementos que pareciam ser a chave para dirigir sua história rumo a uma sociedade qualitativamente superior.

Ansiava-se por imprimir uma imagem progressista das novas nações em constituição, livres dos entraves impostos pelas antigas metrópoles e, principalmente, capazes de acompanhar o movimento geral da sociedade ocidental, que vivia no século XIX um período de transformações aceleradas, para muitos o prenúncio de um desenvolvimento ilimitado.

A imagem que as elites dirigentes dos países saídos do domínio espanhol e português elaboravam para o futuro de seus países aproximava-se do ideal de civilização européia, onde a tradição, a cultura e as inovações técnicas eram elementos que se conjugavam para torná-la o centro gerador de um progresso contínuo. O desejo de se igualar às nações mais desenvolvidas, berço da civilização ocidental e espelho no qual se miravam, atingia em cheio os novos países da América Latina.

Para os países menos desenvolvidos e que aspiravam ingressar no rol das grandes nações do mundo, as ferrovias representavam a possibilidade de alcançar o objetivo traçado por suas elites: a civilização européia burguesa. Os trens eram considerados como índices do progresso e vitalidade de uma nação¹, que com eles teriam suas riquezas melhor aproveitadas, suas terras ocupadas e sua população transformada pela via do trabalho. A expansão dos trilhos nos Estados Unidos, seguida de um processo de ocupação do oeste, servia para corroborar esta idéia e para demonstrar a viabilidade do desenvolvimento em países de herança colonial.

No Brasil, não tardaram a surgir políticos, engenheiros e pessoas cultas em geral, elogiando incansavelmente a ação civilizatória das estradas de ferro e propondo sua implantação como forma de expandir a capacidade produtiva de suas terras e de

1. Em quase todo o mundo difundiu-se esta idéia de mensurar o desenvolvimento e a grandeza de um país pela extensão quilométrica de seus trilhos (ver capítulo 1). No Brasil, a título de exemplo, citamos o deputado Sayão Lobato que declarou, em 1855: "...a divisa de um país civilizado é o ter as vias férreas, a locomoção a vapor". Apud Almir Chaiban El-Kareh, *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*, p. 130/1.

sua população. Eram partidários da modernização no Brasil, entre os quais haviam intelectuais, membros das profissões liberais, políticos, empresários e alguns setores dos proprietários de terras. Em geral, depositavam uma esperança acentuada na introdução de melhoramentos técnicos para modernizar o país¹, porém viam-se às voltas com a oposição dos setores mais tradicionais que temiam as mudanças pelo que elas representavam de ameaça a uma situação estabelecida secularmente.

Desde cedo o Brasil procurou integrar-se ao movimento de expansão ferroviária. Já em 1835, dez anos após a inauguração da primeira linha ferroviária no mundo, surgiu uma proposta pioneira para a construção de uma estrada de ferro no Brasil, que deveria ligar a capital do Império às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia².

Apesar desta primeira e precoce iniciativa, seguida de algumas outras³, todas sem apresentar qualquer resultado prático, seja pela falta de capitais interessados em um investimento na

1. A valorização de técnicas modernas e de tudo o que simbolizasse o progresso manifestava-se concretamente em algumas realizações: estradas de ferro, navegação regular do Amazonas com barcos a vapor, modernização de portos, construção de pontes, iluminação a gás e obras de canalização de águas e esgotos no Rio de Janeiro e nas principais capitais do Império, bondes urbanos, telégrafos, cabo submarino para a Europa e outros.

2. Decreto Legislativo nº 100, de 31/10/1835 - autoriza a concessão de privilégio exclusivo por 40 anos à companhia que se organizar para a construção, uso e gozo de um caminho de ferro entre a capital do Império e as das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Ver Garcia Redondo, *A primeira concessão de Estrada de Ferro dada no Brasil*.

3. Ver José Luiz Baptista, *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*; Garcia Redondo, op. cit.; José do Nascimento Brito, *Meio século de Estradas de Ferro*.

época ainda tão incerto, seja pelas próprias condições vividas pelo país recém saído do domínio colonial, foi preciso esperar até meados do século para que se iniciasse o processo de implantação de ferrovias. A febre dos trilhos, que atacou a Europa em meados do século XIX e se alastrou pelo mundo manifestou seus efeitos também no Brasil.

A partir de 1850, vários projetos foram apresentados ao governo pleiteando autorização para a construção de vias férreas por todo o território brasileiro. Os sonhos mirabolantes de alguns levaram-nos à apresentação de projetos grandiosos e, em sua maior parte, inexequíveis no Brasil daqueles dias. Imaginava-se o país servido, de ponta a ponta, por uma rede de viação férrea capaz de estimular a vida intelectual e produtiva, atrair investimentos e imigrantes e promover melhoramentos indescritíveis para a sociedade. De qualquer maneira, tais projetos suscitaram a deflagração de animados debates sobre a questão.

Num primeiro momento, a discussão esteve restrita aos políticos, que lamentavam não dispor de conhecimentos técnicos ou da ajuda de engenheiros qualificados para orientá-los e esclarecer dúvidas. Duvidavam, inclusive, dos avanços da engenharia e de sua capacidade de superar obstáculos naturais, tais como as serras. Por esta razão, alguns mostravam-se relutantes em apostar sem restrições em um sistema de transporte ainda pouco explorado e cuja execução dependia de habilitações e capacidades inexistentes no Brasil.

Essas manifestações de ceticismo eram temperadas com a

confiança nas potencialidades da técnica e nos "milagres da indústria e da mecânica"¹. Porém, mesmo os "milagres" precisavam de solo fértil para frutificar e, no entender de muitos, o Brasil ainda não oferecia os meios para que o desenvolvimento técnico pudesse dar resultados satisfatórios.

Nesta perspectiva, considerava-se a construção de ferrovias um desperdício de capitais, devido à carência de recursos financeiros no país e sua reduzida disponibilidade de capital para se lançar em empresas arriscadas. Para os que comungavam com esta opinião, as propostas de implantação de companhias ferroviárias assumiam dimensões utópicas ou, no mínimo, duvidosas.

Assim pensava o senador Oliveira Mendes, em 1843, ao declarar-se contrário à subscrição pelo governo de ações da companhia que Tomas Cochrane organizara para a construção de uma ferrovia da Corte à província de São Paulo, por entender que se tratava de mera especulação de seus organizadores, que sequer tinham intenção ou esperança de tornar real a sua proposta. Para ele tratava-se de um projeto de especuladores ou de visionários, pouco interessados em avaliar as reais possibilidades de sua concretização:

"Ainda não temos estradas nem de barro, como queremos

1. José do Nascimento Erito, op. cit., p. 30.

pois fazer uma de ferro e logo em tão grande extensão!"¹

Não se negava a excelência das estradas de ferro, mas duvidava-se de sua eficácia em um país como o Brasil, em que as finanças do Estado eram precárias e no qual haviam outras prioridades a serem atendidas.

Criticava-se a implantação de estradas de ferro no Brasil com base unicamente no exemplo europeu ou de países mais desenvolvidos. Era preciso aquilatar as diferenças que nos separavam da Europa. Além de não conhecermos nossa própria realidade, vivíamos permanentemente endividados e não podíamos

*...arremedar nações que existem há uma imensidade de séculos e que não sabem o que fazer do dinheiro. Não temos um real; temos apenas quatro milhões de almas (...), entretanto queremos ter todos os estabelecimentos que têm essas grandes nações.*²

O mesmo senador citado anteriormente acrescentava ter dúvidas quanto à alardeada propriedade das estradas de ferro de promover a riqueza pública e valorizar as terras por elas servidas. Em sua opinião, o primeiro requisito para o sucesso das ferrovias era a existência de bens para transportar, garantindo aos capitais investidos um retorno proporcional³.

1. *Apud* José do Nascimento Brito, op. cit., p. 13. Anos depois, repetia-se no Senado a mesma argumentação. Chamando o negócio de estradas de ferro de "verdadeira Califórnia do Brasil", um senador lamentava a falta de seriedade característica da febre de ferrovias e de "melhoramentos materiais" que, segundo ele, acarretava gravíssimos males ao país. Ver *Anais do Senado do Império do Brasil*, 1854, vol. 7 p. 34.

2. *Apud* José do Nascimento Brito, op. cit., p. 13.

3. *Apud* José do Nascimento Brito, op. cit., p. 14.

Como poderia o Estado aceitar o encargo de auxiliar com recursos financeiros a construção de linhas férreas se a produção não era suficiente para manter as estradas em funcionamento durante o ano todo? Em função desta incipiente produção os deputados relutavam em conceder autorização para verbas governamentais destinadas às companhias ferroviárias:

...o que digo contra o projeto é que não temos produtos para conduzir por estas estradas, que se a estabelecerem ficará ociosa onze meses por ano e talvez mesmo a ferrugem a destrua.¹

Este tipo de argumento era rebatido com vigor pelos defensores das estradas de ferro, que pensavam nelas como detentoras do poder de estimular a produção e promover a criação de novas riquezas, redundando no fortalecimento do poder do Estado e na prosperidade geral:

Como há quem aconselhe a preferência da viação atual, tirando argumento para isso das grandes despesas das estradas de ferro, quando a experiência tem demonstrado que estas grandes despesas trazem como consequências, terminadas as linhas, o dobro de gêneros para o transporte, o desenvolvimento da lavoura e de todas as indústrias, a fertilidade das charnecas e maninhos abandonados até então, o estabelecimento de novos centros de população laboriosa e tantas outras vantagens para o Estado, que duplica em grandeza, força e riqueza?²

Assim, enquanto uns negavam a exequibilidade da construção de estradas de ferro no Brasil, outros viam-nas como uma forma de suprir lacunas essenciais em nossa organização econômica e social

1. *Apud* José do Nascimento Brito, op. cit., p. 14.

2. *Apud* José do Nascimento Brito, op. cit., p. 45. Ver também *Anais do Senado do Império do Brasil*, vol. 7, 1857.

e como um meio eficaz de incrementar as rendas nacionais.

Para seus partidários as estradas de ferro eram consideradas elementos fundamentais para unir politicamente o país, questão que se colocava com bastante gravidade nesta época e que, desde o Primeiro Reinado, preocupava os dirigentes políticos. Pregava-se a necessidade de se colocar em prática medidas que garantissem a integridade política e territorial.

A distância que separava uma região da outra, deixando muitas províncias praticamente isoladas durante longos períodos tornava-se um fator ameaçador à unidade política. Qualquer acontecimento na Corte levava meses para chegar aos pontos mais afastados e a administração central encontrava dificuldades para fazer sentir sua ação sobre todo o país.

Portanto, antes mesmo de entrar em cena a primeira ferrovia no Brasil, os trens eram considerados garantia de unidade para o país, "verdadeiros laços que hão de unir o Brasil"¹. Este mesmo ponto de vista foi repetido ao longo do século XIX pelos propagandistas das estradas de ferro, que não cessavam de proclamar suas vantagens e os serviços incomparáveis que poderiam prestar, revitalizando a sociedade, abrindo novas perspectivas, devassando territórios longínquos e dando condições ao país de conduzir seu destino rumo à prosperidade e felicidade.

Outro destacado benefício das empresas ferroviárias alardeado por seus propagandistas seria o estímulo ao espírito de associação, incentivando a iniciativa individual e a junção de

1. José do Nascimento Brito, op. cit, p. 31.

forças para a criação de companhias que corporificavam o espírito progressista do século. Neste sentido, os defensores da modernização viam as ferrovias como o contraponto positivo a uma sociedade caracterizada pelo imobilismo, dominada pelo trabalho escravo, pelo latifúndio e pela inexistência de uma organização industrial. Elas podiam ser vistas como o primeiro passo em direção ao rompimento com o espírito acanhado de muitos homens da época, que insistiam em opor-se a um melhoramento tão significativo¹.

Quando Mauá, em 1854, inaugurou a primeira estrada de ferro no Brasil, muitos puderam ver pela primeira vez os trens se movimentando e conduzindo os passageiros numa velocidade até então impossível de ser atingida por qualquer outro meio de transporte. Apesar do curtíssimo trajeto desta primeira experiência (18 km), ela foi saudada como a prova irrefutável do poder das locomotivas e, principalmente, de que o progresso técnico estava ao alcance de países como o Brasil.

Entusiásticas aclamações na imprensa saudaram o feito de Mauá e seu descortino por saber acompanhar seu tempo e não se manter estacionado no mundo do passado. Também ao Imperador coube grande parte dos elogios por se colocar à "testa do progresso" do

1. Ademar Benévolo, *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, p. 155. Reforçando este argumento, os apologistas do progresso dos EUA referiam-se aos elementos propulsores de seu desenvolvimento: espírito de iniciativa e melhorias nas técnicas de produção e nos meios de transporte. Consideravam as ferrovias exemplares para despertar o espírito empreendedor das elites brasileiras, que poderiam seguir tal exemplo. Ver o discurso de Ottoni aos acionistas da Cia. Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1865, transcrito em Manoel Fernandes Figueira (org.), *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*, p. 48 a 50.

país, associando-se às "idéias nobres do progresso e proteção à indústria". Enfatizava-se a importância do evento como anunciador de um novo tempo, dominado pelo sibilo das locomotivas que ecoaria nas "matas do Brasil prosperidade e civilização"¹.

Os avanços da ciência e da técnica não eram mais somente "objeto de fé" para os brasileiros, mas sim uma "coisa real, já experimentada"². A velocidade com que o trem cortava o espaço era a marca distintiva das grandes perspectivas que se abriam deste momento em diante para o Brasil, que agora parecia pronto para ingressar em outro tempo histórico, imprimindo um ritmo mais ágil às mudanças.

Se a superação do atraso brasileiro era pensada como uma questão de tempo, a aceleração deste último pelos trens também acelerava o fim do atraso. Portanto, a aparição dos trens na paisagem brasileira era avaliada como sendo o primeiro passo para a integração,

...no todo nacional, de espaços-tempos que só se deixariam dominar pelas novas formas de economia e de colonização - a industrial, a européia, a branca - por

1. Apud José do Nascimento Brito, op. cit., p. 45. Já na abertura dos trabalhos para a construção desta linha férrea, em 1852, a imprensa esmerou-se na divulgação do acontecimento. Usando e abusando de invocações religiosas e da exaltação ao trabalho, um articulista do jornal *Diário do Rio de Janeiro* enfatizava o caráter "santo" do ato simbólico de D. Pedro ao empunhar a "pá do trabalho", demonstrando assim sua confiança no progresso. (p. 38/9)

2. Apud José do Nascimento Brito, op. cit., p. 46.

*meios magicamente rápidos de comunicação.*¹

Nesta exaltação ao trem inaugural comparava-se a locomotiva a Vulcano, subjugado pela ciência e transportando com "celeridade os dois grandes elementos da vitalidade de qualquer país - a produção e o consumo". Através deste moderno meio de transporte, estaria-se "ativando o movimento de circulação dos homens e das coisas", libertando a "indústria de um dos seus maiores obstáculos", ao mesmo tempo em que se criavam as condições para o incremento de suas faculdades produtivas².

Uma melhoria significativa começava no interior dos vagões de passageiros, pois agora podiam se sentar, lado a lado, o pobre e o rico, o culto e o ignorante. A grande maioria da população, afastada do convívio com os homens de bem, poderia usufruir deste contato. Os trens representavam o traço de união entre o progresso material e o progresso moral:

O caminho de ferro também convida o pobre, o humilde que antes viajava a pé, ao sol, e à chuva, a tomar assento na carruagem junto à que conduz o príncipe, movidos ambos pela mesma locomotiva. Não é isto porventura promovê-lo a melhor posição moral, elevar o seu espírito, aumentar a sua dignidade conjuntamente com o

1. Gilberto Freyre, *Ordem e Progresso*, p. 188. As diferenças espaciais e temporais claramente perceptíveis no Brasil serão, mais para o final do século, fundamentais nas discussões sobre o sistema de transporte mais adequado para desenvolver as diferentes regiões brasileiras. Mais adiante, voltarei a esta questão.

2. Apud José do Nascimento Brito, op. cit., p. 48. De maneira geral, as festas de inauguração de linhas férreas eram ocasiões em que se exaltava a técnica, o trabalho e o progresso, muitas vezes através de comparações com o poder de deuses mitológicos ou fenômenos naturais avassaladores. Ver, por exemplo, "Documentos para a história da viação férrea em São Paulo", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. V, 1900-1901.

*acréscimo de uma vantagem material?*¹

O fim do tráfico, em 1850, colocara no horizonte a perspectiva de um colapso do trabalho escravo e a necessidade de enfrentar a questão da formação do mercado de trabalho já se tornara uma realidade para alguns setores das elites dirigentes e dos intelectuais. Neste contexto, o trem teria um papel fundamental: meio de transporte para os imigrantes, mas também veículo dotado de um potencial pedagógico para a população livre nacional. Porém, a separação entre as classes não deixou de existir nos trens e como se sabe havia vagões para primeira, segunda e terceira classes, categorias que são utilizadas até hoje².

Assim, o que se desejava destacar e imprimir na mente de todos era o aspecto multiplicador das ferrovias, capazes de desencadear um processo de desenvolvimento nunca visto no Brasil. O movimento e a velocidade, intrínsecos aos trens, deviam fazer

1. Apud José do Nascimento Brito, op. cit., p. 48. Alguns anos mais tarde, um outro engenheiro destacava o poder dos trens para disseminar idéias, estimular contatos e modificar os hábitos da população: "A locomotiva é o mensageiro da civilização; purifica os costumes e transforma as velhas sociedades, eivadas de preconceitos. Em sua passagem atira ao sertanejo os livros, as revistas, os jornais, onde se ocultam idéias de progresso e liberdade, que desde logo germinam." Francisco Picanço, *Vários Estudos: Estradas de Ferro*, p. 35.

2. A convivência forçada entre a elite e as classes inferiores era motivo de queixas amargas. Em 1867, ao viajar de S. Paulo a Jundiaí, um juiz de direito reclamava ter sido obrigado, para acompanhar alguns amigos que não haviam encontrado outros lugares, a se instalar na 3ª classe "com trinta e tantos passageiros de todas as cores e condições". Ver Frederico Dobney de Avelar Brotero, *Uma viagem a Goiás em 1867*, p. 36. Nos EUA, algumas estações possuíam salas de espera separadas para as mulheres, para os homens e para os negros, refletindo e reforçando a discriminação. Ver F. Picanço, op. cit., p. 205.

mais do que conduzir celeremente mercadorias e pessoas: sua influência se espraiaria por toda a sociedade e em todas as atividades dos homens.

2 - O SONHO DE UM PAIS SOBRE TRILHOS

Não demorou muito para que outras estradas de ferro fossem construídas no Brasil. Em 1858, foi aberto ao tráfego o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, destinada a atingir São Paulo e Minas Gerais, através da qual se descortinava um "horizonte de riqueza e civilização" desconhecido e inimaginável para "olhos afeitos à atualidade de nossos meios de locomoção".¹

Na verdade, ela foi um campo de experiências e de aquisição de conhecimentos técnicos para os engenheiros brasileiros, que a partir deste momento começavam a se destacar no ramo ferroviário, suprindo uma falta assinalada desde a década de 1840. Uma das preocupações da empresa era a formação de pessoal qualificado que pudesse, pouco a pouco, assumir os lugares ocupados pelos estrangeiros².

Nomes destacados neste setor, como Cristiano Ottoni, primeiro diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, depositavam esperanças de aperfeiçoamento no campo ferroviário a partir do momento em que novas estradas de ferro fossem construídas, conferindo um saber prático a engenheiros e técnicos brasileiros,

1. Apud Almir Chaiban El-Kareh, op. cit., p. 96. O decreto que autorizou a construção desta linha férrea (Decreto Lei nº 641-26/06/1852) estabeleceu também as normas referentes à construção de ferrovias, entre as quais a garantia de juros de 5% ao ano sobre o capital empregado, a isenção dos direitos de importação sobre o material necessário e o privilégio de zona de 30 km para cada lado da linha.

2. Idem, ibidem, p. 76.

em geral formados em universidades européias¹.

Foram os engenheiros e técnicos brasileiros que imprimiram um maior vigor ao debate sobre ferrovias dando-lhe outro sentido, mais "científico" e preciso. Calcados nos exemplos de países que adotaram as estradas de ferro desde seus primórdios e com uma fé irrestrita no progresso da humanidade, estes autores escreveram e debateram apaixonadamente sobre o tema.

De maneira geral, os intelectuais brasileiros do final do século XIX e princípios deste, entre os quais se incluíam os engenheiros, buscavam caminhos que levassem o Brasil a se igualar aos países mais adiantados. Nesta busca expressavam diferentes concepções políticas e diversas correntes de pensamento se cruzavam. Porém, todos tinham em comum a preocupação em estudar a sociedade histórica e concreta em que viviam e que se sentiam chamados a transformar².

Os engenheiros brasileiros sofreram uma influência significativa das idéias em voga na Europa durante o século XIX. O positivismo e o evolucionismo, mesclados a um liberalismo

1. A vinda de engenheiros e técnicos estrangeiros para a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II e de outras pelo Brasil afora foi fundamental para desenvolver a engenharia ferroviária no Brasil. Os primeiros cursos no Brasil tiveram início a partir de fins da década de 1850. A este respeito ver Richard Graham, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850/1914)*, p. 54; José Cechin, *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Unicamp, 1978 (dissertação de mestrado), p. 38/40; José do Nascimento Brito, op. cit., p. 84; José Luiz Baptista, op. cit., p. 466.

2. João Cruz Costa, "O pensamento brasileiro sob o Império", in Sérgio Euarque de Holanda (dir.), *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol. 3; Luis Washington Vita, "Alberto Sales, ideólogo da república", p. 4.

adaptado às circunstâncias locais¹ impregnavam a atmosfera intelectual e moral da época, fornecendo-lhes o instrumental teórico com o qual pretendiam analisar e transformar a sociedade.

Valorizando a ciência como meio para conhecer o social e transformá-lo empenhavam-se em conferir objetividade e cientificidade às propostas que formulavam, todas no sentido de modernizar o Brasil para dotá-lo de riqueza, poder e, principalmente, atrelá-lo ao carro da civilização.

Foram pessoas que gozaram de muito prestígio na sociedade brasileira a partir da segunda metade do século XIX, valorizadas por serem responsáveis, em grande parte, pela edificação de uma nova paisagem². Trabalhando nas cidades, nas fábricas e em lugares distantes os engenheiros constituíam peças fundamentais para a inserção do país na ordem mundial que se esboçava. Dotados de espírito prático esses "homens não apenas arquitetavam planos mirabolantes, mas sobretudo faziam"³. Sua marca distintiva era a ação, mas uma ação que ia além do campo técnico, pois buscavam solucionar em sua multiplicidade os problemas que acreditavam existir no Brasil.

Nos livros e artigos que publicaram, seja para expor seus

1. Maria Inez Turazzi, *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*, p. 36. Ver também Richard Graham, op. cit.

2. Os engenheiros foram supervalorizados inclusive por darem prestígio às empresas em que apareciam como membros do conselho fiscal. Durante o Encilhamento, em que companhias eram fundadas em profusão, eles foram importantes para atrair investidores. Ver Gilberto Freyre, op. cit., p. 167.

3. Francisco Foot Hardman, *Trem Fantasma (espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)*, p. 176.

pontos de vista sobre a questão ferroviária seja para apresentar planos gerais de viação, o centro da questão deixava de ser a conveniência ou não das estradas de ferro, agora tida como resolvida, passando a aspectos mais amplos e tendo como mira a resolução de problemas políticos, econômicos e sociais¹.

Assim como na Europa, a leitura desses trabalhos nos permite apreender o grau de otimismo e de confiança quase ilimitada nas virtudes dos trilhos, capazes de benefícios incalculáveis que iam desde eliminar o atraso, a superstição e a ignorância, até prover os homens de riquezas incalculáveis. Porém, toda e qualquer solução proposta por eles passava pela técnica ou com ela se relacionava. A expansão da economia mundial, tornando cada vez mais complexas as relações internacionais ia gradativamente transformando a questão da modernização em algo vital para a sobrevivência do país, na qual os aspectos técnicos assumiam particular relevância.

Pouco a pouco, solidificava-se a certeza de que acompanhar as transformações globais em curso neste momento implicava atrair investimentos, dinamizar a produção e incrementar o comércio, tanto interno quanto externo, objetivos que para serem atingidos dependiam do desenvolvimento das vias de comunicação.

1. Ver, entre outros, Cristiano Benedito Ottoni, *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*, 1858; Manoel da Cunha Galvão, *Notícia sobre as Estradas de Ferro do Brasil*, 1869; Aarão Leal de Carvalho Reis (org), *Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil. Archivo dos Trabalhos*, 1882; Francisco Picanço, op. cit., 1887; C.E. Chrockatt de Sá, *Brazilian Railways - Their History, Legislation and Development*, 1893; Ernesto A. Lassance Cunha (org.), *Estudo Descritivo da viação Férrea do Brasil*, 1909; Clodomiro Pereira da Silva, *O problema da viação no Brasil*, 1910.

Por volta de meados do século XIX, a proliferação de projetos de estradas de ferro em todo o Brasil, as numerosas concessões feitas pelo governo e a implantação de inúmeras vias férreas deram origem a propostas de um plano geral de viação, para definir os princípios que norteariam um sistema de comunicação básico, aos quais todos os projetos se subordinariam.

Os apelos para que o governo coordenasse o estabelecimento de diretrizes para a rede de transportes do país partiam, geralmente, de técnicos e engenheiros, entre os quais podemos destacar Cristiano Ottoni. No discurso pronunciado por ele na inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858, solicitava ao Imperador que fosse

...estudada e traçada nos mapas a rede dos caminhos de ferro do Brasil, ligando os principais centros e adaptada para estender-se ao Paraguai e à Guiana Francesa. Subordinem-se todos os projetos ao plano geral. Para que as forças sociais não se fatiguem, sem que do seu dispêndio colha a sociedade a máxima vantagem. Para que o princípio civilizado circule sem interrupção por todo o corpo político, como o sangue pelas nossas artérias.¹

Neste ponto de vista, as ferrovias não eram consideradas como meras empresas capitalistas em busca de remuneração: elas eram as artérias do sistema circulatório do organismo nacional², pelo qual circulariam a cultura e a prosperidade. Por elas se

1.Cristiano Benedito Ottoni, op. cit., p. 9. Este e outros apelos para a definição de um sistema de viação geral e de normas para as concessões eram, em parte, motivados pelas críticas às interferências políticas e econômicas na questão ferroviária, levando à implantação de ferrovias que se destinavam a atender interesses localizados.

2.Ademar Benévolo, op. cit., p. 85.

irradiariam para todos os recantos do país os valores que sustentavam a civilização, especialmente o espírito de iniciativa, a dedicação ao trabalho e a ordem.

No mesmo ano, Ottoni publicou *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*, livro em que previa os problemas que poderiam vir de uma construção desordenada e feita apenas para atender interesses locais, preconizando a definição das grandes linhas ferroviárias ou mistas, que deveriam futuramente constituir a rede de transporte no Brasil. Nele conclamava as "grandes inteligências do país" a debaterem a "magna questão das estradas de ferro", especialmente em seus aspectos financeiros e políticos.

Reconhecendo a inexistência de mapas precisos e de um conhecimento de todo o país, propunha que, num primeiro momento, tal definição se limitasse às linhas gerais, atendendo às exigências impostas por fatores geográficos, históricos, políticos e sociais:

Há contudo extremos que notoriamente convém ligar: há pontos obrigados que se podem assinalar em cada linha; há vales de grandes rios que convém pôr em contato pelo meio maravilhoso dos trilhos de ferro; e finalmente considerações sociais e políticas que determinam a necessidade de certas comunicações.¹

Estava convencido do relevante papel do sistema de

1. Cristiano Benedito Ottoni, op. cit., p. 37. Alguns anos mais tarde, no relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1865, o governo reconhecia a necessidade de estudar os recursos econômicos de cada região, a topografia e a população do país para direcionar as concessões de estradas de ferro, estabelecendo-se um mínimo de diretrizes. Ver Julian Smith Duncan, *Public and private operation of railways in Brazil*, p. 27.

comunicação a vapor para o desenvolvimento de um país e apelava para que o Brasil se inserisse no processo de implantação de vias férreas. Segundo seu ponto de vista, este era o desejo de todos os países latino-americanos e ao Brasil, com seus recursos e sua privilegiada posição geográfica, cabia precedê-los ou acompanhá-los para "conservar o seu lugar de primeira Potência da América meridional". Porém, para que a construção de ferrovias resultasse em efeitos positivos na indústria, na sociedade e na política devia obedecer a princípios previamente determinados¹.

No início da década de 1880, o engenheiro Honório Bicalho, chefe da Diretoria de Obras Públicas, recebeu do governo imperial a incumbência de estudar as coordenadas principais de um sistema de comunicações para o Brasil. Neste plano, Bicalho enfatizava a urgência em se dar primazia aos interesses nacionais, e não mais somente aos interesses comerciais, privilegiados sempre que se concedia autorização para a construção de estradas de ferro.

Privilegiar e atender basicamente aos interesses comerciais havia sido importante para estimular o espírito de iniciativa, mas agora cabia voltar as vistas para a unidade e facilidade de comunicações em todo o país:

...é necessário estabelecer o plano das grandes linhas principais de viação, que devem facilitar comunicações internas entre todas as prúncias do Império (...) que

1. Cristiano Benedito Ottoni, op. cit., p. 30. Em 1874, o engenheiro João Ramos de Queirós apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro o *Esboço do Plano de Viação Geral para o Império do Brasil*. No mesmo ano, André Rebouças também elaborou um ambicioso plano de viação. Hélio Vianna, *História da Viação Brasileira*, p. 170. Ver também Fernando de Azevedo, op. cit., p. 56/57.

*levem a todos os pontos o beneficio de um meio de transporte aperfeiçoado.*¹

Em seu projeto Bicalho propunha um sistema misto de comunicações, no qual os trens e a navegação fluvial se conjugavam para formar uma rede que cobriria todo o território nacional por meio de quatro troncos principais, articulados a vias ou redes tributárias. Estes quatro troncos seriam as

*...artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais a todos os pontos do gigante corpo do Brasil.*²

Um outro plano foi apresentado no Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro, promovido pelo Club de Engenharia em 1882, o qual teve por objetivo reunir os conhecimentos de todos para a definição de linhas mestras para a implantação de uma vasta rede de estradas de ferro

*...que prudente e sabiamente consulte os grandes interesses do Brasil inteiro e os interesses especiais de cada zona...*³

Em comparação com o anterior, esse plano teve um caráter mais marcadamente ferroviário, a navegação atuando como auxiliar em alguns trechos. Apesar desse fator que o diferenciava do plano

1. Apud Mário Travassos, "Nossa Política de Comunicações - o plano Bicalho e o plano Bulhões", in *Revista Cultura Política*, RJ, maio/1941, nº 3, p. 30.

2. Apud Mário Travassos, op. cit., p. 31.

3. Aarão Leal de Carvalho Reis (org.), op. cit., p. 22. Participaram deste Congresso delegados nomeados pelas empresas, administrações e repartições fiscais do setor ferroviário, engenheiros nacionais e estrangeiros e uma comissão nomeada pelo Club de Engenharia.

Bicalho, havia muitas semelhanças entre os dois, tendo Bulhões utilizado o mesmo princípio dos troncos centrais, a partir dos quais se daria a integração de todo o país. Constava do plano um total de 6000 quilômetros de ferrovias, ligadas à navegação fluvial, elementos primordiais para que se resolvessem os "magnum problemas" do país, entre os quais destacava a imigração e a transformação do trabalho¹.

O plano adequava-se às pretensões de modernizar o país, estabelecendo princípios racionais para o seu desenvolvimento. Sua concretização seria o prelúdio de uma nova era para o país

*...permitindo o aproveitamento de suas riquezas naturais em larga escala, oferecendo à imigração dilatados horizontes, auxiliando o estabelecimento de todas as indústrias, utilizando com proveito o trabalho de nossos compatriotas que atualmente vivem espalhados pelos sertões, tornando mais pronta e eficaz a administração e defesa do país, estabelecendo, enfim, os mais firmes alicerces do bem estar, da civilização e da integridade do Império pela completa fusão de todos os interesses de seus habitantes.*²

Vemos elencadas aí todas as vantagens que se acreditava estarem contidas no estabelecimento de um sistema de comunicações amplo e que atingisse todos os pontos do país. Para os membros da comissão formuladora deste plano, da qual Bulhões fazia parte, a transformação do Brasil em uma nação próspera, rica e poderosa deveria, necessariamente, passar pela questão da modernização das vias de comunicação.

Acreditava-se que com a execução deste plano geral se

1. Idem, ibidem, p. 73/4.

2. Idem, ibidem, p. 67.

resolveriam os problemas mais graves do país: a integração estaria efetivada, facilitando a administração política e dando condições às províncias de usufruir plenamente suas riquezas naturais, eliminando-se as desigualdades existentes entre elas; desapareceriam os obstáculos ao aproveitamento efetivo do trabalho isolado de cada indivíduo, criando-se uma comunidade em que a ação de cada um teria repercussões profundas na riqueza geral; a imigração ver-se-ia favorecida e tornaria uma realidade o sonho de colonizar as áreas de baixa densidade populacional com estrangeiros diligentes e laboriosos, encarados como os melhores agentes da civilização; a paz com os demais países seria uma constante¹.

1. As questões estratégicas assumiram grande relevância após a Guerra do Paraguai e ocuparam um lugar de destaque em todos os planos de viação propostos a partir de então. Nas discussões a respeito da ligação de Mato Grosso com o litoral elas terão especial importância. Ver capítulo 2 deste trabalho.

3 - TEMPO DE PROGRESSO

O ideário progressista marcou fortemente o projeto político dos republicanos ansiosos por ajustar as instituições políticas, a sociedade e a economia ao ideal que tinham em mente. As idéias de progresso serviam como armas para combater o regime monárquico, encarado como a personificação do atraso e do marasmo e eram eficazes na defesa de projetos que atendiam ao desejo de instituir a sociedade burguesa¹.

Para os republicanos que ascenderam ao poder em 1889, impunha-se a resolução de problemas oriundos do antigo sistema de governo, assim como daqueles surgidos a partir de profundas transformações na sociedade brasileira. A crença no progresso alicerçou grande parte de suas propostas e a proclamação da república parecia expressar com clareza sua viabilidade, ela própria encarada como um sinal de evolução e progresso, mas na qual o progresso era, ao mesmo tempo, um elemento imprescindível para sua consolidação.

Com a República pretendia-se, de forma ainda mais acentuada, imprimir uma nova direção e um ritmo mais ágil às mudanças, eliminar o imobilismo que paralisava as energias e impedia o Brasil de se emparelhar aos países mais desenvolvidos. A construção de uma sociedade burguesa, contemporânea a seu tempo e plenamente integrada ao mercado capitalista mundial, era o

1. Ver Richard Graham, op. cit., p. 42.

objetivo a ser atingido e percebia-se a urgência em criar as condições concretas para a efetivação do progresso que se desejava alcançar¹.

O advento de uma nova era, anunciado em todos os planos e nos discursos emanados dos dirigentes, impregnou o final do século. Agora parecia claro se estar no caminho que poderia levar o país a adentrar plenamente no reino dos países civilizados, ocupantes de um lugar privilegiado no cenário mundial - leia-se europeu e norte-americano. Esta certeza tornava comum a utilização do qualificativo novo como definidor de um estágio qualitativamente superior, ao qual o Brasil poderia galgar, igualando o tempo histórico ao momento vivido².

Portanto, agora, a idéia de modernização continha o desejo de eliminar os traços coloniais, extirpar elementos que pareciam característicos de uma sociedade basicamente agrária, tradicional e incapaz de atender aos novos imperativos da economia mundial³.

1. Sobre o tipo de progresso almejado pelos republicanos, ver Iracy Galvão Salles, *Trabalho, progresso e a sociedade civilizada: o Partido Republicano Paulista e a política de mão de obra (1870-1889)*.

2. No Manifesto Republicano, as idéias de criação de um novo tempo, em oposição ao sistema monárquico "caduco" e defasado temporalmente, já se colocava de maneira contundente. Ver "Manifesto Republicano de 1870", in Francisco Rodrigues Alves Filho, *Campos Sales: o propagandista da República*, p. 50 a 69.

3. Maria Alice Rezende de Carvalho, *Cidade e fábricas: a construção do mundo do trabalho na sociedade brasileira*, UNICAMP, (dissertação de mestrado), p. 29. Sobre este ponto, Gilberto Freyre, op. cit., p. XLIV, cita o exemplo de Pereira Passos durante a reforma do Rio de Janeiro, destruindo tudo o que estampasse marcas de lusitanismo e africanismo para colocar em seu lugar edificações que tivessem características inglesas e francesas.

Impunha-se também para atrair investimentos estrangeiros, suprir a escassez de capital e aumentar a produção. Constituiu, então, a pedra de toque de uma burguesia que fez da imagem do progresso uma "obsessão coletiva"¹.

A mística do progresso assume seu ponto alto durante os primeiros anos da república, com as especulações e manobras financeiras do Encilhamento. A formação de companhias, os elevados ganhos e a idéia de uma modernização "instantânea" serviram para dar novo alento a esta idéia.

A partir daí, a engenharia viveu seu grande momento, com obras de remodelação e construções públicas se sucedendo. Na perspectiva destes profissionais a viabilização do progresso só seria possível com a intermediação da técnica. Junto com médicos, sanitaristas e higienistas esforçavam-se para impor as determinações técnicas e científicas que acreditavam poder organizar e regular a sociedade de acordo com os interesses da burguesia.

Entretanto, tornava-se difícil aceitar a incorporação do Brasil no âmbito das nações progressistas contando com tantas disparidades em seu interior, com áreas distintas quanto à produção, ao modo de vida e ao grau de ocupação populacional. Impunha-se homogeneizar o país e diminuir as distâncias espaciais, econômicas e sociais, que dividiam o país e o tornavam tão desigual.

As regiões mais próximas do litoral e dos centros urbanos

1. Nicolau Sevckenko, *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*, p. 28.

dinamizavam suas economias e viviam um período de euforia, o que contrastava com a maior parte do país ainda situada nos graus mais baixos de desenvolvimento. A pretendida modernização, tão propalada desde meados do século XIX, não havia sido capaz de adentrar os espaços mais longínquos, onde homens e riquezas eram deixados no abandono. A consciência de um abismo entre as zonas rurais e os centros urbanos impunha-se com muita força e parecia essencial buscar os remédios capazes de estabelecer uma ponte entre ambos. As profundas transformações sociais e físicas sofridas pelas cidades patenteavam o grau de atraso em que se vivia na maior parte do Brasil¹.

Para muitos daqueles que se preocupavam em conhecer o país e formular propostas capazes de determinar mudanças na situação vigente, era evidente a existência de duas realidades opostas em um mesmo território -- o litoral, pólo gerador de riquezas e o interior, abrigo de recursos infindáveis, porém inaproveitados. Percebia-se com mais agudeza a distância entre o projeto de modernização e sua concretização, "entre a utopia do progresso e a realidade do atraso e o caos"². As cidades, encaradas como núcleos irradiadores de uma sociedade civilizada e em permanente movimento, contrapunham-se ao campo, visto como local de

1. Nicolau Sevckenko, op. cit., p. 35. As primeiras décadas da república acentuaram muito a diferença entre os centros urbanos e as demais regiões do país. Na exposição de 1908, exaltadora dos progressos advindos com a república, estados como RJ, MG, RS, BA e SP mostraram sua produção e sua "força econômica". Isso contrastava, por exemplo, com a participação dos estados do norte, cuja exposição limitava-se a "retratos de tribos (...) e a maltas oligárquicas". Ver "A Exposição Nacional", in *O Estado de São Paulo*, SP, 14/11/1908.

2. Oscar Oszlak, *La formación del Estado Argentino*, p. 54.

estagnação, pois mantido à margem da economia de mercado.

Excetuando-se algumas áreas açucareiras do Nordeste e as fazendas de café em São Paulo, introdutoras de novos métodos de trabalho, de máquinas para o beneficiamento e promotoras de meios de transporte modernos - as ferrovias - o restante do país permanecia preso a métodos rudimentares de produção, indiferente às novidades que tanto maravilhavam a população citadina e, principalmente, sem contribuir para a prosperidade geral.

A modernização ainda era uma fachada a encobrir um interior atrasado e retrógrado. Restava toda uma população a ser atingida pelos influxos positivos dos melhoramentos técnicos e pela ação de uma política orientada para o estabelecimento de leis e mecanismos que visavam moldá-la para o trabalho e conformá-la aos princípios morais determinados pelas classes dominantes.

Para alguns, a distinção entre áreas civilizadas e sertões incultos era uma dolorosa prova da incúria e desleixo que sempre caracterizaram o governo no Brasil. No bojo do projeto político republicano encontramos, claramente, a preocupação em estender o progresso além dos limites dos grandes centros urbanos e do litoral.

As dificuldades vivenciadas durante o império para manter resguardada a unidade política e territorial, aliadas a uma preocupação em garantir o controle político sobre a totalidade da população brasileira reforçavam este desejo. Um país com extensões tão vastas não poderia limitar seu desenvolvimento ao litoral e proximidades. No entender de uma parcela significativa da elite pensante da época, o elemento gerador dessas

desigualdades regionais e que garantia sua perpetuação era a enorme dificuldade nas comunicações entre os Estados.

Persistindo os entraves à comunicação entre as províncias, todas as tentativas de "civilizar" seus habitantes estariam comprometidas. Sendo assim, penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas ainda fora do controle do governo central, através da construção, em todo o território, de estradas e vias pelas quais a circulação pudesse se efetuar desembaraçadamente, tornou-se uma necessidade imperiosa e passou a ocupar um espaço significativo nas preocupações das elites dirigentes. A tão exaltada abundância do Brasil só poderia ser "útil" para os homens quando se integrasse efetivamente aos movimentos do capital e à sua reprodução e se constituísse numa fonte de riqueza para o país¹.

A identificação entre terras despovoadas ou inexploradas com a barbárie e a selvageria reforçava a concepção de que algo deveria ser feito para que se pudesse levar até o sertão os benefícios da civilização. Os ideais de ordem, progresso, civilização e prosperidade estavam distantes do *hinterland* brasileiro, patenteando o quanto ainda restava por fazer no sentido de equiparar o país às nações mais adiantadas.

Manter uma grande porção do território sem os influxos do progresso significava deixar muitas pessoas distanciadas de

1. Discutindo o sentido da expressão "recursos ociosos", Izabel Marson ressalta que tal ociosidade "decorre do fato de estes recursos estarem na posse de homens que não os utilizavam para produzir mercadorias requisitadas pelo mercado internacional, e fora do controle da elite proprietária". "Trabalho livre e progresso", in *Revista Brasileira de História*, nº 4/7, mar. 1984, p. 85.

qualquer melhoria, sujeitos às influências negativas de um meio selvagem, rústico e no qual imperava a violência como forma de sobrevivência¹.

