

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS



Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

TAMIREZ SACARDO LICO

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro: construção e trabalho – 1870-1872

Campinas

2018

TAMIREZ SACARDO LICO

A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO: ORGANIZAÇÃO
E TRABALHO NO PERÍODO DE CONSTRUÇÃO – 1870-1872

Dissertação apresentada ao Instituto de Ciências Humanas
e Sociais da Universidade Estadual de Campinas como
parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de
Mestra em História, na área de História Social

Supervisor/Orientador: FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DEFENDIDA PELA
ALUNA TAMIREZ SACARDO LICO, E ORIENTADA
PELO PROF. DR. FERNANDO TEIXEIRA DA SILVA

CAMPINAS

2018

Agência(s) de fomento e nº(s) de processo(s): CAPES, 1551957

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

L618c Lico, Tamires Sacardo, 1988-
A Companhia Paulista de Estradas de Ferro : construção e trabalho: 1870 - 1872 / Tamires Sacardo Lico. – Campinas, SP : [s.n.], 2018.

Orientador: Fernando Teixeira da Silva.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Companhia Paulista de Estrada de Ferro. 2. Ferrovias - São Paulo (Estado) - História. 3. Trabalho. I. Silva, Fernando Teixeira da, 1963-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The Companhia Paulista de Estradas de Ferro : construction and labor: 1870 - 1871

Palavras-chave em inglês:

Railways - Sao Paulo (State) - History
Labor

Área de concentração: História Social

Titulação: Mestra em História

Banca examinadora:

Fernando Teixeira da Silva [Orientador]
Cláudio Henrique de Moraes Batalha
Robério Santos Souza

Data de defesa: 08-06-2018

Programa de Pós-Graduação: História



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, composta pelos Professores Doutores a seguir descritos, em sessão pública realizada em 23/04/2018, considerou a candidata Tamires Sacardo Lico aprovada.

Prof. Dr. Fernando Teixeira da Silva

Prof. Dr. Cláudio Henrique de Moraes Batalha

Prof. Dr. Robério Santos Souza

A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica da aluna.

Aos meus sobrinhos Rafael, Gabriel e Henrique
Que essa conquista possa inspirar os caminhos que
você escolherem trilhar

AGRADECIMENTOS

Pensar um projeto, escrevê-lo e ser aprovada no programa de mestrado da Unicamp foi para mim um privilégio e honra. Mesmo com todos os desafios e dificuldades enfrentados durante esta jornada, o aprendizado e crescimento pessoal se fizeram maiores, e, analisando o esforço dispendido neste caminho, afirmo com todas as letras que foi diferencial na minha formação profissional e também pessoal. Muitos dizem que este é um momento de solidão, entretanto, para mim, o período da dissertação deu-se em meio à um turbilhão de responsabilidades, onde sempre precisei conciliar meus estudos às necessidades que me pediam atenção.

Agradeço primeiramente ao professor Fernando Teixeira da Silva, que acreditou na minha proposta de pesquisa e, durante todo o tempo de mestrado, esteve presente em cada texto redigido. Com sua leitura minuciosa e as famosas “canetadas”, pude crescer como pesquisadora e ficar atenta à estrutura e organização de textos que deram corpo à dissertação.

Em tempos difíceis para a ciência, todo meu agradecimento à Capes, e a oportunidade de poder receber uma bolsa que beneficiasse minha dedicação à pesquisa.

Durante o processo de escrita e pesquisa, quero ainda agradecer aos professores que foram diferenciais para o aprimoramento da dissertação, e contribuíram de forma valiosa em cada página que escrevi. Aos professores Cláudio Batalha e Robério Souza meus sinceros agradecimentos, fiz o meu máximo para trabalhar em cada sugestão recebida durante o período da qualificação. Também sou grata a professora Silvia Hunold Lara e Ricardo Pirola pelas contribuições realizadas durante as reuniões de linha, e em especial, a professora Lucilene Reginaldo que, em sua disciplina da pós-graduação, expandiu meu horizonte no campo das ferrovias.

Neste caminho, meu sentimento de gratidão à professora Maria Lúcia Lamounier sempre se fez presente. Pensar uma proposta de mestrado sem as conversas à tarde na Usp de Ribeirão Preto não seria possível. Que eu possa sempre me guiar por sua generosidade.

Agradeço também a Unicamp por me proporcionar conhecer pessoas maravilhosas com quem pude dividir esta trajetória. Telma Gonçalves, Dayane Façanha, Dani Cavalheiro e Larissa Mundim, sem vocês essa jornada não teria a mesma graça. A Gabriela Berthou (companheira de república e graduação na UFOP), Soraya Conturbia e Miriam Gonçalves, obrigada pela amizade e por compartilhar as angústias e dificuldades vivenciadas no caminho.

A Alessandra Belo, dedico toda minha gratidão. Obrigada pelo companheirismo, e por todos os momentos em que pudemos ser alicerce uma da outra. Campinas, com todo seu tamanho, oferece um sentimento de solidão, e você minimizou essa sensação de modo que a vida se tornou agradável nessa cidade até então desconhecida. Agradeço principalmente seu apoio no fim dessa jornada, sem ele tudo seria mais difícil.

A família, peço desculpas pela ausência, principalmente para meus sobrinhos, pois não é possível acompanhar cada etapa do crescimento desses meninos incríveis. Tia Tata/madrinha carrega vocês em qualquer lugar em que está. A minha mãe Aparecida e meus irmãos, Fabiano e Aline, agradeço todo apoio oferecido, vocês são a base da minha vida. Ao Renato, mais que cunhado, um irmão, obrigada. Mesmos que, às vezes, vocês não entendam minha escolha em dedicar a vida aos livros, eu agradeço a paciência, sem esse caminho da leitura eu jamais conseguiria encontrar um sentido na vida. Ao meu pai, mesmo com seu jeito torto de ser, agradeço ao que foi possível de oferecer, obrigada por ser forte e estar vivo no fim dessa jornada do mestrado que, por si só, já é tão dura.

Por fim, agradeço em ter por perto durante todo esse tempo um ser pequenino e cheio de amor, Bruce, que transforma qualquer tormenta em calma. E minha gratidão a Mariana Paiva que, de um modo descontraído, me fez ver as mazelas dos erros de português com outros olhos. Escrever é dedicação e atenção, um caminho de aprendizado eterno, cansativo, porém, estimulante e gratificante. Para os leitores dessa dissertação, que o resultado apresentado nessa pesquisa possa contribuir um pouco para os conhecimentos sobre trabalho e ferrovia.

RESUMO

Esta dissertação é uma história social dos trabalhadores da construção da linha férrea entre Jundiaí e Campinas. O estudo aborda o período que vai desde a formação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, responsável pela linha, até a inauguração da ferrovia. Por se tratar de uma época em que liberdade e escravidão eram separadas por linhas tênues, esta pesquisa analisa a precariedade do trabalho livre empregado nos canteiros de obras. Nesse sentido, o descumprimento da legislação vigente referente à proibição do trabalho escravo em obras ferroviárias orienta parte deste trabalho e levanta apontamentos sobre como a influência política e econômica dos diretores da Companhia Paulista foi relevante na aquiescência do uso ilegal de trabalhadores que estavam na condição de escravizados. Por fim, este estudo também lança luz sobre o cotidiano dos operários construtores da ferrovia, na busca de explicar tanto as relações que foram estabelecidas entre os companheiros de empreitada quanto destes trabalhadores com os demais residentes das cidades no perímetro da construção.

Palavras – chave: Companhia Paulista de Estradas de Ferro; ferrovia; trabalho;

ABSTRACT

This dissertation is a social history of the workers of the construction of the railway between Jundiaí and Campinas. The study covers the period from the formation of Companhia Paulista de Estradas de Ferro, responsible for the line until the inauguration of the railroad. Because it is an era in which freedom and slavery were separated by thin lines, this research observes the precariousness of the free worker employed in construction sites. In this sense, the dissertation seeks to understand the daily life of the construction workers of the Companhia Paulista line, the relationships that were drawn between the work partners and the perimeter cities of the construction. In addition, noncompliance with current legislation regarding the prohibition of slave labor on railroad works guides this work, and raises notes on how the political and economic influence of the Paulista Company directors was relevant in the acquiescence of the illegal use of workers who were in the condition of enslaved.

Key words: Companhia Paulista de Estradas de Ferro; railway; labor;

SUMÁRIO

Introdução	11
 Capítulo 1 – A organização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.....	18
A concessão da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no traçado Jundiaí – Campinas.....	18
Organização e etapas da construção	23
Oficinas – contratos	26
Os trabalhos de construção	29
Protocolos de campo	34
Direitos e contratos dos trabalhadores da Companhia Paulista.....	41
 Capítulo 2 – Os trabalhadores da Companhia Paulista.....	52
Os trabalhadores	52
Desentendimentos	60
Segurança/Acidentes	68
Enfermidades	71
Questões dos moradores e a segurança das regiões de construção da ferrovia.....	76
 Capítulo 3 – Trabalho livre, trabalho escravo	81
A contratação de trabalhadores escravizados pelos jornais da época	82
O caso de Manoel.....	84
A figura do feitor e a imagem do escravo fugido na sociedade oitocentista.....	93
Roubos de animais e a desmoralização do trabalhador das construções	100
A Paulista acima da lei: uma breve análise sobre as atitudes dos acionistas	101
 Considerações Finais	107
Arquivos e Fontes Históricas	109
BIBLIOGRAFIA	111

INTRODUÇÃO

Neste ano de 2018, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro comemora o centenário da formação dos acionistas que gerenciaram o prolongamento da linha férrea até Campinas. Cem anos atrás a linha existente em São Paulo alcançava apenas a cidade de Jundiaí e não abrangia a região interiorana de maior produção de café. A Companhia nasceu em meio a pequenas desavenças e interesses de “homens ilustres” do período e teve em sua composição fazendeiros de café que viam naquela empreitada uma facilitação para o transporte de seus produtos. O Brasil, na segunda metade do século XIX, ainda estava por se consolidar como um país ferroviário e, nos processos de construções, era perceptível a sua dependência em relação a países como EUA e Inglaterra. Foram importados destes lugares não apenas materiais necessários à construção, mas também engenheiros e até mesmo trabalhadores braçais¹. A confiabilidade nas empreitadas de tamanha grandeza foi conquistada por brasileiros na medida em que os trilhos de ferro eram implantados nas regiões do país.

De fato, a Paulista, segunda estrada de ferro construída em São Paulo, além de ser composta em sua maioria por fazendeiros locais e, portanto, ter sido uma ferrovia nacional, confiou os maiores trabalhos da construção a engenheiros brasileiros. Dessa maneira, a Paulista ainda hoje é lembrada pela organização e pelo sucesso da construção quando a ferrovia foi finalizada, mesmo que inicialmente ela tenha contado apenas com a extensão de 44 quilômetros.

Ademais, a Companhia Paulista foi considerada uma das estradas de ferro de maior importância no Brasil, por conta do alto número de cargas que eram transportadas diariamente. Após várias greves de trabalhadores, o ano de 1961 marcou o fim da companhia, que, assim como as demais existentes no Brasil, foi estatizada². A partir de então, deu-se início ao processo

¹ O engenheiro inglês Edward Price trouxe da Inglaterra inclusive pedreiros – *bricklayers* – nas obras de construção da Central do Brasil. Outro caso foi o da Recife ao São Francisco Railway, o inglês Furness importou capatazes, feitores, mestres de obras, e trouxe também pessoal “sobrante” de outras estradas. BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953. p. 310 – 311.

² Em 28 de outubro de 1971, a Lei 10.410 o Estado de São Paulo criou a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A unificou as cinco ferrovias existentes no Estado: Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Araraquarense, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro São Paulo Minas e a Estrada de Ferro Sorocabana. Ao Estado, caberia a função de subsidiário que asseguraria as condições da nova ferrovia.

de precarização na manutenção dos trilhos, que chegaram a ultrapassar 1.000 quilômetros de extensão³.

Foi no período da FEPASA⁴ que se percebem a aceleração da degradação e a manutenção precária das vias, dos equipamentos e dos trens de passageiros. O trabalho ferroviário passou a declinar, e o número de demissões de trabalhadores foi significativo. A FEPASA justificou as demissões com a finalidade de “enxugamento” do quadro de funcionários⁵, dadas as dificuldades vivenciadas pela Mogiana⁶ e pela Companhia Paulista anteriormente⁷. Como observa Zambello, “quando decidiu repassar a malha ferroviária às empresas privadas, o governo evadiu-se completamente da responsabilidade de assegurar a sustentabilidade dos equipamentos, das estações, das oficinas, de outros prédios, dos vagões, carros de passageiros e das máquinas⁸.”

Do período de construção e operação da Companhia Paulista, Campinas ainda conta com o monumento responsável pelo embarque e desembarque de passageiros. Entretanto, ele é utilizado hoje como um espaço cultural que recebeu a denominação Estação Cultura de Campinas. Quando nos voltamos para o passado, mais do que um local de encontros e despedidas, a estação da Companhia Paulista era considerada um espaço de socialização. Ao ser transformado em uma área de cultura, o lugar passou a ser ressignificado pela população mais jovem que não experienciou a chegada dos trens. Contudo, para os moradores idosos, a estação mantém o sentimento de nostalgia.

Destarte, os locais por onde passaram os trilhos de ferro alteraram o cotidiano das populações citadinas. Aqueles que se lembram dos horários pelo qual o trem passava apitando

³“A extensão das linhas em tráfego, em 31 de dezembro de 1910 era de 1.150 quilômetros distribuídas em três bitolas: 270 quilômetros em bitola larga de um metro e sessenta centímetros, com 28 estações e 69 locomotivas; 830 quilômetros em bitola estreita de um metro, com 72 estações e 60 locomotivas; e 40 quilômetros em bitola reduzida de sessenta centímetros, com quatro estações e sete locomotivas.” GERODETTI, João Emílio & CORNEJO, Carlos. *Lembranças de São Paulo: O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2003. p. 77.

⁴ Ferrovia Paulista Sociedade Anônima. Foi uma empresa ferroviária que pertencia ao estado de São Paulo.

⁵ A redução de gastos realizada pela FEPASA fez com que em pouco mais de vinte anos o quadro de funcionários passasse de 36.665 para 6.380 em 1998. Era o fim do prestígio de se trabalhar na ferrovia e consequentemente o fim das ferrovias no estado de São Paulo. ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

⁶ Esta empresa chegou a ser conhecida como estrada “cata-café”, pois os acionistas construíram estações em suas propriedades a fim de que o transporte do café chegasse de modo mais otimizado à linha central da empresa. Para mais informações sobre a Companhia Mogiana, ver VUGMAN, Gitel. *A Companhia Mogiana de estradas de ferro e a navegação (1872-1914). Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976.

⁷ ZAMBELLO, Marco Henrique. “O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista.” *URBANA*, ano 3, nº 3, 2011 Dossiê: Patrimônio Industrial, p. 3.

⁸ *Idem*, p. 13.

associam o som às marcações de horas do cotidiano vivido. Desse modo é que meu encantamento por estas construções não veio de uma estação próxima de casa no período de infância ou de um histórico de ferroviários na família, ela se deu por intermédio dos sentimentos expressos em canções, documentários, livros e por meio da observação de uma paisagem modificada pela implantação dos trilhos que acompanham as rodovias de São Paulo.

A curiosidade em compreender as condições de vida dos trabalhadores empenhados nas construções ferroviárias acompanharam meu primeiro contato com a história da construção da Madeira Mamoré, e como a precariedade das condições vividas pelos operários, junto ao clima da floresta Amazônica, levaram milhares de homens a óbito. Dessa maneira, o interesse em especial pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro deve-se ao meu primeiro contato com o livro *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do Século XIX*, de Maria Lúcia Lamounier⁹. Por meio de atenciosa leitura da obra e da generosidade da autora em conversar comigo sobre o desenvolvimento de um projeto que visava compreender as condições dos operários da Paulista, pude ter maior acesso ao tema.

Lamounier traz como contribuição importante para a historiografia a questão do mercado de trabalho no Brasil do século XIX. A autora, que também desenvolveu pesquisas importantes sobre os contratos de lavouras, aponta que, ao empregar trabalhadores livres, as ferrovias encontraram grandes dificuldades na contratação da mão de obra não especializada. Como observa Lamounier, discursos acerca do assunto no período giravam em torno na escassez de mão de obra, entretanto, havia de fato escassez de trabalhadores regulares no mercado de trabalho¹⁰. Neste sentido, Lamounier analisa que as relações de todos os tipos de trabalhadores – livres, libertos, imigrantes, nacionais - com empregadores implicava a situação de operários submetidos a um regime de trabalho que se assemelhava ao emprego forçado¹¹.

Por meio de um trabalho com relevante contribuição para a historiografia sobre o tema, mais especificamente acerca da construção de uma via férrea na Bahia, no século XIX, Robério Souza analisa a linha tênue das fronteiras entre liberdade e escravidão. O autor chama a atenção para o debate historiográfico que, por muito tempo, impôs para o século XIX, uma oposição binária entre trabalho livre e escravo, colocando-os como experiências antagônicas. Partindo dessas considerações, o autor observa que estas relações eram muito mais complexas

⁹ Ver: LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da Escravidão ao Trabalho Livre: a Lei de Locação de serviços de 1879*. Campinas: Papirus, 1988.

¹⁰ Segundo a autora, “o problema não era a escassez de mão de obra, mas a dificuldade de se obter suprimento permanente de uma força de trabalho regular e confiável.” LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. p. 249.

¹¹ Idem, p. 64.

e complementares. Souza ressalta que a historiografia se pautava nas teorias da “substituição” e da “transição” do trabalho escravo para o livre para justificar que o declínio do sistema escravista e das relações capitalistas eram os elementos formadores da classe operária brasileira¹². O autor demonstra que as construções ferroviárias realizadas na segunda metade do século XIX manteve íntimas relações com a sociedade escravista. Tal observação baseia-se na complacência de empreiteiros no uso de trabalho escravo nos canteiros de obras, o que era proibido desde 1852. Além das péssimas locações e da não observância dos direitos contratuais por parte dos empregadores, as condições que os trabalhadores sem qualificação encontravam nas obras de construção eram penosas, demandando força física e colocando em risco suas próprias vidas¹³.

Partindo da assertiva de que as empreiteiras eram bastante relevantes nas construções de ferrovias no país, a pesquisa de Thiago Moratelli também contribuiu para a compreensão das relações entre a empresa principal, empreiteiros e trabalhadores. Em acréscimo, o autor analisa as condições diárias que os trabalhadores enfrentavam nas obras de construção e demonstra que, na virada do século, a precariedade das condições de vida e trabalho dos operários ainda era um elemento evidente e persistente. A responsabilidade pela força de trabalho nas mãos dos empreiteiros significou intensa exploração dos trabalhadores. Em um período de fim da escravidão no Brasil, Moratelli observa que, nos canteiros de obras, as condições do trabalhador empregado eram bastante precárias. Embora os anúncios de contratação garantissem a gratuidade da passagem para a região das obras, o autor analisa que as empreiteiras lançavam valores superfaturados nas cadernetas de pagamento, correspondentes aos gastos de viagem. Destarte, as dívidas contraídas pelos operários iniciavam-se desde o primeiro acordo com os empreiteiros¹⁴.

O estudo da precariedade do operário de construção de ferrovias é a questão central deste trabalho. O objetivo desta pesquisa fundamenta-se na organização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, bem como no processo de construção que ligava Jundiaí à cidade de Campinas. Neste sentido, busca-se compreender o cotidiano dos trabalhadores nos canteiros de obras, as relações vivenciadas entre os próprios trabalhadores e, por fim, a existência de escravos na construção da linha férrea, mesmo com o veto legal do trabalho escravo. Ademais,

¹² SOUZA, Robério S. *Trabalhadores dos Trilhos: Imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Editora da Unicamp. 2015. p. 30.

¹³ *Idem*. p. 123 – 159.

¹⁴ MORATELLI, Thiago. *Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013. p. 88.

cumprir lembrar que os desmandos da lei estavam associados às figuras dos dirigentes da companhia.

Como a empresa optou por servir-se de empreiteiras e subempreiteiras para executar a obra, a intenção é observar, tal como apresentado no primeiro capítulo, como se deu a organização da Companhia Paulista desde o momento de sua criação até a finalização da construção, marcada pela inauguração e pelo funcionamento definitivo da via férrea. Interessa observar como foi realizada a divisão dos trechos para os estudos do solo, da preparação e implantação dos trilhos. Cabe analisar também quem foram os sujeitos aos quais a Companhia confiou os trabalhos de empreitada e como estes se organizaram para a construção da ferrovia. Visto que a construção ocorreu por meio da divisão de três seções, o capítulo pretende entender qual era a importância e finalidade de cada uma, bem como o número de trabalhadores que foram empregados e o tipo de trabalho realizado.

Outro ponto de interesse nesse primeiro momento está nas relações forjadas entre as empreiteiras e a própria companhia com os trabalhadores sem especialização. Ainda no primeiro capítulo, serão analisados os meios de contratação de trabalhadores e algumas questões que foram possíveis conhecer: benefícios aos trabalhadores imigrantes e direito dos trabalhadores nacionais.

No segundo capítulo, o foco reside na análise do cotidiano dos trabalhadores, tanto no que se refere aos trabalhos de construção quanto no que diz respeito às relações que estes estabeleciam entre si e com seus empregadores. Além disso, busca-se compreender como a demanda por operários para os canteiros de obra gerou impacto nas cidades de Jundiaí e Campinas e de que maneira os trabalhadores eram percebidos por moradores locais. Acidentes, desentendimentos e mortes causadas por doenças também são objetos de investigação.

O trabalho de construção de estradas de ferro era experimental e colocava em risco a vida dos operários envolvidos nas obras. Desse modo, este capítulo buscará analisar a questão da precariedade do trabalho no que diz respeito à segurança do trabalhador. Ademais, a questão do discurso de escassez de mão de obra por parte de fazendeiros paulistas orienta ainda o capítulo. Destarte, será analisado como o parentesco dos acionistas entre si reforçava o poder desses sujeitos na província.

Por fim, a questão que orienta o terceiro capítulo se fundamenta na análise da legislação vigente que a Companhia Paulista insistia em descumprir. O caso principal que norteia o capítulo trata de um escravo empregado nas obras de construção da Companhia que foi assassinado em uma estrada pelo feitor de uma fazenda. Outra matéria de interesse está

relacionada ao modo como um trabalhador livre poderia ser tratado nas obras de construção. Nesse capítulo, tratei ainda das denúncias na imprensa sobre as irregularidades cometidas pela Companhia Paulista. Além do emprego de trabalho escravo, a Paulista foi acusada de ter sob contrato um funcionário que, além de ser engenheiro fiscal da Companhia, era também inspetor geral de obras públicas. Ocupar os dois cargos era proibido por lei, entretanto, anônimos defenderam a coexistência das funções em uma mesma figura.

As fontes para a realização do presente estudo consistem na leitura de três jornais que orientaram a pesquisa: o Correio Paulistano, Diário de São Paulo e Gazeta de Campinas. Os dois primeiros tinham maior alcance popular e o último circulava apenas na cidade de Campinas. Pode-se apreender como parte da população da cidade percebia a chegada dos trilhos. Outras fontes utilizadas consistem nos relatórios semestrais da diretoria da Companhia, que relatavam o andamento das obras, os nomes de pessoas às quais eram confiadas às empreiteiras e o fornecimento de materiais necessários à construção. O acervo do Ministério da Agricultura e Obras Públicas também faz parte das fontes que dão suporte à pesquisa. Outros documentos importantes para análise são os chamados “protocolos de campo”, uma espécie de diário por meio do qual os empreiteiros apresentavam números de trabalhadores envolvidos nas obras, nomes de subempreiteiros, questões climáticas e, ocasionalmente, o tipo de trabalho realizado no dia a dia da construção.

Os mencionados relatórios semestrais trazem informações sobre os operários, entretanto, eles não são capazes de fornecer dados necessários para melhor compreendermos a condição de trabalho ou do cotidiano dos operários. Portanto, processos de lesão corporal e de homicídios envolvendo trabalhadores norteiam parte da pesquisa. Por meio dessas fontes judiciais, foi possível perceber a existência de elementos que envolviam a nacionalidade e até mesmo o tema da religiosidade presente nos conflitos, assim como a relação entre alguns empreiteiros e operários em momentos de violência. Os processos consistem em uma rica documentação sobre o cotidiano das obras de ferrovia, na medida em que os relatos de trabalhadores revelam suas idades, seu estado civil, sua nacionalidade e se sabiam ou não escrever.

Partindo destas considerações, é válido ressaltar que a escassez de fontes deste período estudado sobre a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro é considerável. A documentação referente aos primeiros anos da Paulista foi, em sua grande parte, perdida e, assim como várias outras companhias, o período de estatização acarretou o desaparecimento de documentos referentes às ferrovias. Para o caso da Companhia Paulista, no início dos anos

2000, ocorreu o desmanche do arquivo geral da Fepasa em Jundiaí¹⁵, e em consequência, a perda de documentação concernente ao período estudado nesta dissertação. É por esta razão que o levantamento de fontes se deu do modo mais variado, e busca por qualquer referência aos trabalhadores da Companhia foi exaustiva.

Por fim, esta dissertação busca realizar um estudo sobre a história social dos operários que, durante os anos de 1870 e 1872, trabalharam na implantação dos trilhos da linha férrea Jundiaí – Campinas, sob administração da Companhia Paulista. Procurou-se contribuir para a compreensão sobre a organização e dinâmica das empreiteiras e o cotidiano dos trabalhadores em uma construção ferroviária.

¹⁵ LANNA, Ana Lucia Duarte. “Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920”. *Varia hist.* 2016, vol.32, n.59, p. 507.

CAPÍTULO 1

A ORGANIZAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

A construção de uma ferrovia demanda tempo, investimento de capital e organização de um conjunto de pessoas responsáveis pela execução do empreendimento. Cabe à companhia que receberá a licitação contratar um grupo de engenheiros especializados para realizar estudos sobre as condições do local onde os trilhos serão implantados e calcular uma média do investimento que a obra demandará. Ademais, é preciso um alto contingente de pessoas disponíveis para o trabalho, sejam elas qualificadas ou não.

Outro ponto importante está na finalidade de uma construção em determinado local. A província de São Paulo, na segunda metade do século XIX, carecia de um meio de transporte mais eficiente para escoar a produção de café das fazendas localizadas no interior da província até Santos, área litorânea cujo porto era responsável pela exportação do grão. Naquele momento, a construção da estrada de ferro entre Campinas – Jundiaí era de suma importância, pois a cidade de Campinas era ponto chave do transporte de café, superada apenas por São Paulo na centralização do escoamento.

Este capítulo tem como objetivo analisar o processo de construção da ferrovia da Companhia Paulista de Estradas de Ferro que ligava Jundiaí à cidade de Campinas. O presente estudo inicia-se no momento em que o prolongamento dos trilhos para o interior era apenas uma idealização e vai até a concretização e inauguração da ferrovia. Também serão analisadas as problemáticas em torno da concessão da construção e a da desistência na realização do novo traçado pela São Paulo Railway. A pesquisa analisa ainda contratos com empreiteiras, oficinas e trabalhadores.

A concessão da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no traçado Jundiaí – Campinas

Até o início da década de 1870, a única ferrovia que operava na província de São Paulo era a São Paulo Railway¹⁶, também conhecida como Inglesa, e tinha como traçado a linha Santos – Jundiaí, ou seja, não alcançava a cidade de maior importância na produção de

¹⁶ Como observa Fernando de Azevedo, a São Paulo Railway pode ser considerada como a aorta de toda existência econômica de São Paulo. O motivo se deu por conta de todas as demais ferrovias paulistas necessitarem do traçado que chegava até o litoral para o escoamento de café. AZEVEDO, Fernando de. *Um trem que corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2ª ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1950. p. 45.

café, Campinas. Como a Inglesa não atingiu o interior paulista, fazia-se necessário pensar em uma ferrovia que adentrasse a província. Em 1869, um ano antes do início da construção da ferrovia da Companhia Paulista, São Paulo chegou a exportar 3.342.251 grãos de café¹⁷.

Cumpre lembrar que o meio de transporte utilizado para a escoação de café do interior de São Paulo até Santos consistia no uso de mulas, animais resistentes e que conseguiam carregar nos lombos uma carga com um peso elevado. Apesar de fortes, muitos animais acabavam por perecer durante o percurso. O tempo de transporte era lento, o que acarretava a perda de café antes mesmo de alcançar seu ponto final para a exportação¹⁸. Ademais, centenas de trabalhadores eram engajados nos trabalhos de transportes com o uso desses animais. Com o advento das ferrovias, esperava-se que esses trabalhadores pudessem ser liberados para realizar outras funções ligadas à lavoura.¹⁹

Como observa Wilma Peres Costa, as ferrovias aliviarão os altos custos do transporte de café utilizado até então. Por se tratar de um período em que estava em vigor a lei Eusébio de Queirós²⁰, o preço do escravizado encareceu, e por este motivo, a implantação das ferrovias iria poupar mão de obra²¹. Segundo a autora,

A ferrovia seria uma resposta defensiva da cafeicultura à crise potencial de mão de obra que se instala com a extinção do tráfico. De um lado, ela alivia o fazendeiro dos altos custos do transporte tradicional, tornando mais sustentável a elevação dos preços do escravo. De outro lado, e mais objetivamente, a estrada de ferro poupa a mão de obra escrava anteriormente ocupada no transporte, permitindo uma concentração de escravos na lavoura²².

Dessa maneira, a estrada de ferro apaziguou não apenas a questão dos danos que os grãos de café sofriam com o tempo da viagem, mas também foi importante, mesmo que

¹⁷ DEBES, Célio. *A caminho do Oeste: História da Companhia Paulista das Estradas de Ferro*. São Paulo: Nentivegna, 1968. p. 16

¹⁸ “As estradas até Santos eram meras veredas, no máximo com dois metros de largura, e que não podiam ser percorridas por veículos de rodas. Numerosos córregos tinham de ser vedeados ou atravessados em barcos pouco seguros, o café do Oeste Paulista, portanto, tinha de ser transportado em lombo de mula. Cada uma carregava de 120 a 150 quilos. Em tropas de mais ou menos 10 animais, levavam 10 dias para chegar a Santos. A viagem era difícil, observadores viam mulas atoladas até a barriga, e carcaças e cargas deterioradas ao longo das estradas.” DEAN, Warren. *Rio Claro: Um sistema brasileiro de grande lavoura 1820-1920*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977. p. 52-53.

¹⁹ “Entre 1850 e 1890, milhares de quilômetros de ferrovias foram construídos no país, em grande parte na província de São Paulo.” LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 201. p. 32.

²⁰ Em 1850, foi promulgada a lei Eusébio de Queirós que proibiu o tráfico atlântico internacional de escravos.

²¹ COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1976. p. 127-128.

²² *Idem*, p. 127-128.

provisoriamente, para resolver o impasse da mão de obra nas lavouras²³. Com a concentração dos trabalhadores escravizados nas fazendas de café, cabia às ferrovias o uso de mão de obra assalariada²⁴.

A inauguração da via férrea Santos – Jundiaí, construída pela São Paulo Railway, ocorreu em 1867. Entretanto, o funcionamento da linha não significou a solução para a questão do escoamento de café. Era necessário que a estrada de ferro tivesse maior alcance na província. Por lei, ficou estabelecido que, havendo algum prolongamento da via férrea, a concessão ficaria a cargo da Inglesa. Todavia, a companhia não demonstrou interesse em uma nova empreitada, e, dessa maneira, o impasse do escoamento se manteve.

Os planos de prolongamento da via férrea até Campinas remontam ao ano de 1862: fazendeiros locais já demonstravam interesse na realização de estudos para que a estrada de ferro alcançasse o interior. Dos interessados em administrar a construção, aparecem as figuras de barão de Mauá²⁵ e Nicolau Vergueiro²⁶, com estudos de planta realizados por James Brunless, engenheiro inglês responsável pela São Paulo Railway.