Pelo intermédio da técnica desapareceria esta triste ambigüidade: natureza rica e opulenta abrigando uma população miserável. Dominando a natureza e colocando-a a serviço do homem, a organização social e política deixaria de estar ao revés das vicissitudes geográficas. Desta forma, Euclides da Cunha concebia o papel das estradas de ferro na amazônia, onde elas deveriam ser construídas rapidamente para "reconstruir-se vagarosamente". Tornavam-se, então, "verdadeiros caminhos de guerra contra o deserto, imperfeitos, selvagens"².

De maneira ampla e indiscriminada, sua influência vital se espalhava pelos mais "remotos rincões da terra", valorizando o trabalho e a produção, estimulando o comércio, melhorando a saúde da população, aumentando o conforto e incorporando ao mercado homens e terras improdutivas³.

Em grande parte orientado pela preocupação em propiciar meios para difundir a civilização e integrar as diferentes regiões, o governo instituiu, em 1890, uma comissão para elaborar um plano de viação geral. No relatório apresentado ao final dos trabalhos, os membros da comissão expuseram os princípios que orientaram seus trabalhos, afirmando sua compatibilidade com as

1. No capítulo seguinte desenvolvo mais esta discussão.

2. Euclides da Cunha, "A Transaccreana", in *Paraíso Perdido: reunião dos ensaios amazônicos*, p. 172.

3. *Revista do Club de Engenharia*, RJ, dez./1900, p. 199.

condições políticas e sociais específicas do regime republicano recém-instituído. Enfatizavam o respeito à autonomia dos estados reduzindo a proposta do plano de viação às linhas gerais "estritamente necessárias à ação do poder central no desempenho das responsabilidades que lhe pesam"¹. Estas linhas gerais eram principalmente as que estabeleciam comunicações entre a capital federal e os diversos estados.

Além disto, acentuavam a preocupação em elaborar um sistema de viação capaz de satisfazer simultaneamente aos interesses políticos, sociais, estratégicos e econômicos da Nação e que se tornasse "um poderoso instrumento de expansão da riqueza pública" e, conseqüentemente, "de civilização e progresso"². A excelência do projeto era cantada em expressões abstratas que prenunciavam um futuro em que o Brasil se alçaria à uma nova condição caracterizada pelo bem estar, civilização e prosperidade.

Frisavam que o objetivo do plano era o fortalecimento dos laços federais, facilitando o exercício do poder central e colocando em contato as populações mais afastadas, de forma a criar uma "comunidade de aspirações e difundir o espírito de nacionalidade"³. Por essa razão propunham a ligação de todos os estados com a capital federal por via férrea ou fluvial,

1. *Relatório sobre o Plano de Viação Geral, apresentado ao governo pela comissão encarregada de sua organização, 1890, p. 7.*

2. *Idem, p. 8 e 12.*

3. *Idem, p. 9.* Deste plano geral de viação se originaram importantes decretos referentes à ligação de Mato Grosso com o litoral. Ver o próximo capítulo, em que este plano será novamente discutido, pois ele foi fundamental no que se refere à construção de uma ferrovia para Mato Grosso.

dotando-se o governo de condições para administrar igualmente todos os seus pontos.

A organização de um sistema geral de viação, capaz de coordenar as concessões de estradas de ferro e de dotar o país de vias de comunicação condizentes com suas necessidades concretas, não passou de uma aspiração à qual se retornava continuamente. Apelava-se sempre para a necessidade de se atender a todas as regiões, rompendo com o domínio do litoral sobre o interior, deixado ao abandono, mas que não podia ser esquecido como parte da nação que se pretendia instituir.

O Brasil, com sua vastidão continental, tinha abundância de recursos inexplorados e havia ainda muitos rincões distantes nos quais "só a falta absoluta de comunicações e de núcleos de civilização"¹ relegava para o futuro a posse de riquezas imprescindíveis em uma sociedade que desejava caminhar sempre para a frente, guiada por princípios progressistas.

Havia uma diferença fundamental em relação às discussões realizadas nos países europeus durante os anos 1830/40. Já vimos que na Europa as estradas de ferro eram vistas como um elemento para aperfeiçoar um progresso pensado como o resultado de um processo antigo. No Brasil tratava-se de inscrever o progresso em sua história, eliminar as características de uma sociedade atrasada e inculta, onde apenas alguns lugares haviam sido tocados pelo sopro progressista.

Cabe acrescentar que a identificação entre progresso e

1. Ministério dos Transportes - Requerimentos de concessão de vias férreas. Arquivo Nacional: maço 16, requerimento nº 6063, 1891.

estradas de ferro atendia os interesses dos capitais estrangeiros na busca de investimentos rentáveis nos países atrasados. A crescente exportação de capitais, via implantação de companhias ferroviárias, encontrou terreno propício nesta associação e dela muito se serviu. O apelo à modernização no Brasil vinculava-se estreitamente a tais interesses.

Daí resultava uma outra base sobre a qual se desenvolviam as discussões e travou-se uma animada polêmica entre os que preconizavam o estabelecimento de vias férreas com o objetivo de aproximar e desenvolver igualmente todas as regiões e aqueles que se voltavam contra esta idéia por acreditar que a construção de ferrovias era um empreendimento extremamente oneroso, do qual não seriam colhidos os frutos esperados.

Para os primeiros, implantar estradas de ferro em todo o Brasil representava a solução para as disparidades regionais e para o desperdício de recursos e de trabalho:

Países de grande território, afastados da costa, como o nosso, não podem se povoar nem se desenvolver sem o auxílio e mesmo a procedência das estradas de ferro nas regiões longínquas. (...) É, pois, preciso que com algum sacrifício sejam elas construídas, principalmente em um país vasto e despovoado, para que a população se interne, para que a indústria se estabeleça, onde só antes dela poderia existir o homem de costumes primitivos; para que as cidades apareçam cheias de vida, com as suas grandes fábricas manufatureiras, cujos produtos elas transportam, abastecendo-as, na volta dos seus trens, de víveres a baixo preço, para o sustento dos operários.¹

Sempre que projetadas para lugares distantes, nos quais a

1.Revista do Club de Engenharia, RJ, dez/1900, p. 199.

produção ainda era incipiente, deviam seguir a mais severa economia, mesmo que daí resultasse uma ferrovia imperfeitamente construída. Euclides da Cunha, como vimos mais acima, defendia o projeto de uma estrada de ferro no Acre seguindo o modelo americano. Isto significava assentar os trilhos da forma mais rápida e econômica possível, para aperfeiçoar os trabalhos à medida em que as potencialidades produtivas contidas na região fossem despertadas.

Foram discussões deste tipo que perpassaram todos os projetos apresentados para se concretizar a ligação de Mato Grosso ao litoral, sobre os quais trataremos no próximo capítulo. Porém, antes é preciso passarmos um pouco por Mato Grosso, entendendo como as idéias de progresso circulavam neste longínquo sertão do Brasil e de que forma se pensava o aproveitamento de suas riquezas.

CAPITULO III

A CIVILIZAÇÃO VIAJA DE TREM

1 - MATO GROSSO: GIGANTE ADORMECIDO

Região de fronteira e centro do território brasileiro, sempre sujeito às ameaças representadas pelos países vizinhos, Mato Grosso vinha sendo objeto de inúmeros estudos e projetos visando sua integração ao resto do país. Por volta de meados do século XIX tornaram-se mais frequentes os projetos, formulados a partir de pontos de vista diferentes, mas em certa medida complementares, propondo alternativas para o aproveitamento econômico dos recursos naturais existentes na região.

Neles, explicitava-se o desejo de dinamizar as relações entre a economia regional e o mercado -- brasileiro e/ou internacional -- identificando-se esta articulação ao processo de difusão da civilização. Na elaboração de tais projetos estavam contidas longas análises da vida econômica, social e cultural da região, nas quais eram ressaltadas as causas de sua estagnação.

Neste capítulo trabalho com as análises e projeções feitas por políticos locais, com os registros deixados pelos viajantes e com os projetos de estradas de ferro para o Mato Grosso. O objetivo central é entender a maneira como a região era percebida e como políticos e viajantes ajudaram a compor uma imagem da região, sobre a qual também se debruçaram os técnicos que elaboraram propostas para a construção de vias de comunicação ligando Mato Grosso ao litoral.

Alguns fatores explicam porque, neste momento, a região passou a atrair, com mais vigor, a atenção das pessoas. Com o

término da Guerra do Paraguai acendeu-se um caloroso debate que tinha por centro o Mato Grosso e a necessidade de se criar condições mais efetivas de defender suas fronteiras. Conjugada a preocupações de cunho estratégico-militar, centradas no princípio de que manter livre de invasões estrangeiras uma região tão vasta pressupunha dotá-la de meios de transporte mais eficazes, havia também a convicção de que se tratava de um imenso território onde abundavam riquezas e terras férteis a serem povoadas e exploradas.

Isto ocorreu em um quadro caracterizado por um processo de mudanças na economia e na sociedade brasileira, visíveis em alguns sinais mais claros, entre os quais destacavam-se a crise do trabalho escravo e a introdução de trabalhadores assalariados, o aumento dos fluxos imigratório, o início do processo de mecanização da lavoura cafeeira, o início de um incipiente processo de industrialização, a modernização das cidades e dos serviços públicos e o desenvolvimento dos meios de transporte.

Daí decorria também a percepção de se viver em um país separado por enormes disparidades regionais, mas rico em recursos que poderiam se tornar altamente rentáveis quando sua exploração fosse feita voltada para o mercado¹.

A busca de novos mercados e de fornecedores de matérias primas intensificara-se neste final de século, levando a vultosos investimentos de capitais nos países de herança colonial. Nestes lugares, estabeleceu-se uma acirrada disputa entre os países

1. Ver capítulo anterior.

européus de economia mais forte, empenhados em conhecer e desfrutar as oportunidades que os aguardavam em todo o mundo.

No processo de devassamento de novas terras, impulsionado diretamente pelo capital, mesclaram-se outros tipos de interesses e motivações. A imaginação fervilhante de muitos homens conduziu-os aos mais distantes pontos do planeta, em busca de novas riquezas ou de conhecimentos mais precisos de terras distantes ainda não palmilhadas e/ou exploradas. Os naturalistas, cientistas, membros de instituições científicas, representantes oficiais de governos estrangeiros, curiosos de toda a espécie e ávidos por explorarem o exótico e o diferente saíram em busca de territórios a serem desbravados e explorados.

Passaram por Mato Grosso muitos destes viajantes, de nacionalidades diversas, interessados em diferentes aspectos -- geografia, população, flora, fauna, minérios, estudos etnológicos, lingüísticos.... Suas narrativas e estudos representam um verdadeiro inventário dos recursos e potencialidades da região, e em vários deles encontramos a formulação de propostas para a exploração destas riquezas.

A região parecia oferecer um campo aberto de possibilidades, dotada de uma natureza pródiga a ser explorada por aqueles que se dispusessem a desbravar suas terras. As narrativas de viagens que estes viajantes escreveram serviram, desta maneira, para patentear as "grandezas e tesouros" de Mato Grosso.

Nelas percebe-se a admiração face às riquezas naturais ainda escondidas do homem, à vitalidade da vegetação e à vastidão do território. A identificação da região com o Eldorado jamais deixou de estar presente; porém, neste momento adquiriu ainda

mais força, alimentada pelas descrições feitas por aqueles que percorreram-na e escreveram relatos pormenorizados de tudo o que viram e daquilo que estava em suas imaginações.

Apesar de sua ocupação datar de inícios do século XVIII, o território de Mato Grosso ainda era, em grande parte, uma incógnita a ser decifrada. A perspectiva de tornar conhecida uma região de tal magnitude, amplo reservatório de riquezas naturais que cumpria estudar, classificar, e explorar, constituía um poderoso atrativo. Tal conhecimento era um pré-requisito para a conquista e o domínio da natureza, o que, dito em outras palavras, significava implantar novas empresas, explorar os mais diferentes setores e criar atividades que dinamizassem sua economia e dessem novo alento à vida de seus habitantes.

A economia matogrossense baseava-se nas atividades extrativas -- mineração, erva-mate, borracha e poaia¹ -- e na produção agropecuária, sobressaindo-se a cana de açúcar e o gado². Entretanto, nenhuma delas gerava maiores rendas e a região sempre se caracterizou pela pobreza e deficiência em todas as áreas. Essa situação era agudamente sentida pelas autoridades provinciais que consideravam a exigüidade de recursos como razão para que a província se mantivesse

1.A poaia ou ipecacuanha é um pequeno arbusto cuja raiz tem propriedades eméticas, tendo sido largamente utilizada na fabricação de remédios.

2.A respeito da economia matogrossense, ver Lúcia Helena Gaeta Aleixo, *Vozes no silêncio: subordinação, resistência e trabalho em Mato Grosso - 1888/1930*, FFLCH/USP, 1991 (tese de doutoramento), especialmente o capítulo I.

*...estacionária na via dos melhoramentos porque, infelizmente, entre as suas necessidades e os seus recursos existe a mesma enorme desproporção que se dá entre a imensa extensão de seu território e a pequenez de sua população.*¹

Em tais condições era impossível promover "melhoramentos morais e materiais" e o seu papel ficava reduzido à defesa da fronteira:

*(...) a missão principal da Província de Mato Grosso não é contribuir para as despesas públicas, mas proteger as províncias do interior e do litoral.*²

Os presidentes da província, em geral pessoas de outros lugares nomeadas pelo Governo Imperial para servirem durante algum tempo na administração regional, expressavam a crença em um desenvolvimento ilimitado, visto tratar-se de uma região rica em recursos naturais, mas também emitiam queixas amargas quanto ao descaso do governo central em relação à província. Como não se dispunha de recursos locais suficientes para qualquer obra de vulto, ao Governo Imperial eram feitas constantes solicitações para que arcasse com as despesas necessárias à criação de condições mínimas para que se pudesse usufruir da riqueza oferecida pela natureza.

Praticamente até as décadas de 1880/90, quando a arrecadação aumentou um pouco em função das exportações, especialmente da

1. *Relatório do Presidente da Província, Exm. Sr. Tenente Coronel Dr. Francisco José Cardoso Júnior, 04/10/1872, p. 4.*

2. *Relatório do Presidente da Província, Major Doutor Joaquim José de Oliveira, 03/05/1849, p. 20.* Sabemos que até mesmo nisto mostrou sua precariedade durante a Guerra do Paraguai, ficando impossibilitada de receber reforços e sofrendo uma grave crise de abastecimento. Voltarei mais adiante a este ponto.

borracha, da ipecacuanha e do mate, a província se mantinha com a ajuda do Tesouro Nacional ou de empréstimos feitos junto aos comerciantes e fazendeiros locais. Nas décadas seguintes, apesar do aumento da arrecadação, a receita do Estado continuou pequena, suficiente somente para pagar os funcionários e arcar com as despesas mínimas do aparelho estatal¹. Em vários períodos, o governo provincial ou estadual teve que recorrer a empréstimos feitos junto à empresa Mate Larangeira, cuja renda era, aproximadamente, cinco vezes maior que a do Estado.

As comunicações de Mato Grosso com o litoral sempre foram incertas, demandando muito tempo, gastos enormes com a defesa e a superação de uma série de obstáculos. As estradas para o litoral eram precárias e inseguras, para alguns não merecendo sequer figurarem como tais:

*...o que ali é estrada, quase não serve de passagem a veículos, constituindo caminho apenas para bois ou mulas de carga.*²

O mau estado destas estradas tornava as viagens lentas e arriscadas, exigindo dos que nela se aventuravam uma dose elevada de coragem e ousadia. Os produtos da região destinados ao mercado externo, como o ouro, peles, diamantes e poaia eram transportados para o Rio de Janeiro por via terrestre, através de caminhos que durante alguns períodos do ano tornavam-se intransitáveis ou que

1. Fernando Tadeu de Miranda Borges, *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870/1930)*, p. 146/154

2. Karl von den Steinen, *O Brasil Central: expedição em 1884 para a exploração do Rio Xingu*, p. 39.

ofereciam dificuldades tremendas. Este transporte rudimentar e sujeito a problemas como ataques de índios e a perda das mercadorias era necessariamente oneroso:

*Os meios de transporte de que atualmente nos servimos são, além de extraordinariamente morosos, os mais dispendiosos do que se fossem a vapor.*¹

Quem sentia duramente as consequências disto era a população mais pobre, que recebia os produtos a preços elevados. Desde o período colonial a miséria e a violência imperavam na região². Em diversos momentos este quadro se agravava ainda mais, como ocorreu durante a Guerra do Paraguai, momento em que as dificuldades de comunicação aumentaram ou quando o governo central deixava de enviar auxílio financeiro. Nestas ocasiões, a região via-se assolada pela miséria e fome³.

A região se caracterizava pela pobreza e estagnação, o que não impedia seus dirigentes políticos de manifestarem a crença em seu progresso. Mas este progresso aparecia como algo vago e reservado a um futuro longínquo. Antes de sua entrada em cena

1. *Relatório do Presidente da Província, Exm. Sr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Júnior, 20/08/1871, p. 44.*

2. Ver Luiza Rios Ricci Volpato, *Mato Grosso: ouro e miséria no antemural da Colônia (1751-1819)*, FFLCH/USP, 1980 (dissertação de mestrado); Walmir Batista Corrêa, *Mato Grosso: 1817-1840 e o papel da violência no processo de formação e desenvolvimento da Província*, FFLCH/USP, 1976 (dissertação de mestrado); *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1899/1943)*, FFLCH/USP, 1981 (tese de doutorado).

3. Luiza Rios Ricci Volpato, *Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá - 1850/1888*, FFLCH/USP, 1990 (tese de doutoramento); Laura Antunes Maciel, *A Capital de Mato Grosso*, PUC-SP, 1992 (dissertação de mestrado).

havia muito o que fazer e poucos recursos com que se contar. Neste quadro, causava perplexidade o descompasso entre as potencialidades da região e sua incipiente economia:

Pelo pouco que tenho observado e meditado convenço-me, infelizmente, de que a Província não se tem convenientemente utilizado de tantos e tão fecundos germes de prosperidade com que a natureza dotou-a. Ela pelo contrário reclina-se debilitada junto a tesouros inesgotáveis que permanecem desconhecidos uns, desprezados outros e sem explorar não poucos. As vezes Mato Grosso afigura-me na imaginação (...) semelhante a um gigante colossal que, perdidas as forças vitais (...) está prestes a tombar num abismo de riquezas!¹

Os viajantes registraram a mesma perplexidade, louvando as riquezas naturais ao mesmo tempo em que lamentavam o abandono de tanta exuberância pelos homens, cujo resultado era tornar uma "província tão opulenta de forças" na mais "pobre de indústria"².

Uma viagem pela região podia ser muito mais do que percorrer espaços novos e desconhecidos: era comparada a uma viagem ao passado remoto, tempo onde se encontrava o "paraíso perdido". Porém, o homem moderno logo se voltava para o presente e reconhecia a impossibilidade deste regresso:

Com toda a certeza, o lugar mais abençoado da terra, alheio a qualquer progresso, força produtiva e meios de comunicação, só poderia ser o paraíso que, com a sua beleza e os seus tesouros fica a milhares de anos para trás. Mas o homem habituou-se tanto à condenação que em parte alguma estaria tão descontente quanto no paraíso.³

1. *Relatório do Presidente da Província, Ten. Cel. Francisco José Cardoso Júnior, 20/08/1871, p. 39.*

2. João Severiano da Fonseca, *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878, p. 164.*

3. Karl von den Steinen, *op. cit.*, p. 36

Ao explicitar seus objetivos o autor destas palavras conferia um sentido a esta negação do paraíso: o que importava era saber como aproveitar tantas riquezas, como tornar o homem senhor da natureza e seu grande beneficiário. Impunha-se a necessidade de despertar o habitante de sua letargia e de seu sono embrutecedor:

Aliás, as condições de produção, a extensão da província e o papel que a mesma representa no próprio país são muitíssimo precárias, sem mencionar as relações com o resto do mundo, que são nulas. Rimo-nos do "yankee" que não pode olhar um monte ou uma cidade, sem perguntar a si mesmo e aos outros, onde seria bom instalar os trilhos da estrada de ferro que ali falta, mas nós [que vivemos num país avançado]... não conseguimos contemplar, sem inquietação, as regiões distantes de outros continentes que jazem incultas. Somos obrigados a refletir como havemos de despertar, em seus habitantes, aliás muito satisfeitos na sua tranqüilidade, o desejo de agir.¹

O denominador comum entre viajantes e políticos locais era dado pela maneira de se pensar a existência de terras "desocupadas" e inexploradas, identificando-as com a barbárie e a selvageria. Contrapunham a civilização à natureza, esta última encarada como o "mundo selvagem" e definida pela ausência e pela inércia². A uma terra não cultivada corresponderiam homens incultos, cuja vida pautava-se pela indolência. Era justamente a capacidade de transformar o domínio natural que conferia aos homens atributos superiores e resgatava-os da barbárie. A

1. Idem, ibidem, p. 36.

2. "Mundo selvagem", já que não dominado pelos homens: "Com efeito, 'civilização humana' era uma expressão virtualmente sinônima de conquista da natureza". Ver Keith Thomas, *O homem e o mundo natural*, p. 31.

apropriação das áreas "improdutivas e vazias" representava sua incorporação à esfera produtiva, incrementando a riqueza.

É interessante notar que, tanto nos relatos dos viajantes quanto nos relatórios oficiais, apareciam as mesmas questões. Com pequenas variações, todos indagavam como uma região tão rica em recursos naturais, como o Mato Grosso, permanecia à margem dos prodigiosos avanços em curso nesta época. Expunham, principalmente, aquelas que pensavam serem as medidas necessárias para reverter este quadro e integrá-la ao movimento geral em direção ao progresso.

A criação de condições efetivas para a exploração das riquezas da região era uma aspiração dos políticos locais, que deixaram suas propostas expressas nos documentos oficiais. Cabia inicialmente detectar os principais fatores que inviabilizavam o aproveitamento racional das benesses naturais da região e identificar os elementos que impediam sua inserção plena na civilização.

De maneira geral, as autoridades políticas identificavam, como responsável por este atraso, a ausência de elementos essenciais para que fossem plenamente utilizados os potenciais de riqueza contidos na área. Faltavam, entre outras coisas, vias de transporte, mão de obra, aptidão para o trabalho, espírito de iniciativa, capitais e confiança nos melhoramentos técnicos¹.

Entre os fatores elencados destacava-se o tripé -- falta de

1. Lylia da S. Guedes Galetti, *As representações sobre a fronteira no movimento de ocupação e colonização de Mato Grosso (séculos XIX e XX)*. Cuiabá, ago. 91 (mimeo).

mão de obra, falta de capitais e inexistência de comunicações -- e sobre tais carências se debruçaram a maior parte daqueles que se preocuparam em formular propostas para o desenvolvimento da região.

Políticos e viajantes invocaram, de forma exaustiva, a pretendida ausência de braços para explicar as causas das deficiências da região:

*Sem braços que fertilizem o seu solo, aliás capaz de conter comodamente mais de 100 milhões de habitantes, atentas as suas condições naturais, iguais ou superiores aos mais fecundos países da Europa; sem braços, digo, como poderão ser aproveitadas as inumeráveis e inexauríveis fontes de riqueza que aqui existem e que encham de admiração os estrangeiros que as contemplam!*¹

Contudo, ao longo do tempo podemos encontrar divergências no que se refere à forma de suprir esta carência. Até a década de 1860, aproximadamente, estiveram muito presentes nos relatórios dos presidentes de província as referências à colonização estrangeira, apostando-se nela para aumentar a produção e a riqueza da província.

Porém, as tentativas de introduzir e, principalmente, manter imigrantes em terras matogrossenses não obtinham o sucesso esperado. Uma delas havia sido buscar trabalhadores provenientes dos países platinos, utilizando para isto recursos do governo imperial. Os presidentes da província constatavam o malogro desta tentativa, afirmando que a maior parte dos imigrantes chegados à região logo se retirava, alguns pedindo "insistentemente, que

1. Relatório do Presidente da Província, Sr. Dr. João José Pedrosa, 01/11/1878, p. 33.

lhes seja dado transporte para regressarem ao Rio da Prata"¹.

O fracasso desta e de outras tentativas contribuiu para uma mudança sensível nas expectativas em relação à vinda de imigrantes para Mato Grosso. Os dirigentes da província, apesar de continuarem convictos de que povoar a região era indispensável, não viam possibilidades de, a curto prazo, conseguir atrair os imigrantes estrangeiros. Não havia mais unanimidade no que se referia à maneira de se conduzir uma política de povoamento e colonização. A partir deste momento, há claras demonstrações de desconfianças quanto à capacidade da província de atrair e fixar estrangeiros em suas terras. Reconhecia-se a necessidade da criação prévia de uma infraestrutura adequada para garantir sua permanência na região:

...não convém que continue a ser promovida por ação direta do Governo a vinda de emigrante enquanto não se adotarem medidas que lhes garanta o futuro, deixando o governo de dispendir dinheiro.²

Mesmo mantendo o olhar em um ideal distante -- o trabalhador estrangeiro, fim último a ser alcançado -- as propostas agora dirigiam-se mais para o interior da província, isto é, para a eliminação dos obstáculos que impediam os imigrantes de se dirigir para Mato Grosso. Não havia como pensar-se o desenvolvimento da imigração subvencionada pelo Estado enquanto a ação agressiva dos índios não fosse neutralizada e suprida a ausência de meios de transporte para seus produtos:

1. *Relatório do Presidente da Província, Exm. Cons. Herculano Ferreira Pena, 03/05/1863, p. 52.*

2. *Idem, p. 52.*

*Suprima-se a distância, catequise-se o selvagem menos bravo, e afugente-se o mais indomável, se tanto for preciso, e a colonização espontânea, única profícua, virá com seus braços e capitais transformar esta terra ainda de desterro num Éden do Brasil.*¹

Tendo em mente este conjunto de obstáculos, alguns dentre eles intransponíveis a curto prazo, as atenções dos dirigentes políticos da região voltaram-se para a "imigração apropriada às condições do clima". Deveria ser uma imigração de "indivíduos habituados a uma vida errante e não isenta de privações" e que, além do mais, não tivessem a ambição de receber, de imediato, uma alta remuneração pelo seu trabalho². Havia um trabalho preliminar a ser realizado, que consistia na preparação das terras da região para acolher pessoas provenientes de outros países. Para os presidentes de província ou de Estado, este trabalho de abrir frentes parecia ser mais apropriado ao elemento nacional ou, até mesmo, ao índio.

Os próprios habitantes locais, juntamente com pessoas provenientes de outras províncias, deveriam ser utilizados para o aproveitamento das terras³. A eles caberia a tarefa de

1. *Relatório do Presidente da Província, Exm. Sr. Dr. João José Pedrosa, 01/11/1878, p. 34.*

2. *Relatório do Presidente da Província, Ten. Cel. Francisco José Cardoso Júnior, 20/08/1871, p. 39.*

3. Após 1877, foi grande o afluxo de cearenses, flagelados pela seca e pela miséria, para os seringais de Mato Grosso. Ver Euclides da Cunha, "Um clima caluniado", in *Paraíso Perdido*, p. 129; S. Cardoso Ayala e F. Simon (org.), *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*, p. 247. A utilização dos cearenses, dotados de "...grande energia e muita força de vontade", era vista como um exemplo da adequação do trabalhador nacional à região. Ver *Mensagem do Presidente do Estado, Cel. Antonio Pedro Alves de Barros*, em 03/02/1902, p. 31.

"domesticar a terra", preparando-a para o fim que se tinha em vista: a colonização espontânea através de estrangeiros. A medida em que, na prática, ficasse demonstrado o ilimitado potencial produtivo da região ela se tornaria um foco de atração para capitais e trabalhadores estrangeiros.

A catequese dos índios também foi estimulada para que estes, "docilizados" e despojados de agressividade, deixassem de afugentar os imigrantes. Além do mais, neutralizando a hostilidade dos índios, eles poderiam ser aproveitados em diversos ramos de trabalho, de acordo com suas vivências e com o conhecimento que dispunham da região:

A catequese desses índios não é somente um dever de humanidade, mas também a conquista de novos elementos produtivos para as nossas indústrias extrativas, agrícola e pecuária. Intimamente radicados ao solo, adaptados ao clima, resistentes e inexigentes, uma vez incorporados à civilização, concorrerão para a prosperidade nacional¹

Os viajantes encaravam a questão de outra maneira, apesar de reconhecerem ser a escassez populacional um forte entrave ao desenvolvimento da região. Para eles, as causas primordiais da pobreza da região e do abandono de suas riquezas naturais estavam inscritas nas características da população local. Tendo morado durante 18 anos em Cuiabá, o português Joaquim Moutinho mostrava-se desolado ao constatar que, apesar da fertilidade de suas terras e de seus rios piscosos imperavam a fome e a miséria. Manifestava indignação pela "preguiça do povo, que ali devia

1. Mensagem do Vice-Presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa, 13/05/1909, p. 8.

viver na abundância"¹.

Quase todos afirmavam que faltavam pessoas dispostas a se engajar em um trabalho disciplinado e regular. Ocorria exatamente o inverso daquilo que se considerava como característico das sociedades civilizadas: os habitantes locais deixavam-se conduzir pela natureza, ao invés de dominá-la. A prodigalidade da natureza impedia o aperfeiçoamento dos homens, que contentavam-se em usufruir, sem transformar, os recursos disponíveis à sua volta. Havia alimentos em abundância nos rios e nas matas, o clima não exigia grandes melhoramentos nas habitações e o vestuário podia ser extremamente simples. As facilidades e as poucas necessidades levavam a um descuido do trabalho regular e, conseqüentemente, à indolência e à dissolução moral².

Nos habitantes locais viam indivíduos carentes de energia, sem vigor e sem persistência para enfrentar o trabalho de conquista das terras. As críticas recaíam tanto sobre os mais pobres, cuja recusa sistemática ao trabalho regular impedia o desenvolvimento de novas atividades, quanto sobre as elites locais, vistas como destituídas de espírito de iniciativa, fechadas à qualquer inovação e apegadas a sistemas tradicionais.

1. Joaquim Ferreira Moutinho, *Notícia sobre a Província de Mato Grosso*, p. 32/3.

2. A idéia de que as facilidades para dispor dos meios de sobrevivência articulava-se à uma vida destituída dos "valores da civilização" também era frequentemente expressa pelos políticos locais. Em 1836, já se dizia que "vestindo-se apenas com os tecidos do Paiz e alimentando-se facilmente pela muita abundância de peixe" os moradores da região tinham, "decididamente, renunciado aos prazeres do homem civilizado". *Discurso do Presidente da Província, Sr. Pimenta Bueno, 30/11/1836*, p. 16.

Aqueles que poderiam comandar o processo de aproveitamento dos recursos existentes mantinham-se indiferentes e apáticos, fechando-se em um mundo limitado, inculto e improdutivo:

*A natureza do cuiabano que, com o longo retraimento ficou adormecida e mutilada, carece de espírito empreendedor. Os habitantes fazem política e vivem das somas que o tesouro lhes fornece. Um cargo ou mesmo um cargozinho qualquer é objeto de toda ambição e toda especulação.*¹

Um jornal local endossava este ponto de vista e via na criação de uma empresa de bondes urbanos, em 1882, a oportunidade de marcar pontos decisivos na "luta (...) contra o indiferentismo". Descrevia com ceticismo as características daqueles que conseguiam juntar alguma fortuna na região:

*A maior parte daqueles que nesta província dispõem de alguma fortuna, longe de procurarem aumentá-la empregando-a em cometimentos que poderiam trazer-lhes vantagens e à mesma província, procuram o mais que podem retraí-la, receosos de que, aventurando-a, podem perdê-la de tudo.*²

Neste quadro, as deficiências da população local só poderiam ser supridas através de elementos externos. Modificar este estado de coisas exigia o auxílio de indivíduos provenientes de uma cultura superior e de companhias estrangeiras dirigidas por pessoas empreendedoras.

A população local e os índios eram relegados a uma posição secundária e não se cogitava torná-los agentes das transformações que se tinha em mira, a não ser para trabalhos específicos a que

1. Karl von den Steinen, op. cit., p. 68.

2. "Carris de Ferro", in *A Locomotiva*, Cuiabá, 29/01/1882.

estavam habituados desde longa data. As esperanças de mudança eram depositadas na imigração estrangeira, mas uma imigração estimulada pelas empresas que se instalassem na região. Cabia a elas trazer os braços necessários para seus trabalhos ou organizar os habitantes da região, encarregando-os de tarefas para as quais estavam habilitados por sua própria índole¹.

A direção deste processo demandava energias que estavam além das possibilidades do homem nativo na região, onde tudo era definhamento, indiferença e estagnação. Enquanto não fossem devidamente conhecidas e exploradas as riquezas de Mato Grosso não passavam de um ilusão.

Aos estrangeiros, com seu "gênio empreendedor e audaz" e com a "boa ordem que preside seus atos", estava reservada a tarefa de ativar a economia da região:

Se os estrangeiros (...) não vierem arrancar do abandono esses tesouros quase fabulosos, ficarão estes para sempre sepultados no esquecimento, sem que produzam os resultados que deviam produzir, e a província de Mato Grosso representará sempre um papel bem diferente daquele a que foi fadada pela beneficência da natureza.²

F. van Dionant, cônsul da Bélgica e dirigente de uma importante empresa belga em Mato Grosso, autor de um livro em que narrou suas experiências durante os oito anos em que morou e trabalhou na região, concordava com estas idéias. Seu livro e as

1. Ver Joaquim Ferreira Moutinho, op. cit., cujas propostas de abrir o estado às companhias estrangeiras vinham acompanhadas de exemplos concretos de atividades em que o capital externo poderia obter grandes lucros em Mato Grosso.

2. Joaquim Ferreira Moutinho, op. cit., p. 35.

propostas contidas nele articulava-se a um plano mais geral de expansão belga em terras matogrossenses¹. Ele descreveu e analisou detalhadamente os recursos disponíveis na região e o estado em que se encontrava cada uma de suas atividades. Propunha uma forma de exploração racional e lucrativa dessas riquezas, tendo o cuidado de traçar o perfil do indivíduo que delas deveria se encarregar:

*É preciso um homem que tenha as atitudes de um diretor europeu de comércio ou indústria e que, além do mais, conheça as línguas e os costumes de Mato Grosso, um homem firme e prudente, no qual o bom senso prático evite as dificuldades, os choques e as contrariedades contra as quais se batem outros agentes coloniais menos avisados.*²

A iniciativa individual era, assim, vista como o principal elemento para se realizar uma transformação significativa na economia regional. Homens experientes e com capitais para investir nos mais variados ramos eram capazes de superar as adversidades e, até mesmo, a carência de mão de obra. Para isso, eles deveriam ser hábeis o suficiente para converter os índios e os habitantes locais em mão de obra, sempre que se adequassem ao tipo de serviço exigido.

1. F. van Dionant, *Le Rio Paraguay et l'état Brésilien de Matto-Grosso*. Sobre os belgas em Mato Grosso, ver os trabalhos de E. Stols: "Les belges au Mato Grosso et en Amazonie ou la récidive de l'aventure congolaise (1895-1910)", in M. Dumoulin et E. Stols (dir), *La Belgique et l'étranger au XIX et XX siècles*; "Les investissements belges au Brésil (1830/1914)", in *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique*, 1971; Ver também H.O'Reilly Sternberg, "Tentativas expansionistas belgas no Brasil: o caso Descalvados", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, tomos CXIX-CXX, 1983.

2. F. van Dionant, op. cit., p. 69.

De nada adiantava esperar, como requisito para qualquer atividade, o socorro vindo do governo brasileiro. Críticas neste sentido eram dirigidas diretamente àqueles que clamavam por auxílio governamental, aguardando por este meio a criação de condições para a região se desenvolver. Karl von den Steinen citava, a título de exemplo, a questão das vias de comunicação, afirmando ser inútil condicionar qualquer melhoria na região à sua implantação. Manifestava-se contra esta espera de um socorro vindo do governo central:

*...reflita-se quantas outras regiões desse vasto império, não menos dotadas de riquezas naturais, aguardam os modernos meios de comunicação! A oportunidade destas, porém, virá certamente em primeiro lugar, porque as dificuldades e os custos são menores e, mais tarde, quando a locomotiva ligar a região das nascentes do Paraguai com a costa, essas regiões hão de fruir a vantagem de sua privilegiada situação. As perspectivas do homem cuiabano são muito piores do que ele mesmo pensa...*¹

O progresso só viria através de uma ação decidida e não da atitude passiva que caracterizava os matogrossenses, sempre à espera da vinda de braços e de capitais para a região, da implantação da estrada de ferro e interessados em extrair riqueza fácil de sua terra:

*...ficar aguardando, como faz, insatisfeito e inativo, que venha a estrada de ferro, deixar os políticos devorarem o dinheiro do estado, dirigir as suas vistas para as minas em vez de tratar de criação e de lavoura, enfim procurar os caminhos mais fáceis para viver, tudo isso não lhe trará o progresso.*²

1.K. von den Steinem, op. cit., p. 62.

2.Idem, ibidem, p. 62.

João Severiano da Fonseca endossava a opinião de que o matogrossense não possuía energia suficiente para se mostrar à altura das riquezas que a natureza lhe oferecia. Porém, ao invés de invocar a ajuda de capitais estrangeiros, dirigia seu apelo ao governo:

Mato Grosso está fadada a grandes destinos. É imensa a sua opulência, e suas riquezas principais e enormes não estão escondidas, estão à vista de todos. É só trabalhar para colhê-las e reduzi-las a dinheiros, à indústria, a comércio, a progresso, à civilização, a bem estar, à grandeza. É só atividade e esforço. Tome o governo a iniciativa, já que o gênio peculiar a seus habitantes não lhes permite, e principie-se a colher, o mais breve possível, essa gigantesca opulência do porvir.¹

Porém, as críticas destes viajantes não se restringiam à falta de iniciativa dos matogrossenses. Os costumes e hábitos dos moradores locais eram considerados primitivos e rústicos. Encontravam-se famílias dispersas e isoladas que mantinham raros contatos com outras pessoas, tornando-se auto suficientes e vivendo de seus próprios recursos. Tal sistema afastava os homens das "incontestáveis vantagens da especialização de profissão e ofícios", resultado da vida em comum². Acabavam assemelhando-se mais aos índios, situados em um estágio anterior da evolução humana, do que aos homens civilizados. A idéia de viver em tal situação horrorizava o homem vindo de outros lugares e acostumado ao convívio e aos padrões de sociedades mais

1. João Severiano da Fonseca, op. cit., p. 170.

2. F. van Dionant, op. cit., p. 53.

adiantadas:

O que nos fascina é o que vemos, uma ou mais vezes, como turistas, porquanto só à idéia de viver aqui já sentimos horror. Com efeito, as colônias humanas, ou melhor, inhumanas, estabelecidas por estes lugares são raras e podem se contar a dedo.¹

Prosseguia contrapondo a vida destas pessoas à daquelas que viviam com dificuldades na Europa, dando como exemplo um estudante que no inverno passava frio em sua mansarda. Este último lhe parecia um

...felizardo, comparado com o miserável colono do pântano, a quem não faltam a carne e o peixe (...), cujos filhos não precisam de roupa, ele próprio e sua mulher de muito pouca, mas a água permanece a metade do ano em seu rancho, gerando inúmera bicharia, de modo a fazer tremer de febre toda a sua família, com a mesma regularidade com que o necessitado discípulo de um dos nossos cursos bate os dentes durante todo o inverno.²

Em geral, as cidades eram núcleos sem importância, aldeias onde dominavam "a simplicidade patriarcal e a desambição". Nem a contagem mecânica do tempo, tão importante no mundo civilizado, tinha relevância para estes homens do interior, havendo cidades onde não se dispunha de um relógio sequer³.

Somente Cuiabá e Corumbá podiam considerar-se núcleos urbanos mais adiantados. A chegada a estes lugares era sempre

1.K. von den Steinen, op. cit., p. 57.

2.Idem, ibidem, p. 57.

3.Idem, ibidem, p. 105. Em Rosário, para suprir tal falta, von den Steinen e seus companheiros de expedição construíram um relógio de sol, apesar de não confiarem que os moradores da pequena cidade soubessem lidar com tal artefato e estarem certos de que, assim que se retirassem do local, o relógio seria destruído.

descrita como uma agradável surpresa, pois ao invés de rústicas aldeias de índios viam cidades relativamente organizadas. A coisa descambava quando se passava a descrever a vida que ali se levava: seus habitantes eram fofoqueiros; a insipidez era a marca registrada de suas vidas; os animais transitavam pelas ruas e irrompiam pelas casas e igrejas com a maior liberdade; as pessoas, especialmente as mulheres, exibiam um luxo desproporcional às suas posses; o lazer resumia-se a procissões, festas e jogos de baralho. A cultura local era pobre, monótona e enfadonha. Somente o batuque mostrava mais vitalidade, mas era uma manifestação primitiva, sensual demais para se enquadrar nos parâmetros das sociedades civilizadas¹.

Sem endossar explicitamente este tipo de visão, mas com ela concordando em alguns aspectos fundamentais, os presidentes da província, mais tarde do estado, destacavam a precariedade dos meios de comunicação para explicar a inércia de seus habitantes e o atraso da região. Daí provinham os maiores obstáculos ao aperfeiçoamento moral e intelectual de seus habitantes e à criação de uma sociedade mais avançada:

*Uma das causas do atraso desta Província, do pouco desenvolvimento de suas riquezas e da escassa facilitação do bem estar e da cultura intelectual a seus habitantes, provém de sua extrema posição central, que a distancia de suas irmãs e torna morosas e difíceis as suas comunicações com o litoral.*²

1. Ver especialmente Karl von den Steinen, op. cit. e Joaquim Ferreira Moutinho, op. cit.

2. Relatório do Presidente da Província, Gal. José de Miranda da Silva Reis, 1874, p. 68/9.

A questão das comunicações parecia-lhes crucial para solucionar grande parte dos problemas da região. Toda e qualquer atividade que nela se pretendesse desenvolver, dependia de uma circulação desembaraçada e, na medida do possível, que pudesse rapidamente ligar as áreas de produção aos mercados consumidores, garantindo-se também a entrada de braços capazes de suprirem a falta de mão de obra local.

Clamava-se frequentemente por ajuda do governo imperial ou federal para romper com tal isolamento, pois esta era uma tarefa acima das forças locais. As dificuldades eram sentidas também na esfera da administração:

Todos os fatores da prosperidade do Estado se entorpecem diante da deficiência da viação interna e com o exterior. Sem meios mais rápidos e cômodos, entre os centros produtores e os mercados de consumo, não podem desenvolver-se senão lentamente as indústrias e o comércio, tornando-se tardia a ação do governo e falha a fiscalização do serviço público.¹

Considerando-se esta avaliação é natural que as discussões centralizadas na questão das comunicações ocupassem um grande espaço. Pela leitura dos relatórios, podemos perceber que até 1860/70, as discussões sobre as comunicações de Mato Grosso com outras áreas esteve basicamente centrada na navegação fluvial. Existem numerosos rios ligando-o ao norte e ao sul do país e o aproveitamento dessas vias naturais de comunicação era defendido por ser menos oneroso do que a construção de estradas de rodagem ou de ferrovias. Nela se concentravam as maiores esperanças:

¹. Mensagem do Vice-Presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa, 1909, p. 17.