Naquele momento, havia um impasse entre os fazendeiros paulistas e o barão de Mauá. Na concessão da São Paulo Railway, Irineu Evangelista Souza tomou a frente dos projetos de construção da ferrovia²⁷, entretanto, quando a liberação para a implantação dos trilhos foi realizada, o barão passou a concessão a uma firma inglesa. Dessa maneira, Mauá, ao demonstrar interesse nos projetos de prolongamento dos trilhos para o interior paulista, sofreu forte rejeição como empreendedor. Segundo Costa, “Mauá era um negociante estranho à província de São Paulo e de conhecida anglofilia. Sua iniciativa estimulou o chauvinismo

²³ STOLCKE, Verena & HALL, Michael. “À introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo”. *Revista Brasileira de História, A luta, trabalhadores*, São Paulo, Marco Zero/ANPUH, v. 3, n. 6, p. 80 -102 -120, 1984.

²⁴ Diferente do Brasil, alguns países do continente americano empregou o trabalho escravo nas obras de construção ferroviária. Para o caso dos Estados Unidos, ver ARNESEN, Eric. *Brotherhood of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge, MA: First Harvard University, Press, 2002.

²⁵ Irineu Evangelista Sousa, o barão de Mauá, teve ainda participação em construções ferroviárias anteriores à Paulisa. “Subscreveu 100 contos em ações da EEDP II logo na sua formação. Sua casa comercial de Manchester prestou um apoio decisivo para a formação da primeira companhia inglesa (Recife & São Francisco Railway), a construir estrada de ferro no Brasil. Emprestou ‘uma dezena de milhares de libras esterlinas’ ao concessionário da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, antecipando recursos que seriam posteriormente cobertos pela companhia organizada em Londres. Quanto à estrada de ferro que liga Santos a Jundiaí, pode-se dizer que Mauá financiou grande parte de sua construção.” CECHIN, José, *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1978. p. 25-26.

²⁶ Nicolau Vergueiro foi um senador paulista com estratégias pioneiras para criação de colônias de migrantes em fazendas de café. Em 1847 ele foi responsável pela primeira leva de 64 famílias alemãs, contabilizando um total de 432 pessoas da Prússia, Baiera e Holstein que chegaram em sua fazenda de Limeira. Entretanto, após algumas tentativas de colonato, o projeto foi falho. Ver STOLCKE & HALL, op. cit., p. 80-120; DEAN, op. cit.

²⁷ A São Paulo Railway foi a segunda iniciativa ferroviária de Barão de Mauá no Brasil.

provincial e conciliou os cafeicultores paulistas em torno de possibilidades de financiar a ferrovia e tê-la sob seu controle²⁸.”

O *Correio Paulistano*, jornal de prestígio local, passou a apoiar Vergueiro como o construtor do prolongamento da via férrea. Os paulistas afirmavam que Mauá, além de não ter nascido na província, gerenciava interesses de estrangeiros em relação às construções de ferrovias e buscava para si próprio o máximo de lucro:

“o snr. barão não é lavrador desta província e nem possui aqui propriedades, cujos produtos contribuam para a prosperidade desta linha e não consta que tivesse ele assinado um seitel [sic] dos vinte contos de reis levantados pelos lavradores de Campinas, para o pagamento das explorações, e dos planos levantados pelo sr. Fox.’ Logo, era ‘óbvio que, não possuindo o senhor Mauá propriedades rurais nesta província; não tendo aqui nascido; não estando aqui residindo, e nem tão pouco ligado pelos laços de parentesco aos paulistas não pode nutrir por eles, aquele afeto extremo de vistas interesseiras, que tais alianças costumam gerar’”.²⁹

A figura conciliadora sobre a questão do prolongamento da linha férrea Jundiaí – Campinas, foi, de fato, Saldanha Marinho, que havia assumido a presidência da província de São Paulo no ano de 1867. Em dezembro do mesmo ano, foi instalada na Câmara Municipal uma assembleia dos interessados no prolongamento da estrada de ferro. No mesmo dia da reunião foram subscritas cinco mil ações, totalizando um quinto do capital necessário à empresa³⁰.

Em 1868, fazendeiros da província de São Paulo, interessados no prolongamento da via férrea, realizaram a primeira reunião de acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e ficaram incumbidos de levar a locomotiva aos centros produtores cafeeiros. Desse modo, em 1869, a companhia tornou-se oficialmente a responsável pelas obras de implantação dos trilhos, organizada em sua maioria por fazendeiros da província, interessados no escoamento de café.³¹

Nos acordos realizados entre a Companhia e o governo Imperial ficou estabelecido que a Paulista gozaria dos mesmos privilégios concedidos à São Paulo Railway, com exceção da garantia de juros. A taxa de juros sobre o capital investido ficou em 7%³², concessão de 90

²⁸ COSTA, op. cit., p. 96.

²⁹ PROVÍNCIA de São Paulo. *Correio Paulistano*, São Paulo, 20 junho. 1864, p. 2. Apud. DEBES, op. cit., p. 64

³⁰ COSTA, p. cit., p. 97.

³¹ “Entre os primeiros acionistas da paulista se enumeram: Barão de Itapetininga (1000) ações, Barão de Limeira, senador Souza Queirós, Souza Barros, comendador Netto, Forjás, Gavião Peixoto, Antônio Carlos, Aranhas, Amarais, Aguiar de Barros, Wright, Fox e Aubertin, os dois últimos engenheiros da Santos – Jundiaí. As ações valiam 200 cruzeiros.” BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953. p. 160.

³² Pagáveis de seis em seis meses durante o prazo de trinta anos.

anos e organização da diretoria regida por cinco membros, denominados diretores, dos quais um seria eleito presidente³³. Caberia à diretoria estabelecer regras para reger os empregados da companhia nos mais diferentes serviços, bem como em relação ao custeio da obra.³⁴

Apesar da concessão ao barão gerar controvérsias, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro acabou por realizar transações monetárias com ele. Como no início da construção a companhia não tinha seu próprio escritório, as primeiras chamadas de capitais dos acionistas ficaram nas casas bancárias de Mauá & Cia. Entretanto, problemas ocasionados em Montevideu³⁵, local onde se encontrava o barão, abalaram a confiança dos acionistas no banco Mauá, e os paulistas optaram por retirar o capital investido das casas bancárias do barão e depositar o dinheiro nos cofres da Caixa filial do Banco do Brasil.

Sobre a retirada de capital das Casas Mauá & Cia, o barão alegou “mágoa e surpresa, de uma demonstração de falta de confiança” da parte da Diretoria, e afirmou:

“Em tais circunstâncias, julgava-me com direito a esperar dos cavalheiros de que se compõe a Diretoria da Companhia Paulista, que antes de desfecharem um golpe contra o crédito de uma das casas que levava o meu nome, procurassem inteirar-se se corriam risco algum os capitais da empresa de que eram diretores, estando eu convencido que, dando esse passo, se convenceriam de que capitais confiados a casa Mauá estavam ao abrigo de todo e qualquer risco de perda para os depositantes³⁶.”

Outro embaraço entre o barão de Mauá e a Companhia Paulista foi a discussão em torno dos investimentos de capitais. O barão, no início da criação da companhia, comprou ações a fim de empregar capitais suficientes para a construção da estrada de ferro, uma vez que não pôde por si mesmo conduzir as obras que ligariam Jundiaí a Campinas. As 4 mil ações do barão, foram compradas pelo gerente da casa Mauá e Companhia de Santos não estavam em nome do barão, e sim de terceiros. Somente algum tempo depois Mauá tomou conhecimento do fato. Ao saber do acontecido, o barão pediu, em carta direcionada a Gavião Peixoto, um dos diretores eleitos da Companhia, que seu nome fosse retirado da lista de acionistas e lhe fosse restituída a quantia das ações subscritas em seu nome.

³³ O primeiro corpo de diretores da Paulista foi composto por: Clemente Falcão de Sousa Filho (eleito presidente da companhia), Ignácio Wallace da Gama Cochrane, Martinho da Silva Prado, Francisco Antonio de Sousa Queiroz e Avelino Gavião Peixoto.

³⁴ PAIVA, Alberto Rondolpho. (Org.). *Legislação ferroviária federal do Brasil: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros atos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921*. Edição comemorativa do primeiro centenário da Independência do Brasil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas. 1828-1871-1916-1917. 13 v.

³⁵ É válido lembrar que neste período ocorria a Guerra do Paraguai.

³⁶ Carta do barão de Mauá. *Relatório oferecido a assembleia geral de acionistas da Companhia Paulista pela diretoria da mesma*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano de J. R. de A. Marques, março de 1870, p. 51. APESP.

Organização e etapas da construção

A escolha do processo de execução da construção também ficava a cargo da diretoria, ou seja, decidir se os trabalhos seriam feitos por administração, empreitada em globo, empreitada geral ou empreitada parcial³⁷. Apesar de a Companhia empenhar-se em elogios sobre o modo de empreitada geral, considerado pela Paulista eficiente e com menos índices de desvios de verba por parte dos empreiteiros e engenheiros³⁸, o sistema empregado na linha deu-se por empreitada parcial. A diferença do sistema de empreitada geral em relação ao parcial é que, neste último, ao invés da obra ficar sob responsabilidade de um único empreiteiro, ela era dividida e repassada a vários. Essa opção abria vantagem a um vasto campo de pequenos capitais, sendo que um maior número de pessoas poderia se lançar em uma indústria lucrativa como a da construção de estradas de ferro.

A parte mais penosa deste sistema ficava a cargo do engenheiro-chefe, cuja responsabilidade era dar uniformidade ao trabalho e se entender com a gestão de mais de uma empreiteira nas obras de construção. Sobre esta questão, a companhia alegava que “a uniformidade dos trabalhos depende pura e simplesmente do engenheiro em chefe, que dirige o serviço técnico, e este é sempre o mesmo, qualquer que seja o sistema de empreitadas³⁹.”

A administração por empreitada era de importância fundamental para as construções das ferrovias na medida em que toda a matéria de contratação de mão de obra e redução de custos ficava a cargo dos empreiteiros⁴⁰. Como observa Thiago Moratelli, o funcionamento das estradas de ferro dependia dos mais variados serviços, e o objetivo dos administradores da ferrovia não era manter a qualidade dos serviços executados, mas reduzir os custos. E é neste ponto que entrava a contribuição dos empreiteiros⁴¹. Segundo o autor,

³⁷ No contrato em globo, caberia ao empreiteiro executar as obras conforme os desenhos que fossem apresentados pelo engenheiro em chefe, único responsável pelo serviço técnico da linha. A empreitada geral é quando o empreiteiro fica encarregado na construção de todos os trabalhos da linha. Os valores de pagamento sobre o sobre cada trabalho a ser executado são, anteriormente, discutidos e acertados com o empreiteiro. A remuneração é feita de modo proporcional ao trabalho realizado.

³⁸ Falcão Filho, em assembleia, discursou sobre vários exemplos em que o emprego de empreitada global gerou corrupção por parte do empreiteiro e engenheiro responsável. Tais casos foram recorrentes nas seguintes construções ferroviárias: São Paulo Railway, São Francisco Railway, Estrada de Ferro D. Pedro II, onde o presidente afirmou ter reconstruído a linha da primeira seção por conta da obra mal realizada pelo sistema de globo.

³⁹ *Relatório oferecido a assembleia geral de acionistas da Companhia Paulista pela diretoria da mesma*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano de J. R. de A. Marques, março de 1870. APESP.

⁴⁰ MORATELLI, Thiago. *Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013. p. 33.

⁴¹ *Idem*.

A presença dos empreiteiros é maior durante o processo de construção das estradas de ferro. Neste caso, os grandes empreiteiros conseguem firmar contratos diretamente com as companhias ferroviárias, assumindo a responsabilidade pela execução de empreiteiras geralmente gigantescas com obras e serviços em quantidade numerosa. Enquanto aqueles que detêm esse tipo de contrato procuram normalmente subdividir e recontratar a execução das tarefas com diversos subempreiteiros e tarefeiros⁴².

Além disso, a Companhia Paulista, em todo o período de construção, buscava separar quais eram seus empregados e quais eram os das empreiteiras⁴³. A contratação de operários para a execução de serviços na construção ficava sob a responsabilidade dos empreiteiros. A Companhia ficava, desse modo, isenta de um quadro próprio e permanente de trabalhadores empregados nas obras ferroviárias.⁴⁴

No início do funcionamento da Companhia Paulista, o quadro de funcionários era bem restrito. Segundo o levantamento realizado por Lanna, em 1869 a composição de funcionários dava-se do seguinte modo: “na secretaria e contabilidade 5 funcionários (secretário e porteiro). O corpo técnico contava com um engenheiro chefe, 7 ajudantes, um desenhista e 1 amanuense. Todos os trabalhadores da construção não eram seus funcionários⁴⁵.” Em 1872, ano de inauguração da linha Jundiaí – Campinas, o primeiro quadro de empregados da empresa contava com 45 funcionários.

O início das obras de construção da ferrovia da Companhia Paulista deu-se em março de 1870. Meses antes, a responsabilidade pelos estudos iniciais da construção ficou a cargo do engenheiro Ernesto Viriato de Medeiros, e os desenhos ficaram aos cuidados de Hilario Le Page, que acompanhou, sob empreitada, todo o desenrolar dos trabalhos na estrada de ferro.

Os planos tanto do traçado quanto dos desenhos foram aprovados em 18 de janeiro de 1870 pela presidência da província. O traçado criado pelo engenheiro contratado da companhia envolvia menos quilometragem, exclusão de alguns trabalhos de “obras de arte”, como eram chamadas as construções de túneis e viadutos, e também gastos orçamentários reduzidos. O presidente eleito pela diretoria da companhia, Falcão Filho, em assembleia, vangloriou-se de ter realizado um estudo mais claro e reduzido em relação ao primeiro plano de construção realizado pelo engenheiro da São Paulo Railway, Brunlees.

⁴² MORATELLI, op. cit., 33-34.

⁴³ LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870 – 1920*. Tese Livre-Docência. Departamento de História da Arquitetura e Urbanismo. USP, julho 2002.p. 134.

⁴⁴ MOTARELLI, op., cit. 41.

⁴⁵ LANNA, op. cit., p. 132.

A Companhia Paulista trouxe como inovação às construções ferroviárias o emprego de empreiteiras brasileiras para a realização das obras⁴⁶. Ao todo, onze empreiteiras enviaram propostas para a construção da estrada de ferro Campinas – Jundiaí. As empreiteiras escolhidas foram três: a primeira, de Angelo Thomas do Amaral; a segunda, de propriedade de João Pereira Darrigue Faro; e a terceira, do dr. Heitor Rademaker Grunewald⁴⁷.

Ao optar por empregar empreiteiras brasileiras, a companhia sofreu fortes críticas em jornais, uma vez que se acreditava que, para uma empreitada de tamanha grandeza, eram necessários engenheiros estrangeiros na estruturação da obra. Quando o trabalho de construção estava prestes a ser iniciado e a Paulista havia provado ser possível o emprego de engenharia nacional, o jornal *Correio Paulistano* publicou uma nota exaltando a importância do pioneirismo da Companhia no emprego da engenharia brasileira:

O pé de florescimento em que até hoje vai esta primeira Companhia, que afouta mostrou ao país que é possível contarmos para os grandes cometimentos com as nossas próprias forças e recursos, e que, por assim dizer, nacionalizou o trabalho industrial e empreendedor, a confiança que esta primeira empresa tem sabido inspirar começa a produzir benéficos resultados vos passo a dizer.⁴⁸

Dessa maneira, as ferrovias tiveram uma contribuição decisiva em relação à consolidação e ao florescimento da engenharia no país⁴⁹. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por sua vez, incentivou a formação de engenheiros na medida em que concedeu os trabalhos principais de empreitada a engenheiros brasileiros. Entretanto, é importante ressaltar que engenheiros estrangeiros foram empregados na construção da paulista, principalmente nas subempreitadas.

Cumprе lembrar que as primeiras construções ferroviárias brasileiras não puderam contar com a engenharia nacional pelo fato de que no Brasil não havia uma herança tecnológica de projeto. Por esta razão, as primeiras companhias, como a Estrada de Ferro Dom Pedro II contratou todo pessoal necessário de fora do país. Tanto o engenheiro chefe e assistentes técnicos quanto a mão de obra não qualificada foram trazidas de outros países⁵⁰.

⁴⁶ “Vale destacar que foi a primeira vez em que empreiteiros brasileiros se encarregaram da construção de uma estrada de ferro.” LANNA, Ana Lucia Duarte. *Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. Varia hist.* Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, maio/gosto. 2016 .p. 511. Ver também TELLES, Pedro da Silva. *História da engenharia no Brasil, séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984.

⁴⁷ Tanto o engenheiro chefe, quando os 3 empreiteiros já eram experientes em ferrovia, pois realizaram anteriormente trabalhos para a Estrada de Ferro D. Pedro II.

⁴⁸ *Correio Paulistano*. São Paulo, 16 de fevereiro de 1908, p. 2.

⁴⁹ CECHIN, op. cit., p. 37.

⁵⁰ *Idem*, p. 38.

Anos depois das primeiras construções, as companhias, já com trabalhadores nacionais experientes, puderam ter na composição do quadro de funcionários engenheiros nacionais responsáveis pelas obras nas linhas ferroviárias. Para o caso da Paulista, como já foi mencionado, os primeiros projetos de traçado ficaram sob responsabilidade do engenheiro brasileiro Viriato de Medeiros. A Companhia Mogiana, em 1872, também contou com um engenheiro brasileiro para o cargo de engenheiro-chefe nos traçados da ferrovia⁵¹.

Para além do corpo de engenheiros, Cechin observa que as etapas subsequentes - construção, operação e manutenção das ferrovias - precisavam de profissionais de nível técnico superior. Assim como o caso da engenharia, primeiro foram contratados estrangeiros para os cargos e, posteriormente, nacionais. Conforme o autor, “em 1871, a Companhia Paulista contrata na Inglaterra um chefe de oficinas, um ajustador, um ajustador e torneiro, um construtor de carros e vagões, um ferreiro e caldeireiro e dois maquinistas⁵².”

Oficinas – contratos

Sabe-se que os jornais eram essenciais na relação entre a companhia e os trabalhadores quando o assunto era contratação de operários para a construção da estrada de ferro. Além desses anúncios, a Companhia Paulista também publicou sobre a necessidade de fornecedores de materiais indispensáveis às obras. Novamente os jornais *Gazeta de Campinas e Correio Paulistano* foram os canais de comunicação da Paulista com interessados em pequenas empreitadas. Em nota de 10 de março de 1870 e outras recorrentes do período da construção da ferrovia, a diretoria da Companhia Paulista anunciava a necessidade de contratação de fornecimento de 47.000 dormentes de madeira de lei.

Aos interessados, cabiam algumas exigências: desde o início da negociação indicar os preços de cada dormente, bem como a qualidade da madeira que seria utilizada para sua construção. Para satisfazer a Companhia na qualidade de dormentes, a diretoria ainda anunciava, por meio dos mesmos jornais já citados, os locais onde poderiam ser encontradas as madeiras para extração. Todas as propostas das oficinas interessadas em realizar negócios com a Paulista deveriam ser levadas ao escritório localizado na cidade de São Paulo⁵³. No *Correio Paulistano* de 28 de fevereiro de 1870, por meio do anúncio “Dormentes”, Eleutério Prado e

⁵¹ O engenheiro contratado foi Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa, que também era chefe de seção da EFDP II. *Ibidem*, p. 38.

⁵² *Ibidem*, p. 39.

⁵³ A Companhia Paulista contou em geral com três escritórios administrativos localizados em Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Rodrigo Monteiro publicaram uma nota de contratação de madeireiros para lavar, serrar e conduzir dormentes para a estrada de ferro Jundiaí – Campinas. Os anunciantes receberiam os interessados ao trabalho na fazenda da Cachoeira, em Jundiaí, ou na cidade de São Paulo, por meio do capitão José da Silva Prado⁵⁴.

Pode-se perceber que o incentivo da Companhia à criação de oficinas que subsidiassem a construção deu-se junto às primeiras obras de empreitada. De certo modo, a chegada da Companhia Paulista à região de Campinas gerou modificações no cotidiano e trabalho local, na formação de mercados específicos, como o de dormentes, que passou a ocorrer para atender a demanda da construção da estrada de ferro. Nesse sentido, a ferrovia criou novos personagens essenciais na organização do mundo do trabalho.⁵⁵

O contrato de dormentes para a Companhia Paulista foi fechado com os anunciantes citados anteriormente e assinado em 3 de maio de 1870. Cabia a Eleutério da Silva Prado e Rodrigo Monteiro, moradores da cidade de Jundiaí, fornecer à Companhia um total de 55 mil dormentes. O pagamento por todo trabalho ficou acordado em dois mil e 600 réis.⁵⁶ Para finalizar, na relação de contratação de dormentes da Companhia Paulista com os empreiteiros, havia um fiador: neste caso, o doutor Antônio da Silva Prado, que reconhecia a obrigatoriedade dos compromissos assumidos no contrato através da sua pessoa e bens concernentes a ela, sem o benefício da execução judicial dos bens do devedor. Todas as despesas do contrato de dormentes foram realizadas às custas dos empreiteiros.

O prazo de entrega dos primeiros dormentes finalizou-se em junho de 1870, e o restante, descrito em contrato, tinha como tempo limite o último dia de setembro de 1871. Assim que os trabalhos de confecção de dormentes foram concluídos, coube à empreiteira comunicar à Companhia, a fim de que funcionários realizassem uma fiscalização do material que seria implantado. Aprovadas a qualidade e a condição dos dormentes, os empreiteiros poderiam realizar o transporte.

Caso a quantia de cinco mil dormentes não fosse entregue em julho de 1870, prazo estipulado pelo contrato, os empreiteiros receberiam multa de vinte contos de réis, que deveria ser paga à Companhia. Além disso, se em setembro de 1871 os 55 mil dormentes não estivessem em posse da Companhia, os empreiteiros perderiam as quantias que, por dedução de

⁵⁴ *Correio Paulistano*. São Paulo, 04 de maio de 1870, p. 4.

⁵⁵ LANNA, op. cit. p., 96.

⁵⁶ No contrato, a especificação do pagamento de dormentes foi mais clara em relação à terceira seção.

pagamentos, estariam em poder da diretoria⁵⁷ e, em adicional, pagariam uma multa de trinta contos de réis.

A realização dos pagamentos aos empreiteiros responsáveis pela confecção dos dormentes era efetuada mediante a entrega de no mínimo mil dormentes à Companhia. Uma vez comprovado o recebimento do material, o pagamento só seria efetivado por meio da apresentação de um recibo emitido pela própria Companhia confirmando o sucesso da transação. No documento constariam os números de dormentes entregues. A remuneração era feita no escritório da Paulista, que ficava localizado na cidade de São Paulo.

A inspeção e finalização do contrato era realizada por um funcionário da Companhia, Francisco Freitas Galvão, responsável por ir até a fazenda onde se encontravam os dormentes. No processo de inspeção, o encarregado, que muitas vezes executava o trabalho sozinho, reclamou do modo como os empreiteiros organizavam as pilhas de dormentes que seriam examinadas e, desse modo, retardavam o tempo da inspeção. O exame sobre os dormentes exigiu grande tempo do encarregado. Além de o trabalho ser penoso, o funcionário passava muitos dias sozinho a realizá-lo, e chegou a pedir à diretoria que as subempreiteiras prestassem operários da construção para auxiliá-lo. Quando Francisco Galvão contava com ajuda, a média era de quatro de trabalhadores na inspeção de dormentes. Em dias santos e nos domingos o trabalho não era realizado. Os empreiteiros de construção de dormentes também cederam, de forma temporária, trabalhadores para o serviço.

Para que a linha construída pela Companhia Paulista pudesse funcionar, outra oficina fechou contrato de fornecimento. Tratava-se do carvão que seria utilizado para o tráfego Campinas-Jundiaí, que ficou aos cuidados de Charles D. Dulley, morador de São Paulo, também responsável pela contratação de operários para a construção da linha férrea. O início do fornecimento ficou registrado em 1º de março de 1872, com a validade do contrato por um ano. Caberia a Dulley, no período estipulado, fornecer à Companhia 1500 a duas mil toneladas inglesas de carvão. O preço de pagamento por tonelada ficou acordado em 32 mil réis. Outra obrigação do fornecedor era de manter as ações retidas na Companhia enquanto durasse o contrato.

⁵⁷ Artigo oitavo do contrato com os empreiteiros responsáveis pelo fornecimento de dormentes – Far-se-há de todos os pagamentos aos empreiteiros uma dedução, que será de vinte por cento até que esteja fornecido um quinto do número total de dormentes aqui estipulado: - de quinze por cento nos dois últimos quintos. Estas deduções serão conservadas pela Diretoria como garantia da fiel execução deste contrato; e entregues aos empreiteiros depois dele completamente realizado. *Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de assembleia geral.* São Paulo, setembro de 1870. op. cit.

Nesse sentido, além da produção de dormentes e consequentemente da extração de madeira, houve também o carvão como outro ramo extrativo derivado das necessidades da Paulista em torno da construção da ferrovia. Como afirma Cechin, “um produto de alto peso e volume, mas de baixo valor, dependente, portanto, da existência de um meio de transporte barato e de massas⁵⁸.” Como as locomotivas consumiam altas quantidades de carvão diariamente como combustível, era necessário também um estímulo e aumento da produção desse mineral⁵⁹.

Os trabalhos de construção

A construção de uma ferrovia implica dois processos: infraestrutura e superestrutura. Segundo Cechin, “a característica essencial destas duas fases da execução das obras, abstraindo a demanda dos próprios trilhos e acessórios e da estrutura das pontes [...], é a elevada demanda de técnicos e de mão de obra, não qualificada⁶⁰.” O processo de infraestrutura envolve primeiro as obras que serão destinadas à realização da terraplanagem, bem como obras de arte, ou seja, edificações de pontes e demais obras necessárias. Dentre os operários, estão “sondadores, roçadores, cavouqueiros, condutores, niveladores, etc⁶¹”. Nesta fase, o trabalho exige força muscular e utilização de instrumentos simples. À superestrutura cabe o assentamento dos trilhos, estruturas metálicas das pontes e desvios.

Os trabalhos de construção da estrada de ferro Jundiaí - Campinas foram iniciados em 15 de março de 1870 e obedeciam ao prazo de dois anos para sua conclusão. Já no início da construção, os empreiteiros dispunham de 600 a 800 trabalhadores e expunham a necessidade de contratação de maior número de operários, que seriam recrutados nas províncias de São Paulo, Santa Catarina e Rio de Janeiro. As obras foram divididas em três seções: a primeira seção iria de Jundiaí a Leitão, a segunda seção de Leitão a Dois Córregos e a terceira, de Dois Córregos a Campinas.

O prazo, entretanto, terminou por ser alterado em seis meses por duas razões: a primeira se deu pelo atraso da chegada dos navios, que transportavam os trilhos que seriam

⁵⁸ CECHIN, op. cit., p. 5.

⁵⁹ Ainda em Cechin, a alta produção e barateamento do carvão barateava simultaneamente a própria ferrovia: “transporte barateado significava carvão mais barato que significava, por sua vez, diretamente, transporte mais barato, fechando um primeiro círculo interativo; mas carvão mais barato significava também ferro mais barato, trilhos e locomotivas mais baratos e, finalmente o fecho de um novo círculo, transporte mais barato. Carvão, ferrovia e metalurgia formam, portanto, uma iteração, orgânica, um elo importantíssimo.” Idem, p. 5-6.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 41.

⁶¹ *Ibidem*.

implantados, ao porto de Santos, e a segunda por conta de um desmoronamento ocorrido na serra de Santos, que soterrou a máquina fixa da São Paulo Railway. Assim como os trilhos, outros materiais de que necessitava a Companhia Paulista não puderam ser transportados até o mês de junho, o que acarretou atrasos na construção. A conclusão da estrada só foi efetivada no mês de agosto de 1872.

Em todas as seções da construção da ferrovia foi necessário realizar diversas correções de rios e córregos. As pedras removidas dos cortes foram reutilizadas nas obras de arte. No trabalho das obras de arte, foi preciso edificar cinco pontes: a de Jundiaí, Guapeva, Jundiaí-Mirim e Pinheiros e a de Dois-Córregos. Todas as pontes eram metálicas. Além da construção de pontes para a Companhia, era necessária a edificação de bueiros e pontilhões para o escoamento da água.

Ao longo dos dois anos e meio de construção e implantação dos trilhos, a organização do trabalho por empreitada chegou a ser subdividida em dezoito subempreiteiras. Para garantir o início e o andamento das obras, os empreiteiros possuíam um fiador que depositava um valor caução como garantia à Companhia⁶². Na divisão, a primeira seção contou com oito subempreiteiras, a segunda com sete, e a terceira com três.

Lista nominal dos sub-empreiteiros da estrada de ferro de Jundiahy à Campinas		
NOMES	ESTACAS	KILOMETROS APROXIMATIVOS
1.ª SECCÃO		
Guilherme da Silva	1 a 3200	1 a 4
Christiano André	3200 a 3833.7	3 a 4
João Marinho	3833.7 a 5500	4 a 5 1/2
Wignal Wilhensen	5500 a 8120	5 1/2 a 8
João Weber.	8120 a 10484.5	8 a 10
Antonio Moreira	10484.5 a 11358	10 a 11
Emilio Burgeal	11358 a 13000	11 a 13
José Simões Marques.	13000 a 14000	13 a 14
2.ª SECCÃO		
José Simões Marques.	1 a 3200	1 a 3
Alberto Townsend.	3200 a 5630	3 a 5 1/2
Balthazar Vieira Magalhães.	5630 a 7920	5 1/2 a 8
Joaquim Luiz	7920 a 10700	8 a 11
João Raineri	(Boeiros)	
Urbano Augusto da Silva Macedo.	10700 a 14223.4	11 a 14
Domingos Giobergis	14223.4 a 14888.8	14 a 15
3.ª SECCÃO		
José Daniel de Mello	1 a 4400	1 a 4 1/2
Valentim Motta	9400 a 11600	9 1/2 a 11 1/2
Squire Sampson	11600 a 15300	11 1/2 a 15 1/2

⁶² LANNA, op. cit., p.103.

Apesp – Relatório Semestral da Companhia Paulista – setembro de 1870.

A opção das empreiteiras por contratar subempreiteiras gerou maior dinamismo dos trabalhos nas obras de construção. Como se tratavam de obras complexas e com numerosos tipos de serviços, os empreiteiros, detentores do contrato, procuravam subdividir e recontratar a execução das tarefas com subempreiteiros e tarefeiros⁶³. Estes indivíduos em busca de negociações estavam em uma condição diferente dos grandes empreiteiros e dos trabalhadores braçais. Segundo Moratelli, “tudo leva a crer que eles tinham informações detalhadas sobre o funcionamento do sistema de trabalho adotado na construção e reuniam condições para atuar no empreendimento sem ter que manejar obrigatoriamente as mesmas ferramentas dos operários⁶⁴.”

Moratelli observa ainda que uma prestação de serviço básico como o “movimento de terra” era transformado em uma empreiteira específica que, por sua vez, era subdividido em empreitadas menores, ou seja, subempreiteiras. Para o fornecimento de materiais necessários à ferrovia, as companhias também poderiam fazer uso de empreitadas, como por exemplo extração de madeiras e confecção de dormentes⁶⁵, caso que será analisado mais adiante.

A Companhia Paulista tornou-se conhecida por sua organização, que rendia trabalhos de construção sem grandes imprevistos. Não foram computados, durante os dois anos e meio de obras, atrasos por conta de condutas consideradas impróprias. Caso entendesse que algum responsável por parte das obras não estivesse cumprindo seus trabalhos com assiduidade, a Companhia realizava demissões. Foi este o caso de dois subempreiteiros, Christiano André e Urbano Augusto da Silva Macedo, com a seguinte justificativa: “medida esta provocada pela morosidade no serviço e incapacidade destes subempreiteiros⁶⁶”.

Como afirmado anteriormente, a construção de ferrovias demandava grande número de trabalhadores, qualificados e semiquualificados, como engenheiros e técnicos. Porém, exigia grande número de trabalhadores sem qualificação⁶⁷. Na documentação, há uma divisão detalhada dos tipos de trabalhadores empregados nas obras. Desse modo, pode-se perceber que, para a construção, foram empregados pedreiros, carpinteiros e ferreiros, enquanto os demais trabalhadores, sem especialização, ficavam encarregados do trabalho braçal.