Esta Província regada (...) de tão importantes rios, cujas grandes artérias levam suas correntes ao Oceano, terá consequentemente de saborear os frutos da civilização e da riqueza, logo que de fato abra a navegação sem obstáculos naturais, que lhe oferece a via fluvial do Paraguai, acontecimento este que será precursor do desenvolvimento de sua indústria agrícola.¹

Entretanto, a abertura da navegação do Rio Paraguai, em 1856, entusiasticamente saudada como o elemento que abriria para a província "a porta de um futuro de prosperidade e riquezas", permanecia dependente das relações entre o Brasil e os países platinos. A Guerra do Paraguai, interrompendo a navegação, e os percalços enfrentados pelos militares para sua locomoção e abastecimento tornaram ainda mais patente a precariedade desta via de comunicação. Ficaram claramente demonstradas as deficiências na defesa das fronteiras, impossibilitadas de fazerem frente ao invasor sem o reforço de tropas vindas do Sudeste, cuja movimentação era necessariamente lenta.

O fim da guerra e a reabertura da navegação do rio Paraguai não concretizou as aspirações de conduzir Mato Grosso pela senda do progresso e da civilização, para o que se continuava colocando como requisito indispensável o estabelecimento de meios de comunicação mais rápidos e independentes de países estrangeiros.

Persistiam os problemas anteriores que obstaculizavam a consecução deste objetivo, embora possamos destacar algumas transformações advindas com a livre navegação. A maior facilidade para a importação de máquinas e de outras peças favoreceu o

1. Relatório do Presidente da Província, Joaquim Raimundo De Lamare, 03/05/1858, p. 18.

desenvolvimento das usinas de açúcar, geralmente localizadas na área próxima a Cuiabá, que puderam se aparelhar com equipamentos modernos e ampliar sua capacidade de produção. Apesar da produção de açúcar voltar-se, basicamente, para o consumo interno, esta modernização possibilitou um certo reativamento da economia local.

Aumentou significativamente a importância de Corumbá, porto de entrada dos navios em Mato Grosso, que se tornou um centro comercial de peso na região. Por seu porto davam entrada mercadorias diversas, entre elas bens de consumo para as camadas mais abastadas da província, alterando, de alguma forma, seus hábitos de vida e de lazer¹.

A abertura da navegação permitiu a penetração de capitais estrangeiros em Mato Grosso, através do estabelecimento de grandes empresas agropecuárias, entre as quais destacavam-se os saladeiros². Contudo, estes estabelecimentos pouco influenciaram no conjunto da economia matogrossense. Seus lucros, apesar de elevados, eram canalizados para os países de origem e pouco restava para a administração local.

1. Ver Luiza Rios Ricci Volpato, *Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá - 1850/1888*. FFLCH/USP, 1990 (tese de doutoramento); Lúcia Helena Gaeta Aleixo, op. cit.; Lúcia Salsa Corrêa, *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. FFLCH/USP, 1980 (dissertação de mestrado); Gilberto Luis Alves, "Mato Grosso e a História: 1870-1929 (ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro", Corumbá, 1983. (mimeo)

2. Walmir Batista Corrêa e Lúcia Salsa Corrêa, *História e Historiografia*, p. 47, mimeo; Gilberto Luis Alves, op. cit. Os saladeiros eram locais onde se abatia o gado para a fabricação de xarque ou de extrato de carne, consumido em larga escala na Europa, principalmente durante a I Guerra Mundial.

De maneira geral, as demais condições permaneceram iguais às do período anterior. A maior parte das potencialidades da região ainda estavam intocadas ou apenas arranhadas -- borracha, minerais, exploração de madeira, ervas medicinais, pecuária, agricultura. Suas tão decantadas terras férteis mantinham-se improdutivas e a produção agrícola era realizada com métodos rústicos e tradicionais:

*A agricultura (...) ainda vive ferrada à rotina e a lutar com o emprego dos processos primitivos. Até o presente ali se ignora por completo o emprego e a utilidade dessas maravilhosas máquinas agrícolas que, multiplicando o trabalho do homem, facilitam e aperfeiçoam extraordinariamente a cultura do solo e aumentam a sua produtividade. O machado, a foice e a enxada ainda são os únicos instrumentos de que se servem os lavradores matogrossenses.*¹

Talvez possamos pensar na hipótese desta comunicação mais regular com o litoral e com outros países ter servido para reforçar o desejo de torná-la ainda mais efetiva e moderna. Na medida em que possibilitou um contato mais direto com outras regiões e países deixou ainda mais patente o isolamento da região.

Isto pode ter reforçado a ambiguidade percebida por alguns viajantes ao registrarem a coexistência de mundos distintos no interior da região: as cidades, onde o progresso caminhava lentamente, mas podia ser sentido e as áreas rurais, onde a vida se desenrolava totalmente distanciada dos princípios e costumes civilizados. E ainda, a presença de empresas, na sua maior parte

1.S. Cardoso Ayala e Simon, F. (org.), op. cit., p. 260.

estrangeiras, operando em grande escala e introduzindo na região alguns melhoramentos modernos, mas funcionando quase como um enclave.

Para K. von den Steinen, ao mesmo tempo em que suas relações com outras regiões tornara o matogrossense suscetível à ambições maiores, estas estavam em desproporção com suas capacidades:

O homem de Mato Grosso se acha num estado intermediário pouco favorável, pois, um dos seus pés se firma no passado e o outro toca o futuro. O apito estridente da máquina da civilização fê-lo acordar do sonho passivo de sua existência. Ele sabe avaliar, entretanto, o seu sonho agradável, através dos olhos sonolentos, ainda, por entre a fumaça que se desprende da máquina moderna, por onde passam visões alucinantes de uma nova era de conforto, luxo e prazeres refinados. Suas ambições não estão em relação à sua produção. Odeia o auxílio de estranhos e ao mesmo tempo deseja-o, pois não consegue ir adiante sem esse apoio, que, por sua vez, não vem...¹

Smith, naturalista que residiu durante alguns anos na região, afirmava que a viagem pelo rio Paraguai, nos barcos a vapor, parecia-lhe acentuar a distância entre civilização e barbárie. Como von den Steinen, ele também recorria à idéia de uma viagem a outro tempo para expressar sua estranheza frente a uma natureza praticamente intocada, onde apareciam marcas distintivas da era moderna:

Experiência estranha era esta de viajar por uma soledade aparentemente infinda, como se o nosso vapor moderno imergira súbito em algum país pré-histórico, onde o homem nunca plantara o pé e a natureza sonhava ainda da

1.K. von den Steinen, op. cit., p. 36.

*castidade primitiva.*¹

Reforçava-se a distância "entre a vida primitiva e o progresso moderno introduzido pela via do rio", visível, por exemplo, quando se assistia a festas indígenas tendo como fonte de luz a eletricidade de algum estabelecimento industrial próximo. Era patente quando se deixava as cidades para percorrer o seu interior:

*...fora das cidades, a vida nestas regiões é cheia de contrastes entre dois estágios da civilização que se fundem bruscamente e sem transição.*²

Foi justamente neste período posterior a 1870, quando se restabeleceu a navegação do rio Paraguai e houve uma certa reativação da economia em Mato Grosso, que reforçou-se a vontade de construir estradas terrestres, facilitando as comunicações da província, tão vitais para o seu desenvolvimento:

As vias de comunicação sendo (...) para um país como as artérias para o corpo, - sem elas falta-lhe a vida, o movimento que gera o progresso, síntese das condições de prosperidade de um povo. Estradas querem dizer relações sociais alimentadas pelos produtos da indústria, querem dizer riqueza pública em desenvolvimento e exprimem sempre adiantamento material e moral, civilização, em suma. Eis porque hoje, quando se cogita no engrandecimento de qualquer torrão do Império, acode sempre ao espírito a idéia da viação aperfeiçoada e

1. Herbert H. Smith, *Do Rio de Janeiro a Cuiabá: notas de um naturalista*, p. 249. Mais estranha ainda deve ter sido esta experiência para os índios, surpreendidos pelo barulho do vapor: "A confusão que se notava entre eles, a precipitação com que algumas das ubás procuravam escapar-se por uma ou outra boca do lago ou braço (...) tudo denunciava o temor de que ficaram possuídas essas criaturas". S. Cardoso Ayala e F. Simon (org.), op. cit., p. 163.

2. F. van Dionant, op. cit., p. 6.

*olha-se com razão para o "wagon" de ferro como sendo ele o precursor de todos os melhoramentos sociais.*¹

Além da Guerra do Paraguai ter evidenciado a fragilidade da defesa das fronteiras brasileiras, as primeiras ferrovias construídas em outras partes do Brasil começavam a demonstrar suas vantagens para o transporte em grande escala. O trem era, então, visto como o "fiat de todo o progresso", agente civilizatório por excelência. De sua implantação dependia o futuro da região, pois

*...enquanto novos braços e novos capitais, que costumam trazer as empresas férreas, não vierem tirá-la deste estado apático, reanimando sua população ociosa, sem iniciativa, sem estímulos para o trabalho, e sem forças para empreender o aproveitamento das imensas riquezas que por toda parte desafiam a ambição do homem; enquanto este acontecimento não realizar-se -- todas as esperanças de progresso firme e duradouro não passarão de uma utopia, que só aos visionários iludirá.*²

Enfatizando reiteradamente a necessidade de romper o isolamento da região e enxergando neste rompimento a solução das demais carências observadas, tornaram-se cada vez mais comuns os apelos para que se decidisse com presteza a construção de vias férreas para a região, cuja passagem representaria a possibilidade de "aumentar a população, criando e multiplicando de maneira incalculável a energia econômica do Estado":

Da indústria de transportes bem organizada temos a esperar o pronto desenvolvimento das outras indústrias, que podem ser exercitadas em todos os ramos da natureza

1. *Relatório do Presidente da Província, João José Pedrosa, 1878, p. 37/8.*

2. *Idem, p. 38.*

*no solo fértil e privilegiado que possuímos...*¹

Um ano mais tarde, fazia-se a mesma projeção otimista para o futuro da região, condicionado à concretização da aspiração de se estabelecer comunicações regulares com outros lugares. Com este tipo de visão, o presidente de Mato Grosso enfatizava

*...as vantagens públicas que resultam da facilidade de comunicação, que aproximando os povos, faz nascer o progresso onde ele não existe, fomentando o comércio e a indústria, que tão poderosamente concorrem para a civilização.*²

Colocava-se a ocorrência de mudanças na dependência do desenvolvimento de uma sistema de comunicação moderno e rápido. Tal era o caso da agricultura em Mato Grosso, com uma produção reduzida, voltada exclusivamente para o mercado interno e sem qualquer possibilidade de crescimento enquanto não existissem estradas para transportar seus produtos. Todos os gêneros agrícolas que tão facilmente poderiam florescer na região, tais como café, algodão, cacau, etc, tinham sua exploração dificultada pela carência dos meios de transporte:

*Demandar qualquer outro mercado estrangeiro ou brasileiro, caso houvesse excesso de produção sobre o consumo interno, não seria possível, dadas as condições atuais das nossas vias de comunicação e meios de transporte, porque, sem dúvida, o produto da venda não chegaria para cobrir as despesas.*³

1. Mensagem do 2º Vice-Presidente do Estado, Cel. Antonio Cesário de Figueiredo, 01/02/1899, p. 16.

2. Mensagem do Presidente do Estado, Cel. Antonio Pedro Alves de Barros, 03/02/1900, p. 20.

3. Apud S. Cardoso Ayala e F. Simon, op. cit., p. 275.

Desde longo tempo, a imprensa local compartilhava destas idéias e exaltava a importância das estradas para a região, destacando o papel essencial das ferrovias na "transformação moral e material deste longínquo torrão":

*A prosperidade de um país está na razão direta do rápido e fácil meio de comunicação, de transporte às suas produções, sem o qual não será possível supor ter atingido grau algum de adiantamento.*¹

Eram recorrentes os apelos para que o governo federal tomasse providências visando o estabelecimento de uma via férrea de Mato Grosso ao litoral. Reconhecia-se a incapacidade financeira do Estado para iniciar qualquer tentativa neste sentido ou mesmo para introduzir outro tipo de aperfeiçoamento:

*De tantos melhoramentos materiais necessita Mato Grosso para o bem-estar e progressivo desenvolvimento do Estado, que pode-se dizer, sem exagero, que quase tudo está por se fazer entre nós.*²

Paradoxalmente, apesar de todo este clamor pela implantação de estradas de ferro, quando ficou decidido que seria iniciada a construção de uma via férrea de Bauru a Cuiabá³ não houve muitas referências ao fato. Durante algum tempo, os presidentes de Estado que sempre se referiam à necessidade de interligar a região ao litoral, mantiveram-se silenciosos a respeito do

1. "Vias de comunicação", in *A Locomotiva*, Cuiabá, 19/02/1882.

2. *Mensagem do Presidente de Estado*, Manoel José Murinho, 13/05/1893, p. 18.

3. Decreto 5349, de 18/10/1904. Ver Alberto Randolpho Paiva, *Legislação Ferro-viária Federal do Brasil*, vol. IX, 1900-1904.

assunto.

Após a mudança do ponto final da estrada para Corumbá, em 1907¹, é que novamente aparecem exaltações à estrada de ferro. Em 1908, tiveram início os trabalhos em Mato Grosso e já no ano seguinte as terras cortadas pela ferrovia sofreram uma sensível valorização. Este fator, juntamente com a "colonização espontânea" promovida pela construção, era considerado como um elemento novo para a "rápida prosperidade" da região².

Porém, ao mesmo tempo em que se louvava a concretização da "suprema aspiração do povo matogrossense" realçava-se que seria mais interessante para Mato Grosso se o traçado original fosse mantido. Cuiabá continuava isolada e dependente de um sistema de comunicações lento:

A mudança do primitivo traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se dirigia a esta capital, além de constituir um grave erro, que o extraordinário custo e as dificuldades da construção do novo traçado têm demonstrado, ainda nos ocasionou um grande mal, privando quiçá por longo tempo, esta riquíssima e futura região do Estado de uma via de comunicação pronta e segura, que dentro em pouco teria imprimido assombroso impulso ao

1. Pelo decreto nº 6.463, de 25/04/1907 o traçado previsto em 1904 foi alterado. Ao invés de seguir para Cuiabá, a ferrovia passava a se dirigir para Corumbá. Ver Alberto Randolpho Paiva, op. cit, Volume X, 1905-1908.

2. Mensagens dos Presidentes de Estado: 1908, 1909 e 1910. Estes mesmos "elementos de prosperidade" vindos com a estrada de ferro motivavam as queixas proferidas pelo presidente do Estado, em sua Mensagem de 13/05/1914, p. 30: "...a empresa Noroeste tem trazido avultado número de desclassificados e desordeiros de toda espécie, contra cujas tendências criminosas faz-se necessário pôr uma vigilância mais ativa e permanente". Em toda a região servida pela Noroeste, problemas desse tipo eram comuns. Ver capítulos 4 e 5 deste trabalho.

*seu desenvolvimento...*¹

Além disto, a maior riqueza do Estado nesta época era a borracha e os seringais localizavam-se ao norte, região extremamente carente de vias de acesso. Por isto, prolongar os trilhos até os seringais era visto como imprescindível para a "estabilidade de nossa principal fonte de renda"².

Alguns setores em Mato Grosso não se mostravam convencidos da superioridade das ferrovias sobre a navegação. Um grupo de comerciantes de Corumbá deixava bem claro sua oposição à implantação dos trilhos. Apostavam na vitória da navegação em Mato Grosso, especialmente para o transporte de mercadorias:

*A estrada de ferro de Santos a Corumbá poderá transportar-nos com uma economia de tempo e de dinheiro esmagadora para a viação fluvial, mas nunca poderá conduzir uma tonelada de qualquer mercadoria entre esses dois portos por 70.000 réis (...), ao passo que, por intermédio do caluniado e fastidioso Paraguai semelhante transporte entre Corumbá e os portos do Prata poderá ser feito pela décima parte, talvez!*³

1. Mensagem do Presidente do Estado, Joaquim A. da Costa Marques, 13/05/1914, p. 35. Mesmo com a conclusão dos trabalhos da ferrovia em 1914, a viagem do Rio de Janeiro a Cuiabá ainda demandava um grande esforço e muito tempo. Com o ponto final dos trilhos em Porto Esperança, era preciso fazer o trecho de 160 km até Corumbá de barco (16 horas). De Corumbá a Cuiabá, eram mais sete dias por via fluvial. No total, a viagem durava "uma dúzia de dias". Ver Antônio Carlos Simcens da Silva, *Cartas matogrossenses*, p. 34.

2. Mensagem do Vice-Presidente Pedro Celestino Corrêa da Costa, 13/05/1909, p 18.

3. S. Cardoso Ayala e F. Simon, op. cit., p. 131. Prosseguiam afirmando que, além de propiciar fretes mais baixos, o aproveitamento dos rios era mais barato do que a construção de uma ferrovia e, portanto, mais condizente com a situação financeira de Mato Grosso.

Embora alguns grupos se manifestassem contra a estrada de ferro, prevalecia a crença nas vantagens deste meio de transporte e em sua capacidade de desenvolver uma região. Imbricada a esta confiança nos trens expressava-se a concepção de Mato Grosso como uma região preta de virtualidades, ainda com o progresso sendo gestado em seu interior e, portanto, como algo que "não é, que deve vir a ser". Tal concepção do território matogrossense esteve presente em todas as análises e condicionou as propostas referentes ao estabelecimento de uma via de comunicação para o litoral.

É preciso destacar que as discussões travadas em torno da construção de uma via férrea para Mato Grosso não ficaram circunscritas à região. Inúmeros projetos foram traçados por engenheiros ou pessoas interessadas em obter concessão para este empreendimento. Passarei agora à discussão destes projetos.

2 - UMA ENXURRADA DE PROJETOS

Destacarei aqui alguns projetos referentes ao estabelecimento de uma via férrea entre o Mato Grosso e o litoral, fartamente apresentados a partir de 1870 e que culminaram na construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil de Bauru (SP) a Corumbá (MS). Procurarei analisar as justificativas que os embasavam e como os argumentos utilizados se articulavam, por um lado, com a ideologia de progresso e os ideais de civilização e, por outro, com as imagens elaboradas sobre a região por seus dirigentes políticos e por viajantes, estrangeiros e nacionais.

Eram projetos geralmente feitos por engenheiros e pessoas ligadas a empresas ferroviárias, muitas delas estranhas a Mato Grosso, interessadas em estudar a melhor maneira e o melhor traçado para efetivar a ligação desta região com o litoral¹. Pretendiam, pelo que transparece em seus escritos, atender a uma realidade que conheciam a partir de estudos "técnicos e/ou

1. Ver, entre outros, Eduardo José de Moraes, *A Via de Comunicação a Mato Grosso - Memória apresentada à consideração do Governo Imperial*, 1872 e *A Ferro-Via da Corte à Cuyabá*, 1887; Christian Palm, *Memorial sobre uma via férrea interoceânica do Rio de Janeiro a Lima*, 1876; A. Bueno, *A Estrada de Ferro para Matto-Grosso e Bolívia*, 1877; M.P. Torres Neves, *De Matto-Grosso ao Littoral*, 1895; Raymundo de Pennaforte A.S. Blake, "Algumas reflexões sobre a viação para Matto-Grosso", in *Revista do IHGSP*, II, 1896-1897; Gonzaga de Campos, *Estrada de Ferro para Mato Grosso*, 1900; Emilio Schnoor, *Memorial do Projecto de Estrada de Ferro a Matto-Grosso e Fronteira da Bolívia por São Paulo dos Agudos, Itapúra, Miranda e Rio Paraguay*, 1903; Hermillo Alves, *Problemas da viação férrea para o Estado de Matto-Grosso*, 1904.

científicos". Assim, a veracidade de suas afirmações seria proveniente de estudos e análises objetivas voltadas, portanto, para os interesses gerais do país e para as necessidades inscritas em sua organização social e mesmo geográfica.

A leitura destas propostas nos permite perceber como procuravam, através de análises englobando diferentes fatores, persuadir o governo brasileiro e os investidores das vantagens advindas com a implantação de ferrovias.

A argumentação utilizada por grande parte destes técnicos articulava questões estratégicas a considerações de ordem econômica e social. Preocupavam-se em definir linhas ferroviárias que, além de garantir a segurança das áreas de fronteira, estabelecessem comunicações rápidas com o centro político do país, criando condições para a ocupação destas terras. Geralmente procuravam demonstrar a excelência de seus traçados no perfeito entrosamento entre estes dois fatores, isto é, vias férreas adequadas para a defesa e fortalecimento nacional e que fossem também um vigoroso estímulo à produção e ao aperfeiçoamento humano.

Apesar das diferenças entre as propostas, geralmente restritas às divergências quanto ao traçado proposto, elas tinham em comum a preocupação de dar conta da multiplicidade de aspectos contidos na questão, aliando o conhecimento técnico -- a engenharia ferroviária -- à resolução dos problemas brasileiros. Procuravam, por esta via, elaborar propostas de obras que transformassem radicalmente a paisagem rústica, levando até os "desertos" o influxo positivo de uma civilização voltada para o trabalho e sempre buscando o aumento da produção.

Quase todas as propostas, por falta de conhecimentos detalhados do terreno a ser percorrido, limitaram-se a traçar a direção geral dos trilhos. Mas este desconhecimento não impedia seus autores de imaginar um cenário brilhante para o futuro da região a partir do momento em que os trens fizessem sua aparição na cena. Neste ponto, coincidiam com os defensores das ferrovias em todo o mundo, que pensavam o progresso de um país como decorrência inevitável da passagem dos trilhos por seus territórios e apostavam no desenvolvimento e prosperidade advindos com a construção de ferrovias em áreas ainda pouco exploradas.

Buscavam apoio para esta crença no exemplo de outros países, tanto europeus quanto americanos. Através destes exemplos pretendiam demonstrar a veracidade de suas afirmações e proclamavam a necessidade do Brasil se colocar à frente do processo de expansão ferroviária na América do Sul, para ocupar o lugar que naturalmente lhe era conferido.

A implantação de vias férreas cortando o território dos Estados Unidos e levando de roldão para todo o oeste um grande contingente populacional era a prova mais evidente do quanto as ferrovias contribuíam para propagar a civilização e tornar terras incultas, praticamente selvagens, em centros de produção e civilização.

Este tipo de comparação era reforçada com a elaboração de uma imagem idílica da região centro-oeste, terra onde abundavam os recursos naturais e com um enorme potencial. Era fundamental povoar e tornar produtivo um imenso território esparsamente

ocupado, o que traria riquezas ilimitadas para todo o país:

*Como pode o Brasil caminhar mais depressa ao seu grandioso porvir, tendo uma vastíssima extensão do seu território quase toda deserta e nela os poucos moradores como que alheados do movimento do progresso?*¹

Alardeavam, assim, seu anseio em estimular o aproveitamento econômico dos recursos naturais que consideravam ainda ociosos, desenvolvendo a produção e, conseqüentemente, possibilitando o avanço da civilização por todos os pontos do país.

Estes recursos ociosos mantinham-se escondidos no interior, sem se saber ao certo de sua existência. Enquanto não fossem conhecidos e explorados, não passavam de objeto de especulação. Afirmava-se a necessidade de se conhecer o Brasil para descobrir as riquezas de seu território. A ignorância de seus próprios recursos mantinha os brasileiros atados ao litoral:

*Já é tempo de nos libertarmos desta incúria que tudo atrofia, calcando aos pés este nosso característico desleixo, para deixarmos de ser um povo antigeográfico (...) que não só não conhecemos bem o Atlântico que beija as nossas praias como a mór parte de nossos rios.*²

Conhecer o Brasil era imprescindível para se estabelecer um plano ordenado de desenvolvimento harmônico e manutenção de sua soberania. Sem esse conhecimento, suas riquezas seriam desperdiçadas e, ainda por muitas décadas, suas terras férteis ficariam abandonadas:

1.A. Bueno [pseudônimo de Antônio Gonçalves de Carvalho], op. cit., p. 43.

2.Eduardo José de Moraes, op. cit., p. 14.

Conheçamos melhor o nosso país, além de outras razões, para que o possamos oferecer à concorrência dos estrangeiros sem receio de enganarmos-nos e de enganá-los a respeito da natureza dele, das suas riquezas, do seu clima. Conheçamo-lo melhor para melhor sabermos percorrê-lo em várias direções, com lucro de tempo, com aumento da nossa fazenda, com proveito da nossa administração e da nossa segurança. As explorações feitas em nosso território dão ensejo a verdadeiros descobrimentos, avivam preciosas noções esquecidas, retificam outras adulteradas, provocam o aparecimento de projetos importantes, justificam o acerto de outros e disputam fundadas esperanças em nossos destinos.¹

Para o autor destas palavras, os desbravadores e estudiosos eram considerados "batedores do progresso", aqueles que forneciam dados para viabilizar a própria apresentação das propostas e o domínio das forças do progresso, cuja primeira condição era um sistema regular de comunicações entre todos os pontos do país².

Até a década de 1870, quase todas as propostas de ligação do Mato Grosso com o litoral eram feitas intercalando-se a ferrovia com a navegação fluvial³. Reconhecia-se a impossibilidade de qualquer companhia interessar-se, de imediato, pela construção de uma extensa ferrovia, empreendimento altamente dispendioso e arriscado, principalmente considerando-se

...as enormes dificuldades, que espantam até a imaginação, dos trabalhos necessários para a exploração,

1.A. Bueno, op. cit., p. 77/8.

2.Idem, ibidem, p. 78.

3.Data de 1851 o primeiro registro de um pedido de concessão de uma estrada de ferro para Mato Grosso, apresentado à Assembléia Geral pelo deputado Paulo Cândido. Ver Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 13.

*construção e conservação de uma via toda terrestre com um desenvolvimento superior a cem léguas, através de regiões invias e desertos!*¹

Por esta razão, o engenheiro Moraes, diretor da Estrada de Ferro D. Francisca (SC) e partidário da ligação de Mato Grosso ao litoral paranaense, preconizava, em 1869, o imediato aproveitamento das vias fluviais, junto com a construção de vias férreas, como forma de integrar a província de Mato Grosso ao resto do país e impedir que ela acabasse sob o domínio de empresas estrangeiras:

*Do que, porém, não podemos ficar duvidosos, é que a longínqua província de Mato Grosso continuará ainda a ficar por séculos na completa dependência do estrangeiro, até talvez desnacionalizar-se, e que as águas de nossos majestosos rios correrão ainda de uma maneira inútil e improfícua à agricultura, à indústria e ao comércio da vasta e ubérrima região central do Brasil.*²

Também Rebouças, interessado na construção de uma via de comunicação entre o litoral do Paraná e o Mato Grosso, encarava a navegação fluvial como mais adequada, num primeiro momento, para ligar áreas distantes e despovoadas. Considerava-a precursora da estrada de ferro, na medida em que daria o arranque inicial para que os trilhos fossem implantados sem prejuízo:

...é incontestável que lançar mão do caminho fluvial, que a natureza oferece, senão permanente, ao menos

1. Eduardo José de Moraes, op. cit., p. 14.

2. Idem, ibidem, p. 48. Cristiano B. Ottoni em *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*, p. 38/9, ao propor um sistema de comunicações interiores preocupava-se também com esta questão, esclarecendo que um dos objetivos de seu plano era impedir a "desnacionalização" de Mato Grosso.

*provisoriamente, será o meio mais econômico de levar a efeito, no mais breve prazo possível, a união do litoral do Atlântico com Mato Grosso pelo interior do Império, como tanto o reclama a defesa de nosso território e a manutenção da integridade da nação.*¹

Assim, este engenheiro respondia àqueles que mostravam-se contrários ao dispêndio de recursos financeiros para a construção de vias férreas no interior pouco povoado e produtivo, especialmente no que se referia ao projeto de uma via de comunicação interna para a província de Mato Grosso.

Acrescentava um outro argumento para provar a importância econômica de uma estrada para Mato Grosso, ao mesmo tempo em que negava os qualificativos de "utópicas e quiméricas" que muitos teimavam em conferir a este empreendimento. Para ele, a conservação do caminho fluvial para Mato Grosso, via rio da Prata e rio Paraguai, era responsável por quase toda a dívida nacional:

*Se fosse possível fazer a soma de todo o cabedal dispendido nesse fatal Rio da Prata, achar-se-ia por certo algarismo superior a 900 mil contos de réis! Os últimos 700 mil contos de réis podem ser demonstrados parcela por parcela: são 600 mil contos de réis dispendidos na Guerra e, pelo menos, 100 mil contos em 6 anos do atrofiante regime de paz armada: com as missões diplomáticas; com a ocupação militar do Paraguai; com os encouraçados e com os custosíssimos armamentos modernos. (...) É preciso ter em mente estes algarismos e estes fatos, para não taxar de utópicos e de quiméricos os projetos [de uma via de comunicação interna para a província de Mato Grosso].*²

1. *Apud* Eduardo José de Moraes, op. cit., p. 13.

2. *Apud* A. Bueno, op. cit., p. 5. Também J.G. de Oliveira, op. cit., avaliava o quanto o Brasil havia dispendido em recursos financeiros e vidas durante a Guerra do Paraguai para concluir que enormes economias poderiam ter sido feitas se, já naquela época, os trilhos chegassem até Mato Grosso.

O debate sobre a conveniência ou não de se construir uma estrada de ferro até o Mato Grosso permeou todos os projetos apresentados ao governo e, em certa medida, refletia uma forma determinada de se pensar o processo de difusão da civilização, identificada ao aumento da produção e da riqueza, porém efetivada pela técnica.

As obras públicas, como as ferrovias e o aproveitamento dos rios para a moderna navegação a vapor, apareciam revestidas de um caráter "progressista e civilizador". A articulação entre uma natureza generosa e uma técnica avançada colocaria em movimento energias até então ociosas e imprimiria mudanças radicais na paisagem geográfica e humana. Por esta razão, para os seus mais ardentes defensores, como Rebouças, era irrelevante

*... argumentar com o estado de deficiência da fazenda nacional para não dar andamento a empresas desta ordem; porquanto é pela ação progressiva e civilizadora delas que o Brasil poderá erguer-se do abatimento em que jaz e aumentar suas rendas para satisfazer aos encargos com que presentemente se acha onerado.*¹

Os partidários das ferrovias, que as consideravam meios para promover o desenvolvimento, defendiam a implantação dos trilhos pelo interior mesmo que às custas de sacrifícios para o país. A amplitude de sua influência sobre os mais diferentes aspectos da vida em uma região justificava o esforço a ser empreendido. Esta foi uma das conclusões tiradas no 4º Congresso Internacional de Estradas de Ferro, em 1892:

O estabelecimento das estradas de ferro de penetração e

1. Apud Eduardo José de Moraes, op. cit., p. 37.

de acesso nos países novos é o meio mais eficaz de apressar o desenvolvimento da civilização nestes países. (...) mesmo nos casos por demais frequentes em que o capital de um primeiro estabelecimento é destinado a ficar um certo número de anos sem remuneração direta, elas não devem deixar de ser construídas por causa dos serviços, que prestam aos países que atravessam e à civilização em geral.¹

Com a pretensão de contribuir para a resolução de "problemas sociais e de alta política", o engenheiro Pennaforte A. S. Blake escreveu, em 1870, um trabalho intitulado *Algumas reflexões sobre a via férrea para Matto Grosso*, no qual dizia ser a estrada de ferro, conjugada à navegação fluvial, o meio mais adequado para colocar o Mato Grosso em ligação com o litoral. Justificava esta escolha pela sua contemporaneidade -- "obra digna da época dos grandes sucessos materiais"² -- e seu grau de eficiência.

Assim como Rebouças, procurava responder àqueles que pensavam ser prematura, para um país como o Brasil, carente de recursos financeiros, a construção de estradas de ferro em regiões distantes e com reduzida produção. O problema dos altos custos poderia ser contornado optando-se por

*...estradas de ferro de segunda ordem, com as quais conseguindo o país colher iguais vantagens, economizará entretanto as enormes despesas que acarretam as construções de primeira ordem.*³

Com o objetivo de demonstrar o acerto desta proposição, este engenheiro enumerava os benefícios econômicos que o país

1.Revista do Club de Engenharia, RJ, 1900, p. 49.

2.Raymundo Pennaforte A.S Blake, op. cit., p. 37.

3.Idem, ibidem, p. 44.

auferiria com a construção da linha para Mato Grosso, capazes de compensarem largamente as despesas realizadas. Por meio de cálculos a respeito dos ganhos obtidos com a venda das terras devolutas ao longo dos trilhos e a conseqüente valorização dessas terras, ele procurava provar o quanto haveria de incremento na riqueza pública¹.

Em seu texto invocava constantemente o exemplo dos Estados Unidos, "modelo dos grandes sucessos materiais" e onde não se hesitara na construção da Estrada de Ferro Pacific Union, por ele comparada a uma das maravilhas do século². Neste país a implantação de trilhos em territórios inexplorados permitira a rápida transformação de áreas vazias ou dominadas por índios em terras produtivas e ocupadas por pioneiros.

Reconhecia as dificuldades financeiras vividas no Brasil, porém não as considerava motivo para abandonar o projeto de uma estrada de ferro para Mato Grosso, uma vez que isto implicaria reforçar o atraso brasileiro.

Para ele, a construção de ferrovias e o desenvolvimento da navegação a vapor em áreas distantes, apesar de exigir elevados investimentos, era fundamental para abrir novas possibilidades de desenvolvimento, na medida em que se constituiria um poderoso estímulo à ocupação de terras vazias que aguardavam o trabalho dos homens para se tornarem opulentas e ricas:

O Brasil, construindo estradas de ferro, estabelecendo navegação a vapor pelo moderno sistema de correntes

1. Idem, ibidem, p. 46.

2. Idem, ibidem, p. 44/5.

*mergulhadas, criará tantos elementos de vida, que os sacrifícios desta empresa serão largamente compensados, conseguindo naturalmente resolver o almejado problema da colonização espontânea.*¹

Tecendo considerações sobre a necessidade de linhas férreas de caráter industrial e estratégico no Brasil, o engenheiro José Gonçalves de Oliveira, escreveu, ao longo de quase uma década (1876/1885) uma série de artigos tentando demonstrar a excelência dos trens no que dizia respeito ao desenvolvimento e à defesa do país. Nestes artigos ele afirmava que o desenvolvimento ferroviário desencadearia "verdadeiros prodígios financeiros" se fosse realizado tendo em vista a "expansão da força produtiva de regiões tão ricas"². Esta expansão requeria homens para o trabalho e, no quadro deste período em que a escravidão mostrava-se francamente em crise, a imigração aparecia como a forma mais eficaz de povoar e trabalhar as terras incultas.

Ainda na década de 1870, o engenheiro Tourinho era mais um entre aqueles que tentavam convencer políticos e investidores da necessidade de criar meios de comunicação para o Mato Grosso. Sua ambição maior era a construção de uma estrada de ferro transcontinental, para o que reclamava do país uma posição ativa na história mundial, ao invés de limitar-se a "aplaudir simplesmente os dramas do progresso"³. Como o mais rico e mais poderoso dos Estados interessados na realização deste grande

1. Idem, *ibidem*, p. 45.

2. J.G. de Oliveira, *op. cit.*, p. 214.

3. *Apud* A. Bueno, *op. cit.*, p. 4

desideratum "cabia ao Brasil construir o seu caminho de ferro para Mato Grosso, que será o prelúdio da estrada transcontinental"¹. Entre os inúmeros benefícios desta estrada, destacava a possibilidade de povoar o território brasileiro e

*...levar a população laboriosa às suas fronteiras e aos milhões de quilômetros quadrados de deserto, que constituem ainda seu vastíssimo território; (...) aproximar do litoral os seus vales mais férteis para que os inexauríveis tesouros, encerrados nas entranhas de um solo sem rival, possam facilmente ser conduzidos à elaboração dos diversos ramos da indústria e convertidos assim em poderosos elementos de riqueza e prosperidade nacional*².

Convencido do estímulo à imigração que a passagem dos trens representava, o sueco Christian Palm expôs ao governo imperial, no início da década de 1870, o ambicioso projeto de uma estrada de ferro transcontinental na América do Sul, para a qual se dizia habilitado a criar uma companhia, tendo à sua disposição "um corpo de hábeis engenheiros" e "contatos com capitalistas em Londres"³. Pretendia persuadir os poderes públicos a concederem autorização para esta obra e apoiarem suas diligências, tendo se aproximado dos governos brasileiro e boliviano para obter deles o apoio necessário.

Em sua exposição, recorria a exemplos de ferrovias transcontinentais e outras obras monumentais já concluídas, frente às quais a construção de uma ferrovia transcontinental no

1. *Apud* A. Bueno, op. cit., p. 4.

2. *Apud* A. Bueno, op. cit., p. 5.

3. Christian Palm, op. cit., p. 9.

território sul-americano mostrava ser ainda mais vantajosa. Tal superioridade explicava-se em função de suas benéficas consequências para o aprimoramento da civilização e seu grau de utilidade geral, tornando-se "um meio direto de bem estar a muitos milhões de indivíduos"¹. Não se tratava de encurtar as distâncias entre "países cultivados e civilizados há muitos séculos", como no caso do túnel de Monte Cenísio, nos Alpes, ou do Canal de Suez, mas de abrir à civilização regiões ainda inacessíveis. Seu projeto assumia um caráter universal, extrapolando em muito a região devassada pelos trens:

*Concluída a via férrea projetada, milhões de populações pobres da Europa se aproveitarão contentes da oportunidade para emigrarem para o Brasil, para a Bolívia e para o Peru, e virão estabelecer-se nestes países tão generosamente favorecidos pela natureza. Onde anteriormente o selvagem convivia nas trevas com os animais ferozes surgirão cidades, igrejas e escolas...*²

Projetava um futuro de prosperidade para o Brasil assim que estivesse construída a parte da ferrovia transcontinental em seu território, prevendo também uma expansão dos trilhos por todo o país, verdadeira "railmania":

Estou convencido que, uma vez terminado este tronco principal, os homens empreendedores no Brasil construirão anualmente, como nos Estados Unidos acontece, milhares de milhas de vias férreas, de sorte que não tardará que o Brasil fique coberto de uma rede de estradas de ferro, e, então, os recursos naturais do país serão plenamente desenvolvidos.

1. Idem, ibidem, p. 3.

2. Idem, ibidem, p. 4. As citações seguintes, até indicação em contrário, foram retiradas deste mesmo trabalho, p. 7.

Vinculava a realização desta obra ao engrandecimento do Brasil e à conquista do "primeiro lugar entre as monarquias do mundo". Era muito frequente este tipo de exortação ao Brasil para assumir uma posição de destaque no cenário mundial. Os adeptos desta opinião recorriam a argumentos que procuravam demonstrar o pendor natural do país, decorrente de sua extensão, variedade de recursos e posição geográfica, para exercer um papel chave na América do Sul. Mas quase todos, como Palm, diziam ser uma condição *sine qua non* para que isto se realizasse a abertura de comunicações seguras com os mercados mundiais. Dispondo de excelente clima e um solo fértil, facilmente se ampliaria sua população, riqueza e poder.

Estender os trilhos por todo o território sul-americano, unindo o Atlântico ao Pacífico, foi uma aspiração bastante forte neste período. Para defender a construção de uma estrada de ferro transcontinental os argumentos oscilavam entre dois pólos: guerra e paz. Enfatizavam o caráter de integração das ferrovias, aproximando os povos, articulando mercados distantes e criando uma identidade de interesses. Eram, portanto, instrumentos vitais para instituir e solidificar a paz entre as nações. Por outro lado, eram armas eficazes durante as guerras, pois permitiam o rápido deslocamento de tropas por todo o território ameaçado e

conferiam uma superioridade visível sobre o inimigo¹.

Esta duplicidade foi claramente formulada no Primeiro Congresso Ferroviário das Estradas de Ferro do Brasil, em 1882, onde se preconizava a abertura de ferrovias que teriam, entre outras funções, a de "manter as suas fronteiras ao abrigo das invasões inimigas"². E neste mesmo Congresso afirmava-se que a construção de uma linha ferroviária central, atravessando todo o país,

*...além de constituir o grande laço da união e integridade deste Império e eficaz defesa de suas fronteiras, será a melhor garantia de paz e amizade de nossos vizinhos, pela fusão de recíprocos interesses que, no trato entre as nações para guarda de muito respeito, podem mais que os exércitos e as esquadras.*³

Quanto mais ricas e desenvolvidas fossem as regiões fronteiriças mais fecundas seriam as relações com os países limítrofes. A estrada da guerra se converteria, assim, em estrada da paz:

O instrumento que melhor pode servir ao desenvolvimento de relações inteiramente livres entre grupos de indivíduos pertencentes a nações vizinhas, tendendo à divisão do trabalho e à cooperação industrial na mais larga escala, é incontestavelmente a viação acelerada e destas as linhas férreas, que mais diretamente vão do principal centro de atividade intelectual de cada país aos pontos do seu perímetro mais facilmente acessíveis do exterior, isto é, as que vão da capital aos pontos

1. Ver Francisco Foot Hardman, *Trem Fantasma (espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)*, que analisa como esta ambiguidade entre guerra e paz se manifestava nas Exposições Universais.

2. Aarão Leal de Carvalho (org.), *Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil. Archivo dos trabalhos*, p. 84.

3. Idem, *ibidem*, p. 63.

*mais expostos das fronteiras, isto é, as linhas estratégicas.*¹

A. Bueno, pseudônimo de Antônio Gonçalves de Carvalho e autor de *A Estrada de Ferro para Mato Grosso* e de artigos em jornais de Cuiabá, engrossava o coro daqueles que propunham a construção de uma estrada de ferro transcontinental, encarando-a como uma forma do Brasil carrear para si grande parte do comércio de países como a Bolívia e o Peru, ampliando sua influência na América do Sul e assumindo a liderança que lhe cabia na região².

Porém, Bueno enfatizava outros aspectos da questão. Sua preocupação mais imediata era o estabelecimento de comunicações regulares com a fronteira oeste, condenando aqueles que, como Rebouças e Tourinho, esqueciam-se dos aspectos econômicos e sociais da questão:

*Não somos tão faltos de perspicácia, de critério mesmo, que demos à estrada de ferro para Mato Grosso, fins puramente estratégicos. Sempre pensamos que ainda mais elevado alcance ela ia ter: fomentar a prosperidade de uma grande porção do Império e contribuir para a manutenção da paz e o estabelecimento de relações mais cordiais com os nossos vizinhos. Mas, entendemos que lhe era condição essencial, para melhor preencher esses seus outros importantes fins, - ser também estratégica.*³

Afirmava serem complementares as duas ordens de questão -- estratégica e econômica -- pois de nada adiantava guarnecer as

1. J. G. de Oliveira, op. cit., p. 276.

2. Já em 1852 o Gal. Andrea, Barão de Caçapava, expressava esta idéia afirmando que "um caminho de ferro, até a fronteira, procurando a capital [Cuiabá], é a melhor comunicação com os estados vizinhos do Alto Peru e Bolívia e tornará dependentes do Rio de Janeiro esses estados". Apud A. Bueno, op. cit., p. 72.