⁶³ MORATELLI, op. cit., p. 33-34.

⁶⁴ *Idem*, p. 66-67.

⁶⁵ *Idem*, p. 67.

⁶⁶ *Relatório da diretoria da Companhia Paulista para a sessão de assembleia*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano de J. R. de A. Marques, janeiro de 1871, p. 20. APESP.

⁶⁷ LAMOUNIER, op. cit., p. 23.

Ademais, junto aos empreiteiros e subempreiteiros existia a figura do feitor, responsável pela fiscalização dos operários durante as obras de construção. Em cada etapa havia um feitor encarregado, “o feitor dos trilhos, o feitor do nivelamento e o feitor do lastro⁶⁸.” Tal fenômeno explica-se pelo alto número de trabalhadores empregados diariamente e, também, pela dificuldade da operação. Segundo Cechin, “uma equipe de trilhos manuseia durante um dia de trabalho um peso que varia entre 110 a 140 toneladas, dependendo do peso do trilho por metro corrente⁶⁹.”

Ao contrário dos ferroviários que eram trabalhadores contratados pela companhia e por essa razão tinham residência fixa, os operários das construções trabalhavam por jornal, ou seja, recebiam por dia, e, ao término da obra, continuavam se deslocando em busca de oportunidades de trabalho⁷⁰. Lanna observa que não havia distinção entre trabalhadores nacionais e estrangeiros sem qualificação nas obras de construção. Assim, o trabalhador que chegava sem especialização era sempre destinado aos trabalhos braçais, independentemente de sua nacionalidade. Porém, ela atenta para o número ínfimo de negros e pardos nas obras. É importante ressaltar neste ponto que, para a construção de uma ferrovia, a legislação imperial proibía o emprego de escravos⁷¹ que, por sua vez, não era respeitada pelas companhias existentes no Brasil⁷².

Neste ponto é válido lembrar que Campinas possuía um contingente escravo superior ao de pessoas livres, e que, por ausência de fontes, não podemos contabilizar os cativos que trabalhavam na construção da estrada de ferro Jundiaí - Campinas. Outrossim, a população da cidade apresentava uma grande diversidade, composta por números consideráveis de homens livres negros, pardos e caboclos. Desse modo, os trabalhadores que compunham os canteiros de obras poderiam ser mais diversificados do que expõem as fontes.

Tabela 1 - Recenseamento de Campinas – 1872 (Nossa Senhora da Conceição de Campinas + Nossa Senhora do Carmo e Santa Cruz de Campinas)

⁶⁸ ALMEIDA, Jr, J. L. R. *Método de Construção de Estradas de Ferro no Brasil*. (3 V) RJ, empresa gráfica editora, 1925. V. 2. P. 161. Apud. Cechin. op. cit. p. 43.

⁶⁹ CECHIN, op. cit., 43.

⁷⁰ “Eram viajantes temporários e solitários. Iam sem suas famílias, em busca de algum tipo de complemento monetário, que lhes garantisse a sobrevivência. Iam para voltar, numa transumância permanente na sociedade brasileira. Por outro lado, os anos finais do século XIX caracterizam o início de um movimento, que regularizando a propriedade de terra, tenderá a expulsá-los de suas antigas posses.” LANNA, op. cit., p. 114.

⁷¹ BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico/ Imprensa Nacional, 1942. p. 439.

⁷² Este assunto será mais bem analisado no capítulo 3.

População livre					
Homens	9641	Solteiros	6116	Solteiras	5019
Mulheres	8069	Casados	3096	Casadas	2434
Total	17712	Viúvos	431	Viúvas	622
Branços	6796	Branças	5439	Brasileiros	8092
Pardos	1286	Pardas	1218	Brasileiras	7558
Pretos	1029	Pretas	843	Estrangeiros	1551
Caboclos	580	Caboclas	569	Estrangeiras	421
Homens que sabem ler e escrever		3634	Mulheres que sabem ler e escrever		1853
Analfabetos		5909	Analfabetas		6216
População escrava					
Homens	9306	Pardos	1383	Pardas	825
Mulheres	4879	Pretos	7473	Pretas	4054
Total	18685	Brasileiros	7865	Brasileiras	5126
		Estrangeiros	941	Estrangeiras	258

Fonte: Tabela de autoria própria através de dados da Biblioteca do IBHG: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv25477_v1_br.pdf

O censo de Campinas de 1872 expõe dados quantitativos da população que demonstram a diversidade populacional. À vista disso, é provável que o número de trabalhadores negros e pardos da construção da linha férrea fosse considerável.

No início do trabalho de construção da ferrovia da Companhia Paulista, a primeira seção já contava com 111 trabalhadores e a terceira seção, com 45 trabalhadores, número perante o qual a diretoria se mostrava otimista. Segundo a empresa, em pouco tempo este número seria elevado ao quádruplo e possivelmente atingiria mais que a expectativa. A questão da mão de obra sempre preocupou a diretoria, que relatava as dificuldades e a luta da empresa para reunir grande número de trabalhadores. Foi por essa razão que a Paulista apresentou, com satisfação, o total de 874 trabalhadores que chegaram às obras até o mês de dezembro, com uma média diária de 515 operários⁷³.

Outra dificuldade relatada no início da obra foi a contratação de pedreiros apropriados. Além do problema com essa mão de obra específica, a companhia encontrou obstáculos para o fornecimento das pedras necessárias à construção de bueiros e pontes. De fato, não existiam pedreiras próximas à área de construção. Por essa razão, as pedras eram transportadas numa distância que poderia variar de 1,8 a 3 quilômetros.

⁷³ *Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de assembleia geral*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, setembro de 1870, p. 14. APESP.

Protocolos de campo

As empreiteiras responsáveis pelas seções se organizavam através de um protocolo de campo, ou seja, um caderno específico para anotações do cotidiano da construção. Cada empreiteira realizava um registro quinzenal do andamento das obras no protocolo de campo. Ademais, eram relatados vários quesitos da construção, como número de trabalhadores, desentendimentos entre eles, especificidade dos empregados e das obras e condição climática.

Os protocolos de campo são uma importante fonte para compreender os aspectos organizacionais da construção da estrada de ferro Jundiaí – Campinas. Neles percebemos informações tanto quantitativas, como o número de trabalhadores empregados, quanto qualitativas, ao descrever o tipo de trabalho por seção, as empreiteiras responsáveis e como estas lidavam com a segurança dos operários. Por meio dos protocolos, pode-se ter uma média do número de operários empregados nas obras de construção de cada uma das três seções. Para a primeira seção, o empreiteiro Rademaker foi o responsável por assinar os protocolos de campo. Por ser considerado o trecho mais árduo de toda a obra⁷⁴, o número de trabalhadores empregados diariamente foi alto. Em agosto de 1870, as diárias da primeira seção giravam em torno de 430 operários. Numerosa também era a quantidade de feitores: cerca de 24 por dia, mais três pedreiros e jornaleiros. Para o auxílio no trabalho, eram utilizadas carroças de mão, carroças de burro e também vagões.

Nas obras de construção, quando a própria companhia empregava jornaleiros, eles eram descritos de modo separado em relação aos trabalhadores dos subempreiteiros. A primeira seção especificou a participação de trabalhadores empregados pela Paulista. Era a estes que cabia o trabalho de mudança de estrada, descrito no protocolo como “estrada velha” e a realização do pontilhão do tanque de esgoto. Foi empregada na primeira seção uma média de 15 a 24 operários.

Os trabalhos datados de 16 a 28 de fevereiro de 1870 mostram como a primeira seção exigia força e resistência dos operários. Como a construção naquele momento envolvia criação de pontes próximas a rios, bombas de água eram acionadas o dia todo. Alguns relatos do engenheiro, nos protocolos de campo, marcavam trabalhos envolvendo 11 operários com

⁷⁴ A primeira seção contou com o serviço de movimentos de terra mais pesado, continha o maior número de cortes importantes e de maior profundidade em toda linha. Em seis meses de construção, foram realizados 36% dos trabalhos do serviço total da seção, que indicaria sua conclusão antes do prazo estipulado no contrato dos empreiteiros.

baldes em esgoto durante 10 horas. Este tipo de trabalho não era incomum, pois apareceram nos protocolos da primeira seção tanto para os anos de 1870 e 1871.

A questão climática também era sempre considerada nos protocolos de campo. Pode-se perceber alteração do número de trabalhadores em temporadas mais chuvosas, ainda que dificilmente os trabalhos cessassem por este motivo. Todavia, havia uma diminuição do número de operários. Foi o que ocorreu no dia 9 de janeiro de 1871, quando a média de trabalhadores foi registrada em 86 operários, sendo que, geralmente, em um dia seco, ela giraria em torno de 400 trabalhadores. Mesmo com as chuvas constantes, a documentação descreve trabalhos de bombeamento durante 24 horas seguidas.

Os trabalhadores da ferrovia também eram incumbidos de outras construções, como a edificação das chamadas “casas de guarda”. Nessas obras suplementares, empregaram-se operários contratados pela administração da Companhia Paulista, e não por empreitada. A primeira seção foi responsável pela primeira experiência com as locomotivas nº 1 e nº 2, e também pela implantação e funcionamento do telégrafo na estação de Jundiaí e Capivari.⁷⁵



Fonte: Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Os protocolos de campo da segunda seção foram assinados pelo engenheiro responsável Reinaldo Von Kruger e pelo engenheiro ajudante Le Cocy. Em comparação com a primeira seção, ela contou com quase metade do número de trabalhadores utilizados. Em abril

⁷⁵ A experiência com a locomotiva nº 1 ocorreu em 9 de outubro de 1871. A locomotiva nº 2 começou a ser usada no dia 23 do mesmo mês. A implantação do telegrafo deu-se em 8 de novembro de 1871.

de 1870, o número máximo de operários empregados chegou a 67, além de oito feitores. Em dezembro do mesmo ano, o máximo foi de 270 operários empregados diariamente, com 20 feitores e nove pedreiros.

Nos meses iniciais dos trabalhos da segunda seção, o empreiteiro Balthasar é o único cujo nome é descrito nos protocolos de campo. A mão de obra empregada por ele realizou a função de escavar bueiros. Enquanto em 5 de abril de 1870 a subempreiteira contou com um feitor e sete trabalhadores, ao fim do mesmo mês o número de operários subiu para 67.

A terceira seção teve como engenheiro responsável Henrique Rietmann. Das três seções é a que mais detalhou quem eram os subempreiteiros e o número de trabalhadores empregados de acordo com a empreiteira. Para a quinzena de julho de 1870, os protocolos especificam três subempreiteiras⁷⁶: a de Nainte, com quatro pedreiros, um ferreiro e um carpinteiro; a de Sampson, com média de 14 trabalhadores, três feitores e um carpinteiro; e a de Roger e Valentin, com média de 70 trabalhadores incluindo três feitores e um carpinteiro. Os meses correntes apresentam os trabalhos de subempreiteiras dos construtores Daniel Mello, Shippey, Linhares. No que se refere à estação de Campinas, a responsabilidade da obra ficou a cargo de Harrah.

O trabalho da terceira seção era realizado de modo que não comprometesse a continuidade e o desenvolvimento das demais seções. Por realizar menos movimentos de terra, o engenheiro Reitman decidiu retardar algumas obras da construção, explicando que o motivo era “não paralisar inutilmente capitais desta Companhia em trabalhos, por ora, desnecessários.”⁷⁷ Ou seja, como os trabalhos eram de finalização rápida, não havia necessidade de iniciá-los antes que as outras seções não estivessem com o andamento das obras nas mesmas proporções que a terceira.

A função de “partir pedras” era um dos trabalhos que compunha a terceira seção e estava sob a empreitada de Valentin. Em 2 de dezembro de 1870, 92 trabalhadores, quatro feitores, dois ferreiros, um carpinteiro, dois pedreiros e 21 carroças operavam na realização desta função⁷⁸. No mesmo mês, o empreiteiro Daniel Mello, engenheiro que comandava a

⁷⁶ Os trabalhadores dos senhores Roger e Valentin estão divididos da seguinte maneira. Corte n. 17: seis trabalhadores e duas carroças. Corte n. 18: 18 trabalhadores e duas carroças. Corte n. 19: oito trabalhadores e duas carroças. Corte n. 20: 15 trabalhadores e três carroças. Corte n. 21: cinco trabalhadores duas carroças. Tendo três carroças mais empregadas em transporte de pedra. Servindo de ajudante ao engenheiro, Nabuco.

⁷⁷ *Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de assembleia geral*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, setembro de 1870, p. 18. APESP.

⁷⁸ Para o mesmo dia, os empreiteiros e os respectivos trabalhadores eram: Sampson com 58 trabalhadores, incluindo quatro feitores, cinco pedreiros, quatro vagões, oito carroças. Linhares com 26 trabalhadores incluindo três pedreiros, dois feitores, cinco carroças. Daniel Mello com 52 trabalhadores incluindo quatro feitores, três pedreiros, 12 carroças.

terceira seção, descreveu de modo sucinto que “os pedreiros estão tirando pedras nos dois córregos” as seguintes informações: “Os pedreiros de Mello estão tirando pedras nos dois córregos⁷⁹.”

A questão das chuvas é recorrente em todas as seções. Na terceira, havia dias em que não se trabalhava durante o dia todo e, quando a chuva não estava tão intensa, ocorria a jornada de meio período. Para alguns dias dos meses de janeiro, fevereiro e março, período de estação chuvosa no Brasil, existem várias anotações nos protocolos de campo com as seguintes frases: “Não se trabalhou” ou então “Não se pode trabalhar”. Outros momentos de paralisação dos trabalhos de construção da estrada de ferro da Companhia Paulista ocorriam devido aos dias santos e festivos. É o caso da virada de ano de 1870, quando os operários trabalharam apenas a metade do dia. Em alguns domingos não havia trabalho, mas em relação a este dia específico da semana, não havia regra sobre o andamento das obras.

Da mesma forma que ocorreu na seção anterior, a diretoria relatou com entusiasmo que, no mês de novembro de 1870, a média de trabalhadores havia crescido em 200% em relação às contratações do último semestre. O número de operários chegou a 1.173, declinando para o final do mês de dezembro para 905, “fato explicável pelas festas de Natal e Ano bom⁸⁰”.

Embora houvesse uma pequena retomada do crescimento do número de trabalhadores em janeiro do ano seguinte, entre os meses de abril e junho de 1871 houve outra diminuição no número de trabalhadores, com uma baixa de 406 operários. A razão deste fenômeno explica-se pelas chuvas intensas e o alto número de feriados santos do período, quando os trabalhadores deixavam as obras de construção para vivenciar as festividades. Segundo o engenheiro-chefe, a diferença era facilmente explicada “pelas copiosas chuvas do mês findo e seu não pequeno número de dias santificados, nos quais muitos abandonaram o trabalho para entregarem-se a toda sorte de divertimento⁸¹.” Os dias santos abriam oportunidades para que pessoas das mais diversas condições sociais pudessem se reunir, fosse para “comprar, vender, conversar, ‘negociar’ ou apenas ‘olhar’ a pobreza desvalida⁸²”. Segundo Denise Moura, tais momentos articulavam os jeitos de se fazer ver, necessidades materiais e

⁷⁹ Protocolo de Campo - 1 a 16 quilômetros - Construção da 8ª Seção protocolo de Campo nº 16 - 15 de dezembro a 1 de janeiro de 1871. Engenheiro chefe de seção: Henrique Rietmann. Ajudante: Walter Adolpho Riktmann desenhista.

⁸⁰ *Relatório da diretoria da Companhia Paulista para a sessão de assembleia geral*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, janeiro de 1871, p. 12. APESP.

⁸¹ *Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão de assembleia geral*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, julho de 1871, p. 4, anexo 1. APESP.

⁸² MOURA, Denise A. *Soares de. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: Áreas de Publicação CMU/UNICAMP, 1988. p. 41.

criações culturais se mesclavam e forneciam proporções mais profundas às relações que apenas a sobrevivência humana⁸³.

Outra questão que merece análise é a alta rotatividade de trabalhadores nas construções. De fato, a constante contratação de mão de obra não especializada pode ser compreendida pela rotatividade de operários, que poderiam abandonar as obras por diversos motivos, dentre eles, o trabalho na lavoura. Mesmo a Paulista noticiando o que considerava ser pagamento de bons jornais, a inconstância dos trabalhadores era alta⁸⁴.