3. A. Bueno, op. cit., p. 10.

fronteiras de "canhões e tropas" se também não se procurasse povoá-la e desenvolvê-la. Em sua proposta, assumia a postura de porta-voz dos interesses da região a ser percorrida pelos trilhos:

Engrandecer o pequeno povo que aí existe é preparar a melhor defesa do nosso território, além de ser o preenchimento da justa aspiração desse povo que não quer, nem pode querer ser a exceção na marcha progressiva do Império; que não quer, nem pode querer ser um contínuo peso nos orçamentos públicos, quando bem pode constituir-se o explorador de novas fontes de rendas para eles.¹

Tirar o Mato Grosso de seu atraso e letargia, elevar o moral e a disposição para o trabalho de seus habitantes, povoar seus "desertos" e aproveitar suas riquezas exigia o estabelecimento de vias de comunicação com litoral, independentes de outros países e livres do peso de interferências estrangeiras:

Por aí lhe irá sangue novo; por aí avançará a imigração às suas terras férteis, ricas e criadoras, não mais consideradas desterro aterrador no fundo desta América do Sul; por aí se ligará ele mais intimamente à Corte e a outras populações do país; por aí lhe chegarão os elementos com que poderá depois tornar mais profícua aos seus destinos a navegação dos rios que do seu solo descem ao vale do Amazonas...²

Ao mesmo tempo em que, como vimos algumas páginas atrás, preconizava a necessidade de se conhecer e devassar o Brasil "para que o possamos oferecer à concorrência dos estranhos", alertava para o perigo representado por uma ocupação sem a

1. Idem, ibidem, p. 40

2. Idem, ibidem, p. 40.

direção dos próprios brasileiros. Por ter uma vasta extensão de seu território toda deserta, o Brasil se tornava presa fácil dos inimigos, além de negar sua inscrição no rol das grandes potências do mundo.

O ataque ao sertão precisava ser empreendido pelo Brasil, criando-se condições efetivas para a fixação de populações trabalhadoras¹. E estas populações trabalhadoras estavam disponíveis em outros países. Atrair a imigração era uma das virtudes principais das vias férreas porque

...a estrada de ferro é o penhor de que não a deixarão no isolamento, como em um degredo; porque a estrada de ferro traz-lhe à porta o correio todos os dias e pode por seu companheiro, o telégrafo elétrico, dar-lhe o despacho telegráfico quando quiser: porque a estrada de ferro eleva o valor dos terrenos que lhe foram entregues a título de compra ou de cessão e oferece pronto transporte ao produto dessas terras. Não foi sem razão que já apelidamos a estrada de ferro caminho da imigração.²

A imigração aparecia-lhe como a forma de superar os problemas de falta de mão de obra, agravados com a supressão do tráfico e a gradual emancipação da escravidão. Ela seria o estímulo primordial para o desenvolvimento da região matogrossense³. Dizia que os "europeus pobres", chegando ao Brasil com as roupas esfarrapadas, mas com a "frente iluminada pelas idéias", seriam os modernos conquistadores da América. A conquista moderna dispensava o fuzil e a espada. Suas armas

1. Idem, ibidem, p. 43.

2. Idem, ibidem, p. 79.

3. Idem, ibidem, p. 79

seriam o arado e a enxada, com os quais

*...esses perseguidos da guerra e da fome a quem oferecemos a paz e a abundância; esses hóspedes, amanhã cidadãos, a quem cedemos lugar nos nossos povoados ou nos nossos desertos e que nos trazem em troca progresso e com o progresso o engrandecimento; esses evadidos da civilização do velho mundo que vêm compor conosco, aqui, no seio virgem da América, uma nova civilização mais cristã, mais grandiosa e abençoada.*¹

A extrema valorização conferida ao elemento estrangeiro e à sua capacidade de imprimir mudanças positivas na paisagem natural, cujo reverso era a descrença no trabalhador brasileiro, levou os autores das propostas de construção de ferrovias a enfatizar o poder de atração do Brasil quando se pudesse dispor de vias férreas em todo o seu território.

Os projetos de ferrovias, as propostas de imigração e de difusão da civilização feitos por técnicos, nacionais ou estrangeiros, que não vivenciavam o cotidiano da região matogrossense e os de políticos locais ou mesmo presidentes de província vindos de fora, que aqui passavam um período e tinham, portanto, conhecimento *in loco* das condições da província, apesar de coincidirem em vários pontos, apresentavam diferenças sensíveis.

Ao defenderem a implantação de trilhos em Mato Grosso como requisito básico para a atração de trabalhadores estrangeiros, os engenheiros e homens de negócios da época viam a região como uma imensa área vazia, não se referindo a qualquer população que nela vivesse. Somente os índios aparecem, vez por outra, contemplados

1. Idem, *ibidem*, p. 13.

em suas propostas e sempre no sentido de se facilitar a ação missionária e sua conseqüente "docilização". Era como se nada houvesse na região, e seria obra da ferrovia o despontar de qualquer atividade produtiva em seu interior¹.

A perspectiva dos políticos em relação ao território matogrossense e à sua problemática populacional era diferente. Como vimos mais acima, embora lamentando-se da falta de braços, defrontavam-se com a existência de uma população local que era incorporada aos diagnósticos e propostas feitas para a região. Assim, intentavam promover a colonização estrangeira, não apenas para povoar um território vazio, mas a viam como uma forma de introduzir nos seus habitantes novos hábitos e costumes, tornando-os mais afeitos ao trabalho e mais ambiciosos.

A partir de meados de 1870, a navegação, da mesma forma que nos relatórios dos presidentes de província, perde seu lugar de destaque nos projetos para o estabelecimento de vias de comunicação para o Mato Grosso, sendo substituída pelas ferrovias, que passaram a ter a primazia das atenções. Justificava-se tal preferência não só por suas qualidades mais aparentes -- rapidez, segurança e conforto -- mas por qualidades intrínsecas a elas e corporificadas em seu alto grau de aperfeiçoamento técnico. Não havia dificuldades que o avanço da técnica não fosse capaz de superar e tudo parecia factível de se

1. Dentre as propostas vistas até aqui e, com exceção das que viveram ou passaram por Mato Grosso, somente A. Bueno, op. cit., referiu-se à população matogrossense e, mesmo assim, considerando-a de reduzida importância numérica e fraca para empreender as mudanças necessárias. Apenas o imigrante teria capacidade para aproveitar plenamente as riquezas da região, elevando também a população local.

realizar:

Neste século vai-se reconhecendo sem valor esta palavra -- impossível, no tocante a melhoramentos materiais. A indústria faz verdadeiros milagres. O que não conseguirá mais o homem armado destes dois prodigiosos agentes da natureza -- a eletricidade e o vapor? Neste terreno a utopia já vai ficando a dois passos da realidade.¹

No último quarto de século XIX, as ferrovias encarnavam o progresso e representavam, ao lado das indústrias com seu possante maquinário, a conquista técnica mais evidente. Elegê-las como o sistema preferencial para concretizar o sonho de ligar o Mato Grosso ao litoral era estar de acordo com o tempo presente, quando se pretendia medir o progresso e o grau de civilização de um país pelo número de quilômetros de seus trilhos.

Os parâmetros do progresso que se desejava atingir no Brasil eram dados pelas realizações européias e, cada vez mais, norte-americanas. Tratava-se de ajustar o país ao ritmo das inovações originadas nestes lugares, buscando desenvolver internamente o espírito de empreendimento que animava os europeus e os norte-americanos. O progresso e o desenvolvimento nos países saídos do regime colonial era encarado como uma questão de tempo. Utilizando-se das descobertas e das novas tecnologias aplicadas fora daqui o Brasil poderia, em breve, se equiparar às nações mais desenvolvidas.

Até mesmo na América do Sul podiam ser encontrados exemplos do poder transformador das ferrovias. A Argentina e o Chile estavam em plena expansão de suas vias férreas, colhendo desta

1.A. Bueno, op. cit., p.18.

iniciativa os primeiros frutos. Transpor os Andes, façanha considerada por muitos como impossível de ser realizada, fascinava os contemporâneos, evidenciando os avanços da técnica e a força de vontade de homens dispostos a se arriscar neste tipo de empreendimento.

Não era apenas como um sistema aperfeiçoado de transportes que se deveria pensar as estradas de ferro, isto é, somente em relação à sua capacidade para o transporte de cargas, mas antes encará-las "como vias de comunicações que sirvam de veículo do progresso", sem as quais

*...não se poderá povoar os desertos de Mato Grosso, utilizar a fertilidade de seu solo e riqueza de suas pastagens, fundar centros populosos que sejam de comércio, feira para a compra e venda de gado e um estímulo para o aperfeiçoamento da raça bovina.*¹

O engenheiro aparecia substituindo o bandeirante, como o desbravador de áreas desconhecidas e aquele que permitia a ocupação e incorporação destes lugares ao corpo da nação².

O centro das discussões não era mais sobre as vantagens das estradas de ferro ou do sistema de navegação fluvial. Agora discutia-se calorosamente a definição do melhor traçado a ser seguido para se atingir Mato Grosso. Várias propostas de ligação de Mato Grosso ao litoral vinham sendo feitas ao governo imperial, cada qual sugerindo um trajeto. Havia discordâncias quanto ao ponto de partida -- São Paulo, Minas Gerais, Goiás ou

1. Apud M.P. Torres Neves, op. cit., p. 47

2. J. da S. Freire, *Expansão Econômica de São Paulo*, p. 36.

Paraná -- e quanto ao destino da estrada de ferro -- Cuiabá ou o sul do estado¹

Ainda na década de 1870, o engenheiro Pimenta Bueno foi incumbido pelo governo brasileiro de estudar o prolongamento da estrada de ferro de Santos a Rio Claro até as margens do rio Paraná ou Paranaíba, tomando a direção de Mato Grosso. Sua conclusão foi de que a ferrovia para Mato Grosso teria maiores perspectivas de um tráfego lucrativo nas zonas a serem percorridas se o ponto inicial da estrada fosse São Paulo.

Defendia essa posição afirmando ter a cultura de café lançado São Paulo em uma "grande era", cabendo às ferrovias a responsabilidade de impulsionar a expansão da cafeicultura. Em terras paulistas as estradas de ferro agiam como "o termômetro de saúde e civilização"² e a elas estava conferido o poder de impulsionar o desenvolvimento da agricultura, mesmo além de suas fronteiras.

E Pimenta Bueno não estava sozinho nesta linha de raciocínio. Pereira Passos, conceituado engenheiro, também emitiu opinião favorável à penetração dos trilhos em Mato Grosso via São Paulo. Exaltava a Companhia Paulista, considerando-a uma das ferrovias mais bem situadas do Brasil e ressaltava seu papel para "resolver ou pelo menos encetar a solução do grande problema

1. Sobre estas discussões e os diferentes trajetos propostos ver: R.H. Mattoon, *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil*, Yale University, 1971 (tese de doutoramento); Torres Neves, op. cit.; Emilio Schnoor, op. cit.

2. Apud R.H. Mattoon, op. cit., p. 112.

de ligação da Corte com as províncias de Goiás e Mato Grosso"¹.

A variedade dos planos apresentados ao governo imperial, cada um propondo um traçado diferente, fez com que fosse nomeada uma comissão, em 1876, composta de pessoas envolvidas, direta ou indiretamente, com a questão das ferrovias. Esta comissão tinha como função analisar as diferentes propostas e indicar qual seria o melhor traçado para uma via de comunicação de Mato Grosso com o litoral². Após estudar dezesseis traçados diferentes, manifestou sua preferência pelo trajeto apresentado por Pimenta Bueno em 1873:

*Santos é, portanto, o porto natural de Mato Grosso. Estando Santana do Paranaíba na linha reta de Cuiabá a Santos e na confluência de dois grandes vales, deve naturalmente achar-se no traçado mais direto para Mato Grosso.*³

Este ponto de vista era defendido há longo tempo na imprensa e já em 1865, no *Diário de São Paulo*, o autor de um artigo intitulado "A Lavoura e a Imigração", referia-se ao prolongamento da via férrea em São Paulo como destinado a conquistar também as províncias de Minas Gerais e Goiás, seguindo em direção a Mato Grosso, onde

1. Apud José Luiz Batista, *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*, p. 566.

2. Ver Fernando de Azevedo, *Um Trem Corre para o Oeste*, p. 69.

3. Apud Manoel Rodrigues Ferreira, "Histórico da ligação de Mato Grosso ao litoral", in *Revista Brasil Oeste*, SP, ano I, nº 167, nov/1957. O projeto proposto por Pimenta Bueno foi defendido por A. Bueno, que escreveu alguns artigos no jornal *O Liberal* (Cuiabá), em 1874. Também a Assembléia Legislativa de Mato Grosso votou, por unanimidade, uma moção ao Imperador, pedindo-lhe que "os começados estudos da projetada estrada de ferro se prolonguem até encontrar os da estrada de ferro de São Paulo".

*...existe um mundo ainda não explorado pela lavoura, mas que se compõe das melhores terras para a cultura da cana, do café e do algodão, e então por si só fará recuar as ousadas pretensões paraguaias.*¹

Entretanto, ainda não se havia conseguido sair do papel. Os pedidos de concessão para a construção de estradas de ferro para Mato Grosso se avolumavam sem que nenhuma delas fosse concretizada. As dificuldades sofridas pelo exército durante a Guerra do Paraguai não foram suficientes para concretizar as aspirações de uma província que, de imediato, muito pouco tinha a oferecer em termos de retorno a um investimento de tal vulto. As atenções concentravam-se em São Paulo, por ser a zona com economia em expansão, e na qual a produção cafeeira se destacava cada vez mais. Era lá que se formava o maior número de companhias ferroviárias, muitas patrocinadas pelos produtores de café que esforçavam-se para garantir meios de transporte econômico para o café, alimentos, manufaturados e mão de obra.

A mudança de regime político serviu para dar nova força às tentativas de se integrar, através de uma circulação mais rápida, o Mato Grosso às demais regiões. Para isto contribuía o próprio ideário republicano no Brasil, baseado no federalismo:

Cada Estado, adquirida a autonomia, devia lançar-se no certame do progresso, e concorrer com o seu engrandecimento próprio para o bem estar comum. Era da maior justiça que o Poder Federal empenhasse até os últimos esforços em armar contra as condições precárias resultantes da sua situação geográfica os estados mais

1. Apud Célso Debes, *A Caminho do Oeste (história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)*, p. 53.

*remotos antes de entregá-los às próprias forças.*¹

Com estas palavras, Gonzaga de Campos procurava chamar a atenção para o Mato Grosso, cujo território compreendia um quinto do Brasil e confinava com dois países. Para ele, o destino da região, até este momento, tinha sido o retraimento e o desânimo, com seu desenvolvimento tolhido pela distância e isolamento. Em Mato Grosso existiam as

*...piores condições de comunicação rápida com os seus irmãos que ocupam a parte média e extensa costa do Leste, com as nações amigas que circundam o continente para o Sul, Oeste e Norte, enfim, com todos os países do mundo, de cuja relações mais repetidas e estreitadas deve um povo esperar o crescimento na sua vitalidade, riqueza e mentalidade.*²

Considerava essencial para se romper com o quadro que mantivera a região tanto tempo segregada do restante do país a implantação de linhas telegráficas e de ferrovias:

*Não há região que mais instantemente reclame os meios rápidos de comunicação que a indústria moderna tem criado: o telégrafo e o caminho de ferro.*³

Em outubro de 1890, vários traçados de ligação com o Mato Grosso foram propostos no Plano de Viação Geral, do qual expus os princípios gerais no capítulo anterior. Uma primeira ligação seria feita através daquela que denominaram artéria Este-Oeste: uma ferrovia que, partindo de um ponto da Estrada de Ferro

1. Gonzaga de Campos, op. cit., p. 8.

2. Idem, ibidem, p. 11.

3. Idem, ibidem, p. 12.

Central do Brasil, diretamente ligado ao Rio de Janeiro, fosse ter até a fronteira com a Bolívia, passando por Goiás e Cuiabá.

Outra ligação seria via Paraná, até Corumbá, destacando-se neste caso o caráter estratégico da linha. Recomendava-se que, até que o país tivesse condições para implantar a via férrea neste trecho, fosse utilizado um sistema misto de transporte, aproveitando-se os rios navegáveis e construindo-se estradas de ferro onde isto não fosse possível. Entretanto, a comissão apressava-se em alertar o governo para o seu desconhecimento das condições reais de se estabelecer uma ligação entre Miranda e Corumbá, carecendo a região de estudos exploratórios para se determinar a viabilidade da linha proposta.

Deste plano originou-se um decreto que tratava das comunicações dos estados com a capital federal, vistas como imprescindíveis para "estreitar os laços de relações políticas e comerciais dos diferentes Estados do Brasil entre si e com a Capital Federal"¹.

Mato Grosso e Goiás foram privilegiados neste decreto, considerando-se urgente a abertura de suas riquezas para o comércio e a indústria, bem como para a imigração "que traz rápido e eficaz concurso à grandeza nacional"².

A partir daí, foram autorizadas as construções de diversas linhas férreas, entre elas uma de Uberaba (MG) a Coxim (MT, hoje

1. Decreto nº 862 de 16/10/1890. Ver Alberto Randolpho Paiva, *Legislação Ferro-viária Federal do Brasil*, vol. VI, 1889-1890, p. 726.

2. Idem, *ibidem*, p. 726.

MS)¹. O Banco União de São Paulo tornou-se concessionário da estrada de ferro Uberaba-Coxim, mas os prazos fixados para o início dos trabalhos, bem como as prorrogações sucessivas, se esgotaram sem que qualquer trabalho fosse realizado.

Os dez anos entre a década de 1890 e o início do novo século, foram pródigos em pedidos de concessão para ferrovias que tinham como destino Mato Grosso. Tanto ao governo federal quanto ao estadual foram apresentadas uma série de propostas de construção de estradas de ferro, algumas para Cuiabá, mas a maior parte rumando em direção ao sul de Mato Grosso.

Em 1895, Torres Neves, Inspetor Geral da Companhia Paulista, compilou todas as propostas feitas até então, confrontando-as com as mais diversas opiniões emitidas a respeito por engenheiros e políticos². Deste conjunto de pareceres técnicos concluiu que a estrada de ferro para Mato Grosso deveria ligar-se aos trilhos da Companhia Paulista, tendo como ponto obrigatório Santana do Paranaíba. Esta escolha levava em conta a crescente expansão cafeeira em São Paulo e a possibilidade concreta dos lucros a serem obtidos pelas companhias ferroviárias em uma grande parte do percurso, isto é, no sertão paulista:

Não há negar que a linha para Mato Grosso atende também a fins estratégicos e políticos, mas convém, e muito, que o traçado dessa linha desenvolva-se, de preferência, por terras que, produzindo café em boas condições,

1. Ficou também estabelecido o privilégio por 60 anos e garantia de juros de 6% para a construção, isentando-se a companhia que se organizasse para tal fim das taxas de importação sobre materiais e equipamentos para as obras. Ver Alberto Randolpho Paiva, op. cit., p. 726 e 727.

2. M. P. Torres Neves, op. cit.

*concorram com forte contingente para a justa remuneração dos capitais empregados na construção da linha.*¹

O representante de Mato Grosso na Câmara dos Deputados defendia a escolha do traçado mais econômico e, portanto, mais de acordo com as possibilidades do país. Alertava que havia pressa em se decidir esta questão, evitando-se retardar "o advento para aquelas paragens de uma melhoramento indispensável ao seu progresso"². Um outro fator, vinculado ao mercado paulista, reforçava esta sua opinião:

*Acresce ainda a circunstância (...) de que a construção dessa linha irá servir uma extensa zona onde a indústria pastoril se tem desenvolvido muito nos últimos anos, oferecendo assim uma solução pronta ao grande problema de alimentação pública desta capital e de outras cidades do litoral condenadas a importar gado do estrangeiro para seu abastecimento.*³

Em seu livro, *História da Viação Pública de São Paulo*, publicado em 1903, Adolpho Pinto reforçava o parecer que indicava caberem às ferrovias paulistas um avanço em direção ao oeste, mas sem necessariamente ingressar, neste momento, em áreas desertas e com limitada produção:

Incontestavelmente é do maior alcance econômico e comercial para o Estado de São Paulo o prolongamento de seu sistema ferroviário (...), quando não seja de pronto, até Santana do Paranaíba, ao menos até um ponto tal que, por sua aproximação daquele entreposto, seja capaz de atrair para este Estado a corrente comercial que já existe, embora em pequena escala, entre uma parte de Mato Grosso e Goiás e a praça de Uberaba, em Minas

1. Idem, *ibidem*, p. 52.

2. Apud M. P. Torres Neves, *op. cit.*, p. 56.

3. M. P. Torres Neves, *op. cit.*, p. 58.

*Gerais.*¹

Não propunha a implantação dos trilhos adiante de Santana do Paranaíba por considerar que uma linha tão extensa em um território ainda despovoado não daria retorno aos investimentos feitos e por muitos anos seria uma estrada predominantemente estratégica e política. Porém, mesmo que os trens não chegassem às terras matogrossenses ou goianas estes estados receberiam dos trens de São Paulo a "mais benéfica influência para a civilização e o progresso", que ajudariam a promover um gradativo povoamento e o desenvolvimento da produção agrícola e industrial. Quando isto se tornasse uma realidade, a estrada de ferro poderia tomar o lugar da "viação ordinária"².

Considerava a rede ferroviária paulista fadada a se dirigir para o oeste, o que podia ser constatado observando-se o mapa da América do Sul:

*O Estado de São Paulo é a saída natural, o grande entreposto marítimo da extrema ocidental de Minas, do sul de Goiás, de toda a região povoada do Estado de Mato Grosso, do norte do Paraguai e da parte oriental da Bolívia...*³

Sua crença na força do impulso dado pelos trens paulistas que atingissem as fronteiras com o Mato Grosso -- "novas bandeiras de paz e trabalho"⁴ -- fazia-o prognosticar um futuro

1. Adolpho Pinto, *História da Viação Pública de São Paulo*, p. 121.

2. Idem, *ibidem*, p. 123.

3. Idem, *ibidem*, p. 317.

4. Idem, *ibidem*, p. 320.

brilhante para a região:

...quem pode imaginar as riquezas naturais, novo mundo a descobrir, que jazem inexploradas nessa tão dilatada quão ignota porção da nova Atlântida? Quem é capaz de prever as empresas colossais de que ainda será teatro todo esse incomensurável sertão, quando esta dupla corrente -- de homens e capitais -- derramar-se por esse interior a dentro, espalhando por toda a parte o humus fecundo do trabalho, da vida?¹

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 Mato Grosso². Os agricultores paulista iniciavam neste momento sua caminhada em direção ao oeste e, neste sentido, as terras matogrossenses se apresentavam como um espaço privilegiado para se poder dar continuidade à cafeicultura.

Esta idéia de que o centro-oeste era a região de expansão natural de São Paulo tornava-se mais forte a cada momento. Capturar o movimento comercial desta ampla área, ainda com uma economia incipiente, mas encerrando tantas potencialidades e torná-la área de influência dos paulistas era algo atraente para as companhias que pretendiam se lançar na empresa de construção de vias férreas.

Para redefinir o traçado estabelecido na concessão de 1890, isto é, o previsto na concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxim, a Companhia Paulista solicitou ao Club de Engenharia do

1. Idem, ibidem, p. 317.

2. Ver Odilon Nogueira de Matos, *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*.

Rio de Janeiro que examinasse a questão e se manifestasse sobre o assunto. O Club de Engenharia acabou pronunciando-se a favor do projeto Emilio Schnoor¹.

Este projeto, elaborado em 1903, e nos dizeres de seu autor, baseado na "lógica dos algarismos", analisava as vantagens e desvantagens de cada um dos traçados anteriormente propostos. Dentre as linhas previstas, seria preciso encontrar a

*...mais racional, a mais curta, a mais econômica, a que demandar o menor tempo de construção, e que satisfizer a todos os requisitos estratégicos e econômicos.*²

Em sua opinião, a comissão de 1876 havia cometido um grande erro ao estabelecer como ponto de partida o Rio de Janeiro e ponto final a capital de Mato Grosso. Este erro atrapalhara a resolução do problema durante muitos anos. Considerava absurdo tomar Cuiabá como ponto forçado, pois não havia sentido em se realizar uma obra tão dispendiosa para atender a uma região com uma população tão reduzida³.

Além do mais, considerava a estrada de ferro para Mato Grosso como parte integrante de uma futura via transcontinental do Rio de Janeiro ao Pacífico e, sendo assim, devia procurar a menor distância até a fronteira boliviana.

Em seu estudo, analisou nove diferentes traçados, a partir

1. Emilio Schnoor, op. cit.

2. Idem, ibidem, p. 3.

3. Idem, ibidem, p. 4. Baseado em E. Réclus, Emilio Schnoor afirmava que a população da região cuiabana era de 17.815 habitantes.

de oito itens, nos quais levava em consideração, entre outros fatores, o tempo e o custo de construção, a extensão do trajeto, a remuneração dos capitais empregados e as vantagens estratégicas.

Sua escolha final recaiu sobre o traçado partindo de São Paulo dos Agudos (próximo a Bauru) e dirigindo-se para o sul de Mato Grosso, até chegar à fronteira boliviana. Estrategicamente, esta ferrovia permitiria o rápido deslocamento de tropas e munições até a fronteira com a Bolívia e guarneceria todo o país contra invasões paraguaias. Por dispor de uma estação às margens do Rio Paraguai desviaria para o Rio de Janeiro e Santos a corrente comercial de Mato Grosso e Bolívia, até então dirigida para Buenos Aires.

A ligação transcontinental seria contemplada com este trajeto, estando grande parte de sua extensão dentro do território brasileiro. Permitiria o aproveitamento das terras férteis situadas entre São Paulo dos Agudos e Itapura, abrindo-se "ao mundo civilizado um terreno atualmente ocupado pelos índios em 468 quilômetros..."¹. Também a zona do sul de Mato Grosso, palco de criação de milhões de cabeças de gado, seria beneficiada em toda a sua vastidão.

A um custo mais baixo que qualquer outro traçado e de forma mais rápida -- previsão de quatro anos de obras -- seria entregue ao público uma ferrovia capaz de propiciar o desenvolvimento de uma área imensa e que pouco vinha contribuindo para a riqueza geral.

1. Idem, ibidem, p. 29.

O parecer emitido pelo Club de Engenharia, encampando a opinião de Schnoor, foi aceito pelo governo, mas com algumas alterações. Ficou decidido como ponto inicial a região de São Paulo dos Agudos, porém Cuiabá seria o destino da ferrovia em Mato Grosso.

Prevaleceu, portanto, a idéia dos defensores da linha partindo de São Paulo. A expansão cafeeira e da economia paulista acabou sendo um dos pontos fundamentais na decisão do trajeto a ser seguido. Ainda existiam em São Paulo terras que não podiam ser utilizadas devido às distâncias que as separavam do porto exportador e aos problemas enfrentados com os índios que dominavam amplas extensões do território paulista. As companhias ferroviárias, estabelecidas naquele Estado, disputavam o privilégio de ampliar suas linhas em direção ao oeste, para o qual se esperava, brevemente, o desenvolvimento vivenciado nas zonas cafeeiras em franca prosperidade¹.

Com a concessão de 1904, estabelecendo a construção de uma estrada de ferro de Bauru a Cuiabá², e a criação da Companhia de

1. Ver Célio Debes, op. cit. e Odilon Nogueira de Matos, op. cit.

2. Decreto nº 5349, de 18/10/1904. Ver Alberto Randolpho Faiva, op. cit., vol. IX. Esta concessão foi o resultado da revisão daquela anteriormente feita ao Banco União de São Paulo (1890), que previa a construção de uma estrada de ferro de Uberaba a Coxim.

Estradas de Ferro Noroeste do Brasil¹, parecia concretizar-se o antigo sonho de ligar Mato Grosso ao litoral, integrando seu território ao mundo moderno e abrindo, para o estado e para todo o Brasil, um manancial de riquezas ilimitado. Também em São Paulo, a ferrovia era saudada como a possibilidade de aproveitar e ocupar as terras do sertão, ainda mal conhecidas e, em grande parte, ocupadas pelos índios.

Entender como se efetivou a construção de uma obra tão insistentemente reclamada, e sobre a qual foram proclamadas tantas vantagens para a população como um todo, será o objeto dos próximos capítulos.

1. A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil foi fundada em junho de 1904, com capitais mistos, brasileiro e franco-belga. Ver Fernando de Azevedo, op. cit., p. 70. Ver, também, Paulo Roberto Cimó Queiroz, *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*, Assis, FCL/UNESP, 1992 (dissertação de mestrado), p. 8 e 38/41. Queiroz faz um histórico mais detalhado da criação da Companhia, que teve seu capital subscrito por 9 acionistas, incluindo-se aí o Banco União de São Paulo. Entre os demais acionistas, há nomes como o do engenheiro João T. Soares, que em vários empreendimentos encontrava-se vinculado à capitais franceses e belgas.

PARTE II

BARBARIE PROGRESSISTA

CAPITULO IV

A CONQUISTA DO SERTAO

1 - O INICIO DO DEVASSAMENTO DO SERTÃO

No alvorecer do século, intensificou-se a busca de novas terras visando incorporar à esfera da produção áreas que durante séculos haviam permanecido intocadas pelos homens civilizados. A partir do momento em que as plantações de café tomaram o rumo do oeste paulista, gradativamente ia se tornando imperioso conhecer e, principalmente, propiciar a ocupação de regiões até então relegadas ao desconhecimento. Apesar de São Paulo ser, na passagem para o século XX, o estado responsável pela maior parte da economia exportadora, grandes extensões de seu território ainda figuravam no mapa como "desconhecidas":

Assim, em 1870, os planaltos e as florestas do oeste de São Paulo e do norte do Paraná constituíam vasto sertão, região mal conhecida, habitada sobretudo por índios, na qual se perdiam alguns sertanistas audazes. O sertão ocidental escapava completamente à economia da Província.¹

A expansão cafeeira continuava seu caminho mas, a partir de Bauru, a ocupação era esparsa e produto, principalmente, de alguns pioneiros que haviam deixado seus estados de origem para se fixarem na área. Estes pioneiros, que desde meados do século haviam se estabelecido em locais distantes, enfrentavam sérios problemas para se manterem na região. Tratava-se de uma zona habitada pelos índios caingangues (nesta época, também chamados

1. Pierre Monbeig, *Pioneiros e fazendeiros em São Paulo*, p. 22

coroados), com enormes distâncias separando as fazendas, além das dificuldades antepostas pelo meio natural. Os caingangues, primeiros habitantes da região, periodicamente atacavam aqueles que estavam se apossando de seu território:

*A oposição indígena foi suficientemente forte para frear o início do avanço pioneiro; até os primeiros anos do século XX, os pioneiros que estavam mais internados, na Alta Sorocabana e a oeste de Bauru, eram mui pouco numerosos para viver em segurança.*¹

A primeira corrente de povoamento a se fixar no chamado sertão de Bauru -- por volta de meados do século XIX -- conviveu, de forma relativamente pacífica, com os indígenas que viviam na região. Sendo ainda pouco numerosos e não representando uma ameaça muito concreta, eles puderam estabelecer-se sem sofrer os ataques sistemáticos dos índios. Restava uma grande porção de terras livres da ocupação "branca", espaço suficiente para que os índios se afastassem daqueles que os ameaçavam². Os ataques aconteciam algumas vezes, mas ainda não chegara o momento em que uma verdadeira guerra caracterizaria os relacionamentos entre índios e brancos na região.

Mais para o final do século esta situação alterou-se. O Estado passou a se preocupar com o conhecimento de toda a região, interessado em conhecê-la para tornar sua ocupação mais efetiva. Um conhecimento mais acurado da região também permitiria a utilização racional e econômica das terras, delimitando limites

1. Idem, ibidem, p. 13.

2. Ver João Francisco Tidei Lima, *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*, FFLCH/USP, 1978 (dissertação de mestrado), p. 60.

e favorecendo a demarcação de lotes:

A sede de terras novas e a paixão em aumentar as plantações excitavam a todos. Não se pensava senão em ir adiante, para produzir ainda mais. Pela mesma razão, o governo do Estado, isto é, o governo dos fazendeiros, cogitava de organizar expedições científicas que iriam fazer o reconhecimento das florestas um tanto misteriosas dos rios do Peixe e Aguapeí. Estas apareciam nos mapas da época como "terrenos desconhecidos, habitados pelos índios", e ninguém duvidava de que seriam em breve submergidas pela "vaga verde" dos cafezais.¹

Com este objetivo, várias expedições de cunho técnico-científico foram organizadas no final do século XIX e início deste². Através delas o governo estadual pretendia obter maiores conhecimentos sobre extensas áreas de seu território, verificando também a possibilidade de navegação de alguns rios do interior. O devassamento destas terras logo se fez sentir:

Varada a zona desconhecida, aos poucos foram se deslocando para as novas paragens reveladas ao mundo, os pioneiros que iam abrir fazendas e forjar as posses, legitimando direitos baseados em títulos fantásticos.³

Porém, esta ocupação deparava-se com a resistência dos índios caingangues. Os membros da Comissão Geológica de São

1. Pierre Monbeig, op. cit., p. 177.

2. 1876 - expedição fluvial para verificar a possibilidade de uma linha de navegação para Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais.

1873/4 - expedição para estudar uma ligação terrestre da parte povoada do estado à barranca oriental do Paraná.

1887 - expedição organizada pelo Serviço Geológico de São Paulo.

1905 - expedição da Comissão Geográfica e Geológica do estado.

1910 - exploração e estudo da bacia do rio Grande.

3. Arthur Neiva, *Daqui e de longe...* Crônicas nacionais e de viagem, p. 126.

Paulo, organizada, em 1905, para desbravar e tornar conhecida esta parte do sertão paulista, enfrentaram sérios problemas com os índios. Em um ataque às turmas encarregadas do trabalho de campo, um dos engenheiros foi morto e todos andavam temerosos de novos ataques. Após o levantamento realizado por esta comissão, e tornadas conhecidas as terras da região, aumentaram as hostilidades dos índios, pois desta forma ficou

...livre o campo aos açambarcadores de terras permitindo-lhes que, sem embargos nem protestos, se apoderassem das terras habitadas pelos índios apertando o cerco sobre eles no sentido de apressar o seu expurgo.¹

É preciso considerar também que a marcha do café em direção ao oeste se intensificara, ocasionando um processo acentuado de ocupação de novas áreas para o seu plantio. Aumentou, consideravelmente, a afluência de pessoas para a região, entre as quais um número significativo de indivíduos qualificados de aventureiros, grileiros, criminosos e especuladores, que contavam encontrar na região condições para a obtenção de riquezas fáceis. As lutas pela terra tomaram vulto e estes aventureiros

...logo se punham ao serviço dos "grileiros", açambarcadores de terras devolutas, que os empregavam não somente contra os índios, cujo cerco ia apertando, (...) como também no expurgo das terras ocupadas por pequenos posseiros, que se houvessem instalado por conta própria e começado afoitamente a abertura de suas roças.²

1.J. G. Moraes Filho, "Os pioneiros da Noroeste: mensageiros da civilização", in *Revista do Arquivo Municipal*, SP, ano VII, vol. CXXXVIII, jan. a mar. 1951, p. 48.

2.J. G. Moraes Filho, op. cit., p. 39.

Acirravam-se as disputas pela posse das terras, em que todos os meios eram válidos. A atuação de agrimensores passou a ser intensamente solicitada e a falsificação de títulos de posse tornou-se corriqueira¹.

A medida em que se alteravam o caráter e a natureza das correntes de povoamento que adentravam o interior, também se alteravam as relações entre estes novos ocupantes e os índios. Já não se tratava somente de grupos de indivíduos em busca de melhores condições de vida ou mesmo ansiosos para se estabelecer em terras próprias. A chegada de especuladores e "aventureiros" de toda espécie provocou uma reviravolta significativa nas condições locais. Neste contexto, a caça e o massacre de índios intensificou-se muito, pois sua resistência à ocupação das terras impedia a fixação dos fazendeiros em seus novos domínios².

Iniciou-se um período de confronto direto com os índios, ameaçados de perder a posse da terra em que viviam. Fazendas e posses eram atacadas pelos índios, agora conscientes do perigo que a ocupação de seu território pelos fazendeiros representava para sua própria sobrevivência:

Por seu turno, respondiam os pioneiros aos ataques dos índios com igual brutalidade. Especializavam-se alguns dentre eles na organização de expedições punitivas, as dadas. Esses caçadores de índios, os bugreiros, eram conhecidos em todo o sertão, pois se deslocavam de bom grado de um desbravamento para outro, a fim de

1. Pierre Monbeig, op. cit., p. 143/147.

2. Sobre as relações entre os índios e estes novos ocupantes da região, ver João Francisco Tidei Lima, op. cit. Para o que se refere às relações dos índios com a companhia construtora da Estrada de Ferro Noroeste, ver o capítulo 5 deste trabalho.

*empreender uma dada.*¹

Os bugreiros tornaram-se figuras lendárias na região, enaltecidos pela sua coragem e vistos como indivíduos que tornaram possível a plena incorporação de grandes extensões de terras à civilização. A maior parte dos autores que escreveram sobre a história da região de Bauru trazem detalhadas descrições das vidas destes homens, tecendo elogios rasgados à sua coragem e à sua atuação naquilo que consideravam fundamental para a ocupação da região -- o massacre e o extermínio dos "selvagens", vistos como o maior obstáculo à difusão da civilização em áreas distantes:

*Foram estes valentes matadores que (...) asseguraram a efetivação dos planos que deveriam, levados a efeito, abrir à ação fecunda e profícua dos agricultores que viriam depois, as vastas e férteis terras do desconhecido sertão paulista.*²

Para os cronistas da epopéia do desbravamento do sertão paulista, os pioneiros foram os modernos bandeirantes, perpetuando o caráter indômito e destemido dos paulistas, sempre seguindo adiante na busca de novas terras. Prosperidade, riqueza, abundância: promessas que se cumpririam ao se atingir a terra almejada, mas que exigiam esforço e energia.

Vemos como duas ordens de fatores se articulavam no processo

1. Pierre Monbeig, op. cit., p. 131.

2. Edgard Lage de Andrade, *Sertões da Noroeste*, p. 10. Ver também Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*; Carlos Fernandes Paiva, *Complemento às narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a fundação de Bauru*; Alcides Silva, *Roteiro histórico: uma cidade e uma instituição*.

de desbravamento e ocupação do sertão paulista. A iniciativa isolada de alguns, conjugou-se uma ação mais sistemática do governo estadual, interessado em criar condições para o povoamento de suas terras, garantindo à agricultura cafeeira os meios para sua manutenção e ampliação.

Fundamental neste processo de ocupação foi a ampliação da rede ferroviária paulista, especialmente das estradas de ferro que se dirigiam para o sertão. Estas ferrovias abriram caminho para a ocupação de várias regiões do Estado de São Paulo, possibilitando que nelas se consolidassem as atividades produtivas essenciais a uma economia de base agrário-exportadora. Desenvolvia-se, assim, o interior do estado, assegurando a continuidade da expansão da cafeicultura.

Foi por volta da última década do século XIX, que as ferrovias em São Paulo tomaram novo rumo. Passaram a se dirigir para as regiões novas, onde ainda não se dera o povoamento. Tornaram-se, assim, fatores essenciais para a ocupação destas novas áreas. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro inaugurou, em 1903, uma estação em São Paulo dos Agudos, cidade próxima a Bauru. Também a Sorocabana, visando um plano mais amplo que tinha como meta atingir o Mato Grosso, chegou a Bauru em 1905, ano em que também se iniciou a construção da Noroeste.

Nos chamados "sertões de Bauru", o início dos trabalhos de construção da Noroeste, em julho de 1905, foi saudado por seus habitantes como a grande oportunidade para a integrarem à prosperidade do Estado de São Paulo. Já a chegada dos engenheiros e técnicos que até lá tinham ido para realizar os primeiros estudos e definir o local de partida da estrada de ferro havia

alvorocado a pequena localidade, que "extasiava-se diante da celeridade dos trabalhos empreendidos pelos técnicos"¹.

A partir do momento que se definiu Bauru como o ponto de partida dos trilhos com destino a Mato Grosso, a cidade começou a se transformar em um "ritmo febril", com novas construções destinadas a abrigar os administradores e todo o pessoal da estrada de ferro. Mas não foram somente estes os responsáveis pelas mudanças operadas na cidade e em suas proximidades. Junto com a empresa construtora da ferrovia, muitas pessoas sentiram-se atraídas "pelas sedutoras perspectivas de progresso que a nascente cidade e a zona ofereciam" ².

Bauru era uma pequena cidade situada na entrada do sertão e, em 1904, quando por lá chegaram os engenheiros encarregados dos estudos iniciais para a construção da ferrovia, contava com 200 casas e 600 habitantes:

*...localidade de pouca importância, pois estava localizada a 450 quilômetros de São Paulo no extremo oeste da parte povoada e cultivada do Estado, tendo ao poente uma compacta faixa de matas virgens e inexploradas até então, habitada por índios coroados, muito ferozes e completamente selvagens, e do lado do levante ainda não estava ligada à capital por nenhuma estrada de ferro.*³

Quando Machado de Mello, o empreiteiro contratado pela Noroeste do Brasil, iniciou as obras, a pequena cidade vibrou e

1. Correia da Neves, op. cit.

2. J.G. Moraes Filho, op. cit., p. 50.

3. Sylvio Saint Martin, "Breve Histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil", in S. Ayala e F. Simon (org.), *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*, p. 152.

comemorou com discursos, bailes, música e fogos de artifício o que lhe parecia ser a concretização do progresso, personificado no aparato técnico ferroviário.

Nesta ocasião, um trem especial saiu de São Paulo para Bauru, levando, entre outros membros do governo, o Ministro da Viação, Lauro Müller, e um grande número de jornalistas do Rio e de São Paulo. A estação da Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurada em Bauru no início de 1905, foi "festivamente ornamentada com festões, galhardetes, bandeiras e colchas japonesas", tendo seu chão coberto por "folhas de café e pétalas de flores"¹.

Organizou-se um banquete para recepcionar as autoridades e convidados vindos da capital e os funcionários mais graduados da companhia, além de erguerem-se "arcos triunfais", com as cores das bandeiras da França e do Brasil, no ponto inicial dos trabalhos e, mais adiante, no lugar previsto para o primeiro corte para a construção da ferrovia. Não faltou sequer uma banda de música, vinda de Agudos para se apresentar em todas as solenidades do dia².

Ao comentar as festividades realizadas em Bauru, amplamente noticiadas em vários jornais, o editorial do *Estado de São Paulo* destacava a importância do acontecimento e seu significado para a resolução de graves problemas nacionais. Considerava a carência de suas vias de comunicação como medida do atraso e da pobreza do

1. *O Estado de São Paulo*, SP, 17/07/1905, p. 1.

2. *Idem*, 17/07/1905, p. 1 e 18/07/1905, p. 2.

país, o que explicaria o fato de suas terras serem "despovoadas e suas riquezas inexploradas". Regozijava-se com o início da construção da Noroeste, mas exortava o governo a estimular a criação de novas ferrovias, seguindo o exemplo dos Estados Unidos e da Argentina, cujo desenvolvimento era fruto da expansão ferroviária¹.

Após um breve trabalho de reconhecimento e exploração da zona onde a ferrovia iria penetrar, iniciaram-se os trabalhos de preparação do terreno e assentamento dos trilhos. A notícia do início das obras fez com que um grande número de pessoas se dirigisse para a região. Grande parte dos recém chegados vinha com a expectativa de tornar-se proprietário de um pedaço de terra ou, então, para se estabelecer como negociante, nesse caso fixando-se em Bauru. Muitos tornaram-se operários da estrada, tendo, dessa forma, um meio de se manter enquanto aguardavam a oportunidade para se estabelecer por conta própria.

A própria Companhia construtora procurava difundir, através de propaganda em jornais do Rio de Janeiro e de São Paulo, a idéia de se estar penetrando com os trilhos em uma zona aberta a possibilidades ilimitadas para todos.

Pode-se dizer que "a magia dos grandes espaços livres"² atraía gente de todos os cantos. As mais variadas aspirações motivavam tais pessoas a deixar seus lugares de origem para embarcar nesta aventura. Este movimento, presente de forma marcante nos países e áreas onde parece que "tudo está por se

1. Idem, 18/07/1905, p. 1.

2. Pierre Monbeig, op. cit., p. 124.

fazer" e, principalmente, onde parece ser possível a criação de um novo mundo, tal como vislumbrado por cada um, passou a ser vital para as sociedades modernas e tornou-se uma característica inerente a elas¹.

Dirigir-se para a região da Noroeste, participar da construção da estrada, assistir às transformações que se anunciava, era sincronizar-se com seu tempo, aproveitar as potencialidades de uma vasta zona a explorar. Mais ainda, era situar-se dentro do sistema, encontrando um lugar privilegiado para ocupar na estrutura econômica que se consolidava.

No capítulo seguinte, poderemos ver como milhares de pessoas, deslocadas para a região da Noroeste, voluntária ou involuntariamente, acabaram sendo devoradas por uma potente e impiedosa engrenagem, para a qual serviram de combustível.

1. Ver Marshal Berman, *Tudo que é sólido desmancha no ar*, p. 74.

CAPITULO II

2 - "SIBÉRIA BRASILEIRA"

O intenso processo de exploração imposto pela empresa construtora, aliado a condições naturais adversas, tornaram dramáticos o trabalho e a vida daqueles que se engajaram na construção da estrada. Florestas a serem derrubadas, grande variedade de insetos, o temor de animais selvagens como onças e porcos do mato, epidemias e doenças tropicais, ataques de índios, um rígido controle sobre os trabalhadores -- estes foram alguns dos problemas vivenciados em toda a construção da estrada de ferro.

A construção da Noroeste do Brasil desnuda as falácias difundidas pelos propagandistas das estradas de ferro. Como já vimos, de diferentes lugares partiam expressões da certeza de que as vias férreas representavam o avanço da civilização e do progresso, espalhando, em sua passagem, a prosperidade e a harmonia.

É um exemplo claro da hipocrisia dos discursos proferidos em nome dos interesses do capital. Neles se proclama ser a melhoria da qualidade de vida a grande impulsionadora da obra, mas, na prática, a vida das pessoas é o que menos importa na tomada de decisões, seja ela dos habitantes da região ou dos trabalhadores. Estes últimos 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.

Os que escreveram sobre a história da Noroeste sempre exaltaram seu caráter civilizador e seu papel, talvez o mais destacado entre as ferrovias brasileiras, transformador e estimulador de um progresso assombroso¹. Também foi louvada como uma obra monumental da engenharia, especialmente ao levar-se em conta o momento em que foi construída -- início do século -- e as condições adversas que seus construtores tiveram de superar.

Nesta perspectiva, deixaram de analisá-la a partir de um outro ângulo: uma obra propiciadora de enormes lucros para os grupos que dela participaram, que não hesitaram em fazer uso de todos os tipos de recursos para ganhar cada vez mais. Inclui-se aí até mesmo a despreocupação com a qualidade técnica do serviço que, como veremos, deixou muito a desejar.

Ao longo dos anos em que durou a construção da Noroeste ficou patente o limite do significado de "progresso", tal como enunciado por técnicos, políticos e empresários. A incorporação de vastas extensões territoriais, anunciadas como a realização de promessas largamente difundidas, que apontavam para um futuro de abundância e prosperidade geral, foi feita à custa do sofrimento

1. Ver, entre outros, Fernando Azevedo, *Um trem corre para o Oeste*; Correia das Neves, op. cit.; Arthur Neiva, op. cit.

e da espoliação de milhares de pessoas¹, do extermínio dos índios e calcada na mais abjeta exploração.

A existência dessas pessoas ou grupos -- índios, trabalhadores e todos aqueles enquadrados no qualificativo de "escória humana" -- só foi importante à medida em que faziam-se necessários para emprestar sua força de trabalho às obras ou quando mostravam-se contrários à marcha do progresso e, portanto, condenados a perecer.

O trabalho ao longo do leito ferroviário revestiu-se de uma violência que apresentou múltiplas faces, extrapolando o âmbito da obra propriamente dita: sujeição dos operários a um regime de trabalho em que foram consumidos como "descartáveis" e no qual muitos perderam suas vidas; deflagração de uma verdadeira guerra contra os índios, diretamente conduzida pela companhia construtora e seu "exército de bugreiros" e que, em grande parte, foi responsável pela eliminação de uma numerosa população indígena; intensificação da luta entre fazendeiros, posseiros e grileiros contra os índios, pelo domínio das terras da região; a criação de uma área de "deportação", favorecendo os construtores da estrada e deslocando centenas de pessoas dos grandes centros para locais inóspitos e isolados.

O estudo da construção desta ferrovia e do processo de

1. Não existem dados confiáveis a respeito do número de trabalhadores empregados durante a construção da Noroeste. Neste ponto, todas as referências feitas por aqueles que escreveram sobre a estrada são imprecisas. Entre as poucas referências encontradas, pode-se citar o *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*, apresentado à *Assembléia Geral ordinária em 16/10/1911*, afirmando que, no trecho entre Itapura e Porto Esperança, havia 2000 trabalhadores, 800 localizados no lado de São Paulo e 1200 em Mato Grosso.

ocupação da região é, portanto, bastante revelador e instigante para nos ajudar a pensar a relação existente entre barbárie e civilização ou, mais especificamente, entre o que se anunciava como inaugurador de um novo tempo e expressão de um grau superior na evolução da humanidade -- as ferrovias -- e a instauração das mais terríveis condições de vida.

Leva-nos a refletir sobre o significado da palavra civilização, tal como foi utilizada pelos defensores das ferrovias, que viam os trens como precursores de uma nova era e como "veículos de civilização, prosperidade e paz". Permite-nos identificar civilização à expansão do capitalismo e ao aumento da produção para o mercado, à busca do maior lucro possível. Neste sentido, para sua difusão, a "civilização" necessita tirar do seu caminho todos aqueles que se situam fora deste esquema, que têm outras perspectivas ou que podem impedir a concretização deste tipo de projeto.

A descrição da vida nos acampamentos, montados nas clareiras abertas no meio da mata, remete-nos a um quadro de constante sofrimento, onde imperavam o medo, as privações e o desconforto. O devassamento do sertão através da "mata compacta" criava, por si só, um clima de desconforto para os homens que tinham que assentar os trilhos. Mesmo para os mais qualificados, como engenheiros, médicos e técnicos, este período de suas vidas deixou amargas recordações:

A temperatura é sufocante, produzindo notável mal-estar. Parece que todos somos cardíacos. Insetos importunam os homens e os animais. Abelhas pequeníssimas, mosquitos quase imperceptíveis procuram nossos olhos, introduzem-se no nariz, nas orelhas, nos cabelos, tornando-se um

verdadeiro flagelo".¹

É bastante ilustrativo o caso de um engenheiro, membro da comissão de estudos exploratórios para a continuação dos trabalhos após a conclusão dos primeiros cem quilômetros. A esta comissão cabia percorrer uma zona onde poucos haviam se aventurado e esteve exposta a adversidades como malária, úlceras, verminoses, disenteria, picadas de insetos e tumores. Neste jovem engenheiro, a experiência deixou uma aversão total pelos horrores vivenciados, que se estendeu à sua profissão: preferiu abandonar tudo e tornar-se médico. Durante muito tempo, recusou-se a entrar até mesmo no bosque do Passeio Público, no Rio de Janeiro².

A hostilidade do meio ambiente era apresentada nos relatórios da empresa e em alguns jornais como a causa dos males enfrentados pelos trabalhadores e como o "grande inimigo" a vencer. Evitava-se, assim, o desvendamento dos conflitos entre operários e empreiteiros, que apareciam mascarados como um embate entre "as forças do progresso e os elementos da natureza"³, incluindo-se nestes últimos os índios.

Existiam dificuldades inerentes ao processo de penetração em

1. *Apud* Fernando de Azevedo, *op. cit.*, p. 74. Ver também Pierre Dennis, *Le Brésil au XX Siècle*, p. 54/55, para quem as cenas do cotidiano nos acampamentos da Noroeste evocavam a Califórnia durante o *rush* do ouro. O isolamento, a ausência de mulheres para apaziguar os espíritos e a ameaça permanente dos índios eram alguns dos fatores que, segundo ele, contribuíam para conferir ao local características violentas.

2. J. G. Morais Filho, *op. cit.*, p. 53.

3. Francisco Foot Hardman, *Trem Fantasma (Espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)*, p. 230.

terras desconhecidas, cobertas de extensa mata e onde abundavam mosquitos e outros animais, além de ocupadas por índios que não aceitavam passivamente a tomada de suas terras. Conjugando-se tais fatores à ganância dos empreiteiros e às arbitrariedades dos capatazes podemos ter uma idéia do sofrimento imposto a centenas de trabalhadores.

A empresa construtora de Machado de Mello, encarregada pela companhia concessionária, da construção da estrada, valia-se do sistema de sub-empregadas. Por este sistema, vários grupos e companhias empenhavam-se em obter o maior lucro possível, reservando aos operários a maior parcela de exploração. Eram o último elo de uma cadeia em que os empreiteiros ganhavam por todos os meios. Explorando-os de maneira brutal os sub-empregados garantiam lucros elevados nos trabalhos sob sua responsabilidade¹.

Pela leitura do regulamento da construtora, contido na caderneta recebida por cada trabalhador, podemos ter uma idéia do grau de sujeição a que ficavam submetidos os operários. Nele, estavam contidas as normas que regulavam o trabalho e a vida dos trabalhadores enquanto permanecessem a serviço da companhia. Tais normas determinavam uma jornada diária de trabalho de dez horas, durante sete dias da semana, e mesmo à noite, caso o empregado o exigisse. O salário estipulado pela empresa não poderia, de forma alguma, ser contestado pelo trabalhador e os pagamentos de cada mês eram efetuados trinta dias após o vencimento. O

1. J. G. Moraes Filho, op. cit., p. 52

trabalhador também era obrigado a se suprir, de todos os gêneros alimentícios e de quaisquer outros artigos, nos armazéns mantidos pelo empreiteiro, onde acabava deixando todo o seu salário, não lhe sobrando recurso para retirar-se da região ou largar o serviço das empreiteiras¹.

Mesmo quando dispunham de um pequeno saldo não recebiam o dinheiro no local de trabalho. Isso ocorreu com um operário, que após contrair a febre amarela em uma área próxima a Araçatuba, solicitou o ajuste de suas contas, sendo informado que deveria ir até Bauru para que a empresa lhe pagasse. Ao chegar em Araçatuba, debilitado pela doença e sem dinheiro sequer para comprar a passagem, matou-se com um tiro na cabeça².

Nestas condições, o operário deveria manter-se no serviço até a morte ou dispor-se a enfrentar os perigos da mata. Porém, a retirada era difícil e muitos estavam presos à companhia pelas dívidas contraídas no armazém e eram impedidos, pelos capatazes, de fugirem. Além do mais, a sobrevivência, muitas vezes, dependia do grupo. Retirar-se individualmente podia significar a morte. Embrenhar-se no sertão, sem poder contar com o auxílio dos demais, exigia uma boa dose de coragem. Arthur Neiva, médico que trabalhou na Noroeste em 1908, como chefe da profilaxia contra o impaludismo, deixou-nos o seguinte testemunho:

Abandonar o serviço, impossível; "quem entra no inferno não sai", ouvi muitas vezes repetido pelos miseros operários. A estrada cuidadosamente cortava a retirada. Voltasse a pé quem quisesse. Eram algumas centenas de

1. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 01/06/1909, p. 1.

2. *O Bauru*, Bauru, 21/01/1909, p. 1.

*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.*¹

Algumas vezes a fuga era interceptada pelos capangas dos empreiteiros, como aconteceu com seis trabalhadores atacados de febre quando trabalhavam no lugar denominado Canal do Inferno. Sua viagem não foi além de dois quilômetros: quatro capangas cercaram-nos e, com as carabinas em seus peitos, obrigaram-nos a voltar ao serviço.²

Realizado em locais insalubres e infestados de mosquitos portadores de doenças, o assentamento dos trilhos fez-se de forma penosa, fato que se agravava por estarem os operários à mercê da vontade dos empreiteiros e, sendo assim, ainda mais vulneráveis às moléstias tropicais que assolavam a região.

Os dirigentes da construtora procuravam, insistentemente, imputar a ocorrência de doenças ao ambiente, isto é, a fatores alheios à sua vontade. Porém, estava clara a relação entre os maus tratos aos trabalhadores e a alta incidência de moléstias, relação que não escapou aos operários preocupados em divulgar o

1.A. Neiva, op. cit., p. 127. A. Neiva escreveu este artigo em 1920, ocasião em que voltou a percorrer a região, comparando o que viu com a ocupação do oeste americano. Dividiu em três fases a conquista do sertão paulista: primeiro, o domínio dos índios, do impaludismo e da leishmaniose; depois o período de luta entre proprietários de terras, "resolvida (...) pelo argumento decisivo: o artigo 44 da Constituição Winchester". E por último, a época em que os trens permitiram o florescimento de cidades e o cultivo das terras, a transformação da selva selvaggia em fazendas, povoados, vilas e cidades modernas. (p. 130 e segs.)

2.O Bauru, Bauru, 14/01/1909, p. 2.

que se passava na construção da ferrovia. Suas reivindicações incluíam exigências de uma alimentação de melhor qualidade e de um horário de trabalho menos longo, como forma de se prevenirem contra a doença¹.

Ao invés de atender a estas reivindicações, implementando medidas que pudessem minimizar os males decorrentes de um meio hostil, a empresa responsável pela obra agia de acordo com seus interesses, procurando sempre obter enormes vantagens econômicas. Com este objetivo, o traçado da estrada de ferro era feito levando-se em consideração as possibilidades de auferir ganhos adicionais e de economizar custos. Evitava-se, então, os terrenos onde fossem necessárias grandes remoções de terra, cortes e aterros.

Com esta preocupação, vemos a opção, no trecho entre Araçatuba e Lussanvira, pelos terrenos baixos e insalubres, reduto de grandes focos de malária². Esta decisão foi tomada por Eugene Lafon, à época engenheiro responsável pela construção, que preferiu abandonar a linha que percorria os espigões altos e salubres para iniciar o percurso pelos varjões do Tietê³:

*...a linha corria paralela ao rio Tietê, onde a maleita grassava mortiferamente. Dizia-se que o sezão dava até nos trilhos e dormentes. Centenas e centenas de trabalhadores morreram na construção de tal trecho...*⁴

1. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909, p. 2.

2. Gabriel Ruiz Pelegrina, "Memórias de um ferroviário", in *Jornal da Cidade*, Bauru, 01/09/1985.

3. J. G. Moraes Filho, op. cit., p. 54/5.

4. Correia das Neves, *Tipos Populares de Bauru*, p. 65.

Isto ocasionou graves problemas, pois a vantagem de se contar com os rios, para transporte de material e pessoal, era totalmente eliminada pela deterioração nas condições de trabalho e pelas dificuldades de permanência dos operários no local. Foi sempre problemático este trecho e, até a construção de uma variante evitando o local, foi difícil manter o pessoal na estação e nas turmas de conserva. Os usuários dos trens, neste percurso, ficavam expostos, durante a parada em suas estações

...ao assalto importuno e perigoso dos enxames de mosquitos e motucas que infestavam a já tristemente célebre região do Tietê, tão fértil em pantanais, onde a malária estabeleceu o seu quartel general permanente¹.

A necessidade de se mudar o traçado neste trecho era constatada por um dos diretores da estrada, em 1920, atendendo a fatores de

...ordem técnica e econômica, além de ser uma medida humanitária para que cesse a mortandade de empregados (...) que em proporções impressionantes são sacrificados pelo impaludismo.²

Muitos anos depois de concluída a linha da Noroeste, o

1.0 Tempo, Bauru, 26/07/1914.

2. Resumo do Relatório sobre os serviços da estrada no ano de 1920, apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, (mimeo). No Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, em 1926, p. 55, podemos ver que o trabalho em questão continuava representando um sério problema: "A linha atual, junto à baixada do Tietê se estende por uma zona totalmente insalubre, onde a expansão agrícola e comercial é inteiramente impossível, só se podendo obter a conservação do trecho mediante o contínuo sacrifício de vidas, isto sem aludir às dificuldades resultantes de um terreno impróprio à estabilidade dos trilhos".

jornal do Sindicato dos ferroviários da Noroeste publicou um artigo, reclamando dos perigos que ameaçavam os que viviam e trabalhavam na área:

*Compreendida a zona palustre da Noroeste (parte dela) entre Córrego Azul e Itapura que não difere em nada das plagas da Guiana ou da África Central, parece que o espírito da maldade dirige-se para onde a mesma está encravada, pois desde os "stegonias fasciadas" ou anophelinos, transmissores das febres bravas, até a classe mais vil da sociedade, que são os deportados pela polícia, tipos perigosos, que quase sempre põem em cheque a vida dos habitantes da zona, vivem estes em sérios sobressaltos.*¹

A partir de Araçatuba um "verdadeiro morticínio assolara o acampamento bandeirante"². Daí até as margens do rio Paraná divisa com Mato Grosso, foi bastante elevada a incidência de doenças. Neste local, estava prevista a construção de uma ponte, o que só se concretizou em 1926, quinze anos após a conclusão da ferrovia. Até então, a travessia do rio era feita através de ferry-boat. Para justificar o atraso na construção desta ponte, o engenheiro João Teixeira Soares alegava a insalubridade da região, que impedia a permanência do pessoal, mesmo por poucos dias, afirmando que os trabalhos naquela área exigiam a construção de

...abarrancamentos do lado de Mato Grosso a uma certa distância de 30 quilômetros da margem do rio, e diariamente, fazer o transporte de pessoal, pela manhã para as obras e à tarde para o abarracamento. Hoje, por dinheiro algum se obtêm operários para um efetivo

1. O Sindicato, Bauru, junho 1935.

2. Edgar L. de Andrade, op. cit., p. 236.

*serviço nestas regiões.*¹

A insalubridade conjugada a uma escassa preocupação dos empreiteiros com os destinos dos trabalhadores, fez muitas vítimas e exigiu uma renovação constante de mão de obra. Impunha-se a necessidade de encontrar substitutos para os que morriam ou perdiam a capacidade de trabalhar:

*Nenhum operário conseguira atingir vivo, ou com saúde, a barranca do rio Paraná. Os obreiros que aí chegaram, levando avante a obra do empreendimento iniciada em Bauru, constituíram levas de reforço providas da retaguarda e outras paragens distantes.*²

Estes "reforços", obtidos com os mais variados recursos, chegavam combalidos aos lugares onde a construção ia se fazendo, enfraquecidos pela dura viagem através do sertão e sofrendo toda sorte de privações. A empreiteira, encarregada da direção geral das obras, não hesitou em empregar todos os meios ao seu dispor para recrutar novos trabalhadores. A questão primordial que se colocava era encontrar meios de substituir os "inutilizados" ou mortos. E, como veremos, esta substituição era feita a qualquer preço! O relato de Arthur Neiva aponta para a multiplicidade de recursos empregados pelos empreiteiros com o objetivo de aliciar trabalhadores:

A custa de todos os artificios os empreiteiros tinham acumulado milheiros de trabalhadores que lutavam furiosamente contra a compacta floresta que cobria a

1. Relatório da Diretoria da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apresentado à Assembléia Geral Ordinária, realizada em 16/10/1911.

2. Edgar Lage de Andrade, op. cit., p. 246.

*região, e que tombavam, ora vitimados pela malária, ora pelo guarantã dos índios Caigangues, quando não eram corroídos pela úlcera de Bauru.*¹

Parte destes trabalhadores se engajava nos serviços da estrada atraída por artigos publicados na imprensa sobre a prosperidade e potencialidades da região, que aguardava a passagem dos trens para se concretizar. Mas esta não era a única maneira de garantir força de trabalho suficiente para as obras. Entre os "artifícios" a que se refere Arthur Neiva, incluía-se a utilização daqueles que tiveram a má sorte de cair nas mãos da polícia do Rio de Janeiro e de São Paulo, enviados para a região da Noroeste como deportados e postos, à força, para trabalhar na estrada de ferro. Um dos engenheiros contratados pela Noroeste e instalado nas pontas dos trilhos, junto a um acampamento na ponta dos trilhos, assustou-se com os componentes de seu grupo:

*Gente da pior espécie constituía a numerosa turma em questão; vagabundos, colhidos pelas polícias do Rio de Janeiro e de São Paulo, eram enviados para a Noroeste sob escolta policial. Não podendo viajar pelos trens da Noroeste, não se aventuravam, tais malandros, a uma viagem a pé, pela linha, com justo receio dos índios coroados. Além da ameaça constante dos índios, traiçoeiros e vingativos, além das epidemias que infestavam a região, tivemos contato com a escória humana das capitais já citadas.*²

Desta forma, os empreiteiros supriam suas necessidades de mão de obra abundante e barata, contando com a ajuda de

1. Arthur Neiva, op. cit., p. 127.

2. Pacheco Janot, "Das memórias de um engenheiro". in *Diário de Notícias, RJ, 09./11/1952, p. 8.*

instituições oficiais e tendo garantias 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 deste degrado:

No fundo dum corredor subterrâneo da Central, sob o número 5, há uma prisão destinada às vítimas da sanha canibalesca dos delegados. Esta prisão é exclusivamente destinadas 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".¹

A polícia prendia pessoas sem acusação, mantinha-as nos cárceres por algum tempo, enviando-as depois para a zona da Noroeste, em São Paulo ou em 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 de dois dias de prisão não tem quem se interesse por si, lá vai marchando para Mato Grosso e outros lugares, homens e mulheres...²

Aí, então, eram postos a trabalhar na estrada de ferro, de onde dificilmente conseguiam escapar. Outras vezes, as prisões políticas eram imputadas à vagabundagem e delitos como pequenos furtos ou perturbação da ordem. Isto ocorreu, por exemplo, em 1913, durante uma greve em Santos. Entre os recursos utilizados

1.A *Lanterna*, 04/10/1913, p. 2.

2.A *Voz do Trabalhador*, RJ, 01/03/1913, p. 3.

pela polícia para reprimir a greve incluía-se a deportação para "a insalubre Noroeste, no Estado de Mato Grosso, de cerca de 35 operários considerados "vagabundos e desordeiros"¹ Assim como nesta, em outras greves a polícia intimidava os trabalhadores lembrando-os da possibilidade de serem deportados para regiões longínquas.

Mais uma denúncia apareceu no jornal *A Voz do Trabalhador*, no dia 01 de setembro de 1913, em um artigo que noticiava uma greve dos empregados de uma pequena empresa de carroças. Protestavam contra os métodos dos policiais do Estado de São Paulo que

...prendem arbitrariamente, expulsam ou exilam para as paragens inóspitas da Noroeste para que morram de febres malignas os trabalhadores que se atrevem a pensar e a desejar um pouco mais de bem estar.

Neste mesmo ano, um trabalhador foi preso em um bar de São Paulo e obrigado a assinar um documento em que se declarava "vagabundo". Ao ser libertado recebeu a ameaça de ser novamente trancafiado e enviado para a Noroeste, caso o encontrassem perambulando em lugar público².

Pairava sobre os trabalhadores esta ameaça sempre presente: ser enviado para a Noroeste, "região da morte", da qual poucos conseguiam regressar com saúde ou mesmo com vida. Os operários passaram a se referir à região, a despeito do calor infernal, como a "Sibéria Brasileira", local de degredo e de trabalhos

1.4 *Lanterna*, SP, 28/06/1913, p. 3.

2.4 *Lanterna*, SP, 14/06/1913, p. 3.

forçados¹.

Esta denominação remete-nos a uma prática comum durante este período, bastante disseminada a partir do crescimento de centros urbanos como o Rio de Janeiro e São Paulo. Com a crescente complexidade social nos grandes centros urbanos, os administradores, políticos e letrados começavam a se preocupar em organizar a sociedade.

Procurava-se evitar que camadas da população, marginalizadas e, portanto, representando um constante perigo para a estabilidade social, pudessem "subverter a ordem". Várias estratégias foram postas em prática para conter esta população nos limites desejados da ordem necessária para as cidades que se modernizavam, e ao lado de medidas de controle e de disciplinarização, utilizava-se amplamente a repressão direta.

De qualquer maneira, era sobre os trabalhadores urbanos que recaíam tais medidas. As agitações operárias e os movimentos de protesto, empreendidos pela população, demandavam, por parte dos governantes, a imposição de estratégias disciplinares, que objetivavam enquadrar a população no padrão de comportamento mais adequado à sociedade que se pretendia criar².

1. Mato Grosso, para aqueles que pensavam inexistir na região as características essenciais de uma sociedade civilizada, era frequentemente comparada à "terra de degredo". Ver, por exemplo, a página 109 deste trabalho.

2. Ver Margareth Rago, *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar*; Sidney Chaloub, *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*; Sergio Pechman e Lilian Fritsch, "A reforma urbana e o seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século", in *Revista Brasileira de História*, vol. 5, no 8/9, set. 84/abr. 85.

A prisão daqueles considerados bandidos, capoeiras, anarquistas, malandros, vagabundos e outros tipos característicos das cidades não era suficiente para conjurar tal perigo. Em muitos casos, tais pessoas eram enviadas para locais distantes, onde, se pensava, elas deixariam de representar uma ameaça à ordem pública, ao mesmo tempo em que se transformariam em mão de obra barata e subjugada.

A região da Noroeste adequou-se perfeitamente a este fim. Representou um importante papel no controle e na disciplinarização da população urbana, processo em curso neste momento nas cidades. A construção da estrada de ferro coincide com o período em que começava a se colocar, mais agudamente, a questão social nas cidades, local de circulação de trabalhadores e "vagabundos" carentes da disciplina necessária para o trabalho nas indústrias.

O degredo interno articulava-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. Era, a nível interno e sem sustentação legal, um sucedâneo da lei Adolfo Gordo, forma legal de expulsar do território nacional os estrangeiros considerados indesejáveis e que poderiam colocar em perigo a situação vigente.

Desde o início da república este recurso vinha sendo utilizado. Já no Governo Provisório, muitos capoeiras, acusados de crimes e agitações no Rio de Janeiro, foram presos e

deportados para Fernando de Noronha¹. Poucos anos depois cogitava-se o emprego de condenados em obras públicas, seguindo-se o exemplo da França que, no século XVIII, utilizara os forçados neste tipo de serviços. Por este meio os indivíduos

*...empregados em obras civilizadoras, com o suor derramado em benefício de seus irmãos, remirão, com inegável proveito para o país, pois a falta que a cólera, um ato impensado, o impulso do momento, ou o vício de origem, os levaram a cometer.*²

Também na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré os vínculos entre "limpeza urbana" e deportação ficaram patentes. Na repressão à Revolta da Chibata numerosos revoltosos foram enviados para a Amazônia, entregues a proprietários de seringais ou aos construtores da ferrovia. A maior parte deles morreu sem que se tivessem maiores notícias de seu destino. Perdidos nas matas e sem possibilidade de retorno, juntaram-se aos milhares de trabalhadores anônimos que perderam suas vidas nesta malfadada epopéia amazônica³.

A deportação para a Noroeste era, quase sempre, sinônimo de morte. É muito difícil conseguirmos saber o número exato de trabalhadores vitimados pelas doenças ou mortos em função do regime de trabalho que deveriam seguir. A maior parte dos relatos sobre esta ferrovia destacou apenas os nomes de alguns engenheiros que adoeceram durante as obras. Sobre o conjunto dos

1. José Murilo de Carvalho, "O Rio de Janeiro e a República", in *Revista Brasileira de História*, SP, vol. 5, nº 8/9, set. 84/abr. 85, p. 124.

2. *Revista do Club de Engenharia*. RJ, dez. 1900.

3. F. Foot Hardman, op. cit., p. 246.

demais trabalhadores, as referências são vagas.

De acordo com um dos diretores da Noroeste, até 1909 haviam morrido mais de 1600 operários. Tal afirmação foi feita ao Barão do Rio Branco que recomendou que esta informação fosse publicada, para mostrar a todos a dureza dos trabalhos. A resposta do engenheiro, que havia fornecido tais dados ao Barão, foi a de que se isto fosse feito não seria possível obter um só operário para prosseguir os serviços¹

Esta ausência de números corretos não nos impede de constatar que a perda de vidas durante o período em que durou a construção representou um grave problema:

As febres (...) sacrificaram muitas vidas, e não poucos engenheiros tiveram de ser retirados afetados de impaludismo e beribéri.²

Sem poder contar com alimentação adequada e enfraquecidos pelo duro trabalho nas picadas abertas na mata, os operários adoeciam facilmente. As doenças mais comuns foram a malária, as verminoses, o beribéri e a úlcera de Bauru. Esta última foi assim denominada por sua grande incidência na região. Inicialmente, os médicos que trabalhavam na ferrovia pensaram tratar-se de uma doença desconhecida. Somente mais tarde, descobriram tratar-se de leishmaniose, atacando os trabalhadores

1. Gabriel Ruiz Pelegrina, "Os ferozes índios e a construção da Noroeste", in *Revista Realce*, Bauru, nº 14, set. 69, p. 35.

2. Joaquim Machado de Mello, *Conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, Club de Engenharia, 05/12/1914, p. 24.

e propagando-se por toda a região¹.

Esse conjunto de doenças era visto como obstáculo ao progresso, impedindo o crescimento da produção e paralisando o desenvolvimento. Médicos e sanitaristas pregavam a adoção de medidas profiláticas para que se pudesse prosseguir na ocupação do interior brasileiro. A atuação destes "especialistas em matérias de higiene rural, práticos no reconhecimento de mosquitos patogênicos, de suas larvas, de seus ninhos e dos parasitas intestinais..."² era imprescindível para debelar epidemias e sanear áreas impróprias para a vida dos homens.

Comungando com aqueles que concebiam a natureza, enquanto inculta e intocada, como componente de uma barbárie a ser ultrapassada, estes médicos referiam-se às enfermidades como "oposição cruenta à marcha da penetração"³ e elemento de vergonha nacional⁴. Para que a civilização avançasse era preciso conjugar técnica e saber médico. Sem esta vinculação o domínio sobre a natureza não se efetivaria, inviabilizando o aproveitamento de áreas extensas onde imperavam os inimigos naturais dos homens e, principalmente, obstaculizando a fixação de imigrantes.

1.A leishmaniose (úlceras de Bauru) é uma doença que manifesta através de úlceras na pele ou nas mucosas, provocadas pela picada de mosquito infectado. A infecção ataca a mucosa do nariz ou da boca, que podem ficar destruídos pela úlcera que aumenta lentamente. Beribéri é uma "avitaminose provocada pela falta de vitaminas B1 e B4, com o quadro clínico complicado por processos infecciosos". Ver Manoel R. Ferreira, *A Ferrovia do Diabo*, p. 276.

2.0 *Tempo*, Bauru, 31/05/1914.

3.Edgar L. de Andrade, op. cit., p. 159.

4.0 *Estado de São Paulo*, SP, 01/07/1905.

Trabalhando junto com os engenheiros, voltados para a resolução de problemas essencialmente técnicos, os médicos estavam aptos a fornecer indicações quanto aos locais mais propícios, em termos sanitários, para a implantação dos trilhos, bem como a prescrever medidas para resguardar os trabalhadores das enfermidades. A atuação de médicos sanitaristas nas cidades vinha se revelando eficaz no combate às epidemias de malária, febre amarela e varíola, ou mesmo para sua erradicação. Em breve passaram a ser chamados para atender os trabalhadores de obras localizadas em áreas com elevada taxa de mortalidade ou para percorrerem o interior em campanhas sanitárias.

Durante o período em que durou a construção da Noroeste encontramos alguns registros de campanhas promovidas pela empresa para prevenir as doenças, mas são sempre referências apressadas e superficiais. Em uma conferência, realizada no Club de Engenharia em 1914, o empreiteiro Machado de Mello referiu-se à criação, pela comissão médica, de um hospital em Itapura para acolher os trabalhadores "que não obedecendo ao regime de quinização sistemática" contraíssem malária. Prosseguia, especificando a função primordial do serviço médico: o socorro às vítimas, através da montagem de

...hospitais que agasalhavam centenas de trabalhadores colhidos pela febre e feridas de mau caráter adquiridas naqueles sertões...¹

Eram medidas que só visavam o atendimento aos trabalhadores já contaminados, largados neste hospital de campanha, dos quais

1. Joaquim Machado de Mello, op. cit., p. 25.

pouco se sabe. Em nenhum outro documento foi encontrada qualquer referência a uma campanha de quinização promovida pelos médicos da estrada de ferro. Ao contrário, a leitura dos relatórios da companhia deixa-nos perceber que pouco foi feito para evitar as epidemias.

As normas mais elementares de saneamento, já conhecidas naquela época, foram ignoradas. A comissão sanitária quase nada realizou no sentido de estabelecer medidas eficazes para impedir que os trabalhadores fossem acometidos dos inúmeros males que infestavam a região¹. Os médicos encarregados do serviço de profilaxia pouco podiam fazer por não disporem de medicamentos e recursos adequados². Sua atuação restringia-se a mitigar o sofrimento dos doentes, sem uma ação preventiva. Assistiam à propagação de epidemias violentas e dolorosas que acabavam inutilizando a vida dos mais atingidos.

No último quartel do século XIX, as possibilidades de investimentos de capital em todos os continentes pareciam ilimitadas. A partilha da África, a criação de "zonas de influência" na Ásia e o aumento dos investimentos em serviços públicos na América Latina pareciam uma fonte inesgotável de riquezas a serem canalizadas para os países europeus mais avançados.

Porém, a ocorrência de doenças tropicais ameaçava a continuidade desta sangria. O sucesso desta nova investida

1. Edgar L. de Andrade, op. cit., p. 270.

2. Idem, ibidem, p. 241.

colonial exigia um maior conhecimento dos fatores que propiciavam as doenças e das formas de controlá-las. Tal conhecimento era um requisito essencial para manter tropas militares européias em regiões diversas espalhadas pelo mundo. Era um fator primordial nos empreendimentos como estradas de ferro e canais e para garantir o fornecimento de matérias-primas e produtos coloniais às potências imperialistas.

O surgimento de centros internacionais para analisar, pesquisar e encontrar maneiras de diminuir os riscos das doenças, especialmente das doenças tropicais, articula-se diretamente com este tipo de preocupação. Assiste-se, então, ao nascimento de instituições médicas e científicas na Europa e nos Estados Unidos para pesquisa de doenças tropicais, que grassavam em áreas importantes no que se refere ao fornecimento de matérias-primas e outros recursos ou nas quais os investimentos de capitais tornavam-se muito arriscados.

Colocava-se a ciência como forma de "domesticar" e sanear uma natureza feroz e hostil. Ela permitia um domínio efetivo sobre todos os lugares, uma vez que não se ficava mais à mercê das intempéries do clima e das condições de cada local. No que se refere à dominação imperialista, tais órgãos foram uma arma tão importante quanto as empunhadas pelos soldados.

A utilização de quinino para prevenir a malária vinha sendo feita em várias obras e em todos os lugares onde a doença inviabilizava a permanência dos europeus. Na tentativa malograda de construir o Canal do Panamá, em 1879, a morte de centenas de trabalhadores e engenheiros resultara na intensificação da busca de meios para controlar a doença. Anos mais tarde, quando se

iniciou novamente a construção do canal, o quinino foi amplamente utilizado, o que não impediu a morte de milhares de trabalhadores.

Também no Brasil, muitas obras públicas viam-se frente à questão das doenças. A título de exemplo, podemos citar a construção da estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba, ainda no século XIX, para a qual mais de 9000 trabalhadores foram arregimentados a fim de conseguir manter efetivamente 3000 operários. Nas áreas próximas ao Rio de Janeiro várias ferrovias foram construídas às custas das vidas de milhares de *coolies*¹.

Nesta mesma época, durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907/12), organizou-se um amplo esquema de atendimento médico, com a fundação de um hospital e a contratação de médicos e enfermeiros que circulavam nos acampamentos instalados ao longo do assentamento dos trilhos. A malária atingia níveis alarmantes, matando e, principalmente, inutilizando centenas de trabalhadores. Em seu relatório, referente ao ano de 1908, o médico chefe da Madeira Mamoré Railway Company afirmava que em seus 16 anos de experiência em obras nos países tropicais, jamais

...tinha encontrado um empreendimento onde houvesse necessidade de uma tão completa e perfeita organização e capacidade executiva do corpo médico, como aqui, e a passada falta de semelhante organização tem provado e provará ainda a sua utilidade para a boa realização de

1. Ademar Benévolo, *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, p. 308 a 317.

*tal empreendimento.*¹

O serviço médico não se restringia a atender os doentes. Nas anotações deixadas por médicos que trabalhavam na estrada encontramos descrições das enfermidades mais freqüentes e uma análise, mesmo que precária, dos medicamentos ministrados e seus resultados. Procuravam relacionar as doenças ao meio ambiente e ao tipo de alimentação fornecida, chegando a estabelecer relações entre as doenças e a nacionalidade de cada trabalhador.

Oswaldo Cruz também foi chamado para, junto com vários outros médicos, coordenar e orientar os trabalhos de contenção da malária. Procurou implantar um programa capaz de atingir todos os trabalhadores, com o objetivo de torná-los menos vulneráveis à doença. Para isto, impôs um regime sanitário com características militares, concedendo amplos poderes ao chefe do serviço sanitário², o que desencadeou um forte movimento de resistência dos trabalhadores.

A motivação básica para a organização desta campanha de controle das doenças não estava centrada em questões humanitárias. O desprezo pela vida de milhares de trabalhadores em todo mundo foi responsável pela morte de legiões de operários. As tentativas feitas para diminuir o número de mortes devem ser imputadas a um cuidadoso cálculo, que demonstrava serem tais mortes a causa de grandes prejuízos para as empresas e para a

1. *Apud* Manoel R. Ferreira, *op. cit.*, p. 230.

2. F. Foot Hardman, *op. cit.*, p. 223.

expansão do capitalismo em geral ¹.

Ao narrar a primeira investida na selva amazônica para a construção da Madeira-Mamoré, Neville Craig explicitou esta preocupação com os custos das obras. O que interessava saber não era o número de operários mortos, mas sim o número daqueles que ficavam incapacitados para o trabalho². Argumentos de ordem econômica eram pesados e friamente calculados.

Em várias obras, espalhadas pelo mundo, havia esta preocupação em computar os gastos com hospitais para os doentes e com as perdas de trabalhadores, para se fazer o cálculo do que era economicamente mais interessante: manter a situação inalterada ou investir em saneamento e campanhas preventivas.

Talvez seja esta a explicação para o esforço feito pela Madeira-Mamoré para conter a malária em limites suportáveis. Localizada em uma região muito distante, sem qualquer centro urbano em suas proximidades e com enormes dificuldades para o transporte de pessoas, equipamentos e gêneros alimentícios, seus custos com mão de obra foram bem mais elevados que na Noroeste.

A ação da malária e de outros males era tão devastadora que um dos médicos, em um "cálculo otimista", julgava poder "obter 90 dias de trabalho do trabalhador ordinário (...). Depois do terceiro ou quarto ataque ele torna-se imprestável"³. Obrigada a renovar constantemente a mão de obra empregada nos serviços da

1. Idem, *Ibidem*, especialmente o capítulo V.

2. Neville Craig, *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*, p. 243 a 248.

3. Manoel Rodrigues Ferreira, *op. cit.*, p. 230.

estrada, a empresa recebia, por mês, entre 300 a 500 novos trabalhadores, recrutados em diferentes lugares do mundo. Porém, isto exigia um elevado dispêndio:

A Companhia precisava pagar os seus agentes aliciadores em todas as partes do mundo; devia pagar os seus transportes e alimentação até o local da construção; em alguns casos já começava a pagar os seus ordenados no momento em que deixavam os locais onde viviam (...). E no momento em que começava a trabalhar, era preciso cuidar dele para que não sucumbisse às doenças.¹

Para evitar que a obra fosse interrompida, por falta absoluta de operários, era preciso garantir condições mínimas de salubridade e criar uma infra-estrutura médico-hospitalar para atender a todo o pessoal.

Na construção da Noroeste não houve qualquer tentativa mais acurada de utilizar os conhecimentos disponíveis na época para prevenir ou mesmo superar o problema das doenças. Ao mesmo tempo em que todos os relatórios da empresa trazem referências aos problemas ocasionados pelas doenças, não vemos esforço para debelá-las e, sequer, qualquer tentativa de uma atuação mais sistemática da Comissão de Profilaxia.

Ao contrário, a companhia construtora procurava desvencilhar-se dos trabalhadores que adoeciam, enviando-os para o Paraguai:

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

1. Idem, Ibidem, p. 252

*estrada.*¹

No mesmo aviso, o governo notificava a companhia que "fatos tão lamentáveis" não deveriam se repetir, cabendo a ela "zelar pela saúde de seus empregados".

Contudo, o interesse primordial dos empreiteiros era concluir os trabalhos e receber do governo as garantias de juros previstas no contrato inicial. "Zelar pela saúde" dos trabalhadores parece ter sido, nas condições em que a Noroeste foi construída, um investimento desnecessário.

Havia, portanto, uma dupla "deportação" -- dos centros urbanos para a região da Noroeste e daí para o Paraguai, quando os homens, arrancados das cidades com a ajuda da polícia, se tornavam totalmente inúteis para o trabalho. Podiam então morrer, mas que o fizessem longe dos olhos da empresa.

A análise de custo/benefício, feita em bases capitalistas, sempre considerou a vida humana como o fator menos relevante. No caso da Noroeste, temos evidências flagrantes deste desprezo pelos homens, expresso no tratamento dado à questão das enfermidades. A definição do traçado da ferrovia, a que já me referi, exemplifica bem esta questão. Foram escolhidos os trechos mais econômicos, mesmo que isto ocasionasse uma maior perda de vidas humanas. O homem era uma "máquina" barata, moeda sem valor e que podia ser consumida sem maiores cuidados. Com esta finalidade, sacrificaram a saúde e a vida de centenas de

1. Decisão nº 2, de 01/02/1910, do Ministério da Viação e Obras Públicas (endereçada ao engenheiro fiscal da Noroeste), in *Decisões do Governo da República dos Estados Unidos do Brasil de 1910*. Devo a Paulo Roberto Cimó Queiroz o acesso a este aviso.

trabalhadores e prosseguiram a obra sem atender aos reclamos de operários e técnicos, bem como às reivindicações que partiam de jornais de Bauru, do Rio e de São Paulo.