Na verdade, a lavoura orientava a vida da população pobre e, nesse caminho, também era definidora da procura pelas construções por parte dos operários. Como observa Moura, os meses de outubro e maio eram, respectivamente, de plantio e colheita. O trabalho começava em agosto, com a preparação do solo e terminava em julho, após a colheita⁸⁵. Durante os períodos de abstenção de trabalho na lavoura, os trabalhadores se empregavam nas construções e consertos das estradas de ferro, “articulando o tempo da roça com o tempo de outras atividades⁸⁶.”

Assim como nos trabalhos em ferrovias, nas fazendas também havia mobilidade de trabalhadores. O abandono de atividades era considerável nesses espaços⁸⁷. Os trabalhadores que se empregavam nas obras de construção vinham de diversas regiões do país e permaneciam em movimento⁸⁸. Como analisa Cechin, a sazonalidade deste tipo de trabalho dava-se pela extrema intermitência dos trabalhadores⁸⁹. Para Moura, dentre as referências de pobres livres, o nomadismo foi um traço ressaltado, afinal “o próprio sobrenatural da cultura caipira é permeado pela intensa mobilidade⁹⁰”.

Outra dificuldade que trabalhadores e empreiteiros encontravam nos locais de trabalho eram as epidemias que assolavam alguns lugares. Para o caso da Paulista, em questão, não houve epidemia que gerasse a morte em massa de trabalhadores, entretanto, várias doenças sofridas por operários foram documentadas nos registros da companhia. Para outras construções ferroviárias, como por exemplo o primeiro trecho da EFDP II, a Madeira Mamoré⁹¹ e a

⁸³ *Idem*.

⁸⁴ “Principalmente nos relatórios de presidente de província e nas falas dos deputados paulistas encontra-se uma série de referências sobre a atração dos migrantes pelos serviços de construção da estrada de ferro, devido aos valores dos salários pagos. MOURA, op. cit., 165.

⁸⁵ *Idem*, p. 48.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 92.

⁸⁷ STOLCKE & HALL, op. cit., p. 116.

⁸⁸ LANNA, Op. cit., p. 136.

⁸⁹ CECHIN, op. cit., 42.

⁹⁰ MOURA, op. cit., p. 49.

⁹¹ Sobre a Madeira Mamoré ver HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-fantasma: A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; FERREIRA, Manoel Rodrigues.

Noroeste do Brasil, os casos de epidemias foram significativos. Como analisa Cechin, a questão das doenças pode ser uma poderosa razão para explicar a oscilação de mão de obra, mesmo com salários atrativos⁹².

A construção do edifício do armazém da estação Campinas ficou sob responsabilidade dos subempreiteiros Harrah e João Weber. Como tratava-se de um trabalho de levantamento de um monumento, em março de 1871 foi empregada uma média de seis a oito pedreiros e carpinteiros, e três a sete serventes de obra, números que aumentaram conforme os trabalhos iam se desenrolando. Assim como a primeira, a terceira seção contou com trabalhadores empregados pela administração. Daniel Mello também desempenhou papel de representante da administração ao realizar os trabalhos de mudança de caminho público.

Até praticamente o fim da construção da ferrovia, a Companhia Paulista continuou contratando mão de obra sem especialização. Quando a construção estava chegando ao fim e enfrentava alguns atrasos, explicitados anteriormente, a Companhia decidiu pela contratação de operários para acelerar o acabamento das obras. Desse modo, o engenheiro chefe exigiu que os responsáveis pelas construções das estações em Valinhos e Campinas aumentassem seus empregados em número considerável.

Outro setor de empreitada passou a ser fundamental na finalização da construção da ferrovia. Tratavam-se dos trabalhos de José Ricardo Wright, encarregado de receber o material rodante que chegava da Inglaterra ao porto de Santos. Aos cuidados do empreiteiro, trabalhadores da região portuária eram pagos para realizar o descarregamento dos trilhos e acessórios, material telegráfico, vagões e locomotivas, para que fossem encaminhados às áreas de construção. A operação de descarga exigia grande esforço físico e coordenação a fim de evitar acidentes⁹³. Em um dos descarregamentos realizados sob a supervisão de Wright, é especificado o local para onde os trabalhadores ficavam encarregados de levar o vagão recém-chegado de navio. Oficinas temporárias eram montadas em Santos, e era função dos operários levar o material da ponte até o local onde elas estavam. Sobre o pagamento dos trabalhadores, o recibo de Wright especificava o emprego de três pessoas com vencimento de 130\$000 referentes ao processo de descarga de 19 vagões.

A ferrovia do diabo. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2005; NEELEMAN, Rose; NEELEMAN, Gary. *Trilhos na selva: o dia a dia dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré*. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

⁹² No caso da EFDP II, o autor explicita que para continuar os trabalhos de construção dos primeiros 70 kms da ferrovia, o engenheiro responsável pelas obras, Edward Price, resolveu importar operários chineses, que foram a centenas atacados de febre. CECHIN. op. cit., p. 43.

⁹³ *Idem*, p. 44.

Havia, durante a construção da estrada de ferro, outro trabalho de grande importância que ficava localizado em Jundiaí: o almoxarifado, onde o empregado Joaquim Gomes de Almeida era encarregado de receber o material que chegava do porto de Santos para guardá-lo em um armazém da Companhia. Conforme havia necessidade dos materiais na construção, Gomes de Almeida era quem os encaminhava até os operários e empreiteiros.

Com a finalização dos trabalhos de construção, a Companhia concedeu aos engenheiros e empreiteiros, conforme acordado em contrato, uma soma de 135 contos como premiação pela antecipação na conclusão das obras em seis meses. Em 11 de agosto de 1872, a linha Jundiaí-Campinas foi inaugurada com funcionamento completo do trecho.

Para os empreiteiros que realizavam as construções das partes das obras designadas, mais do que um reconhecimento monetário, havia o reconhecimento social. Ao finalizar as obras sem grandes problemas com a Companhia, o status e a credibilidade dos engenheiros que ficaram sob o contrato de empreitada eram grandes, e proporcionavam um lugar de importância na dinâmica da construção de ferrovias. Quando havia um desacordo ou descumprimento do contrato, o caso poderia ser levado à Justiça como medida resolutiva. Foi o que aconteceu com o engenheiro-chefe da construção da Paulista.

Com o início do funcionamento da estrada de ferro, a diretoria e o engenheiro chefe vivenciaram desavenças. Falcão Filho percebeu esse rompimento como um fato de sorte, uma vez que os trabalhos haviam chegado ao final. A desarmonia deu-se por conta da finalização total de vínculos do engenheiro após retirar a caução que garantia seus trabalhos na construção. O presidente da Companhia alegava que, mesmo com o acordo formal finalizado, Viriato de Medeiros ainda não havia terminado sua missão com a Companhia. Como argumentava Falcão Filho, “de fato, entregue embora a estrada ao público, resta fazer o assentamento das máquinas nas oficinas, o que indubitavelmente é uma dependência importante da estrada de ferro e é serviço a cargo do Engenheiro na forma do seu contrato⁹⁴.” Outra questão girava em torno das explicações a serem dadas pelo engenheiro-chefe sobre as contas finais, uma vez que era de sua responsabilidade a organização das despesas da construção.

O problema chegou ao ponto de a Companhia suspender o último pagamento que seria feito ao corpo de empreiteiros por alegar que vários valores não correspondiam aos orçamentos de partes da construção. A Paulista alegava que o comportamento do engenheiro chefe era totalmente inadequado e, por este motivo, faria o pagamento aos empreiteiros somente

⁹⁴ *Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de assembleia geral*. São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, setembro de 1870, p. 13. APESP.

após averiguar todas as contas e o orçamento de responsabilidade deles. A Companhia, então, suspendeu ações que eram da posse do engenheiro, até que as finanças e gastos fossem esclarecidos.

A questão das contas finais da construção e do abandono do engenheiro na prestação de contas foi levada ao tribunal de 2ª instância. Outro engenheiro foi contratado a fim de averiguar toda a construção e os gastos demandados. Ao final, ficou constatado que os gastos eram menores que os realizados por Viriato de Medeiros. Os pagamentos dos empreiteiros, somados pelo engenheiro-chefe da construção, foram suspensos para se adequar à nova soma, e as cauções por eles depositadas foram utilizadas para aplicar as diferenças verificadas no novo relatório. Uma caução que o engenheiro possuía nos cofres da Companhia também foi retida. Assim, os conflitos ocorridos entre a Companhia e seus funcionários durante a construção da ferrovia eram resolvidos com o auxílio da Justiça. Nenhuma querela era resolvida diretamente com a Companhia Paulista.

Direitos e contratos dos trabalhadores da Companhia Paulista

Por meio do decreto imperial de 27 de outubro de 1869, foram deferidos os direitos dos trabalhadores empregados nas obras de construção da Companhia Paulista. Aos nacionais, o governo concedeu isenção do recrutamento e obrigatoriedade do serviço da Guarda Nacional. Aos estrangeiros, os trabalhos na ferrovia previam as mesmas vantagens aplicadas às pessoas destinadas às colônias e indústrias⁹⁵.

O trabalhador imigrante, no momento de sua chegada, a Santos, se estivesse munido de certificado idôneo de conduta, poderia encontrar na cidade o preço de sua passagem e um lugar gratuito para se hospedar em São Paulo ou Jundiaí. Além da passagem, o imigrante teria direito a ser subsidiado por três dias no país e poderia tomar o destino e a profissão que julgasse mais conveniente, tanto na cidade quanto no interior, podendo ou não ficar à mercê de contrato. Sobre a chegada de trabalhadores imigrantes para trabalhar especificamente na construção da ferrovia da Companhia Paulista, foram noticiados dois navios em que a maior parte dos passageiros era formada de alemães. O primeiro navio, originário da colônia de São Francisco, trazia 92 trabalhadores, enquanto o segundo, 115⁹⁶.

⁹⁵ Cláusulas às quais se refere o decreto n. 4.428, de 27 de outubro de 1869. Ministério da Agricultura e Obras Públicas.

⁹⁶ *Correio Paulistano*. São Paulo, 8 de junho de 1870, p. 1.

Um ponto importante sobre a questão da imigração está no modo como, muitas vezes, o Brasil era retratado por países estrangeiros. Devido ao tratamento de imigrantes ocorrer de forma bastante diferente do que o governo brasileiro declarava, jornais nacionais e estrangeiros retratavam a realidade pela qual passavam estes trabalhadores que vinham em busca de oportunidades⁹⁷. No período de construção da Companhia Paulista, o jornal *Diário Paulistano* publicou uma nota explicitando o que jornal português *Jornal do Comércio*, de Lisboa, descrevia sobre o comportamento das autoridades brasileiras em relação à imigração: nele, destacava-se o tratamento ao imigrante português com destino ao Brasil. O periódico alerta que, desde o momento da embarcação, o trabalhador português começava a sofrer descaso, pois não havia acomodações dignas aos que rumavam ao país. O apelo do periódico era para que Portugal dificultasse a imigração com o intuito de livrar os “portugueses dos enganões, maus tratos e da quase escravidão periódica a que vem eles ficar sujeitos quando contratados imigrantes por agentes brasileiros, ou por nacionais, delegados daqueles especuladores estrangeiros”⁹⁸.

Perante as condições do imigrante no Brasil, o jornal alertava para a necessidade de garantias individuais que colocassem o trabalhador recém-chegado de ser considerado um escravo. Dentre as condições principais de direito dos imigrantes descritas estavam:

distância do centro mais próximo de população e de mercado; salubridade do local, ou se nas suas cercanias há algum pântano que vicie o ar atmosférico; suprimento de água potável e de recursos para a vida; proximidade de estradas de rodagem ou de via férrea; casas ou abrigos concedidos aos emigrantes em comum, ou aos casais isolados, sustentação; forma, direção e condições do trabalho; recursos imediatos nos casos de enfermidade; finalmente maneira e comodidades de transporte, tanto na sua ida para o Império, como na viagem ou jornada a fazer para o local da colônia; modo e auxílio na repartição do colono por virtude de doença adquirida no trabalho ou consequência do clima, tão natural a quem de súbito é transferido para clima diverso daquele em que tem vivido⁹⁹.

Para o jornal brasileiro, o artigo era falacioso. O *Diário de São Paulo* defendia a importância da efetivação de um corpo diplomático residente na Europa que replicasse artigos como o mencionado, a fim de que inverdades sobre o Brasil fossem desmistificadas. Para o

⁹⁷ Moratelli observa as denúncias realizadas por jornais estrangeiros sobre as condições dos trabalhadores imigrantes no Brasil e a visão negativa sobre país. Alertava-se para que não se viesse ao Brasil, pois as ofertas do país eram enganosas. MORATELLI, op. cit; Coehn analisa as denúncias de um imigrante alemão que trabalhava na lavoura de São Paulo sobre a condição em que se encontrava a mão de obra imigrante nas fazendas brasileiras. COHEN, Ilka Stern. “Thomas Davatz revisitado: Reflexões sobre a imigração germânica no século XIX”. Revista de História, 144, 2001, p. 181-211; Silva observa as intervenções que o consulado italiano fez em relação ao modo como eram tratados os imigrantes empregados na Bahia and São Francisco Railway. Robério, op. cit.

⁹⁸ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 20 outubro de 1871, p. 3.

⁹⁹ *Idem*, p. 3.

periódico, as acusações eram injustiças e geravam, conseqüentemente, embargos nos acordos de imigração.

O trabalho livre, nas últimas décadas do século XIX, não foi uma categoria apartada ou divergente da escravidão. Como é possível perceber, para o imigrante europeu, as experiências vividas, desde o momento do início da viagem, com acomodações insalubres, até a chegada ao ponto de trabalho, se constituíram, de fato, em estreita confluência com a escravidão.

Para gozar do direito de isenção ao serviço da Guarda Nacional, o trabalhador deveria prestar seus serviços por no mínimo três meses à Companhia. Ademais, era preciso a comprovação da participação no corpo de trabalhadores das obras através de um documento. A Paulista tinha como encargo, mensalmente, enviar ao presidente da província de São Paulo uma lista onde constavam os nomes dos trabalhadores empregados, a fim de comprovar a assiduidade deles. Caso descumprisse o acordo da lista de trabalhadores, a Companhia receberia multa. Além do pagamento de 4:000\$, em caso de reincidência, a Paulista poderia sofrer a perda deste “favor” concedido a ela.

A legislação e a assiduidade do trabalhador nas obras de construção não eram uma garantia de que seus direitos fossem respeitados. Em outubro de 1871, a Companhia realizou um pedido de dispensa ao governo provincial a um de seus trabalhadores, que, mesmo trabalhando na ferrovia, foi convocado a servir na Guarda Nacional¹⁰⁰. Em ofício, a Paulista alegou: “O dito Baptista do Prado está empregado na conserva desta estrada de ferro e diz pertencer a 3ª companhia da qual é capitão o senhor José Caetano de Barros¹⁰¹.” A resposta dada pelo governo foi a de que o trabalhador referido pertencia ao 3º Batalhão, e este não foi dispensado. Era comum que os trabalhos de construção de ferrovia representassem refúgio a homens que viviam os riscos do recrutamento. Não é possível saber se, de fato, Luis João Baptista do Prado foi ou não recrutado pela Guarda Nacional antes de trabalhar nas obras da Paulista. O fato é que, mesmo alegando ser operário da construção da ferrovia, com um superior hierárquico intermediando sobre a posição do operário nos canteiros de obras, Luis foi obrigado a cumprir os serviços à Guarda Nacional.

Ficavam isentos do recrutamento homens que servissem bem à pátria, por meio de uma profissão considerada honesta e útil à família. Aqueles que não se encaixavam no padrão

¹⁰⁰ Para o caso em questão, o operário foi convocado para servir a Guarda Nacional. Costa observa que tanto o corpo de Voluntários da Pátria quanto a Guarda Nacional precisava atingir resultados quantitativos, caso contrário havia a necessidade de uso do recurso da “caçada humana.” COSTA, op. cit., p. 230.