Apesar deste descaso pela vida dos operários, as queixas quanto à falta de mão de obra eram recorrentes nos relatórios da empresa:

Do lado de São Paulo, as febres de mau caráter se desenvolveram com tamanha intensidade, que, apesar de organizado o serviço profilático e hospitalar, vitimou um grande número de operários e empreiteiros, criando e espalhando uma tal impressão de pavor contra a região que impedia o recrutamento de novas turmas para substituir as inutilizadas.¹

O autor desta declaração, diretor da Noroeste em 1909, prosseguia afirmando não conseguir operários dispostos a trabalhar na região. A presença constante, em relatórios dos diretores da companhia, de queixas quanto à escassez de mão de obra nos fornece uma pista para compreender mais uma das estratégias da empresa para continuar recebendo "suprimentos" de trabalhadores com o auxílio de órgãos oficiais, tais como a polícia e a Agência de Colonização.

Tanto em São Paulo quanto em Mato Grosso, a ferrovia atravessava regiões esparsamente ocupadas e que, portanto, não dispunham de um excedente populacional para se empregar no serviço da estrada de ferro. Os trabalhadores da construção eram recrutados em outros locais e, como já vimos, a deportação de elementos considerados perigosos foi amplamente utilizada.

1. *Apud*, Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 64.

Na lógica dos empreiteiros era mais vantajoso extrair de cada indivíduo toda a sua energia e saúde, mesmo que tirando-lhe a vida, do que melhorar as condições de trabalho. Esta atitude fundamentava-se na certeza de poder, por quaisquer meios, assegurar a entrada de substitutos para os que ficavam sem condições de prosseguir trabalhando.

Os maus tratos aos trabalhadores, o descaso com que a companhia cuidava da questão das doenças e o regime de terror em que viviam os trabalhadores desencadeara, em, 1909, uma campanha de boicote à Noroeste, capitaneada por alguns jornais operários do Rio de Janeiro e de São Paulo. Contrapunham-se à propaganda empreendida pela construtora com o objetivo de atrair operários, procurando evitar que imigrantes e trabalhadores nacionais fossem se empregar na construção da ferrovia.

Publicando artigos denunciando o caráter explorador da empreiteira, o jornal *A Voz do Trabalhador* passou a incluir em seus números pequenas vinhetas conclamando os operários a boicotarem a Noroeste, onde trabalhadores eram explorados e mortos:

OPERARIOS!

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.*¹

Os autores destes artigos e a direção do jornal acreditavam que somente uma ampla reação popular seria capaz de impedir que o empreiteiro continuasse a explorar e matar trabalhadores. Visando fomentar tal reação, a Federação Operária de São Paulo realizou uma reunião na qual se deliberou

*...empregar todos os meios possíveis no intuito de dificultar o aliciamento de desempregados e imigrantes, feito por hábeis agentes contratados pela maldita empresa.*²

A campanha contra a Noroeste teve início no mês de abril de 1909, denunciando os "gravíssimos fatos ocorridos na construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil". Alertava os trabalhadores para as condições de vida e de trabalho daqueles que haviam acreditado na propaganda feita pela empresa para obter mão de obra, desmascarando também as outras práticas utilizadas pela empresa para arrebanhar trabalhadores. Acusava o governo de "amparar e defender" a companhia que, segundo eles, teria o apoio de uma parte da imprensa diária do Rio e de São Paulo. Em um tom vibrante de indignação, bastante característico do jornal, afirmava que na construção da ferrovia

...enganam-se os operários com falsas promessas, pagam-lhes mal, ou não lhes pagam, obrigam-nos a trabalhar muito dando-lhes de comer mal e pouco; são vitimados pelas febres, pelo cansaço e pela fome e assassinados

1. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909; 01/06/1909; 01/05/1909.

2. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/04/1909, p. 1.

*pelos capangas às ordens de Machado de Mello & Cia.*¹

Neste mesmo número denunciaram que o governo de São Paulo teria colocado à disposição dos empreiteiros da Noroeste os serviços da Agência Oficial de Colonização e Trabalho. Esta instituição estaria cumprindo a tarefa de mandar "diretamente para os trabalhos da Noroeste os imigrantes que chegam a Santos, destinados à lavoura"². Punha-se, assim, a serviço da Noroeste para agenciar o contingente de mão de obra necessário para manter o andamento das obras, submetendo-os aos mais horrorosos martírios".

É preciso ressaltar que, apesar desta preocupação com os imigrantes, alguns dentre eles desfrutavam uma situação bem melhor do que os trabalhadores nacionais. Aos estrangeiros eram confiados os cargos de maior responsabilidade. Os portugueses quase sempre eram os feitores; italianos e espanhóis exerciam os ofícios que exigiam habilidade com máquinas e ferramentas. Os poucos nomes de operários que chegaram até nós, são de imigrantes que não faziam parte da massa anônima de trabalhadores e que puderam se destacar, justamente, por exercerem funções mais qualificadas. Para os brasileiros, o trabalho mais comum era aquele que exigia somente o uso da força bruta, tais como o manejo da pá e da picareta, a abertura de matas para o assentamento dos trilhos, a remoção de pedras e areia dos rios e

1. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/04/1909, p. 1.

2. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909, p. 2.

as roçadas¹.

Em 21 de abril de 1909, a União dos Sindicatos de São Paulo aderiu à campanha contra os "escravocratas" da Companhia Noroeste, visando

*...pôr um eficaz paradeiro aos maus tratos de que são vítimas os trabalhadores daquela estrada e prevenir, por quanto é possível, os efeitos maléficos do clima insalubre de grande parte da zona em que se realizam os trabalhos.*²

A estratégia adotada foi a publicação, em órgãos da imprensa, de boletins e panfletos, além da realização de comícios. Reuniam em folhetos "todas as infâmias praticadas nas obras da Noroeste", descrevendo as condições em que os trabalhadores se encontravam. Tais folhetos deveriam ser distribuídos nos "países de imigração, para evitar a vinda de mais trabalhadores".

A publicação destes artigos e vinhetas forneceu aos dirigentes da construção mais um motivo para prosseguirem queixando-se do reduzido número de trabalhadores que se engajava nos serviços da estrada. Nessa época, aumentaram as reclamações dos dirigentes da companhia quanto à falta de trabalhadores para prosseguir os trabalhos, responsabilizando as campanhas na imprensa por tal carência. Neste sentido manifestou-se Machado de Mello, em 1914, ao fazer o histórico da construção da Noroeste, na já citada conferência proferida no Club de Engenharia:

1. J. G. Moraes Filho, op. cit., p. 52.

2. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909, p. 2.

*Tive mais no correr dos trabalhos a grande dificuldade causada pela guerra dos jornais italianos de São Paulo, que tiveram repercussão na Itália, aconselhando aos seus patrícios a não trabalharem na Estrada, porque a Empresa os pagava a tiros ou os enforcava e depois os atirava ao rio.*¹

Técnicos responsáveis pelas obras insistiam também em considerar a falta de mão de obra como o resultado de campanhas contra a Noroeste, alegando que, até mesmo nos países platinos, as "infâmias" publicadas nos jornais estavam surtindo efeito, tornando a manutenção e o recrutamento de pessoal

*...extremamente difícil, devido às más notícias espalhadas sobre o clima em geral e às seduções e maus conselhos dados ao mesmo na sua passagem pelo Rio da Prata.*²

As campanhas contra a Noroeste serviram para dificultar a ida de trabalhadores para a ferrovia, mas não foram capazes de desencadear, como desejavam seus promotores, um boicote amplo, que paralisasse as obras. Foram os trabalhadores, espalhados ao longo do leito ferroviário, que conseguiram isto durante os períodos em que decretaram greve.

Os operários, submetidos a um regime de trabalho brutal, assustados com o perigo das doenças e dos ataques de índios, pouco puderam fazer para resistir à sanha dos empreiteiros. As tentativas de fuga e o abandono do serviço, eram atitudes individuais ou em pequenos grupos, empreendidas em momentos de

1. Joaquim Machado de Mello, op. cit., p. 30.

2. João Teixeira Soares, *Exposição sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 38.

desespero e sabemos que quase sempre tiveram um fim trágico.

Como vimos até aqui, a maior oposição aos desmandos na Noroeste partia de fora, isto é, das campanhas realizadas pelos jornais do Rio e de São Paulo. Seu objetivo primordial era evitar que novas levas de trabalhadores se empregassem na construção da estrada. Somente a partir de 1913, quando as obras chegavam ao final, começaram a surgir as primeiras notícias de greves na Noroeste, todas tendo como motivo imediato o atraso nos pagamentos.

Nesta época, a situação da empresa ferroviária era bastante complicada. A concessão de 1904, para cuja exploração a Companhia Estrada de Ferro Noroeste fora constituída, compreendia o traçado completo - de Bauru a Cuiabá. Em 1907, foi modificado o traçado geral da estrada, determinando-se seu ponto final em Corumbá¹. As justificativas para esta mudança assentavam-se em considerações de caráter político-estratégico, visando atingir mais facilmente o território boliviano. Atendia também as recomendações feitas por Emílio Schnoor, que alguns anos antes havia apresentado um longo memorial comparando possíveis traçados para uma estrada de ferro até Mato Grosso².

A concessão do trecho Itapura (localidade próxima da margem

1. Decreto nº 6463 - de 25/04/1907: aprova as cláusulas para a revisão do contrato da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e modificação do traçado Bauru-Cuiabá. Por este decreto ficava determinado a alteração do traçado da Noroeste "a partir do quilômetro 309, de modo a terminar em Corumbá...". Ver Alberto Randolpho Faiva, op. cit., vol. X, p. 477.

2. As discussões sobre o Memorial de Emílio Schnoor estão no capítulo 3 deste trabalho.

do rio Paraná) a Cuiabá foi considerada sem efeito, tendo o governo federal reservado para si a propriedade da estrada de ferro em Mato Grosso¹. Porém, à Companhia Noroeste ficava a responsabilidade pela construção da via férrea, a ser concluída num prazo de trinta meses, assim como o direito de arrendamento por 60 anos da nova estrada que se constituíra, a Itapura/Corumbá.

Em maio de 1908 tiveram início os trabalhos no lado de Mato Grosso, ficando esta parte dividida em duas seções: de Itapura a Campo Grande e de Campo Grande a Porto Esperança². Tais trabalhos avançavam lentamente e ao término do período determinado para a conclusão das obras estavam em tráfego somente 24 quilômetros da linha, que em sua extensão total deveria ter aproximadamente 800 quilômetros.

A companhia solicitou uma prorrogação do prazo, que foi concedida por mais 18 meses. Ao ampliar o prazo, o governo reconhecia as dificuldades que a companhia vinha enfrentando para assentar os trilhos, sem com isto isentá-la da responsabilidade pelos atrasos e pelo descumprimento de algumas exigências técnicas. Mas considerando que já havia dispendido muitos recursos com esta estrada resolveu conceder mais tempo. Como condição para a prorrogação, estabeleceu um cronograma para as

1. Decreto nº 6899 - de 24/03/1908. Ver Alberto Randolpho Paiva, op. cit., vol. X.

2. Porto Esperança fica próximo a Corumbá e para chegar até esta última era preciso tomar um barco, seguindo pelo rio Paraguai, em uma viagem que durava, aproximadamente, 16 horas. Para a construção da parte da ferrovia ligando Porto Esperança a Corumbá a Noroeste teve um prazo adicional de 15 meses. Ver "De Itapura a Corumbá", in *O Estado de São Paulo*, SP, 16/04/1908, p. 3.

obras. Findo este prazo, a companhia entrou novamente com um pedido de prorrogação, sendo-lhe concedido mais 18 meses.

Durante todo o tempo em que a companhia usufruiu dos novos prazos, os relatórios de seus diretores foram pródigos em enumerar os problemas enfrentados durante a construção em Mato Grosso, imputando todos os atrasos na conta das dificuldades que se colocavam para o andamento normal dos trabalhos. Para a continuidade das obras em Mato Grosso diziam ter que superar problemas graves, tais como o transporte de material e o recrutamento de pessoal.

Com isto procuravam justificar o atraso e demonstrar a inviabilidade em prosseguir as obras em terras matogrossenses sem antes concluir a parte de São Paulo, a fim de tornar mais fácil e menos oneroso o recrutamento de pessoal e o envio de material. Com o término das obras em São Paulo e a abertura do tráfego o transporte poderia ser todo feito por terra, mais barato e mais rápido¹. Consideravam estes motivos suficientes para justificar os atrasos na entrega das obras e as incorreções nos trabalhos já realizados.

Contudo, além do atraso nos trabalhos outras questões preocupavam o governo. Uma delas era a construção da ponte sobre o rio Paraná, sempre adiada e cuja falta dificultava a circulação

1. Ver o Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de ferro Noroeste do Brasil, apresentado à Assembléia Geral Ordinária, 16/10/1911.

dos trens para Mato Grosso¹. A travessia do rio era feita através de ferry-boat, num sistema demorado, fator que contribuía para a irregularidade do tráfego entre Mato Grosso e São Paulo. Segundo a diretoria da companhia, o material para a ponte já se encontrava no Brasil em 1911, mas sua construção estava inviabilizada devido à insalubridade do local, devendo-se aguardar o final de todos os trabalhos para atacar este serviço².

Outro ponto importante eram as incorreções técnicas nos trabalhos já realizados, que foram detalhadamente apontadas no relatório do Inspetor Federal das Estradas de Ferro em 1913. Aí estão enumeradas as falhas mais comuns, como péssimas condições de conservação da companhia, abandono de qualquer serviço em algumas seções e inexistência das obras de arte previstas. E, por último, as interrupções sucessivas provocadas por greves motivadas pela falta de pagamento ao pessoal³.

Houve um período em que as greves eram contínuas, pois dez ou mais meses passavam os infelizes empregados sem receber seus ordenados, sendo dessa maneira obrigados a

1.O trecho entre Bauru e Itapura, localidade mais próxima do local estabelecido para a ponte, foi concluído em fevereiro de 1911.

2.Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apresentado à Assembléia Geral Ordinária, em 16/10/1911. Os problemas com a insalubridade neste local já foram tratados mais acima. A construção da ponte só foi realizada em 1926, quando toda a linha estava encampada e era propriedade do governo.

3."Relatório da Inspetoria Federal das Estradas", anexo ao Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, 1913.

*sofrer necessidades de todo o gênero.*¹

Constatando todas estas irregularidades e insatisfeito com o ritmo dos trabalhos realizados em Mato Grosso, o governo declarou, em 1913, a caducidade do contrato com a Noroeste². A partir deste momento, o prosseguimento das obras seria feito sob administração do governo federal, que para isto nomeou uma comissão encarregada de organizar os trabalhos e regularizar a situação em toda a linha. Aos problemas técnicos deixados pela companhia, acrescentava-se a questão dos atrasos nos pagamentos dos operários, que no final de 1913 já estavam há vários meses sem receber.

Estes atrasos não se restringiam ao trecho matogrossense, onde se construía a Estrada de Ferro Itapura-Corumbá. Eles eram frequentes no trecho paulista, isto é, na Estrada de Ferro Noroeste. A companhia alegava não dispor de recursos suficientes para efetuar os pagamentos, tanto porque já havia gasto mais do que o previsto, como porque o governo não lhe pagava os serviços realizados.

A primeira greve de que temos notícia ocorreu em agosto de 1913, quando havia mais de sete meses que os salários não eram pagos. Durante este período, os operários, ao longo da linha já construída e na ponta dos trilhos, sofreram as mais duras privações. Sem dinheiro, vivendo na mais negra miséria e

1. Estrada de Ferro Itapura a Corumbá - Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra (Ministro da Viação e Obras públicas), 1914 e 1915.

2. Ver "Relatório da Inspeção Federal das Estradas", in *Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas...*, 1913.

fisicamente debilitados, os trabalhadores dirigiram-se para Bauru.

Sua chegada a esta cidade provocou consternação entre os moradores, que viram um desfile insólito de homens esfarrapados e famintos, muitos deles doentes. Pela avaliação de um correspondente do jornal *A Lanterna* em Bauru, a paralisação dos trabalhos na Noroeste não poderia sequer ser denominada de greve. Descrevia com pesar as condições do grupo de operários que ali chegara:

*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!*¹

Também eram encarados como desorganizados e despreparados para empreender ações conjuntas. O autor do artigo prosseguia lamentando a falta de organização dos trabalhadores e sua passividade:

*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.*²

A leitura desta descrição remete-nos a algumas indagações

1. *A Lanterna*, 5F, 18/10/1913, p. 2.

2. *Idem*, *ibidem*.

sobre o tipo de resistência que estes trabalhadores puderam antepor à exploração da companhia. Apesar da recusa deste observador em considerar o movimento com uma greve, e da negação de qualquer capacidade de organização dos trabalhadores, a greve deve ser entendida como um sinal de resistência, mesmo que no limite em que aquelas pessoas se encontravam.

O Ministro da Viação e Obras Públicas, em seu relatório de 1913, traçou um quadro desolador da estrada de ferro e dos trabalhadores, destacando a caótica situação da companhia Noroeste e os efeitos disto sobre aqueles que trabalhavam para ela:

A companhia não paga o seu pessoal desde o mês de setembro e suspendeu há muito tempo o pagamento a grande número de fornecedores. A companhia está sem recursos para fazer frente aos seus compromissos e por isso os fornecedores negam-se a fornecer-lhes os materiais precisos para o serviço da Estrada. O pessoal, além de estar mal satisfeito por causa de não receber os seus vencimentos há quatro meses, não dispõe de ferramentas nem dos dormentes precisos para a conservação da linha, porque a companhia não tem recursos para adquiri-los. Um outro elemento sério se vem juntar a isto para tornar a situação mais crítica. 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 têm estado iminentes contra o próprio nacional.¹

O término da greve só foi possível quando o governo enviou o dinheiro necessário para pagar os trabalhadores e os fornecedores

1. Apud Correia das Neves, op. cit., p. 91.

que também estavam sem receber¹, e haviam suspenso o suprimento de alimentos para o pessoal.

Porém, parece que este pagamento restringiu-se aos atrasados e logo começaram novamente os problemas para os operários. Em abril de 1914, uma nova greve foi deflagrada, exigindo da companhia o pagamento dos salários atrasados há sete meses. Vivendo sertão adentro, nas estações recém-inauguradas ou em acampamentos precários, os trabalhadores viram-se obrigados a procurar alimentos no ambiente que os cercava. Alimentavam-se de plantas silvestres e de bananas porque os poucos comerciantes estabelecidos na região negavam-se a fornecer mantimentos aos operários da Noroeste.

Ao declarar a greve os trabalhadores divulgaram um boletim explicitando o objetivo do movimento e suas intenções:

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 mais 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.*²

Os grevistas dirigiram-se para Bauru em um trem composto de vagões de carga e gôndolas, todos lotados, além de dois carros de

1. Correia das Neves, op. cit., p. 86.

2. A Lanterna, SP, 11/04/1914, p. 3.

passageiros com algumas famílias¹. Para recebê-los na estação foram convocados mais de oitenta policiais, que se mantiveram em linha na esplanada. Este contingente policial foi aumentando à medida em que a greve continuava e alguns dias depois seu número passara para duzentos, vindos de São Paulo e de outras cidades do estado.

O aparato repressivo contrastava com a calma e o espírito de ordem reinante entre os grevistas, conforme noticiado por um jornal local, que acompanhou o desenrolar do movimento. Este jornal assumia uma posição favorável à greve, já que os operários tinham como meta o atendimento a um "direito sagrado": receber seus vencimentos. Os trabalhadores, alguns acompanhados de suas famílias, recusavam-se a trabalhar até serem pagos, mas agiam pacificamente e o jornal frisava que a polícia não teve necessidade de intervir em nenhum momento². Enfatizava também o apoio da população de Bauru ao movimento, principalmente dos comerciantes, afetados pela irregularidade nos pagamentos dos empregados da estrada de ferro³.

Os pagamentos foram feitos após intervenção do Ministro da

1. *O Tempo*, Bauru, 09/04/1914.

2. *Idem*, *ibidem*.

3. Eram frequentes as manifestações de proprietários de casas comerciais contra os atrasos no pagamento dos empregados da Noroeste, não só em Bauru, como em outras localidades ao longo da estrada. Entretanto, nos locais mais isolados persistia o sistema de armazéns da própria empresa, com preços mais elevados que os do comércio. Aproveitando a ocasião, uma comissão de grevistas encarregou alguns negociantes de Bauru de examinar "...suas cadernetas e confrontarem os preços dos gêneros que lhes são fornecidos pelos armazéns da empresa (...) com os preços correntes desta praça". *O Tempo*, Bauru, 09/04/1914.

Viação junto ao governo federal, que concedeu à Noroeste um adiantamento para que os trabalhadores pudessem receber seus salários¹.

Mesmo as greves foram utilizadas pela empresa construtora para procurar convencer o governo a prestar seu concurso para a consecução das obras. O empreiteiro Machado de Mello imputava as greves, após meses sem efetuar o pagamento aos trabalhadores, à influências perniciosas sobre o pessoal². Sempre enfatizando as dificuldades com que se deparava para a conclusão dos trabalhos, buscava eximir a empresa da responsabilidade pela sua má situação financeira e tentava atrair para si a simpatia do governo e seus favores.

Durante todo o tempo que durou a construção, a companhia Noroeste procurou destacar os "sacrifícios" que fora obrigada a fazer para levar adiante a obra civilizadora, assentando os trilhos no sertão e semeando a riqueza em sua passagem. Em nome dessa riqueza ainda a florescer, tudo lhe era permitido e qualquer obstáculo ao trabalho na ferrovia era pintado como oposição injustificada e como resultado de campanhas difamatórias contra uma empresa preocupada somente com os interesses do país.

Porém, os atrasos não pararam por aí. Tendo recebido em fins de abril, os salários seguintes só foram pagos em setembro e, mesmo assim, com uma redução de 20 a 30%. Alguns meses depois, novo atraso no pagamento levou os trabalhadores à uma nova greve e a manifestações de protesto junto à direção da empresa. Após

1. Idem, 16/04/1914.

2. Joaquim Machado de Mello, op. cit., p. 30.

oito meses sem salários, pagando preços extorsivos pelos alimentos no armazém fornecedor da empresa e impossibilitados de se abastecerem em outras casas comerciais um

...grupo de operários, pais de família, desesperados pela situação dolorosa em que a canalha graúda própria da Estrada de Ferro Noroeste os tinha arrastado por estas regiões mortíferas de maleita e de amarelão, sem recurso algum a não ser a resignação de morrer, levaram a cabo um movimento de greve como um protesto contra a exploração ignominiosa em que vinham e continuam sendo vítimas.¹

Iniciado nas oficinas localizadas em Três Lagoas, o movimento contou com a adesão do pessoal empregado em Itapura e Jupia². Os operários invadiram as oficinas, pegando uma locomotiva e com ela arrebanhando grevistas pela linha. A resposta da companhia a este movimento não tardou a vir e foi a mais sumária e direta possível. Em telegrama enviado a Bauru, Machado de Mello dizia que deveria se obrigar o pessoal a trabalhar pela força. A isto, os trabalhadores responderam negando-se a voltar ao trabalho enquanto não recebessem o pagamento atrasado. Caso não fossem atendidos, ameaçavam danificar a linha, as máquinas e os carros³.

Ao regressar a Três Lagoas, a locomotiva conduzida pelos grevistas foi detida pela polícia e seus ocupantes presos. Mesmo assim, o movimento se manteve e alguns grevistas se dirigiram às turmas localizadas do lado de São Paulo, conclamando-os a

1. *A Lanterna*, SP, 13/03/1915, p. 3.

2. *Idem*, *ibidem*.

3. *Idem*, 30/01/1915, p. 2.

participarem da greve. No caminho, cortaram fios do telégrafo e colocaram pregos na linha. Porém, o exército não os deixou prosseguir e levou-os para o quartel, esvaziando o movimento e assustando os trabalhadores, que aos poucos retornaram ao trabalho. Muitos trabalhadores foram presos e despedidos, acusados de destruir material da empresa e de dilapidar o seu patrimônio¹.

Neste episódio, os operários ultrapassaram os limites daquilo que o jornal *O Tempo* qualificou de "direito sagrado dos trabalhadores". Enquanto limitaram-se a não trabalhar, eles puderam contar com um certo apoio da imprensa local e, até mesmo com o reconhecimento, por parte de um órgão como o Ministério da Viação e Obras Públicas, das dificuldades em que viviam e trabalhavam.

Porém, a partir do momento em que se mostraram mais aguerridos e dispostos a exercer sua força contra a empresa, perderam este "apoio" e passaram a ser alvo constante da repressão policial.

1. *O Tempo*, Bauru, 28/02/1915 e 07/03/1915.

3 - "AVENTUREIROS" E DEPORTADOS

Na estratégia da "deportação", desvenda-se uma das características de que se revestiu a história da construção da Noroeste -- incorporação ao projeto mais amplo de ordenamento da sociedade, no qual estavam presentes a disciplinarização e "limpeza" das cidades que se tornavam focos ameaçadores da ordem e da sociedade que se almejava.

No caso da região da Noroeste, a ideologia do progresso serviu para escamotear um processo extremamente violento de constituição de novos centros de população e de ocupação de terras. Inúmeras cidades cresceram em toda a área, povoadas pelos mais variados tipos de pessoas -- criminosos, foragidos, aventureiros, homens desejosos de um pedaço de terra para viver, deportados --, vistas como um foco de ameaças a exigir a intervenção dos poderes públicos.

A comparação com o faroeste norte-americano, frequentemente utilizada pelos autores que escreveram sobre a Estrada de Ferro Noroeste e a ocupação da região por ela cortada, tem muito mais sentido quando se pensa no banditismo que imperou durante muito tempo em toda a região: terra de ninguém, onde o "artigo 44 da Constituição Winchester"¹ era o decisivo em todas as disputas e, na qual, as lutas pela posse da terra foram regadas a sangue.

Já vimos como desde o final do século XIX a região vinha

1. Arthur Neiva, op. cit., p. 130.

servindo de refúgio para foragidos da lei, que encontravam neste distante rincão um esconderijo seguro. Imediatamente após o início da construção, foi ainda maior o número de pessoas que se dirigiram para a zona, incluindo deportados, "aventureiros" e "magotes de forasteiros em busca de trabalho"¹, oriundos de vários lugares, que iam se estabelecendo em Bauru ou ao longo da estrada de ferro. Em Bauru e em outras cidades da zona, a chegada destes contingentes era encarada com desconfiança por aqueles que se sentiam ameaçados por esta ocupação desordenada.

Em 1913, o jornal *A Lanterna* transcrevia trechos de um artigo publicado em um jornal de Bauru, contendo críticas à prática de deportação que, três vezes por semana, descarregava na cidade "uma turma mista do que há de mais ordinário e devasso em São Paulo". O autor do artigo reclamava das autoridades que assim povoavam a Noroeste, "fazendo desta zona uma verdadeira colônia correcional". E concluía, perguntando o que seria da cidade quando estes elementos, não encontrando no sertão meios de sobreviver, regressassem à cidade².

Bauru passou a abrigar uma população vista como ameaçadora e problemática. A manutenção da ordem tornou-se uma fonte de preocupações para vários setores da população e para seus dirigentes políticos. As formas habituais de controle social não eram muito eficazes e muito se alardeava sobre o constante estado de ameaça em que se encontravam as "pessoas de bem". Problemas

1. Edgard L. de Andrade, op. cit., p. 252

2. *A Lanterna*, SP, 13/09/1913, p. 2.

como prostituição, alcoolismo, crimes e abusos de toda espécie eram elementos incorporados ao cotidiano¹. Uma das reivindicações mais presentes nos discursos dos políticos locais era para que se construísse uma cadeia, onde os elementos perturbadores da ordem pudessem ser colocados e para que a justiça se fizesse sentir na cidade.

São inúmeros os artigos de jornais de Bauru tratando da questão dos "deportados" e da insegurança e temor criados na região, povoada por "maus elementos" e mendigos². Exigiam da polícia ações enérgicas para coibir a mendicância, a prostituição e a perturbação da ordem por "vagabundos e desordeiros". Campanhas de moralização eram deflagradas pela imprensa local³, visando tornar mais tranqüilas as ruas da cidade, para permitir a livre circulação das "pessoas de bem", sem que fossem obrigadas a conviver com tipos encarados como perigosos ou com prostitutas, como as que chegaram em inícios de 1915:

*No dia 3 chegaram a esta cidade 32 mulheres vagabundas caídas na rede da polícia da Capital. Desta cidade, escoltado sempre pela polícia, o curioso contingente de negras alegres, expansivas, debochadas e provocadoras, seguiu pela Noroeste, em demanda às inóspitas paragens, situadas nas margens do Rio Tietê e Paraná, em Itapura. Atualmente, que com mais força impera a maleita naqueles lugares, pode-se fazer uma idéia de qual será o fim daquelas desgraçadas.*⁴

1. J. G. Moraes Filho, op. cit., p. 56.

2. O Bauru, Bauru - 20/05/1917; 17/06/1917; 08/07/1923; O Tempo, Bauru - 02/07/1914; 27/08/1914; 24/09/1914.

3. O Tempo, Bauru - 21/05/1914; 24/05/1914; 04/06/1914.

4. A Lanterna, SP, 27/02/1915, p. 2.

Em março de 1915, vinte elementos considerados "vadios" foram enviados de São Paulo para a Noroeste mas, para estes, o fim da construção da ferrovia determinou um outro destino. Ao invés de enviados para "as inóspitas e maleitosas paragens da Itapura", condenados "à pena de morte instituída no Estado sob a capa da deportação", eles foram largados em Araçatuba, onde poderiam se empregar nas fazendas da região¹. Tal atitude agradou ao jornal, pois revelava a disposição do governo em criar condições de trabalho mais dignas para os desocupados, instalando-os em locais onde existiam maiores recursos e meios de sobrevivência.

As notícias sobre os terrores vivenciados na região, devido a este afluxo populacional comandado pela polícia, chegavam aos mais diferentes lugares e logo a fama de Bauru, e de toda a área servida pela ferrovia, se espalhou. Durante muito tempo, foi considerada uma cidade turbulenta, palco de violência e banditismo. Era também o abrigo de doentes e miseráveis, de todos aqueles que conseguiam fugir da construção da estrada ou que haviam sido consumidos por ela².

Mato Grosso também viu-se às voltas com problemas semelhantes, tendo o sul do estado recebido um numeroso contingente de indivíduos considerados perniciosos para a ordem

1.0 Tempo, Bauru, 07/03/1915.

2. Bauru ficou conhecida como "Sodoma da Noroeste" e esta fama negativa estendia-se a toda a região servida pela ferrovia. Ver Jacomo Vicenzi, *Paraiso Verde: impressões de uma viagem a Matto Grosso em 1918*, p. 45.

pública e, como tais, exigindo a ação da polícia¹. Na localidade de Porto Esperança, a aproximadamente 150 km de Corumbá e ponto final da linha férrea, muito se falava, entre "vaqueiros, camaradas e comerciantes", da existência de um cemitério com "400 mortos matados", devido aos

*...constantes assassinatos praticados entre os trabalhadores da linha, então homens da pior espécie, que para esse ponto afluíam, afim de ganhar a vida, fugindo à justa perseguição da Polícia dos centros onde delinquiriam.*²

O sonho de atrair imigrantes "cultos e laboriosos" revelou seu avesso. Levados à força ou então impelidos pela necessidade de se esconder, grande parte daqueles que se dirigiram para a região foram elementos vistos com suspeição pelas autoridades.

Contra tais tipos suspeitos, clamava-se pela polícia. Mas contra o inimigo "selvagem", como no caso dos índios que ocupavam as terras do sertão paulista, apelava-se para os mesmos elementos considerados "desordeiros e aventureiros". Foi com eles que se formaram as "tropas avançadas da civilização", destinadas a lutar contra os índios.

1. Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso, Exm. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques, em 13/05/1914, p. 30.

2. Antônio Carlos Simcens da Silva, Cartas mattogrossenses, p. 22.

CAPITULO V

O EXTERMINIO DOS CAINGANGUES

1 - "CIVILIZADOS X SELVAGENS"

Ao longo da construção da Noroeste ocorreram violentos conflitos com os índios caingangues, primeiros habitantes da região que, na defesa da posse de suas terras, acabaram sendo praticamente exterminados.

O confronto com os indígenas não foi exclusividade da companhia ferroviária. Vimos como, desde meados do século passado, os caingangues se defrontaram com a gradativa ocupação de suas terras por fazendeiros, posseiros e grileiros. Por volta do início deste século, as hostilidades aumentaram, condicionadas a uma penetração mais intensa nas áreas até então sob o domínio dos índios.

A ferrovia teve um papel fundamental neste processo, facilitando o estabelecimento de novas levas populacionais ao longo de seu trajeto. A penetração pelo sertão, acentuada com o assentamento dos trilhos, chocava-se frontalmente com a resistência dos índios. A companhia construtora, os grileiros e os fazendeiros associavam-se a matadores de índios profissionais - os bugreiros - visando acabar de vez com os indígenas e assumir o pleno domínio da área. Neste processo, contavam com a proteção do governo estadual, grande interessado na ocupação das terras

férteis do estado e na abertura de novas fazendas¹.

A medida que a estrada ia se distanciando de Bauru, aumentavam os conflitos com os índios, ameaçados de perder a posse de seu território e constantemente agredidos pelos novos povoadores que vinham na esteira da via férrea. Adentrava-se em terras ainda sob domínio indígena, mas avidamente cobiçadas. A luta contra os índios assumiu, a partir daí, a feição de uma verdadeira guerra, da qual saíram perdedores tanto os índios, quanto os trabalhadores.

Modificava-se a aparência dos acampamentos, agora revestidos de características bélicas. As barracas de campanha passaram a ter, lado a lado, instrumentos de engenharia, ferramentas de trabalho e "cousas de guerra, para defesa e ataque, providas de farta munição"². Todo este arsenal ali estava para enfrentar e dar caça aos caingangues, taxados, desde longa data, de ferozes, traiçoeiros e vingativos. Não se tratava, somente, de garantir a continuidade das obras: o que se desejava era tirar do cenário as figuras dissonantes dos índios.

Alegando a necessidade de defender seus operários, a Noroeste passou a contratar os bugreiros, elementos que há longo

1. J. G. Moraes Filho, "Pioneiros da Noroeste: mensageiros da civilização", in *Revista do Arquivo Municipal*, SP, ano VII, vol. CXXXVIII - jan/fev/mar. 1951. O papel do Estado na "estratégia de ocupação das terras" do sertão paulista assumiu diferentes formas, desde a autorização de bandeiras no século XIX, precursoras das "batidas" dos bugreiros, até a organização de aldeamentos e a indiferença em relação à ação dos bugreiros. Ver João Francisco Tidei Lima, *A ocupação de terra e a destruição dos índios na região de Bauru*, FFLCH/USP, 1978 (dissertação de mestrado), p. V.

2. Edgard Lage de Andrade, *Sertões da Noroeste*, p. 155.

tempo atuavam na região caçando e matando os índios. Organizaram-se, assim, verdadeiros batalhões encarregados de combater os índios e compostos de homens que podiam atuar livre e impunemente.

Geralmente, estes bugreiros eram contratados pela Noroeste como "carabineiros", com a função de matar os índios encontrados ao longo da área da ferrovia. Sua fama de "matadores de índios" atraía as atenções da companhia, interessada em conseguir um grande contingente de homens dispostos a sair em busca dos caingangues.

Muitos deles tornaram-se figuras lendárias na região, e seus feitos foram narrados em crônicas, memórias e histórias locais sobre Bauru e a região da Noroeste, ou que tratam da história da estrada¹. Os autores destes trabalhos exaltaram a coragem, valentia e destemor dos bugreiros, "homens valorosos" que, segundo eles, colocaram suas vidas e energias a serviço de uma obra eminentemente "civilizadora", responsável pelo progresso de uma área antes deixada ao abandono e que apenas servia de abrigo para selvagens.

Histórias de agressões dos índios, aos trabalhadores da estrada e a todos que se aventurassem em seu território, estão detalhadamente relatadas em tais obras. Nelas, os caingangues aparecem destituídos de qualquer direito, dotados de um "instinto selvagem" que os compelia a uma violência característica dos animais mais ferozes.

Nunca lamentaram o destino dos índios que, na defesa de seu

1. Ver nota 2, p. 173.

espaço, foram barbaramente dizimados. Ao mesmo tempo em que reconheciam a brutalidade dos bugreiros e seu espírito sanguinário, louvaram sua presença como fundamental para a conquista do sertão, feita em nome da civilização e do progresso.

Edgard Lage de Andrade, um dos autores que mais se esmerou na apologia aos bugreiros, dedicou grande parte de seu livro à narração da vida destes personagens e de sua atuação na Noroeste. Referindo-se aos aliados, com os quais os construtores da estrada puderam contar na luta contra seus "inimigos", colocou, lado a lado, a técnica e a violência, explicitando uma relação que caracterizou, de forma marcante, a construção da Noroeste:

*O triunfo da empresa dependia sobretudo de uma organização sanitária adjunta à direção da campanha, como não prescindia de armas defensoras contra o gentio. O corpo de saúde se constituía de gente técnica. E a expulsão e domínio do selvagem estavam a cargo e sob a responsabilidade dos bugreiros.*¹

Uma das poucas exceções entre estes autores, foi J. G. Morais Filho, engenheiro empregado na construção da estrada, que cunhou a expressão "barbárie progressista" para designar o processo de ocupação, desencadeado, principalmente, a partir do momento em que tiveram início as obras da ferrovia. O desordenado avanço nas terras "devolutas", as disputas entre grileiros e posseiros, o desregramento nas cidades, a situação dos trabalhadores da estrada e as constantes agressões aos índios eram, para ele, provas cabais de que havia uma defasagem entre progresso material e progresso "moral e espiritual". Aos

1. Edgard Lage de Andrade, op. cit., p. 270.

caingangues, considerava portadores de uma "nobreza selvagem", manifestada na luta pela defesa de suas terras e de sua liberdade¹.

A título de ilustração, destaco aqui alguns dos bugreiros que estiveram a serviço da Noroeste. Um dos mais atuantes foi Luís Wolff, conhecido como Luizinho Alemão, que ingressara na Noroeste como "bugreiro experimentado e valente" e que ali estava "somente para matar índios"².

Francisco Rodrigues de Campos era um conhecido grileiro que também trabalhou na Noroeste como carabineiro, onde "matara índios para fazer graça", de acordo com a expressão de um conhecido seu. Antônio Pedro ingressara na Noroeste como bugreiro, quando se encontrava foragido da polícia por ter causado uma inundação em Espírito Santo do Pinhal para eliminar desafetos políticos³.

Outros eram contratados como operários e somente após algum tempo eram "promovidos" a bugreiros. Este foi o caso de José Celestino Dias, inicialmente operário de roçada, escavação e remoção de terras para aterros que, mais tarde, solicitou seu

1. Ver J.G. Morais Filho, op. cit., especialmente p. 56 e seqs.

2. Edgard Lage de Andrade, op. cit., p. 309. As referências a alguns destes bugreiros, e à sua trajetória na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, foram retiradas deste trabalho.

3. A respeito de Antônio Pedro, J.G. Morais Filho, op. cit., p. 66, escreveu o seguinte: "...desalmado 'bugreiro', que nas suas sangrentas batidas contra os índios, após o extermínio dos adultos, sem compaixão das mães que morriam com os filhinhos nos braços, arrancava-lhes dos peitos as criancinhas e atirando-as ao alto, espetava-as ainda no ar, trespassando-lhes os corpozinhos tenros de lado a lado com o seu afiado facão".

ingresso entre os carabineiros. Também José Maximiniano da Costa começou como operário e depois tornou-se carabineiro. Há ainda outro que começou a trabalhar como operário de escavações e derrubadas, passou para o serviço de mensuração e depois trabalhou recolhendo pedras e areias no rio Tietê. Certo dia, regressou ao acampamento com um índio preso, "o que lhe valeu uma promoção a bugreiro de campanha". A história deste último nos permite apreender um dos mecanismos de promoção utilizados pela Noroeste, que premiava seus empregados de acordo com as violências praticadas contra os índios.

A partir de 1908, tornaram-se mais frequentes os encontros violentos entre os caingangues e a turma ferroviária, divulgados com grande alarde pela imprensa local, e aos quais os relatórios da Noroeste faziam constantes referências¹. Muitas das narrações destes ataques eram feitas com o intuito de demonstrar o alto grau de selvageria dos índios, seu espírito traiçoeiro e belicoso. Através delas, procurava-se, principalmente, patentear a irredutibilidade dos caingangues à civilização e seu distanciamento de todo e qualquer princípio humanitário.

Grandes "batidas" ou "dadas" -- designação que se dava às expedições realizadas pelos bugreiros para matar índios -- foram organizadas, em sua maioria financiadas pela Noroeste, para combater os índios bravios que vinham criando embaraços aos trabalhos. Por vezes, os bandos de bugreiros eram mantidos pelos proprietários de terras, recentemente instalados na região, ou

1. Ver Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, livro pródigo em relatos, cronologicamente organizados, dos ataques dos índios aos trabalhadores da estrada.

pelos grileiros. Percorriam as "fazendas das vizinhanças e o comércio angariando donativos em dinheiro, mantimentos e munição"¹, para então se embrenharem pelas matas à caça dos índios, procurando as aldeias e esperando o melhor momento para o ataque.

Uma comissão instalada em 1911 para apurar as denúncias sobre o extermínio dos caingangues deixou-nos um triste relato do que foram estas "dadas", exemplificadas na expedição organizada por um bugreiro chamado Joaquim Barbosa e ordenada por um dos engenheiros da Noroeste². Armados de carabinas Winchester, munição e armas brancas, 31 homens acercaram-se de um aldeamento indígena e ficaram à espreita, aguardando o melhor momento para o ataque. Durante a noite, assistiram a uma cerimônia que pareceu-lhes um casamento, pois uma das mulheres, mais enfeitada que as outras, era o centro das atenções.

Nesta vigília, os membros da expedição³ puderam ver os índios em suas brincadeiras, admirando-se com a limpeza da aldeia, sua organização e, principalmente, a cordialidade mantida entre eles. Tais fatos surpreenderam aqueles homens, levando um deles a afirmar que os índios "até pareciam gente", "semelhança" que não os impediu de efetuarem o serviço que haviam se proposto. Um pouco antes do amanhecer, estando os índios extenuados após a

1. Darcy Ribeiro, *Os Índios e a civilização*, p. 104.

2. "O martyrologio dos índios", in *O Paiz*, RJ, 06/03/1911, p. 3.

3. Alguns dos integrantes das expedições de caça e extermínio dos caingangues eram índios guaranis, obrigados a acompanhar os bugreiros. Esta foi uma das formas de "aproveitamento" da mão de obra indígena. Ver Darcy Ribeiro, op. cit., p. 156/7.

longa festa, os bugreiros fizeram uma primeira investida, atirando sobre eles. Outras descargas se seguiram, completadas com a utilização de facões. Estimavam ter morto aproximadamente cem índios e vangloriavam-se de ter "feito uma limpa"¹.