¹⁰¹ Registros de Correspondência. São Paulo, 26 de agosto de 1871. APESP.

social descrito eram taxados de vadios¹⁰² e, portanto, suscetíveis de recrutamento. Entretanto, homens que sofriam o recrutamento tinham ciência de que havia a possibilidade de negociar a isenção. Era necessário, desse modo, provar boa conduta ou dependência em relação a alguém de maior poder social¹⁰³.

Casos de recrutamento eram comuns, e os jornais constantemente noticiavam sobre algum cidadão que, mesmo isento por algum motivo, viu-se obrigado a servir a Guarda Nacional¹⁰⁴. Ademais, o ato de apreensão para recrutamento por si só poderia ser por vezes ameaçador. O caso abaixo, noticiado pelo *Correio Paulistano*, refere-se a um recrutamento forçado ocorrido na cidade de Campinas:

No sábado último, de meia noite para uma hora da madrugada, o solicitador de causas sr. Climaco Cesarino, filho de Campinas, há anos residente nesta capital, ao voltar para sua habitação foi agarrado por esbirros da polícia, algures postados de emboscada, e em ato contínuo conduzido para o quartel, onde esteve <<incomunicável>> [sic] até o dia seguinte, em que, de blusa e casquete de soldado, com a cabeça tosqueada de fresco, a modo de condenado de penitenciária, foi escoltado até a estação da estrada de ferro e dali conduzido pelo trem das 10 horas com destino de embarcar nesse mesmo dia em Santos e seguir, como de fato seguiu, para o Rio de Janeiro!¹⁰⁵

O jornal se posicionou alegando que o comportamento da força policial era violento e sem respeito às garantias sociais. Independentemente da posição da vítima, o redator clamava por direitos e protestava contra os abusos existentes no momento do recrutamento: “Por mísera e mesquinha que seja a vítima, a violência fê-la a encarnação de todos os direitos e garantias populares¹⁰⁶.” Outro questionamento feito pelo jornal: se a guerra havia chegado ao fim, por que ainda se fazia a continuação do recrutamento? O posicionamento sobre defender ou não o recrutado não estava na condição moral de Climarco, ele ocorria devido ao modo agressivo com

¹⁰² Outros exemplos de justificativa moral para o recrutamento: “vive em público o adultério”; diz que socorre a mãe mas vive em público o concubinato”; “aventureiro”; “vadio de profissão”; “carpinteiro, mas de mau comportamento.” MENDES, Fábio Faria. “A economia moral do recrutamento militar no Império Brasileiro”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, V. 13, n. 38. Outubro de 1998. p. 11-12.

¹⁰³ Para os casos de recrutamento forçado ler BALABAN, Marcelo. “‘Voluntários involuntários’: o recrutamento para a Guerra do Paraguai nas imagens da imprensa ilustrada brasileira do século XIX”. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 221-256, out. 2009. MENDES, Fábio Faria. “A economia moral do recrutamento militar no Império Brasileiro.” *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, V. 13, n. 38. Outubro. 1998; Ver COSTA, Wilma Peres. *A espada de Dâmocles: o exército, a Guerra do Paraguai e a Crise do Império*. São Paulo: Hucitec; Editora da Unicamp, 1996.

¹⁰⁴ Denise Moura, em seu livro *Saindo das Sombras*, analisa casos de recrutamento de trabalhadores empregados em diferentes funções, que acabaram sendo acusados de vadiagem ou de condutas vistas como inaceitáveis aos padrões impostos. MOURA, op. cit.

¹⁰⁵ *Correio Paulistano*. São Paulo, 22 de fevereiro de 1870, p. 1.

¹⁰⁶ *Idem*.

o qual o recrutamento era realizado, que era percebido pela população de modo odioso e tirânico¹⁰⁷.

Quanto ao caso de Cesarino, as opiniões na Assembleia Provincial divergiam. Por um lado, afirmava-se que, não havendo isenção para o recrutado em questão, o modo como ele foi conduzido era normal, sem necessidades de alardes. Por outro lado, o posicionamento era de que havia obrigatoriedade de averiguação se, de fato, as censuras sofridas pelo cidadão tinham fundamento ou não. Uma questão que foi pauta sobre o caso estava no nível de violência com que Cesarino foi enviado para o Rio de Janeiro. Outro jornal de alcance popular também se posicionou sobre o caso do recrutamento de Cesarino. Para o *Diário de São Paulo*, o fato narrado não era um “acontecimento tão horroroso de referir-se”. Para o periódico, era espantoso que um jornal como o *Correio* tomasse partido em defesa da liberdade individual e política do cidadão João Cesarino Climarco na medida em que o recrutamento foi feito sem qualquer isenção. Nas palavras da edição do *Diário*, “na defesa do *Correio Paulistano* ou há muita simplicidade ou má fé¹⁰⁸.”

O fato é que o recrutamento não pode ser considerado uma atividade administrativa regular. Os recrutadores lançavam mão de todos os recursos para aumentar o número de soldados. A frequência dos casos dependia da necessidade de reposição das tropas e, portanto, as circunstâncias eram variáveis e imprevisíveis¹⁰⁹. Em relação a Campinas, Moura observa que é possível afirmar que os trabalhadores pobres livres foram avidamente perseguidos pelos recrutadores da Guarda Nacional, que montavam e desmontavam seu corpo local de recrutas a todo momento. Ademais, a autora observa que os casos de recrutamento atingiam as pessoas mais simples e que retiravam o sustento com a força dos próprios braços¹¹⁰.

Sobre a questão do recrutamento e da condição de cidadão nos anos de 1870, Dorô Pedro, morador de Itapetininga, fez uma publicação no *Correio Paulistano*. De seu ponto de vista, descreveu seus sentimentos em relação à vida interiorana. O autor em questão publicou que “nas localidades do interior – o homem – não vive a vida do cidadão, vive a do escravo. Tem a espada de Damocles suspensa sobre a cabeça: a designação e o recrutamento.” E ainda, “o bom homem, que só sabe que é cidadão quando paga imposto, promete¹¹¹.”

Em fins da década de 1860 e início da de 1870, a Guerra do Paraguai acabou por abalar a noção de liberdade. Ser um homem branco pobre ou pardo poderia significar, caso seu

¹⁰⁷ MENDES, op. cit., p. 11.

¹⁰⁸ *Correio Paulistano*. São Paulo, 24 de fevereiro de 1870, p. 1.

¹⁰⁹ MENDES, op. cit., p. 11.

¹¹⁰ MOURA, op. cit., p. 95 – 190.

¹¹¹ *Correio Paulistano*. São Paulo, 8 de março de 1870, p. 3.

padrão de vida não se encaixasse no descrito pelo governo, a ida compulsória para a guerra. A problemática do recrutamento forçado assombrava a vida da maioria dos homens livres pobres¹¹². Além disso, a Guarda Nacional acabou por se tornar uma via disfarçada para o alistamento compulsório. Segundo Costa,

Pode-se afirmar, portanto, que embora a esmagadora maioria dos contingentes enviados a guerra fossem obtidos pelo recrutamento forçado, é sob a consigna de Voluntários ou de Guardas Nacionais designados que eles aparecem nos quadros de forças, o que deu alento à intensa mitologia criada em torno de Voluntários da Pátria na Guerra do Paraguai¹¹³.

Como é possível perceber, o comparecimento diário aos trabalhos de construção era importante para homens que buscavam fugir do recrutamento. Ademais, a exigência da assiduidade era válida também para trabalhadores imigrantes. Para a Companhia, era importante que houvesse regularidade dos operários nas obras de construção, uma vez que o uso contínuo da mão de obra era de extrema relevância no sentido de evitar a ocorrência de atrasos em relação aos prazos estipulados. Por isso, havia penalidades impostas aos trabalhadores negligentes em relação a assiduidade. Um aviso sobre a conduta operária pode ser encontrado no protocolo de campo da segunda seção. Em 2 de setembro de 1870, as ordens dadas pelo engenheiro ao empreiteiro Maçedo foi a de que se, “em dez dias aos mesmos trabalhadores não trabalhar, com a notificação que se no fim deste prazo estes mesmos se trabalhando não acharem-se na sua empreitada os trabalhadores serão suspensos¹¹⁴.”

Sobre o caso citado acima, não havia maiores explicações sobre o porquê do aviso aos trabalhadores, ou quais foram as condutas dos mesmos que levaram o engenheiro a comunicar uma possível suspensão. É possível perceber que os operários em questão não estavam trabalhando na empreitada para a qual foram determinados ou até mesmo não compareciam com assiduidade nos dias estipulados de trabalho. Dez dias após a advertência, foi especificado que, de 275 trabalhadores do dia, 37 se encontravam na empreitada do Macedo.

Outras insubordinações foram verificadas. Na segunda seção, não somente os trabalhadores foram avisados sobre o descumprimento de acordos, como também o empreiteiro Joaquim Luiz. O protocolo de 4 de novembro de 1870 trazia a seguinte mensagem: “Ordem

¹¹² Neste ponto, é válido observar que o Brasil passava pelo processo de finalização da Guerra do Paraguai. Tal conflito ocasionou a formação dos Voluntários da Pátria: homens que, por meio de recrutamento forçado, eram convocados a servir o corpo de combate.

¹¹³ COSTA, op. cit., p. 236.

¹¹⁴ Protocolo de Campo - 14 a 29 quilômetros - Construção da 2ª Seção protocolo de Campo nº 12 - 1 a 15 de setembro de 1870 Engenheiro chefe de seção: Reinaldo Von Kruger. Ajudante: N V Le Coccy. APESP.

dadas ao empreiteiro Joaquim Luiz de parar o seu serviço por ele não ter executado as ordens dadas referidas vezes de mandar serrar as madeiras e a ponte que se achavam no aterro nº 15¹¹⁵”.

Devido ao empreiteiro não ter recebido as ordens de reprimenda, o trabalho de empreitada realizado por ele não foi paralisado. O protocolo de campo do dia 7 de novembro trazia uma mensagem sobre o desenrolar do aviso que deveria ter sido dado ao empreiteiro.

Ordens dadas a mim (em ofício datado 6 de novembro) pelo engenheiro chefe de Seção de fazer continuar os trabalhos na empreitada Joaquim Luiz; mas visto este empreiteiro não ter parado o seu serviço estas ordens (de acordo com o engenheiro chefe de seção) não foram transmitidas ao dito empreiteiro Joaquim Luiz.¹¹⁶

Já a terceira seção apresenta uma reclamação do engenheiro Riekmman sobre o trabalho de um empreiteiro, sem, contudo, especificar de qual deles se tratava. O engenheiro relatou que algumas estacas haviam sido arruinadas, quando a ordem fora para que o empreiteiro as conservasse. Riekmman ainda fez a observação de que, devido à perda das estacas, ele teve que repetir o serviço por diversas vezes. Houve também na terceira seção uma paralisação dos trabalhos de construção em 16 de setembro de 1870 por conta de um descumprimento de ordens recebidas pelos empreiteiros. “Foi parado o bueiro da estaca 11180 por não ter sido executado conforme as ordens do engenheiro chefe da 3ª seção.”¹¹⁷

Anúncios de contratação

Para a contratação de trabalhadores, tanto a diretoria quanto as empreiteiras responsáveis pelas seções das obras utilizaram os jornais da grande imprensa, ou então, periódicos locais, com a finalidade de anunciar ofertas de trabalho nos setores da construção. Na *Gazeta de Campinas*, em várias edições dos anos de 1870 e 1871, a Companhia Paulista publicou a necessidade de contratação de trabalhadores, tanto livres quanto escravos.¹¹⁸ Outro periódico de maior alcance, *Correio Paulistano*, também foi utilizado na divulgação sobre o emprego de operários pela diretoria e por empreiteiros. Com o título “Estrada de ferro de Jundiá a Campinas”, era anunciado: “Contratam-se trabalhadores para a construção de dita estrada com

¹¹⁵Protocolo de Campo -14 a 29 quilômetros - Construção da 2ª Seção protocolo de Campo nº 16 - 1 a 15 de novembro de 1780 Engenheiro-chefe de seção: Reinaldo Von Kruger. Ajudante: N V Le Cocy. APESP.

¹¹⁶ *Idem*.

¹¹⁷ Protocolo de Campo - 0 a 16 quilômetros - Construção da 3ª Seção protocolo de Campo nº 10 -15 a 31 de setembro de 1780 Engenheiro-chefe de seção: Henrique Rietmann. Ajudante: N Nabuco. APESP.

¹¹⁸ Este anúncio será analisado mais profundamente no terceiro capítulo.

o Sr. Carlos Dulley, ou em São Paulo no lugar denominado “Leitão”, ou com o empreiteiro em Jundiaí”.

Dessa forma, entende-se que a busca por trabalhadores era constante, uma vez que as publicações eram realizadas durante todo o tempo da construção, o que pode ter relação com a rotatividade operária já estudada neste capítulo. Para além de anúncios genéricos, havia também chamadas específicas de mão de obra. Vagas para as ocupações de pedreiros e canteiros eram anunciadas com frequência: “Precisa-se de trabalhadores de pedreiro ou canteiro, para a linha férrea de Jundiaí a Campinas. Para tratar em Jundiaí com o Sr. João Manoel Castanheira morador no Guapeva do mesmo Jundiaí¹¹⁹.”

A Companhia Paulista também utilizou anúncios em jornais na chamada de interessados para os trabalhos na estação. A Companhia divulgava o pagamento de bons jornais e especificava as qualificações necessárias para a contratação. Em várias edições da *Gazeta de Campinas*, durante o mês de agosto de 1871¹²⁰, aparecem comunicados sobre a necessidade de pedreiros e carpinteiros. Nesse sentido, podemos perceber que nos anúncios a menção aos bons jornais sempre era feita como forma de chamar a atenção do trabalhador. Sobre a quantia dos pagamentos realizados pela Paulista, a documentação pôde fornecer poucos detalhes. Dentre o que foi encontrado na documentação estava a quantia de 2\$200 pagos na segunda quinzena de setembro de 1870 a 150 trabalhadores. Em dezembro do mesmo ano, 116 trabalhadores também receberam a mesma quantia nos trabalhos de mudança da estrada velha.

Ainda sobre os pagamentos, Benévolo realizou um levantamento de algumas ferrovias e períodos. Segundo a análise do autor, o salário pago a um trabalhador em 1869 era de 2\$000. Na década de 1880 ele apresenta a tabela realizada por Herbert Smith com as seguintes diárias pagas aos trabalhadores do Rio de Janeiro¹²¹:

Tabela 2- Pagamentos realizados por tipo de trabalhador na construção da ferrovia

Ofícios	Rio de Janeiro
Pedreiros	2\$150
Carpinteiros	2\$500
Padeiros	2\$580

¹¹⁹ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 14 de maio de 1870, p. 4.

¹²⁰ Nas edições dos dias 3, 6, 10, 26 e 29 de Agosto, 10, 14, 21, 24, 28, 31 de dezembro de 1871, 25 e 28 de janeiro de 1872, por exemplo é possível encontrar os anúncios de pedreiros e carpinteiros na *Gazeta de Campinas*.

¹²¹ BENÉVOLO, op. cit., 304. Na tabela também constam os salários pagos na Argentina para as mesmas profissões, entretanto, optei por demonstrar apenas salários correspondentes ao Brasil.

Ferreiros	3\$200
Marceneiros	3\$870
Jardineiros	1\$430
Carregadores	1\$500
Estivadores'	2\$000
Foguistas de E. ferro	2\$150
Criadas	\$700

Fonte: SMITH, Herbert. *Do Rio a Cuiabá*, p. 206. Apud: BENÉVOLO, Ademair. *Introdução à história ferroviária do Brasil: Estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

Benévolo ainda aponta que durante a construção da São Paulo Railway e da estrada de rodagem provincial paralela aos trilhos, o preço de jornais aos braços livres aumentou de 600 a 800 réis por diárias¹²². Ademais, Costa analisa a divulgação do pagamento de bons salários e o respectivo aumento deles por conta da consequente competição entre as companhias na busca por trabalhadores, uma vez que várias construções ocorriam simultaneamente. A autora observa que, “entre 1860 e 1885 as diárias subiram 100% (de 1\$500 para 3\$000)¹²³”.