Como esta, muitas outras batidas foram realizadas e, em todas elas, homens, mulheres e crianças foram brutalmente assassinados. O artigo de jornal de onde foi extraída a descrição acima, intitulado "O martirologio dos índios", reproduzia fotografias dos bugreiros armados e em posição de ataque, numa pose macabra, que parece montada para um álbum de recordações. Outros casos de "dadas", organizadas pela associação de fazendeiros e da companhia construtora, são relatados neste artigo, todas com um triste saldo de violência e morte. Ocupando duas páginas do jornal, o articulista fez um histórico das relações entre brancos e índios, desde o período colonial, lamentando a sorte dos primitivos habitantes do Brasil, foram duramente submetidos pelos colonizadores. Denunciava o massacre dos caingangues no sertão paulista, considerado como o resultado dos

*...costumes desumanos dos que por lá arrastam a vida, manchando a civilização de que se dizem portadores.*²

Os bugreiros passaram a acompanhar os trabalhos na ferrovia, com a função explícita de revidar os ataques dos indígenas.

1. "O martyrologio dos índios", in *O Paiz*, RJ, 06/03/1911, p. 3.

2. Idem, ibidem. Sobre a população que habitava os sertões de Bauru durante os primeiros anos do século, ver o capítulo anterior.

Deviam se manter atentos à qualquer movimentação que pudesse indicar a proximidade dos índios, tendo ordens para caçá-los na mata. Caso conseguissem encontrar algum grupo isolado de índios exterminavam-no sumariamente, como aconteceu uma vez, ao se depararem com cinco índios tomando banho no rio¹.

Com a intensificação das batidas, as respostas dos caingangues não tardaram a se fazer sentir, tornando-se corriqueiras as investidas contra as turmas localizadas em suas áreas. Os trabalhadores cujas funções implicavam num afastamento maior dos acampamentos eram os mais atingidos, como os serradores de dormentes, mais isolados e, por esta razão, facilmente surpreendidos pelos índios².

Certa ocasião, um grupo destes trabalhadores foi atacado pelos caingangues e não pôde sequer reagir³. No dia 03/09/1911 o jornal *O Bauru* informava que nove trabalhadores, que se encontravam cortando lenha no km 281, próximo à estação de Araçatuba, haviam sido atacados por 200 índios. Entre os operários cinco morreram e os demais conseguiram fugir⁴. Além de ataques a grupos isolados de trabalhadores os índios algumas vezes atacavam os acampamentos e as locomotivas que trafegavam na linha.

A direção da empresa fazia reiteradas referências ao clima

1. Edgard L. de Andrade, op. cit., p. 216/220.

2. J.G. de Moraes Filho, op. cit., p. 48.

3. Correia das Neves, op. cit., p. 60 e E. L. de Andrade, op. cit., p. 208/10.

4. Correia das Neves, op. cit., p. 81.

de insegurança que os constantes ataques indígenas estavam criando em toda a região e acusava os caingangues de serem hostis e incapazes de convivência pacífica. Procurava demonstrar que a agressividade dos índios constituía um componente a mais para dificultar o recrutamento de novos trabalhadores. Responsabilizava os ataques dos índios pela perda de mais de 300 trabalhadores provenientes do Rio e que, em Bauru, assistiram chegada de um trem, transportando os corpos das vítimas de um assalto dos índios:

Vendo os troncos sem cabeça, desertaram todos e nem um só seguiu para o trabalho.¹

Alegava também que os caingangues destruíam o material da ferrovia, depredando tudo o que encontravam e, por vezes, retirando os trilhos assentados pelos trabalhadores:

É de sentir que tenham continuado, a despeito das providências oficiais e das que a Diretoria tem posto em prática, para defender a linha e os seus serviços, as incursões dos índios, que, além de atacar o pessoal, realizam devastações, inutilizando trabalhos e o material da Estrada.²

Solicitando ao governo federal maiores recursos para poder dar prosseguimento às obras, a administração da companhia ressaltava os perigos representados pelos índios, procurando assim desviar as atenções da questão das doenças e das péssimas condições de trabalho que vigoravam na construção. Alimentavam,

1. Joaquim Machado de Mello, op. cit., p. 30.

2. Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apresentado à Assembléia Geral Ordinária, 16/10/1911.

dessa forma, um clima de terror que acabou surtindo efeito, servindo para justificar todas as atrocidades cometidas e permitindo a livre atuação dos bugreiros. Por outro lado, a instauração deste clima de "terror" funcionava como justificativa para os atrasos e incorreções na obra que tanto percalços enfrentava¹.

Enfatizando as terríveis dificuldades que vinham enfrentando, os diretores da companhia afirmavam, em seus relatórios, que nos trabalhos de assentamento dos trilhos todos os operários trabalhavam armados:

*Na zona flagelada pelos selvagens só se podia trabalhar tendo turmas armadas de carabinas para garantir os trabalhadores que recebiam também como ferramenta uma carabina.*²

Porém, pela leitura das notícias publicadas na imprensa sobre os conflitos com os índios, as armas utilizadas pelos trabalhadores eram seus próprios instrumentos de trabalho, como foices e machados. Somente quando acompanhados pelos bugreiros, os operários podiam contar com armas de fogo que lhes permitiam fugir "...enquanto os bugreiros, firmes na pontaria, iam matando

1.A este respeito, ver o capítulo anterior deste trabalho. Esta estratégia parece ter surtido efeito, pois em 1910, o Ministro da Viação "sustentava em reuniões ministeriais (...) que o governo tinha de escolher entre a alternativa de enviar uma grande força do exército para os bater e exterminar ou consentir na proposta da empresa construtora de suspender as obras de que se achava encarregada". Ver L. Bueno Horta Barbosa, *Pelo índio e sua protecção official*, p. 8.

2.Joaquim Machado de Mello, op. cit., p. 30. Mais adiante, veremos como os trabalhadores foram, de forma indiscriminada, acusados pela imprensa de cometerem todos os tipos de violência contra os índios.

a tiros de carabina dezenas de índios..."¹.

Não podemos deixar de pensar no risco da empreiteira ao armar cada um de seus operários, que assim teriam condições de se sublevar, enfrentando capatazes e administradores. Na verdade, passaram a existir dois tipos de trabalhadores, executando funções distintas. Havia os operários encarregados dos trabalhos habituais da obra como: abrir picadas, cavar as rampas do leito ferroviário, nivelar o solo, drenar os riachos, assentar os dormentes e trilhos. A outra turma, tinha o encargo de lutar e matar os índios. Alguns feitores também empunhavam armas, o que lhes servia duplamente: defesa contra o índio e controle sobre os trabalhadores, impedindo sua fuga ou mesmo manifestações de descontentamento.

A União dos Sindicatos de São Paulo, como parte de sua campanha contra a Noroeste, redigiu uma circular exigindo, entre outras coisas, que os empresários da estrada de ferro abolissem os capangas que punham em risco a vida dos trabalhadores², mantendo-os submissos e impotentes para reagir.

Neste contexto, o medo e o pânico deram a tônica da vida na região. Nos acampamentos, os operários viviam sobressaltados e os carabineiros várias vezes ao dia "disparavam a esmo" para espantar os índios que porventura estivessem rondando nas proximidades³.

1. Edgard Lage de Andrade, op. cit., p. 210/14.

2. *A Voz do Trabalhador*, RJ, 17/05/1909, p. 2. Sobre a campanha contra a Noroeste, ver o capítulo anterior.

3. J.G. de Moraes Filho, op. cit., p. 49.

Um dos engenheiros que participou da construção descreveu sua chegada à região em 1908, acompanhado de mais dois engenheiros. Já em Bauru, onde permaneceram durante uma noite, as conversas no hotel giravam em torno da

...selvageria dos índios Caingangues ou Coroados que hostilizavam sem descanso os trabalhadores da estrada.¹

Enviados para Bacuri, à época ponta dos trilhos da estrada, defrontaram-se com um espetáculo que os deixou aterrorizados:

O agente de Bacuri vendo-nos, três jovens engenheiros da cidade, sem experiência alguma da vida e do sertão, resolveu pregar-nos uma peça, proporcionando-nos um espetáculo inesquecível. Com uma lanterna de sinais, de uso corrente nas estradas de ferro, levou-nos a verificar o que ele classificava de trabalho dos índios naquele dia. No fim de um desvio estava parado um carro de cargas, fechado, do qual a porta entreaberta pelo agente, deu passagem aos três engenheiros estrepantes, cuja sorte ficou decidida naquele instante. Fazendo incidir a luz vermelha sobre o fundo do carro, descobriu à nossa vista, seis corpos sem cabeça. Eram cadáveres de tiradores de dormentes, surpreendidos tais trabalhadores pelos índios, espalhados pela mata, mortos a golpes de borduna (...), cujas cabeças foram arrancadas dos troncos e levadas pelos índios como troféus.²

Iniciados desta forma no serviço, seus dois acompanhantes retornaram ao Rio de Janeiro no dia seguinte e somente ele ficou naquilo que chamou de "purgatório". Relatou também uma das noites que passou no acampamento da turma de avançamento:

Na cama de solteiro, de lona, desnivelada, escorada a

1.J. Janot Pacheco, "Das memórias de um engenheiro", in *Diário de Notícias*, RJ, 09/11/1952, p. 8.

2.Idem, *ibidem*.

velha lona com achas de lenha, por poucos minutos deitamo-nos: antes que o sono chegasse, respeitável massa de índios coroados invadiu o acampamento e, querendo vencer os brancos que eram em pequeno número, mais pelo terror do que pela força, tática que usavam em muitas ocasiões, gritavam com possessos, atiravam pedras e paus em cima dos ranchos cobertos por telhas de zinco, numa algazarra infernal. (...) Mantivemos toda a noite um tiroteio constante por algumas vezes mais intensos, contendo à distância os invisíveis atacantes, que pretendiam vencer, mais pelo terror do que pelas suas primitivas armas de guerra. Assim, foi de pesadelo a noite que passamos no acampamento da Ilha Seca, da qual guardaremos imperecível memória.¹

As notícias a respeito da tensão vivida na área e dos choques entre índios e trabalhadores chegaram até os grandes centros urbanos, provocando uma intensa polêmica que ocupou um bom espaço na imprensa. Denúncias de brutalidade cometidas contra os índios pelos trabalhadores da estrada motivaram protestos, como a carta publicada no *Correio da Manhã*. Seu autor indignava-se com a matança de índios ocorrida ao longo do leito ferroviário, mostrando-se surpreso por assistir a cenas que lhe pareciam típicas da época colonial:

Custa a crer que, depois de tantos anos de benéfica civilização e de progresso, ainda se desenrolem no interior do Brasil cenas da mais revoltante selvageria, verdadeiros massacres de índios como os que eram praticados na época da conquista, pelos aventureiros triunfantes! (...) É horroroso o que praticam os trabalhadores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, entre Bauru e Avanhandava, com os pobres índios coroados. Aqui o assassinio do índio é uma espécie de esporte, chega a ser mesmo uma divertidíssima caçada

1. Apud Correia das Neves, op. cit., p. 66.

*para os referidos trabalhadores.*¹

Estas acusações aos trabalhadores, feitas de forma indiscriminada, e imputadas ao "mau caráter" daqueles que participavam das obras da ferrovia, deslocavam a questão de seu ponto mais importante: a participação do Estado, da companhia construtora e dos fazendeiros no extermínio dos índios e o interesse que havia por parte destes setores em ver as terras do sertão livres da presença de seus habitantes primitivos.

1. *Correio da Manhã*, RJ, 13/10/1908, p. 1. Esta denúncia repercutiu no Centro de Letras, Ciências e Artes de Campinas, onde foi proposto que se exigisse dos poderes públicos "providências imediatas contra o vandalismo dos trabalhadores da Estrada de Ferro...". Ver J. M. Gagliardi, *O Índigena e a República*, p. 119.

2 - "PACIFICAÇÃO"

O efeito mais importante das notícias publicadas na imprensa, a respeito dos conflitos entre brancos e índios, foi patentear a necessidade de se enfrentar a questão indígena. A existência de índios hostis em São Paulo punha em risco a expansão da economia cafeeira e era vista por muitos como capaz de inviabilizar o tão propalado desenvolvimento paulista. Representava um entrave à ocupação das terras do sertão e uma barreira contra a qual se chocavam os pioneiros mais arrojados. Tornava incerta a abertura de novas fazendas e empreendimentos, sempre ameaçados pela "beligerância" de elementos afastados do convívio da civilização e que eram encarados como incapazes de perceber as vantagens do progresso. Para os membros do Centro de Letras, Ciências e Artes de Campinas, a difusão da civilização encontrava-se frente a uma barreira:

Estamos presenciando a um novo e grandioso combate da civilização paulista moderna com seus 300.000 habitantes detidos por um grupo de 3000 selvagens da raça botocudo - aymoré - gês - caingangues ou Coroados.¹

Considerava-se a ocupação da área seriamente ameaçada pela selvageria que nela imperava. Desde longa data os caingangues eram classificados como dotados de uma ferocidade irreversível e sem qualquer possibilidade de se integrarem à nossa cultura.

1. Apud J.M. Gagliardi, op. cit., p. 123.

Representavam o que havia de mais selvagem e estavam em franca contradição com as transformações que se desejava imprimir na área. Estas transformações deveriam ser fruto de uma ocupação produtiva em que a natureza serviria como fonte de recursos que, através do trabalho, se tornariam úteis para os homens. Somente por esta via seriam estabelecidos os princípios morais mais elevados e característicos das sociedades superiores.

Um viajante estrangeiro que percorreu a região, em 1907, soube exprimir esta concepção, ao discorrer sobre os índios que vislumbrou ao longo de uma viagem realizada nos primeiros trens que por lá circularam. Inicialmente, o encontro com os índios, despídos e em seu ambiente natural, despertou nele visões de uma idade de ouro da humanidade, onde o mal não existia e os homens estavam cercados de inocência e pureza, convivendo harmoniosamente com a natureza.

Mas esta impressão passageira se desfez quando ele começou a pensar na forma de vida destes indivíduos: para se alimentar eles precisavam matar e esquartejar os animais, o que os tornava sanguinários; usufruíam da natureza sem domesticá-la, ficando à mercê das forças naturais; nada faziam para transformar aquilo que lhes era dado, não se vestiam para proteger-se do frio e tampouco procuravam defender-se do calor; ignoravam o direito e oprimiam ou suportavam a opressão com a mesma naturalidade.

Com estas reflexões, concluía que unicamente através do trabalho regular era possível passar do estado de barbárie à civilização. Era assim que os homens ao longo da história vinham superando suas limitações, ultrapassando o limite daquilo que lhes fora concedido naturalmente e aperfeiçoando suas relações

sociais e com a natureza¹.

Expressava a concepção de que o trabalho regular constituía o princípio ordenador da sociedade e de que a busca de melhorias no plano material levaria, inevitavelmente, ao aperfeiçoamento moral. Esta mesma concepção perpassava quase todas as propostas voltadas para a resolução da questão indígena no Brasil.

Um dos elementos fundamentais para detonar uma ampla discussão sobre o futuro dos caingangues, e dos índios em geral, frente ao avanço da civilização foi a divulgação, em 1908, do trabalho do então diretor do Museu Paulista, Hermann von Ihering, intitulado *Antropologia do Estado de São Paulo*. Desse trabalho, um parágrafo específico passou a ser objeto privilegiado de atenção:

*Os atuais índios do Estado de São Paulo não representam um elemento de trabalho e de progresso. Como também nos outros Estados do Brasil, não se pode esperar trabalho sério e continuado dos índios civilizados e como os Caingangues são um empecilho para a colonização do sertão que habitam, parece que não há outro meio de que se possa lançar mão, senão o seu extermínio.*²

Tal afirmação gerou uma animada polêmica entre os que concordavam com suas posições e aqueles que as condenavam com veemência. Ela caíra em um terreno fértil, quando concretamente se colocava a necessidade de garantir a ocupação de extensos

1. Charles Wiener, *333 jours au Brésil*, p. 63 a 65. Ver, no capítulo 3, a opinião de Karl von den Steinen sobre os habitantes de Mato Grosso, vivendo em um "paraíso" que causava horror aos civilizados.

2. Apud Silvio de Almeida, "Divagações", in *O Estado de São Paulo*, SP, 12/10/1908, p. 1.

territórios em São Paulo e Santa Catarina¹, ao mesmo tempo em que se buscava estabelecer uma política indigenista para o país.

Grupos contrários se enfrentavam e explicitavam seus pontos de vista, refletindo as contradições presentes na sociedade e expressando concepções distintas da sociedade indígena e de suas relações com a civilização.

Enquanto uns acreditavam ser preciso encaminhar os índios para os missionários religiosos, outros pretendiam que a questão indígena deveria ficar a cargo do Estado, o único capaz de empreender uma ação efetiva no sentido de integrar os índios à vida civilizada. Existia uma terceira posição, defendida por aqueles que propunham o extermínio dos grupos indígenas mais "ferozes", isto é, irredutíveis e refratários aos princípios morais da civilização².

Em defesa dos indígenas acorreram diferentes pessoas, que viam na proposta de von Ihering um descalabro a ser combatido. Através da exaltação às virtudes dos índios, procuravam refutar os argumentos daqueles que os taxavam de selvagens e sem

1. Neste mesmo período, a expansão da colonização em Santa Catarina enfrentava a resistência dos índios Xokleng, onde também era comum a atuação dos bugreiros ou dos próprios colonos que se armavam para enfrentar os índios. Ver J. M. Gagliardi, op. cit.; David Hall Stauffer, "Origem e fundação do Serviço de Proteção aos Índios", in *Revista de História*, no 37 a 46, jan./mar. 1959 a abr./jun. 1961; "Proteção aos Índios", in *O Paiz*, 23/02/1911, p. 2 e 08/03/1911, p. 2.

2. Ihering passou a ser encarado como o apologista desta última posição e parece que os que lhe atribuíram este papel se esqueceram de que, na prática, o extermínio dos índios vinha se dando há séculos, sem que fosse preciso um personagem para "levantar esta bandeira". Como já vimos, entre os partidários da eliminação dos índios estava o Ministro da Viação, em 1910. (ver o item anterior deste trabalho)

condições de conviver com os civilizados. No dia 12 de outubro, Sílvio de Almeida assinava um artigo no jornal *O Estado de São Paulo*, mostrando-se indignado com a posição assumida por von Ihering.

Contra-pondo-se ao exposto no famoso parágrafo de von Ihering denunciava os interesses que estariam sendo atendidos com a morte dos índios e criticava o tipo de civilização que se pretendia estabelecer:

*A teoria do dr. Hermann Ihering, supondo implícita a máxima da justificação dos meios pelos fins, se reduziria à matança em nome da civilização; e a civilização não seria mais então do que o aproveitamento de alguns trechos de terra, mediante a aplicação de processos violentos e bárbaros.*¹

De outros lugares também partiam críticas a von Ihering. A Congregação do Museu Nacional manifestou sua indignação contra o que considerava uma proposta de "morticínio impiedoso, praticado em nome da lei e dos interesses nacionais". Invocando princípios científicos e justiça humanitária, os membros da Congregação procuravam demonstrar a adaptabilidade dos índios à civilização e sua adequação ao trabalho, desde que conduzidos com competência e dignidade. Esforçavam-se em chamar a atenção para o descaso com que eram tratados os nativos, dando-se sempre preferência aos

1. Sílvio de Almeida, "Divagações", in *O Estado de São Paulo*, SP, 12/10/1908, p. 1. Prosseguia o artigo enaltecendo as qualidades dos índios e enumerava alguns dos benefícios advindos de sua cultura para a nossa sociedade, destacando seu conhecimento do território brasileiro e das propriedades terapêuticas das plantas. Referia-se também à constituição física das populações do Brasil, especialmente do norte. A mistura étnica havia permitido a criação do homem do sertão, portador de uma qualidade essencial: "uma feliz adaptação ao meio".

imigrantes, os quais gozavam de

*...amplos favores da lei, que só procura amparar o imigrante e olvidar o mísero indígena, em geral inteligente e industrioso, com grande capacidade para o trabalho, quando lhe cabe uma direção competente e desvelada.*¹

Luis Bueno Horta Barbosa, contestando a afirmação de von Ihering de que os índios não representavam um "elemento de trabalho e de progresso", citava os caingangues como exemplo da predisposição dos índios para o trabalho. Eles cortavam as pás e enxadas, tomadas dos trabalhadores da Noroeste, e com elas faziam pontas de flechas, em tudo semelhante "às forjadas por um bom ferreiro". Esses mesmos índios aproveitavam as varetas de ferro de um guarda-chuva que caíra em suas mãos para, com grande habilidade, perfurar dentes de macacos utilizados em colares².

Rondon também manifestou-se contra a proposta de von Ihering, expressando sua indignação pelo fato de, em nome de uma pretensa civilização, arrancar os índios de suas terras para estabelecer colônias com estrangeiros ou implantar indústrias que, em seu entender, eram mais danosas aos hábitos nacionais do que a conservação dos índios em seu habitat. Procurava demonstrar que os índios eram naturalmente bondosos e prontos para a convivência pacífica, dotados de

...capacidade bastante para as artes quaisquer e para a indústria (...), para assimilar as ciências desde que a

1.0 Estado de São Paulo, SP, 06/12/1908, p. 2.

2.L. B. Horta Barbosa, *Pelo índio e pela sua protecção official*, p. 33/4.

*eles facilitemos uma educação esmerada...*¹

Sem querer entrar em uma discussão mais aprofundada sobre o assunto, acho importante ressaltar que todas as manifestações contra a proposta de Von Ihering não levavam em conta as colocações feitas por este autor em outras publicações ou mesmo no corpo do texto a que se referiam². Através de artigos em jornais e na Revista do Museu Paulista³, von Ihering procurava responder, às vezes indiretamente, às críticas que recebera.

Ressaltava o aspecto positivo da catequese religiosa, que considerava a única forma de educar as "hordas indolentes e semi-selvagens"⁴. Porém, apesar de sua preferência pela catequese religiosa, considerava o índio catequisado como uma "caricatura tanto da cultura indígena quanto da civilização moderna"⁵ e, especialmente, destituído de interesse para fins científicos.

Proclamava sua simpatia pelos índios bravos, por representarem a cultura indígena em sua essência. Porém, como cidadão, não podia "consentir que a marcha da cultura deva parar perante as flechas do índio", acrescentando que para ele a vida

1. "Protesto do General Rondon", in Amilcar A. Botelho de Magalhães, *Impressões da Comissão Rondon*, p. 250.

2. Sobre a onda de protestos que as afirmações de von Ihering desencadeou e a intensa polêmica que se seguiu ver David H. Stauffer, op. cit. e J.M. Gagliardi, op. cit.

3. Ver, entre outros, Herman von Ihering, "O futuro dos índios no Estado de São Paulo", in *O Estado de São Paulo*, 20/10/1908 e "Os Índios do Brasil meridional", in *Correio Paulistano*, 29/10/1908.

4. Hermann von Ihering, "O futuro dos indígenas do Estado de São Paulo", in *O Estado de São Paulo*, 20/10/1908.

5. Idem, *ibidem*.

do sertanejo e do colono valia mais do que a do bugre¹. Argumentava que o destino dos caingangues era mesmo o extermínio, visto estarem envolvidos em uma "luta desigual contra a civilização moderna"².

Atribuía grande parte da responsabilidade pelo massacre dos índios em São Paulo e Santa Catarina à omissão do Estado, que nada fazia para pôr fim à situação:

*Que indigna hipocrisia. Por acaso não sabem os censores o que dia por dia aí vai pelo Brasil? Sem dúvida o ininterrupto extermínio dos índios desde a descoberta é uma vergonha que se deveria varrer da história nacional. Não se arrojem convícios e baldões aos que verificam e narram os fatos, nem ainda mesmo contra os autores dos crimes; mas censurem-se as atuais autoridades estaduais que, admitindo o atual estado de anarquia forcem os sertanejos a defender-se contra os assaltos e a punir os assaltantes.*³

Justamente para evitar isto, propunha que o governo tomasse parte ativa na defesa dos colonos e dos brancos, garantindo sua segurança frente aos ataques dos índios. Além disso, o Estado deveria ceder e garantir a posse de terras aos índios que não se mostrassem arredios à civilização. Para os mais bravos e

1.H. von Ihering, "O futuro dos indígenas", in *O Estado de São Paulo*, 20/10/1908. Defendia-se da acusação de ser "precursor do extermínio dos índios", afirmando que "estava somente pedindo que os habitantes do sertão e os colonos fossem protegidos dos ataques dos selvagens e tivessem garantias de vida e de propriedade. De fato, não é destes últimos, mas dos primeiros que depende o desenvolvimento dos recursos naturais do país". Apud Mario G. Losano, "Um precursor da ecologia no Brasil: Hermann von Ihering", in *Revista USP*, nº 13, março/abril/maio, 1992.

2. Apud J. M. Gagliardi, op. cit., p. 79

3. Apud Antônio Carlos de Souza Lima, *Aos fetichistas, ordem e progresso: um estudo do campo indigenista no seu estado de formação*, RJ, Museu Nacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1985 (dissertação de mestrado).

irredutíveis pedia que fossem deixados em paz sempre que possível.

É interessante notar que, entre as múltiplas propostas para solucionar a questão indígena, poucas reconheciam o direito do índio viver livremente, permanecendo em suas terras e mantendo sua forma de vida. Alguns preocupavam-se em preservar a vida dos índios enquanto indivíduos, não se importando com a destruição de sua cultura. Desejavam torná-los, na medida do possível, um contingente de mão de obra integrada ao mercado. Aqueles que defendiam o extermínio dos índios, explícita ou implicitamente, na verdade estavam bem mais de acordo com os mecanismos que regiam - e regem - a sociedade capitalista.

Podemos dizer que a criação do Serviço de Proteção ao Índio e de Localização do Trabalhador Nacional (SPILTN, mais conhecido como SPI), em junho de 1910, foi, em grande parte, o resultado destas discussões geradas a partir do confronto entre grupos indígenas e a penetração de grandes empresas pelo sertão. O choque inevitável entre duas sociedades, movidas por interesses radicalmente distintos e inconciliáveis, mostrou a urgência em se estabelecer uma política indigenista que desse conta de, ao mesmo tempo, preservar a vida dos índios, retirá-los de suas áreas de origem, permitindo a incorporação ao mercado de grandes extensões de terras e transformá-los em trabalhadores úteis¹.

Para atender a este objetivo, o novo órgão visava um duplo

1. Sobre a criação do SPILTN, ver Darcy Ribeiro, op. cit.; David H. Stauffer, op. cit.; J.M. Gagliardi, op. cit.; A.C. Souza Lima, op. cit., autores que, com diferentes enfoques, tratam da questão.

fim, estando voltado para o índio e para o trabalhador nacional.
Seu trabalho era

...proteger o aborígene e localizar, em terras que se tornariam de sua propriedade, os caipiras, os roceiros, os caboclos, a gente, enfim, em que se vieram transformando os índios brasileiros e em que se hão de transformar os que ainda hoje existem pelos nossos sertões.¹

A transformação dos índios em "caipiras, roceiros e caboclos", plenamente capacitados a conviverem com a civilização exigia uma atuação específica. Era fora de propósito esperar-se a transformação do indígena em "doutor, frade ou banqueiro" ou mesmo em "operários das cidades". Através da introdução de melhorias em seu modo de viver, o índio poderia aproximar-se dos trabalhadores rurais. Assim, eles estariam se aproximando de nossa cultura, sendo plenamente possível

...se incorporarem ao nosso meio, não propriamente ao nosso meio das cidades, mas ao meio brasileiro do interior do país.²

Nos seus primeiros anos de atuação, o Serviço de Proteção ao Índio e Localização do Trabalhador Nacional tendia a transformar,

1.L.B. Horta Barboza, op. cit., p. 15/16.

2.Idem, ibidem, p. 30. Para Horta Barbosa, a transformação do índio requeria ações e não "discursos, lições verbais ou prescrições, proibições ou conselhos". Fornecendo-lhes ferramentas seria possível introduzir modificações em suas formas de trabalho; com tecidos e apetrechos de costura eles poderiam confeccionar roupas; com a introdução de sal, gordura e utensílios de cozinha, mudariam seus hábitos de alimentação. Desta forma, pouco a pouco, se aproximariam do modo de viver dos civilizados e deixariam de ser vistos como um entrave ao progresso e à civilização. (p. 25)

gradualmente, o indígena em um trabalhador inserido na sociedade. Em primeiro lugar, os contatos iniciais, seguidos da pacificação. Em seguida, o estabelecimento de aldeias para os índios que já tivessem alguns hábitos sedentários. E por fim, a criação de colônias agrícolas, nas quais os índios disporiam de glebas de terras para a produção de alimentos nos moldes do trabalhador rural brasileiro. Nestas colônias os índios trabalhariam ao lado de sertanejos e com eles adquiririam novos hábitos¹.

Assim, praticamente todas as vozes que se levantaram para defender os índios invocavam a adaptabilidade deles ao trabalho, sempre ressaltando a necessidade de conduzi-los adequadamente nesta direção. Exaltava-se a aptidão de "raças não evoluídas" para o progresso, quando submetidas a "processos eficazes de cultura e civilização". Em um país preocupado com a questão do povoamento nacional, era preciso resgatar da

*...barbárie a considerável multidão desses nossos irmãos e compatriotas, visando não só motivos utilitários, pela incorporação de tais elementos preciosos à comunidade nacional como ainda, justíssima reparação moral a seculares perseguições e espantosas espoliações do maravilhosos e colossal território, constituindo atualmente a nossa pátria comum.*²

Criticavam, portanto, a valorização primordial do imigrante em detrimento do elemento nativo, que deveria constituir uma importante parte dos trabalhadores do país. Para alguns, era hora

1. Darcy Ribeiro, op. cit., p. 138.

2. "Protesto do São Paulo" subscrevendo um artigo do Sr. Gama e Rosa publicado na *Folha do Dia*. Os Indígenas Brasileiros", in Amílcar A. Botelho de Magalhães, op. cit., p. 246.

de voltar as atenções para os trabalhadores nacionais e para os habitantes das regiões mais distantes, especialmente os índios, que precisavam ser adestrados para o trabalho. A criação do SPI era louvada como uma forma de inserir os índios no mercado de trabalho, substituindo os imigrantes:

A colonização que estávamos fazendo, importando até levas de imigrantes japoneses, enquanto matávamos e espoliávamos os seus parentes, que aqui encontramos como donos do nosso solo, era uma contradição que pedia uma reação heróica de um punhado de homens que tivesse um chefe digno da tarefa. O homem e o punhado de homens aí estão, trabalhando e não politicando, desafrontando a civilização brasileira.¹

Percebia-se a impossibilidade de se contar com este recurso em quaisquer circunstâncias. Apesar de não possuir as qualidades tão alardeadas pelos defensores da imigração, os índios poderiam vir a representar um papel fundamental na ocupação do interior brasileiro.

Habitados a viverem embrenhados nas matas e conhecedores do ambiente, eles poderiam desenvolver atividades produtivas e contribuir para a abertura de novas áreas à civilização. Para isto, fazia-se necessário deixar de lado as expectativas que vinham conduzindo a política imigrantista, e assumir uma política voltada para a realidade do país.

Esta concepção do índio como elemento básico para a ocupação do *hinterland* pode ser encontrada entre políticos, governadores e secretários de administração, principalmente dos estados que contavam com população indígena e que se defrontavam com vários

1. Curvello de Mendonça, "O Problema Indígena", in *O País*, RJ, 04/03/1911, p. 1.

problemas decorrentes daquilo que consideravam como obstáculos intransponíveis à plena ocupação do território¹.

Em tais locais, era imprescindível encontrar formas de difundir a civilização a partir mesmo dos próprios índios. Nesta perspectiva, surgiram algumas propostas e tentativas para incorporá-los à sociedade "civilizada", alguns visando utilizá-los como substitutos do imigrante e outros desejando que eles deixassem de constituir um óbice à colonização via imigração estrangeira.

Um dos primeiros trabalhos de pacificação do Serviço de Proteção ao Índio foi com os caingangues², já bastante reduzidos numericamente. Como vimos, desde o início do século eles vinham sendo combatidos tenazmente pelos fazendeiros da região, pelos bugreiros e/ou pela Noroeste, o que resultou num verdadeiro genocídio.

Em fins de 1910, o SPI enviou para a região da Noroeste o tenente Rabello, inspetor do órgão em São Paulo, encarregado de pacificar os caingangues³. A esta altura, os conflitos entre

1.No capítulo 3, vimos como muitos dos presidentes de Mato Grosso partilhavam destas idéias e consideravam os índios mais aptos para as condições locais do que os imigrantes.

2.O SPI atuou muitas vezes como "amansador de índios" e como tal foi louvado na época de sua criação: "...o serviço de proteção aos índios destina-se a acalmar esses ódios, pela prudência, pela dedicação, pela cordura, às vezes pelo sacrifício heróico". "Boatos Cômicos", in *O Paiz*, RJ, 03/03/1911, p. 2. Ver também A.C. Souza Lima, op. cit.

3.Em maio de 1911, Rondon passou pela Noroeste para estudar pessoalmente o problema da pacificação dos caingangues. Ver *Missão Rondon - Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegraphicas de Matto-Grosso ao Amazonas - 1907 a 1915*, p. 235.

índios e "civilizados" assumiam enormes proporções e punham em risco o sucesso de sua tarefa:

Enquanto, por um lado, os delegados federais se esforçam por persuadir os índios das suas intenções serenas e afetuosas, aqueles trabalhadores, aliados aos que ali assentaram arraiais, unem-se em matas, dão batidas aos habitantes das selvas, tocaiam-nos como feras.¹

Geralmente, a violência destes embates era imputada à ação de indivíduos perniciosos, que infestavam a área e tornavam infrutíferas as tentativas de pacificar os índios. Exercendo uma influência "dissolvente e malsã", os "soit-disant civilizados" constituíam o "elemento perturbador por excelência"².

Porém, neste mesmo artigo, há uma referência explícita às razões que levavam ao confronto entre brancos e índios. A expressão utilizada pelos bugreiros ao descreverem sua atuação nas batidas - "fazer uma limpa" - assume sua verdadeira dimensão:

Sendo vasta a zona de conflitos e de aparecimento dos índios, é bem de ver que a ação benfazeja e civilizadora do inspetor, operada num ponto, é prestamente anulada desde que ele tenha de acudir a outro, por isso que, abandonado aquele, os maus elementos de novo se congregam a recomeçar a triste e desumana ceifa, como se tratasse de um destacamento, de uma derrubada, de uma coivara para o preparo do terreno a que o índio fosse empecilho material, destarte assimilado aos brutos e inservíveis componentes da natureza vegetal e mineral.³

A dificuldade de agir nestas condições levou o tenente

1. "Boatos Cômicos", in *O Paiz*, RJ, 03/03/1911, p. 2. Ver também o mesmo jornal do dia 04/03/1911.

2. "O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 03/03/1911, p. 4.

3. Idem, ibidem.

Rabello a solicitar o auxílio de uma força policial para controlar a ação agressiva dos fazendeiros e trabalhadores contra os índios. Washington Luís, presidente de São Paulo, alegou não dispor de efetivos para atender a seu pedido e Rabello voltou-se então para o governo federal.

O auxílio de forças militares já havia sido solicitado anteriormente pela Noroeste, que com isso pretendia obter do governo apoio para as violências que vinha praticando na região. Neste sentido, houve a intervenção de um senador, solicitando ao Presidente da República o envio da força pública para conter as investidas dos índios, protegendo-se assim a vida dos trabalhadores e o patrimônio da empresa¹. Em novembro de 1910, antes portanto de terem início os trabalhos de pacificação, o governo federal enviara para a região um destacamento encarregado de proteger os trabalhadores².

Porém, neste momento e devido a circunstâncias políticas específicas, a notícia de que uma força federal seria enviada à região para auxiliar o trabalho do SPI gerou acusações de que o governo federal estaria intervindo na política do estado. A esta acusação, Rabello respondia com entrevistas e declarações a jornais, procurando persuadir políticos, fazendeiros e a opinião pública de que o auxílio de uma força do exército era imprescindível para poder levar adiante o seu trabalho de

1.L.B. Horta Barboza, op. cit., p. 8.

2."O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 05/03/1911, p. 5/6.

pacificação¹.

Em defesa de seu pedido, lembrava os dois meses de permanência dos efetivos federais na área de conflito, o que permitira um decréscimo dos ataques de ambas as partes. Descrevia o "estado de anarquia" que imperava na região:

Para ali afluem os piores elementos de todo o Estado de São Paulo, de Mato Grosso e até do estrangeiro: só em Itapura, ponto extremo da estrada no território paulista, estão foragidos mais de duzentos criminosos, contra os quais a polícia de São Paulo tem mandado de prisão. E todos esses homens andam armados de carabinas e clavinas e dispõem de farta munição. Também o tiroteio é incessante: atiram noite e dia, à toa, por divertimento ou de plano, para intimidar os engenheiros, os negociantes, etc.²

Em tal situação, não era apenas para proteger os caingangues e conseguir uma "trégua" na matança generalizada de sua população que a força federal poderia atuar. Discorrendo sobre a ação deletéria de indivíduos "escapos às cadeias sobre os melhores trabalhadores e até sobre os engenheiros", Rabello afirmava que não havia sentido em clamar contra o envio de um destacamento federal, pois tinha a

...funda convicção de que conseguiremos pacificá-la, não só quanto aos índios, dos quais se fala com um exagero delirante (...), como também principalmente dos maus

1. Ver *O Estado de São Paulo*, SP: "O caso dos silvícolas", 03/03/1911; Idem, 05/03/1911; Idem, 06/03/1911; Idem, 07/03/1911. *O Paiz*, RJ: "Boatos Cômicos", 03/03/1911; "O problema indígena", 04/03/1911; "Proteção aos índios", 07/03/1911; Idem, 10/03/1911. *Correio Paulistano*, SP: "Proteção aos silvícolas de São Paulo", 08/03/1911.

2. "O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 05/03/1911, p. 5/6.

*elementos que infestam a zona.*¹

Mas por trás desta oposição ao envio de tropas para integrar a expedição de pacificação, havia o temor de que o SPI, através de seu inspetor, pretendesse contestar a propriedade das terras, expulsar os fazendeiros, impedir a medição e demarcação de novas propriedades e a abertura de novas estradas:

*Inventaram essas histórias de querer eu pôr-me ao serviço da barbárie contra a civilização, de sacrificar os civilizados para comprazer aos selvagens, desalojar possuidores de terras e outras coisas não menos delirantes...*²

Para Rabello, a questão situava-se em um outro plano, no qual "civilizados" e índios não se encontravam, necessária e irremediavelmente, em campos opostos. Expunha seu ponto de vista de que tanto um lado quanto outro sairiam lucrando com a pacificação. Entretanto, para que ela se concretizasse, era preciso adiar o trabalho de medição das terras afim de permitir a ação dos membros do SPI, sem que novas investidas fossem feitas pelos contendores.

Civilizar os caingangues pressupunha estabelecer relações de amizade com eles, o que por sua vez exigia que as "batidas" e as lutas cessassem por um tempo. O primeiro passo no sentido de integrar os índios à civilização era condensar sua população em um pequeno território, deixando as demais áreas entregues ao Estado ou a seus proprietários:

1. Idem, *ibidem*.

2. "O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 07/03/1911, p. 4.

*Mas é claro que, uma vez conseguida a pacificação e a sua conseqüências natural, que é a sedentariedade dos índios, todas as terras por estes abandonadas reverterão para o Estado.*¹

Daí podia-se concluir que um dos maiores beneficiados com o fim das hostilidades com os índios seria o Estado de São Paulo, cujas terras se tornariam "realmente devolutas e das quais ele poderá dispor com regularidade e proveito para o tesouro público"². A valorização destas terras viria naturalmente com o estabelecimento da ordem e tranqüilidade:

*Atualmente as terras sujeitas às incursões dos selvagens estão, necessariamente, muito desvalorizadas; há as maiores dificuldades em encontrar quem queira ir trabalhar nelas; os salários são caríssimos, porque todos alegam riscos e perigos, que facilmente se exageram. Além disso, os melhores elementos, os homens morigerados, chefes de família, em uma palavra, "os que têm alguma coisa a perder", retraem-se, deixando o campo aberto aos "que nada têm a perder".*³

Argumentava que a matança de índios, meio até então utilizado para "liberar" estas terras era um processo lento, dispendioso e que, além do mais, não conseguia oferecer segurança para os que habitavam a região. Por meios pacíficos, o mesmo

1. Idem, ibidem.

2. "O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 05/03/1911, p. 6.

3. Idem, 07/03/1911. Alípio Bandeira, em um artigo intitulado *Em defesa do Índio*, in L. B. Horta Barboza, op. cit., p. 68, mostrava a valorização das terras na região da Noroeste nos dois anos que se seguiram à pacificação dos caingangues, afirmando que haviam se tornado as terras "mais valiosas do Estado".

resultado seria alcançado, com menos sobressaltos e riscos¹.

Em 1911, tendo obtido o auxílio solicitado, os integrantes da expedição do SPI conseguiram diminuir significativamente o número de "batidas" contra os índios, o que permitiu o início dos trabalhos de pacificação. É importante destacar que, nesta época, a população indígena havia decrescido sensivelmente e sua resistência tornava-se, a cada dia, mais difícil. Como os caingangues movimentavam-se em uma área muito extensa -- aproximadamente 250 quilômetros -- tornava-se difícil saber exatamente o número de índios e a localização de suas aldeias. Para auxiliar os primeiros contatos, foram utilizados índios já pacificados, provenientes do Paraná e, especialmente, uma índia chamada Vanuire, que acompanhou todo o trabalho do SPI.

Os trabalhos de atração dos índios eram realizados em acampamentos distantes, nos quais eram colocados brindes e artigos que pudessem atrair a atenção dos indígenas. O objetivo dos membros da expedição era mostrar aos caingangues suas intenções pacíficas, ao mesmo tempo em que evitavam um possível ataque. Para isto, mantinham-se constantemente alertas, iluminavam o acampamento durante a noite e para darem a impressão de calma e tranqüilidade deixavam uma pessoa encarregada de

...fazer funcionar o gramofone, no qual se sucediam chapas adrede escolhidas para darem a impressão de haver muita gente acordada, rindo e folgando

1. "O caso dos silvícolas", in *O Estado de São Paulo*, SP, 07/03/1911, p. 4.

*despreocupadamente.*¹

Durante o dia, colocavam presentes no interior da floresta esperando atrair os indígenas e deixar claro que não estavam ali para atacá-los. Fizeram também uma plantação de milho e abóbora esperando que os índios se sentissem tentados a pegar os alimentos. Após algum tempo, grupos pequenos de índios instalaram-se nas proximidades destas roças, evitando assim o trabalho de transporte até suas aldeias.

Durante todo o tempo, os índios mantinham-se vigilantes e à espreita e os membros do SPI, ao perceberem qualquer ameaça, ligavam o gramofone para dar a impressão de estarem tranqüilos e despreocupados. Também respondiam com cantos entoados pela índia Vanuíre e com sons de buzina dos índios vindos do Paraná². Em março de 1912, nove índios dirigiram-se ao acampamento, receberam presentes e alimentos, estabelecendo-se então os primeiros contatos mais próximos.

Mesmo durante os trabalhos de pacificação houve momentos em que tornou-se iminente um novo ataque à ferrovia. Um destes ocorreu quando um caingangue ao aproximar-se de um acampamento das obras, levando consigo uma criança, foi repellido a tiros. Os caingangues prepararam-se, então, para responder a esta agressão com "um ataque devastador e decisivo contra a turma mais avançada

1.L.B. Horta Barboza, *O Problema Indígena do Brasil*, Conferência realizada no Atheneu de Montevidéo, 01/04/1925, in Comissão Rondon, publicação nº 88.

2.Darcy Ribeiro, *op. cit.*, p. 157.

da Estrada"¹. Foi somente com a intervenção do pessoal do SPI que este ataque pôde ser contido.

Após a pacificação, os índios foram reunidos em colônias do SPI e passaram a sofrer o efeito das doenças provenientes de seus contatos com os homens brancos. Grande número perdeu a vida vitimados por doenças como gripes e sarampo. Os remanescentes foram depois transferidos de lugar, pois as terras reservadas inicialmente para eles valorizaram-se muito e o SPI foi pressionado para encontrar outro local². Ao final, sobraram somente duas aldeias do SPI em que se concentravam os índios e delas temos uma triste descrição, feita no final dos anos cinquenta:

*Hoje, coitados! são incultos roceiros que vivem à espera do cumprimento das promessas governamentais. Faltos de assistência, lá estão eles, estrangeiros dentro de sua própria terra, sem nada, vigiados e esquecidos, amparados pela lei e abandonados pelo homem, a desempenhar o trágico papel de marginais da cultura, perante uma assistência que nem se digna olhar-lhes, no teatro desarmônico do século XX.*³

Apesar de todas as "tropelias" e incursões contra os acampamentos da ferrovia e os fazendeiros, imputadas aos índios e que tanto alarde causaram entre os habitantes da região e na imprensa do Rio de Janeiro e de São Paulo, a Comissão de Sindicância, instalada em 1911 para apurar a situação, refere-se a 15 mortes de "civilizados", ao passo que os caingangues, após a

1. Idem, ibidem, p. 159.

2. J.M. Gagliardi, op. cit., p. 267.

3. Alcides Silva, *Roteiro Histórico: uma cidade e uma instituição*, p. 22.

conclusão da ferrovia passaram de aproximadamente 3000 para cerca de 700 indivíduos¹.

Terminado o serviço de "limpa", a ferrovia pôde prosseguir sem a interferência dos índios. O extermínio dos caingangues, condição *sine qua non* para a incorporação de suas terras à esfera produtiva, estava concluído. O maior obstáculo à civilização fora literalmente destruído. Mais do que qualquer outro grupo, sobre os índios recaíram os "benefícios" do progresso que acompanhou os trilhos. A propalada civilização, anunciada para entrar em cena junto com os trens, foi imposta sob o signo da violência e da selvageria.

1. Darcy Ribeiro, op. cit., p. 102/3. Com o aldeamento, esta população decresceu ainda mais, passando de 700 indivíduos em 1912 a somente 200 em 1916. Ver também J.M. Gagliardi, op. cit., p. 269.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil coloca-nos frente à reiteradas e enfáticas alusões ao caráter civilizador dessa obra. Entretanto, ao lado dessas exaltações à Noroeste, embora sem o mesmo espaço nos registros dessa história, são intensos e chocantes os relatos e denúncias sobre a tragédia que ela significou para um enorme contingente de pessoas.

Não se trata, certamente, de uma incoerência entre discurso e prática. Na verdade, a associação entre essas noções abstratas de progresso e civilização e projetos de obras públicas, impulsiona e condiciona tais projetos e a forma como serão implementados. Ela é necessária para manter mobilizadas milhares de pessoas em todo o mundo, prontas a se deslocar em busca das promessas anunciadas a cada novo projeto.

A aparente incoerência expressa, na verdade, uma contradição real, imanente ao processo de produção/reprodução de capitais, e perfeitamente de acordo com a lógica capitalista e com a racionalidade que lhe é própria, na qual o que interessa é o maior lucro possível e a conquista de todos os espaços.

Tendo em mira um progresso futuro, sem especificar a quem ele interessa e a que preço se dará, podem ser postas em prática as maiores explorações. E foi isso que, geralmente, aconteceu durante a construção de grandes obras públicas, entre as quais incluem-se as ferrovias, constituindo um capítulo brutal na história dos homens.

Os sofrimentos decorrentes destas obras são imputados a fatores alheios aos desígnios dos homens, que nem mesmo a mais competente administração seria capaz de evitar. Como no caso da Noroeste, em que se procurava difundir a idéia de que tais fatores motivavam a união de patrões e operários num mesmo objetivo: vencer a resistência do meio natural, como a mata, as doenças, o calor, o temor de animais selvagens, etc. E, inclusive, vencer os índios, que teimavam em resistir, impedindo assim o avanço dos trilhos.

A violência e a brutalidade foram vistas como inerentes ao processo de ocupação, comparado a uma guerra, que contava com "forças mobilizadas" para travar batalhas contra uma natureza agressiva. Foram exaltados, como grandes heróis desta guerra, os indivíduos encarregados de organizar a frente de luta -- os técnicos, os engenheiros e, no que se refere aos índios, os bugreiros. Acima desse heroísmo de algumas pessoas, glorificava-se a técnica, personificada nos engenheiros, notáveis pelo seu "patriotismo e amor profissional" e louvados por sua capacidade de efetuar mudanças radicais na paisagem.

Os operários eram considerados unicamente como mais um dos instrumentos necessários para a conclusão dos trabalhos e como irmanados aos proprietários da empresa construtora para alcançar o objetivo final: ver os trens circulando regularmente e levando o progresso para áreas ainda incultas. Foram sempre tratados como um contingente que seguia adiante corajosamente, mas que tinha tanta importância quanto as demais máquinas e ferramentas. Eram

objetos que poderiam ser substituídos, caso algo lhes acontecesse, como a morte causada pelas doenças ou pela mão dos índios.

Por seu turno, os operários encarregaram-se de, através dos meios ao seu alcance, desfazer esta imagem heróica pintada pela empresa. Suas vigorosas denúncias, publicadas nos jornais, alertavam os demais trabalhadores para o tipo de exploração que os esperava no serviço da estrada, desmascarando o pretenso "caráter civilizador" da ferrovia. Em seu entender, o tão propalado progresso não era mais do que a criação de uma sociedade na qual a lei do mais forte imperava.

Entretanto, a memória desse drama vivido por operários e índios, e a situação de decadência em que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil vai-se afundando nos dias atuais, não foram capazes de derrotar a imagem triunfante criada para as ferrovias. Os trens continuam a despertar nas pessoas um enorme fascínio e a esperança em um futuro de abundância e desenvolvimento.

Um exemplo dessa permanência das idéias que vinculam ferrovias e progresso, é o espaço significativo que a imprensa em Mato Grosso vem abrindo, nos últimos anos, para as notícias sobre a construção da ferrovia Leste/Oeste, projeto apoiado pelo mega-empresário da soja, Olacyr de Moraes, que faz renascer um sonho longamente acalentado pelas elites matogrossenses.

Políticos, empresários e fazendeiros, através da imprensa, não se cansam de afirmar que a ferrovia Leste/Oeste constituirá um marco fundamental para fomentar o desenvolvimento da região e sua integração aos mercados nacionais, bem como será um dos

passos para efetivar a ligação com o Pacífico, projeto antigo, mas recentemente retomado pelos empresários de obras públicas de Mato Grosso¹.

Este ilimitado otimismo baseia-se em uma análise unilateral dos problemas que existem em Mato Grosso, privilegiando-se as necessidades dos grandes produtores rurais e das empresas agropecuárias. Mas, certamente, expressa, também, o desejo de conjurar uma frustração mal digerida com o desvio do trajeto da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que frustrou as esperanças das elites do norte do então Mato Grosso, quando de sua construção.

Nos projetos atuais, deixa-se de lado, propositalmente, a discussão sobre os problemas que afetam a vida de grande parte da população do Estado, que requerem soluções políticas e não somente medidas de caráter econômico. Jogando com um discurso vazio, utilizando-se palavras solenes, mas sem precisar, em momento algum, o seu significado, procura-se conferir às ferrovias, as mesmas propriedades de uma varinha de condão, com a qual se conseguirá desenvolver e explorar adequadamente regiões caracterizadas, durante muito tempo, pelo atraso e isolamento dos centros mais dinâmicos da economia. Como Fênix que ressurgue das cinzas, a ferrovia volta ser preconizada como alavanca do progresso para o Mato Grosso.

1. *Uma proposta de operacionalização da saída para o Pacífico - Mensagem à classe política, aos economistas e ao empresariado.* Cuiabá, Associação Matogrossense de Empreiteiros de Obras Públicas, março/88. (mimeo)

Para concluir, recorro a Baudelaire que, em uma crítica mordaz e angustiada à idéia de progresso, indaga se o "progresso não viria a ser uma forma de suicídio permanentemente renovada e se, enclausurado no círculo de fogo da lógica divina, o progresso não seria como o escorpião que se fere com sua própria cauda -- progresso, esse eterno desiderato que é o seu próprio desespero!"¹

1. Apud Marshall Berman, op. cit., p. 138.

BIBLIOGRAFIA

- ALEIXO, Lúcia Helena Gaeta. *Mato Grosso: trabalho escravo e trabalho livre (1850-1888)*. Brasília, Ministério da Fazenda - Departamento de Administração, Divisão de Documentação, 1984.
- *Vozes no silêncio: subordinação, resistência e trabalho em Mato Grosso - 1888-1930*. São Paulo, USP/SP, 1991 (tese de doutoramento).
- Almanaque Ilustrado. Propaganda de Matto Grosso e Zona Noroeste*. Três Lagoas/MT, Empresa Ed. Gazeta de Comercio, ano 1, nº 1, 1928.
- ALVES FILHO, Francisco Rodrigues. *Campos Sales: o propagandista da República*. São Paulo, Cultural do Brasil Ed., 1940.
- ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a história: 1870-1929 (ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro)*. Corumbá, 1983. (mimeo)
- ALVES, Hermillo. *Problemas da viação férrea para o Estado de Matto-Grosso*. São Paulo, Vanorden, 1904.
- Anais do Senado do Império do Brasil (1854)*. Brasília, Senado Federal/Subsecretaria de Anais, 1978.
- ANDRADE, Edgard Lage de. *Os sertões da Noroeste: 1850/1945*. s.n.t.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um Trem Corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo, Edições Melhoramentos, s/d. 2ª edição.
- "A idéia de progresso. É possível uma noção científica de progresso?" In: *A cidade e o campo na civilização industrial e outros estudos*. (Obras completas), Vol. XVIII. São Paulo, Edições Melhoramentos, 1962.
- AYALA, S. Cardoso e SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914.
- BALZAC, Honoré de. "A Prima Bete". In: *A Comédia Humana*, vol. X. São Paulo, Editora Globo, 1990.
- BAPTISTA, José Luiz. *O Surto Ferroviário e Seu Desenvolvimento*. Separata dos Anais do 3º Congresso de História Nacional (Volume VI). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942.
- BARBOZA, Luís Bueno Horta. *Pelo índio e pela sua protecção official*. Rio de Janeiro, Typ. Macedo, 1923.
- *O problema indígena do Brasil: Conferência realizada no Ateneu de Montevideo (01/04/1925)*. Rio de Janeiro, Comissão Rondon, nº 88, 1926.

- BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* São Paulo, Editora Cupolo Ltda. s/d. 2ª edição.
- Bauru de Ontem*. São Paulo, Editorial Focus, 1977.
- BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. "Viagem de Cuyabá ao Rio de Janeiro, pelo Paraguai, Corrientes, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, em 1846." In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, II, São Paulo, 1896-1897.
- BENEVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil. Estudo social, político e histórico*. Recife, Edições Folha da Manhã, 1953.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo, Companhia das Letras, 1986.
- BLAKE, Raymundo de Pennaforte A.S. "Algumas Reflexões sobre a Viação para Matto-Grosso." In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, II, São Paulo, 1896-1897, p. 35/47.
- BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870/1930)*. Cuiabá, s/ed., 1991.
- BRANDAO, Jesus da Silva. *História da navegação em Mato Grosso*. Editora Livro Matogrossense, 1991.
- BRESCIANI, Maria Stella M. *Liberalismo: ideologia e controle social (um estudo sobre São Paulo de 1850 a 1910)*. São Paulo, FFLCH/USP, 1976 (tese de doutoramento).
- "Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)". In: *Revista Brasileira de História*, vol. 5, nº 8/9, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, set. 1984/abr. 1985.
- "Lógica e Dissonância - Sociedade de Trabalho: lei, ciência, disciplina e resistência operária. In: *Revista Brasileira de História*, vol. 6, nº 11, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, set. 85/fev. 86.
- BRITO, José do Nascimento. *Meio Século de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro, Livraria S. José, 1961.
- BROTERO, Frederico Dobney de Avelar. "Uma viagem a Goiás em 1867". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. XXXVIII, São Paulo, junho de 1940.
- BUENO, A. [Antonio Gonçalves de Carvalho]. *A estrada de ferro para Matto-Grosso e Bolívia*. Rio de Janeiro, Typ. do Globo, 1877.

- BURY, J. P. *The Idea of Progress. An inquiry into its growth and origin.* New York, Dover Publications Inc., s/d.
- CAMPOS, Gonzaga de. *Estrada de Ferro para Mato Grosso.* São Paulo, Siqueira, 1900.
- CARVALHO, José Murilo de. "O Rio de Janeiro e a República". In: *Revista Brasileira de História*, vol. 5, nº 8/9, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, set. 1984/abr. 1985.
- CARVALHO, M. Alice Rezende de. *Cidade e fábrica. A construção do mundo do trabalho na sociedade brasileira.* Campinas, IFCH/UNICAMP, 1983 (dissertação de mestrado).
- CASTRO, Maria Inês Malta e ALEIXO, Lúcia Helena Gaeta. *Memória Histórica da Indústria de Mato Grosso.* Cuiabá, Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso/Instituto Euvaldo Lodi - Núcleo Regional de Mato Grosso/Universidade Federal de Mato Grosso, 1987.
- CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX.* Campinas, IFCH/UNICAMP, 1978 (dissertação de mestrado).
- CHALOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque.* São Paulo, Brasiliense, 1986.
- CHARTON, Édouard (dir). *Les chemins de fer.* (Bibliothèque des Merveilles) Paris, Librairie de L. Hachette et Cte., 1869.
- CONRAD, Joseph. *Nostromo.* Rio de Janeiro, Record, s/d.
- CORNET, René J. *La Bataille du Rail. La construction du chemin de fer de Matadi au Stanley Pool.* Bruxelles, Éditions L. Cuypers, 1947.
- CORREA, Lúcia Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920).* São Paulo, FFLCH/USP, 1980 (dissertação de mestrado).
- CORREA, Walmir Batista. *Mato Grosso: 1817-1840 e o papel da violência no processo de formação e desenvolvimento da Província.* São Paulo, FFLCH/USP, 1977. (dissertação de mestrado)
- *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1899/1943).* São Paulo, FFLCH/USP, 1981. (tese de doutorado)
- *O trabalhador rural e urbano na terra dos coronéis.* Corumbá, 1987 (mimeo).

- CORREA, Walmir Batista e CORREA, Lúcia Salsa. *História e Historiografia de uma região*. Corumbá, 1985 (mimeo).
- COSTA, João Cruz. "O pensamento brasileiro sob o Império". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, vol. 3. São Paulo, Difel.
- COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1976. (dissertação de mestrado)
- CRAIG, Neville B. *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. História trágica de uma expedição*. Cia. Ed. Nacional, 1947.
- CROUZET, François. "Ferrovia, memória e futuro". In: *Anais do I Simpósio Nacional de Transportes Ferroviários - História e Urbanização*. São Paulo, Instituto Ferroviário de Estudos Avançados, 08 a 11 de setembro de 1988.
- CUNHA, Ernesto Antonio Lassance (org.). *Estudo descritivo da viação férrea do Brazil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909.
- CUNHA, Euclides da. *A Margem da História*. São Paulo/Brasília, Ed. Cultrix/INL, 1975.
- *Um Paraíso Perdido: reunião dos ensaios amazônicos*. Petrópolis/Brasília, Ed. Vozes/INL, 1976.
- DEBES, Célio. *A caminho do oeste (Subsídios para a História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro). Primeira Parte (1832-1869)*. São Paulo, Edição Comemorativa do Centenário de Fundação da Companhia Paulista, 1968.
- DENIS, Pierre. *Le Brésil au XX siècle*. Paris, Librairie Armand Colin, 1909.
- DIONANT, F. van. *Le Rio Paraguay et l'État brésilien de Matto-Grosso*. Bruxelles, L'Imprimerie Nouvelle, 1907.
- "Documentos para a história da viação férrea em São Paulo - Inauguração do 1º plano inclinado da Serra de Santos em 1864; Inauguração da Estrada de Ferro do Norte em 1877". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. VI, 1900-1901. São Paulo, Typ. do Diário Oficial, 1902.
- DUNCAN, Julian Smith. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York, AMS Press, Inc., 1968.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855/1865)*. Petrópolis, Ed. Vozes, 1982.

ELLIOTT, L. E. *Brazil - Today and Tomorrow*. New York, The MacMillan Company, 1917.

ESTRADA DE FERRO ITAPURA A CORUMBA. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra (Ministro da Viação e Obras públicas) pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra (Diretor interino), referente aos anos de 1914 e 1915*. São Paulo, Imprensa Nacional, 1918.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Estudos Definitivos da 1ª Secção de 100 kilom. Relatório, 10/10/1905*. (manuscrito)

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório, 09/12/1909*. (manuscrito)

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório da Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, apresentado à Assembléia Geral ordinária, realizada em 16/10/1911*. Rio de Janeiro, Tipografia Leuzinger, 1911.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Relatório da Diretoria apresentado aos acionistas, relativo ao ano de 1916*. São Paulo, Estabelecimento Graphico Universal, 1917.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL. *Resumo do relatório sobre os serviços da estrada no ano de 1920, apresentado o Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio - M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada*. (mimeo)

FARDIN, Sônia Aparecida. "Noroeste do Brasil: expansão capitalista e captura dos sertões paulistas." In: *Mimesis*, vol. 7, nº 1, Bauru, Universidade do Sagrado Coração, 1987.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo, Melhoramentos, 1987.

----- "Histórico da ligação de Mato Grosso ao litoral". In: *Revista Brasil Oeste*, ano I, nº 167, São Paulo, nov. 1957.

Ferroviarismo. Cuiabá, Edições UFMT, 1975.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (org.). *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.

FIGUEIREDO, José de Lima. *A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia*. Rio de Janeiro, J. Olympio, 1950.

FOHLEN, Claude. *O Faroeste (1860-1890)*. São Paulo, Companhia das Letras/Círculo do Livro, 1989.

FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1986.

FREIRE, J. J. da Silva. *Influência da Viação Férrea na Expansão econômica de S. Paulo*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1914.

FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. Rio de Janeiro, José Olympio Ed./MEC, 1974.

FRIEDMANN, George. *La crise du progrès. Esquisse d'histoire des idées: 1895/1935*. Paris, Gallimard, 1936.

GAGLIARDI, José Mauro. *O indígena e a República*. São Paulo, Hucitec/Editora da Universidade de São Paulo/Secretaria de Estado da Cultura, 1989.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *As representações sobre a fronteira no movimento de ocupação e colonização de Mato Grosso (séculos XIX e XX)*. Cuiabá, ago. 91 (mimeo).

----- "A falácia do *Progresso para Todos*". In: *Boletim da Associação de Docentes da Universidade Federal de Mato Grosso*, Cuiabá, nº 12, novembro de 1984.

GALVAO, Manoel da Cunha. *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1869.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização do Brasil (1850/1914)*. São Paulo, Brasiliense, 1973.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma (espetáculos do maquinismo na transição à modernidade)*. São Paulo, FFLCH/USP, 1986 (tese de doutorado).

----- e LEONARDI, Victor. *História da Indústria e do Trabalho no Brasil (das origens aos anos vinte)*. São Paulo, Global Ed., 1982.

HOBSBAWM, Eric J. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979,

----- *A era dos impérios: 1875-1914*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

Impressões do Brazil no Século Vinte. Sua história, seu povo, commercio, indústrias e recursos. Lloyds Greater Britain Publishing Company Ltd., 1913.

- LAVOINNE, E. e PONTZEN, E. *Les chemins de fer en Amérique*. Paris, Dunod Éditeur, 1880.
- LE GOFF, Jacques. "Progresso/Reação". In: *Enciclopédia Einaudi - Memória e História* (vol.1). Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984.
- LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. *Hoje há ensaio (a greve dos ferroviários da Companhia Paulista - 1906)*. Campinas, UNICAMP, 1984. (dissertação de mestrado)
- LIMA, Antônio Carlos de Souza. *Aos fetichistas, ordem e progresso: um estudo do campo indigenista no seu estado de formação*. Rio de Janeiro, Museu Nacional/UFRJ, 1985. (dissertação de mestrado)
- LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. São Paulo, FFLCH/USP, 1978 (dissertação de mestrado).
- LOSANO, Mario G. "Um precursor da ecologia no Brasil: Hermann von Ihering". In: *Revista USP*, nº 13, São Paulo, março/abril/maio 1992.
- MACIEL, Laura Antunes. *A Capital de Mato Grosso*. São Paulo, PUC/SP, 1992 (dissertação de mestrado).
- MAGALHAES, Amilcar A. Botelho de. *Impressões da Comissão Rondon*. Porto Alegre, Livraria do Globo, 1929 (4ª edição).
- MARQUES, A. *Matto-Grosso: seus recursos naturais, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro, Papeleria Americana, 1923.
- MARSON, Izabel Andrade. "Trabalho Livre e Progresso". In: *Revista Brasileira de História*, nº 4/7, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, mar. 1984.
- MARX, Karl. "Futuros resultados do domínio britânico na Índia". In: *Textos*, vol. III. São Paulo, Edições Sociais, s/d.
- "O domínio britânico na Índia". In: *Textos*, vol. III. São Paulo, Edições Sociais, s/d.
- e ENGELS, Friedrich. "O Manifesto Comunista". In: *Textos*, vol. III. São Paulo, Edições Sociais, s/d.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Editora Alfa-Omega, 1974. (2ª edição)
- MATTOON, R. H. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil*. Yale University, 1971 (tese de doutoramento).

- MELLO, Joaquim Machado de. "A Noroeste do Brasil: conferência sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil" (realizada no Club de Engenharia, RJ, 05/12/1914). In: *Relatório da directoria apresentado aos acionistas, relativo ao ano de 1916*. São Paulo, Estabelecimento Graphico Universal, 1917.
- MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. *Relatório apresentado ao Sr. Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Públicas pelo eng. João Chrockatt de Sá Pereira de Castro - engenheiro chefe da Fiscalização das Estradas de Ferro, relativo ao anno de 1891*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892.
- MINISTÉRIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras públicas, Lauro Severiano Muller, anno de 1905*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.
- MINISTÉRIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União, relativa ao anno de 1906*. Rio de Janeiro, Typographia do "Jornal do Commercio", 1908.
- MINISTÉRIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida, anno de 1908*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Decisões do Governo da República dos Estados Unidos do Brasil, 1910*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1915.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. "Relatório da Inspeção Federal das Estradas", anexo ao *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro da Viação e Obras Públicas Dr. José Barbosa Gonçalves, ano de 1913*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1915.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Notícia sobre a Estrada de Ferro Itapura a Corumbá*. Rio de Janeiro, 1914.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Estatística das Estradas de Ferro da União relativa ao anno de 1914*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1919.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. *Relatório apresentado ao Presidente da República, Washington Luís Pereira de Sousa, pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. Victor Konder - 1926*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1928.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - Requerimentos de concessão de vias férreas. Arquivo Nacional: maços, 1876/1891.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - RFFSA. *Noroeste - Ferrovia da Integração*. Bauru, Edição Histórica, 1982.

Ministre des travaux publics de Prusse/Ministre des voies de communication de l'État de Bavière et autres. *Les chemins de fer d'aujourd'hui et plus spécialement les chemins de fer allemands*. Paris-Bruxelles-Berlin, Reimar Hobbing, éditeur, 1912.

Missão Rondon - Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegraphicas Estratégicas de Matto-Grosso ao Amazonas - 1907/1915. Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1916.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo*. São Paulo, Ed. Hucitec/Ed. Polis, 1984.

MONTEIRO FILHO, Jeronymo. *Projecto das Estradas - Primeira parte do Curso de Estradas de Ferro e de Rodagem*. Rio de Janeiro, Estabelecimento "Mundo Médico" - Borsoi & C, 1936.

MORAES, Eduardo José de. *A Via de Comunicação a Mato Grosso - Memória apresentada à consideração do Governo Imperial*. Rio de Janeiro, Tup. Comercial, 1873.

----- *A Ferro-Via da Corte à Cuyabá*. Rio de Janeiro Typ. Montenegro, 1887.

MORAIS FILHO, J. G. "Pioneiros da Noroeste: mensageiros da civilização". In: *Revista do Arquivo Municipal*, vol. CXXXVIII, São Paulo, jan./fev./mar. 1951.

MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Noticia sobre a Província de Matto Grosso seguida d'um roteiro da viagem da sua capital a São Paulo*. São Paulo, Typographia de Henrique Schroeder, 1869.

MUMFORD, Lewis. *Le Mythe de la Machine: le pentagone de la puissance*. Librairie Arthème Fayard, 1974.

NEIVA, Arthur. *Daqui e de longe... Crônicas nacionais e de viagem*. São Paulo-Cayeiras-Rio, Ed. Comp. Melhoramentos de São Paulo (Weiszflog Irmãos Incorporada), 1920.

NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, Tip. e Livrarias Brasil S.A., 1958.

----- *Tipos populares de Bauru*. Bauru, Ed. Tilibra, 1971.

- NEVES, M. P. Torres. *De Matto-Grosso ao Littoral*. São Paulo, Typ. a vapor Vanorden & C., 1895.
- OLIVEIRA, José Gonçalves de. *Traçado das Estradas de Ferro no Brazil*. Rio de Janeiro, Imprensa a vapor H. Lombaerts & Comp., 1892.
- OSZLAK, Oscar. *La Formacion del Estado Argentino*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1985.
- OTTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Central do Brasil, 1958. (3a edição)
- PAIVA, Alberto Randolpho. *Legislação Ferro-viaria Federal do Brazil. Leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921*. Rio de Janeiro, Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922.
- PAIVA, Carlos Fernandes de. *Narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a fundação de Bauru*. Bauru, Conselho Municipal de Educação, 1975.
- *Complemento às narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a fundação de Bauru*. Bauru, Conselho Municipal de Educação, 1977.
- PALM, Christian. *Memorial* (sobre uma via férrea interoceânica do Rio de Janeiro a Lima). Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1876.
- "Parecer sobre um projecto de Estrada de Ferro de tração electrica para Matto Grosso do Sr. Augusto Cambraia". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, Vol. X, 1905. São Paulo, Typographia do Diário Official, 1906.
- PECHMAN, Sérgio e FRITSCH, Lilian. "A reforma urbana e o seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século". In: *Revista Brasileira de História*, vol. 5, nº 8/9, São Paulo, ANPUH/Marco Zero, set. 1984/abr. 1985.
- PELEGRINA, Gabriel Ruiz. "Memórias de um ferroviário". In: *Jornal da Cidade*, Bauru, ago/75 a fev/87.
- "Os ferozes índios e a construção da Noroeste". In: *Revista Realce*, nº 14, Bauru, set. 69.
- PERDONNET, Aug. *Traité élémentaire des chemins de fer*. Garnier Frères, Libraires-Éditeurs, 1865.

- PERROT, Michelle (org. S. Bresciani). *Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- PEYRET, Henry. *Histoire des Chemins de Fer en France et dans le monde*. Paris, Société d'Éditions Françaises et Internationales, 1949.
- PICANÇO, Francisco. *Vários Estudos: Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro, Typ. Econ. de Machado & C., 1887.
- PICARD, Alfred. *Les chemins de fer*. Paris, H. Dunod et E. Pinat, Éditeurs, 1918.
- PINTO, Adolpho A. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo, Typographia e Papelaria de Vanorden e Cia., 1903.
- "Uma festa de trabalho e progresso (discurso proferido ao inaugurar-se a Estrada de Ferro de Santa Bárbara a Piracicaba)." In: *Homenagens*. São Paulo, Casa Vanorden, 1926.
- PLUM, Werner. *Exposições Mundiais no século XIX: espetáculos de transformação sócio-cultural*. Bonn, Friedrich-Ebert-Striftung, 1979.
- POLANYI, Karl. *A Grande Transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1980.
- Primeiro Centenário da Locomotiva*. Comemoração promovida pelo Instituto de Engenharia de São Paulo - 1825/1925. São Paulo, Gordinho Braune, S/A.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Assis, FCL/UNESP, 1992. (dissertação de mestrado)
- RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar (1890/1930)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.
- REDONDO, Garcia. *A primeira concessão de estrada de ferro dada no Brasil*. São Paulo, Typographia do Diário Oficial, 1901.
- REIS, Aarão Leal de Carvalho (org.). *Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil. Archivo dos trabalhos*. Rio de Janeiro, Club de Engenharia, 1882.
- Relatório sobre o Plano da Viação Geral apresentado ao Governo pela Comissão encarregada de sua organização*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.
- Revista do Club de Engenharia*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, dez./1900.

- Revista Ferrovia - NOB: uma ferrovia de ligação transcontinental*, ano XXV, nº 290, São Paulo, jan./1960.
- RIBEIRO, Darcy. *Os índios e a civilização*. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1970.
- RONDON, Cândido Mariano da Silva. *Pelos nossos aborígenes*. Rio de Janeiro, Papelaria Macedo, 1915.
- SA, C.E. Chrockatt de. *Brazilian Railways - Their History, Legislation and Development*. Rio de Janeiro, Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1893.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1870/1940)*. São Paulo, FEA/USP, 1974. (dissertação de mestrado)
- SAINT MARTIN, Sylvio. "Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil". In: AYALA, S. Cardoso e SIMON, F. (org.). *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Corumbá/Hamburgo, 1914.
- SALLES, Iraci Galvão. *Trabalho, Progresso e a Sociedade Civilizada: o Partido Republicano Paulista e a política de mão-de-obra (1870/1889)*. São Paulo/Brasília, Hucitec/INL/Fundação Nacional Pró-Memória, 1986.
- SAMPAIO, Theodoro. "São Paulo no século XIX". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol VI, 1900/1901, São Paulo, Typ. do Diario Official, 1902.
- SCHNOOR, Emílio. *Memorial do projecto de Estrada de Ferro a Matto-Grosso e fronteira da Bolívia por São Paulo dos Agudos, Itapúra, Miranda e Rio Paraguay*. Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues & C., 1903.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo, Editora Autores Associados/Cortez Ed., 1982.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- SILVA, Alcides. *Roteiro Histórico: uma cidade e uma instituição*. Bauru, Tipografia Comercial, 1957.
- SIMOENS DA SILVA, Antônio Carlos. *Cartas matogrossenses*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1927.
- SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuyabá: notas de um naturalista*. São Paulo/Rio de Janeiro/Cayeiras, Cia. Melhoramentos de São Paulo, 1922.

- SOARES, João Teixeira. "Exposição sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (15/12/1914)". In: *Relatório da directoria apresentado aos acionistas relativo ao ano de 1916.* São Paulo, Estabelecimento Graphico Universal, 1917.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril.* São Paulo, Arquivo do Estado, 1990. (Fac-símile da edição da Ed. J. Olympio, 1941)
- STAUFFER, David Hall. "Origem e fundação do SPI". In: *Revista de História*, São Paulo, nº 37 (jan/mar. 1959) a nº 46 (abr./jun. 1961).
- STERNBERG, Hilgard O'Reilly. "Tentativas expansionistas belgas no Brasil: o caso Descalvados". In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, tomos CXIX-CXX, ano LV, Cuiabá, 1983.
- STOLS, Eddy. "Les belges au Mato Grosso et en Amazonie ou la récidive de l'aventure congolaise (1895-1910)". In: DUMOULIN, Michel e STOLS, Eddy. *La Belgique et l'étranger aux XIX et XX siècles.* Louvain-la-Neuve, 1987.
- "Penetração econômica, assistência técnica e "brain drain": aspectos da emigração belga para a América Latina por volta de 1900". In: *Jahrbuch Fur Geschichte-Von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas.* Koln/Wien, Bohlau Verlag, 1976.
- "O Brasil se defende da Europa: suas relações com a Bélgica (1830/1914)". In: *Boletim de Estudios Latinoamericanos y del Caribe.* Amsterdam, nº 18, jun. 1975.
- "Les investissements belges au Brésil (1830/1914)". In: *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique.* Paris, nº 543, 11-15 oct. 1971.
- SUSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil.* São Paulo, Companhia das Letras, 1987.
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural.* São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- TRAVASSOS, Mario. "Nossa política de comunicações: o Plano Bicalho e o Plano Bulhões". In: *Revista Cultura Política*, nº 3, Rio de Janeiro, DIP, maio 1941.
- TURAZZI, Maria Inez. *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX.* Rio de Janeiro/São Paulo, COPPE/Marco Zero, 1989.

- VERISSIMO, Ignacio José. *André Rebouças através de sua autobiografia*. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Ed., 1939.
- VIANNA, Hélio. *História da Viação Brasileira*. Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert Limitada, s/d.
- VICENZI, Jacomo. *Paraíso Verde: impressões de uma viagem a Matto Grosso em 1918*. s.n.t.
- VITA, Luis Washington. *Alberto Sales, ideólogo da República*. São Paulo, Ed. Nacional/USP, 1965.
- VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Mato Grosso: ouro e miséria no antemural da Colônia (1751-1819)*. São Paulo, FFLCH/USP, 1980. (dissertação de mestrado)
- *Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá - 1850/1888*. São Paulo, FFLCH/USP, 1990. (tese de doutoramento)
- WEBER, Eugen. *Paris: fin-de-siècle*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- WIERNER, Charles. *333 jours au Brésil*. Paris, Librairie Ch. Delagrave, s/d.
- WILSON, Edmund. *Rumo à Estação Finlândia*. SP, Companhia das Letras, 1986.
- ZOLA, Émile. *Au bonheur des dames*. (Le Livre de Poche), s/l, Fasquelle, s/d.

JORNAIS

- *O Bauru*. Bauru, 1908/1909.
- *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, 1905/1908.
- *Correio da Noroeste*. Bauru, 10/10/1906. Edição supositícia distribuída como suplemento do nº 8239 do *Correio da Noroeste*, de 14/10/1956.
- *Correio Paulistano*. São Paulo, 1905/1911.
- *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 1952.
- *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 1904/1911.
- *A Lanterna*. São Paulo, 1909/1916.
- *O Liberal*. Cuiabá, 1874.
- *A Locomotiva*. Cuiabá, 1882.
- *O Paiz*. Rio de Janeiro, 1911.
- *O Sindicato*. Bauru, 1935.
- *O Tempo*. Bauru, 1914/1916.
- *A Voz do Trabalhador*. Rio de Janeiro (organ da Confederação Operária Brasileira). Coleção fac-similar de 71 números, 1908/1915. Prefácio de Paulo Sérgio Pinheiro. SP, Imprensa Oficial do Estado/Secretaria de Estado da Cultura/Centro de Memória Sindical, 1985.

RELATORIOS DOS PRESIDENTES DE MATO GROSSO

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto Grosso na abertura da 1ª sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial - 30/11/1836.

Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Província de Matto-Grosso Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial em 10/06/1846. Cuiabá, Typografia Provincial, 1846.

Fala dirigida pelo Excelentíssimo Snr. Dr. João Crispiniano Soares, atual Presidente da Província de Matto Grosso à respectiva Assembléa Legislativa no ato de sua instalação em 3 de maio de 1847. Cuiabá, Typografia Provincial, 1847.

Relatório do Presidente da Província de Matto-Grosso o Major Dr. Joaquim José de Oliveira, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 3 de maio de 1849. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp.

Relatório do Vice-Presidente da Província de Matto-Grosso o Tenente Coronel Albano de Souza Osório na abertura da sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial em 3 de maio de 1857. Cuyabá, Typ. do Noticiador Cuiabano, 1857.

Relatório do Exmo. Snr. Chefe de Divisão Joaquim Raymundo De Lamare na sessão ordinária de abertura da Assembléa Legislativa Provincial, em 03/05/1858.. Cuyabá, Typ. do Noticiador Cuiabano, 1858.

Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exm. Conselheiro Herculano Ferreira Pena em 3 de maio de 1863. Cuyabá, Typ. do Matto-Grosso.

Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Matto Grosso pelo Exm. Snr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Júnior, no dia 20 de agosto de 1871. Cuyabá, Typ. de Souza Neves & Cia.

Relatório apresentado à Assembléa Legislativa da Província de Matto-Grosso no dia 4/10/1872 pelo Presidente da mesma Província - o Exm. Snr. Tenente Coronel Dr. Francisco José Cardoso Júnior. Rio de Janeiro, Typ. do Apóstolo.

Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Matto-Grosso José de Miranda da Silva Reis, na 1ª sessão da 20ª legislatura da Assembléa Provincial de Matto-Grosso, no dia 03/05/1874. Cuyabá, Typ. Sousa Neves & Cia.

Relatório com que o Exm. Snr. Dr. João José Pedrosa, Presidente da Província de Matto-Grosso abriu a sessão da 22ª legislatura da respectiva Assembléa no dia 1 de novembro de 1878. Cuyabá, Typ. do Liberal, 1878.

Relatório com que o Exm. Snr. Dr. João José Pedrosa, Presidente da Província de Matto Grosso abriu a 22ª legislatura da respectiva Assembléa em 1 de outubro de 1879. Cuyabá, Typ. de J.J.R. Calhão, 1879.

Relatório com que o Exm. Snr. General Barão de Maracajú, Presidente da Província de Matto Grosso, abriu a 1ª sessão da 23ª legislatura da respectiva Assembléa, no dia 1 de outubro do corrente ano. Cuyabá, Typ. de Joaquim J. R. Calhão, 1880.

Fala com que o Exm. Snr. Vice-Presidente Tenente Coronel José Leite Galvão abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembléa desta Província seguida do relatório com que o Exm. Snr. General Barão de Maracajú - Exm. Presidente da Província de Matto Grosso, pretendia abrir a mesma sessão da respectiva Assembléa, no dia 3 de maio de 1881. Cuyabá, Typ. de J.R.R. Calhão, 1881.

Relatório com que o Exm. Sr. Coronel Dr. José Maria de Alencastro - Presidente da Província de Matto Grosso - abriu a 1ª sessão da 24ª legislatura da respectiva Assembléa, no dia 15 de junho de 1882. Cuyabá, Typ. de J.R.R. Calhão.

Mensagem dirigida à Assembléa Legislativa do Estado de Matto-Grosso pelo 1º Vice-Presidente Coronel Generoso Paes Leme de Souza Ponce, em 01/06/1892.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Dr. Manoel José Murtinho à Assembléa Legislativa em sua 1ª sessão ordinária da 2ª Legislatura em 13 de maio de 1894.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Dr. Manoel José Murtinho à Assembléa Legislativa em su 2ª sessão ordinária aberta em 15 de maio de 1893.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Dr. José Manoel Murtinho à Assembléa Legislativa em sua 2ª sessão ordinária da 2ª legislatura aberta a 13/05/1895. Cuyabá, Typ. do Estado, 1895.

Mensagem apresentada à Assembléa Legislativa em 1 de fevereiro de 1896 pelo Exmo. Sr. Dr. Antonio Correa da Costa, Presidente do Estado. Cuyabá, Typ. do Estado, 1896.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Dr. Antonio Correa da Costa à Assembléa Legislativa em sua 2ª sessão ordinária aberta em 01/02/1897.

Mensagem do 2º Vice-Presidente do Estado de Matto Grosso Coronel Antonio Cesário de Figueiredo à Assembléa Legislativa em sua 2ª sessão ordinária da 4ª legislatura aberta em 01/02/1899.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto Grosso Coronel Antonio Pedro Alves de Barros à Assembléa Legislativa em sua 1ª sessão ordinária da 5ª legislatura em 03/02/1900.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto Grosso Coronel Antonio Pedro Alves de Barros à Assembléa Legislativa na sua sessão extraordinária do segundo ano de sua 5ª legislatura a 14 de novembro de 1901. Cuyabá, Typ. Official, 1901.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto Grosso Coronel Antonio Pedro Alves de Barros à Assembléa Legislativa na sua 3ª sessão da sua 5ª legislatura a 3 de fevereiro de 1902. Cuyabá, Typ. Official, 1902.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Coronel Antonio Pedro Alves de Barros à Assembléa Legislativa - 1ª sessão ordinária de sua legislatura, instalada aos 10 de janeiro de 1903. Cuyabá, Typ. Official, 1903.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto Grosso Coronel Antonio Paes Barros à Assembléa Legislativa na 2ª sessão ordinária de sua 6ª legislatura instalada a 3 de março de 1904. Cuyabá, Typ. Official, 1904.

Mensagem do Presidente do Estado de Matto-Grosso Coronel Antonio Paes de Barros à Assembléia Legislativa em 4 de março de 1905.

Mensagem do 1º Vice-Presidente do Estado de Matto-Grosso - Coronel Pedro Leite Osório - à Assembléia Legislativa na 4ª sessão ordinária da 7ª legislatura em 6 de julho de 1906. Cuyabá, Estabelecimento Avelino de Siqueira, 1906.

Mensagem apresentada pelo Exm. Sr. Coronel Pedro Leite Osório, 1º Vice-Presidente, à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 2ª sessão ordinária da sua 7ª legislatura, no dia 13 de maio do corrente anno. Cuyabá, Typ. Official, 1907.

Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo Coronel Generoso P.L. de S. Ponce - Presidente do Estado de Matto-Grosso - ao instalar-se a 3ª sessão da 7ª legislatura em 13 de maio de 1908.

Mensagem dirigida pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa: 1º Vice-Presidente do Estado de Matto-Grosso, em exercício, à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 1ª sessão da 8ª legislatura em 13 de maio de 1909. Cuyabá, Typ. Official, 1909.

Mensagem dirigida pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa, 1º Vice-Presidente do Estado, à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 2ª sessão da 8ª legislatura, em 13 de maio de 1910. Cuyabá, Typ. Official, 1910.

Mensagem dirigida pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa - 1º Vice-Presidente do Estado, à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 8ª sessão da 8ª legislatura em 13 de maio de 1911. Cuyabá, Typ. Official, 1911.

Mensagem dirigida pelo Dr. Joaquim A. da Costa Marques à Assembléia Legislativa em 13 de maio de 1912.

Mensagem dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques, Presidente do Estado, à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 9ª legislatura em 13 de maio de 1913. Cuyabá, Typ. Official, 1913.

Mensagem dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques - Presidente do Estado de Matto-Grosso - à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 3ª sessão ordinária da 9ª legislatura em 13 de maio de 1914. Cuyabá, Typ. Official, 1914.