Durante a maior parte do século XIX, os trabalhadores brasileiros sempre foram vistos de modo negativo, caracterizados como indolentes e preguiçosos. Por volta das décadas de 1860 e 1870 ocorre, porém, uma mudança nesta visão em relação aos trabalhadores nacionais, em especial nas oficinas. “Os brasileiros, apesar dos “maus hábitos”, passaram a ser vistos como mais ‘a mão’, isto é, uma solução mais barata e mais imediata para o problema tão urgente de mão de obra¹²⁴.” Como a política de imigração ainda não havia sido consolidada e a demanda por operários nas construções era alta, para as empreiteiras era menos penoso contratar trabalhadores nacionais na medida em que era mais rápido e barato contar com a mão de obra que já estava disponível.

Cumprir lembrar que, mesmo que operários nacionais e imigrantes compartilhassem da exaustiva jornada de trabalho das construções ferroviárias, talvez seus salários pudessem ser medidos de formas distintas. Como as companhias construtoras de vias férreas utilizaram o trabalhador escravo e também o africano livre,¹²⁵ não podemos ter certeza de que os jornais

¹²² *Idem*, p. 304

¹²³ COSTA, op. cit., p. 153.

¹²⁴ LAMOUNIER, op. cit., p. 218.

¹²⁵ Temas que serão estudados nos próximos capítulos.

oferecidos a estes operários fossem iguais aos de trabalhadores livres. David Lacerda,¹²⁶ que analisou o trabalho no Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, observa que as quantias recebidas por africanos livres e escravos da coroa eram bastante inferiores quando relacionadas ao grosso da força de trabalho. Como não foi possível encontrar na documentação e bibliografia analisadas os acordos realizados entre proprietários e tutores com empreiteiros, não podemos afirmar qual a condição salarial de trabalhadores que estavam na condição de alugados em relação aos homens livres.

Na visão dos paulistas, nas palavras do presidente da província, a vinda de imigrantes para o Brasil foi de suma importância para os trabalhadores nacionais. Além de as famílias brasileiras trabalharem sob contratos parecidos com os dos colonos estrangeiros, o presidente afirmava a influência do bom exemplo trazido pelo imigrante: “É esse mais um benefício que devemos à emigração, devido ao bom exemplo por ela introduzido, porque anteriormente ninguém queria engajar-se como trabalhador nas fazendas¹²⁷.”

A construção da São Paulo Railway estava, portanto, intimamente relacionada com a vinda dos imigrantes e a mudança no modo como os nacionais passaram a trabalhar. Outro aspecto levantado foi a proibição do trabalho escravo nas linhas de construção. Para o governo paulista, se o trabalho empregado nas ferrovias tivesse sido o escravo, os trabalhadores livres nacionais não teriam sentido atração pelo trabalho. “Do feito, enquanto a escravidão tem feito dos caipiras do Brasil o que eles são, e tende preservar sua classe característica de indolência predominante, a emigração levanta-os e estimula-os para tornarem-se produtores¹²⁸.”

O que se pode perceber, todavia, é que o atrativo para os operários nacionais não estava na conduta do imigrante, e sim em direitos e contratos que garantiam o pagamento de salários. A vinda do imigrante para os trabalhos de construção de ferrovia, partindo desse ponto, teria causado um incentivo, pois traria ao trabalhador nacional uma nova perspectiva, baseada nas condições oferecidas a quem se empregasse nas obras de construção.

A Companhia Paulista foi organizada em torno da problemática sobre o prolongamento dos trilhos da estrada de ferro que chegava apenas à cidade de Jundiaí. Fazendeiros de café eram os mais interessados para que os trilhos alcançassem o interior, e, por este motivo, foram a maioria dos acionistas da Companhia. A opção por empreitada na

¹²⁶ LACERDA, David Patrício. *Trabalho, política e solidariedade operária: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860 – c. 1890)*. Tese de Doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2016.

¹²⁷ *Correio Paulistano*. São Paulo, 22 de abril de 1871, p. 1

¹²⁸ *Idem*.

construção da linha férrea gerou maior dinamização do trabalho. Para cada especificidade da construção, uma empreiteira ficava responsável. Ademais, ao fazer esta opção para o andamento das obras, a Paulista não possuiu ligação direta com os trabalhadores empregados na construção. A contratação e administração destes ficavam também sob responsabilidade dos empreiteiros.

O trabalho nas estradas de ferro era vantajoso, em relação a outras funções, por alguns motivos, dentre eles estavam melhores pagamentos de jornais e a isenção ao alistamento da Guarda Nacional. Homens livres utilizaram os canteiros de obras como forma de resistência a não participar de um corpo de guarda que, por vezes, era realizado por meio do recrutamento forçado.

CAPÍTULO 2

OS TRABALHADORES DA COMPANHIA PAULISTA

A construção de uma ferrovia, de modo geral, é por si só extremamente penosa, principalmente para os que, dia e noite, vendem sua força de trabalho para o empreendimento. De fato, a implantação de trilhos exige mudanças na paisagem natural que se realiza por meio do árduo trabalho humano. A Companhia Paulista, durante o período da construção, contratou trabalhadores dos mais variados locais do Brasil conjuntamente com operários imigrantes europeus no intuito de suprir a necessidade de mão de obra.

O objetivo deste texto é analisar como era o cotidiano dos trabalhadores responsáveis pela construção da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Interessa perceber aqui quais eram as condições de trabalho dos operários e como era realizada a segurança para que pudessem trabalhar em áreas de risco.

O fato de a construção da linha ferroviária aqui estudada ser composta por uma miríade de trabalhadores de diferentes culturas e regiões, torna indispensável que se busque entender a relação dos trabalhadores entre si e com os empregadores. Na maioria das vezes, por se tratar de pessoas estranhas aos moradores da região de construção da ferrovia, cabe também se perguntar como a sociedade local enxergava esses trabalhadores e se relacionava com eles. Simultaneamente à percepção da interação usual entre os operários, havia também conflitos que resultavam em agressões e até mesmo em morte.

Outro item que será estudado neste capítulo refere-se à questão da saúde e segurança dos trabalhadores da construção da ferrovia da Companhia Paulista. Uma série de doenças acometia os operários, como enfermidades que, para o período e lugar, eram sinais de preocupação para as autoridades, enquanto outras tinham como causa a exposição dos operários ao sol, à chuva e às demais condições climáticas.

Os trabalhadores

Como afirmado anteriormente, o trabalho de construção de linhas férreas era árduo, pois exigia grande resistência dos trabalhadores, além dos riscos de vida a que eram submetidos em obras, por vezes, experimentais. Ademais, havia uma diversidade nos tipos de regiões onde os trilhos eram assentados e, conseqüentemente, tornava a empreitada desafiadora.

Entretanto, a construção de uma linha férrea em uma área cujo local fosse considerado menos penoso não significava que os trabalhos diários enfrentados pelos operários fossem menos insalubres.

Diferente da São Paulo Railway¹²⁹, a Companhia Paulista não contou com uma geografia montanhosa. Dessa maneira, não foi necessária a realização de grandes desvios no assentamento dos caminhos do ferro. Apesar de uma distância relativamente pequena, 44 quilômetros, os trabalhadores das obras da Paulista se envolveram em grandes desafios¹³⁰.

Por enfrentarem trabalhos perigosos, os operários de construção receberam algumas denominações. Na Inglaterra, por exemplo, eles conhecidos como *navvies*, termo que designava um trabalhador que utilizava picaretas e pás. Esta denominação não se aplicava aos operadores e conservadores das linhas ferroviárias, apenas aos operários que executavam as tarefas mais pesadas durante a realização das obras de construção. Ademais, os *navvies* ingleses tinham como característica a sazonalidade e acompanhavam o empreiteiro enquanto havia trabalho, entretanto, poderiam mudar para lugares onde a oferta de salários mais altos era anunciada¹³¹. No Brasil também foram encontradas denominações para operários de construção ferroviária. Trabalhadores de origem sulistas recebiam o nome de *estradeiros*, nordestinos eram chamados *cassacos* e os mineiros ficaram conhecidos como *pioelhos de linhas*¹³².

A Paulista, durante todo o período da construção da linha Jundiaí – Campinas, mostrava preocupação quanto ao contingente de trabalhadores necessários ao empreendimento das obras. Quanto mais pessoas empregadas nos canteiros maior era a efetividade dos trabalhos. Como a grande maioria dos operários era constituída de homens livres, a diretoria tinha como preocupação incentivar a migração ou imigração para a região.

Durante a década de 1870, com a criação de algumas leis abolicionistas e tentativas falhas de um programa de imigração, o discurso da escassez de mão de obra era um mantra para abarrotar o mercado de trabalho de estrangeiros em detrimento de trabalhadores escravos e libertos. Todavia, sabe-se que tal ausência de mão obra acontecia, de fato, em regiões mais

¹²⁹ A São Paulo Railway, contou com inúmeros desmoronamentos por ter como área de construção uma região serrana.

¹³⁰ “Empreiteiros e trabalhadores enfrentavam inúmeras dificuldades. Topografia acidentada nas regiões de construção, necessidade de embrenhar-se na densa vegetação, chuvas torrenciais durante parte do ano, desmoronamentos frequentes nas regiões de serra calor e umidade favorecendo a proliferação de mosquitos e doenças fatais, tudo isso tornava o trabalho de construção um empreendimento difícil e caro.” LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. p. 123.

¹³¹ COLEMAN, Terry. *The railway navvies: The history of the man who made the railways*. London: Head of Zeus, 2015. p. 26.

¹³² BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil. Estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953. p. 56.

desertas como a Amazônia¹³³, enquanto na província da São Paulo a dificuldade era menor. A Companhia Paulista, por exemplo, nos relatórios semestrais, não demonstrou grandes dificuldades em encontrar mão de obra disponível para a realização dos trabalhos de construção.

A queixa dos fazendeiros paulistas sobre a escassez de mão de obra ainda perdurou durante a década de 1880¹³⁴. Mesmo com lamúrias sobre a necessidade de trabalhadores, os fazendeiros paulistas não empregaram trabalhadores libertos e nacionais como uma solução para o problema enfrentado. Sobre o assunto, Stolcke e Hall observam que “mesmo no início deste século (XX), quando as queixas a respeito da falta de braços tornaram-se particularmente veementes, não parece ter havido uma escassez absoluta¹³⁵.”

Partindo da concepção de que a escassez de mão de obra era mais um discurso do que uma realidade irrefutável, a verdade é que as ferrovias atraíam trabalhadores de vários países europeus para os locais onde estavam sendo empreendidas, inclusive para a área de construção da Companhia Paulista. Dois grupos de trabalhadores estrangeiros se distinguiram: os especializados, contratados diretamente pela Companhia, ou então membros do corpo técnico de engenheiros, e os não qualificados, contratados por subempreiteiras em situações precárias. Como o trabalho tinha prazo de finalização, esses operários, ao término das obras, acabavam por se deslocar para outros setores brasileiros, como o trabalho agrícola¹³⁶. Em relação à Companhia Paulista, foram encontrados imigrantes de diversos países, como o caso de alemães que vieram por meio de navios para trabalhar exclusivamente nos canteiros de obras

¹³³ LAMOUNIER, op. cit., p. 185

¹³⁴ Somente em 1880 o fluxo de imigrantes foi suficiente para formar uma força de trabalho que permitisse aos fazendeiros dispensarem os escravos. Nesse mesmo ano, foi formada a Sociedade Promotora de Imigração. DEAN, Warrean. *Rio Claro: Um Sistema Brasileiro de Grande Lavouira (1820-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. Ela funcionou até 1895 e introduziu 220 mil europeus, em sua maioria italianos. A vinda de imigrantes era do interesse dos fazendeiros de café. Segundo Vugman, “as estradas de ferro, os lucros das ferrovias e a influência dos acionistas eram utilizados para atrair, direcionar e estabelecer imigrantes no interior da província.” VUGMAN, Gitel. *A Companhia Mogiana de estradas de ferro e a navegação (1872-1914). Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1976. p. 23.

¹³⁵ STOLCKE & HALL, op. cit., p. 108.

¹³⁶ Para mais detalhes sobre o assunto ver: CECHIN, José, *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1978.; LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Entre a escravidão e o trabalho livre: escravos e imigrantes nas obras de construção das Ferrovias no Brasil do século XIX.” Brasília. *Economia, Selecta*, v.9, n.4, dez. 2018. p. 215-245. LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012; SOUZA, Robério S. *Trabalhadores dos Trilhos: Imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Editora da Unicamp. 2015.

da companhia. Imigrantes vindos de Portugal, Inglaterra e Suíça¹³⁷ também fizeram parte do contingente de trabalhadores da linha Jundiaí – Campinas¹³⁸.

O trabalho nas construções de ferrovia contou com alto número de imigrantes, mas é importante salientar que trabalhadores nacionais também compuseram o contingente contratado. Apesar do discurso de escassez de mão de obra, o que pode ser percebido em construções ferroviárias é que o número de nacionais livres empregados era considerável em relação aos imigrantes. Já sobre os operários migrantes, Arouca, deputado da província de São Paulo, em discurso no ano de 1874, expressou sua visão em relação à opção dos trabalhadores pelas obras das estradas de ferro,

É sabido que três ou quatro estradas de ferro se estão construindo na província, e que o jornaleiro ali ganha 2\$ diários para mais; e se ele é indolente, está claro que dará preferência a este trabalho onde em um só dia ganha o jornal preciso para o resto da semana. Além disso, o trabalho é muito mais suave, porque é em parte mecânico¹³⁹.

Cumprе lembrar que os trabalhos de construção eram penosos e exigiam atenção e cuidado dos trabalhadores. Entretanto, para o deputado, optar por um salário maior significava indolência, pois, na visão de Arouca, o operário acabaria por trabalhar menos dias da semana.

Os trabalhadores nacionais de construção de estrada de ferro eram, muitas vezes, atraídos para este tipo de trabalho por conta do bom pagamento de jornais, conforme vimos no capítulo anterior¹⁴⁰. Desse modo, empregavam-se nas ferrovias pessoas que, no meio urbano, exerciam distintas profissões. As obras de estradas de ferro aparecem como alternativa à sobrevivência do trabalhador livre. Mesmo que temporariamente, homens abandonavam suas profissões e passavam a se reconhecer como trabalhadores de estrada de ferro. Um caso demonstra o argumento. Pedro Celestino era sapateiro, entretanto, com as obras da construção da Paulista, ele se empregou nos canteiros de obras e passou a alegar ser também trabalhador de estradas de ferro. Como mais um caso de migrantes em busca de emprego nas obras da

¹³⁷ Segundo dados organizados por Lamounier, no censo de 1872, os portugueses representavam o maior grupo de imigrantes estrangeiros da província de São Paulo, perfazendo um total de 6.867 pessoas. Entre 1882 e 1887, entraram na província 10.311 imigrantes portugueses (5.486 homens, 2.230 mulheres, 2.585 menores de 12 anos); 845 alemães e suíços, entre homens, mulheres e crianças e um total de 28.613 imigrantes italianos (15.383 homens, 6.285 mulheres e 6.945 crianças). LAMOUNIER, op. cit., 168.

¹³⁸ Foram citados somente nacionalidades que aparecem diretamente na documentação referente a Companhia Paulista.

¹³⁹ ALPSP, 1874. p. 175 e 337. Citado em AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. Onda negra, medo branco; o negro no imaginário das elites – século XIX. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987. p. 129. O nome do completo do deputado Arouca não foi mencionado no respectivo livro. A referência ao arquivo foi realizada tal como se apresentou na obra.

¹⁴⁰ Conforme explicitado no primeiro capítulo deste trabalho.

Paulista, Pedro saiu de sua cidade natal, São Paulo, para se empregar em Jundiaí, local de início da construção.

Um dos resultados da pesquisa trouxe como contribuição um pequeno levantamento do perfil de trabalhadores empregados nas obras de construção da estrada de ferro Jundiaí - Campinas. Partindo da consideração de que empreiteiras e subempreiteiras eram responsáveis pela contratação dos operários e, por este motivo, a documentação sobre quem eram os trabalhadores é escassa e até mesmo inexistente¹⁴¹, foi possível perceber que o perfil do trabalhador da Companhia era diversificado, tanto em termos de migração quanto de imigração.

Tabela 3 - Perfil dos trabalhadores na Companhia Paulista.

Nome	Origem	Profissão	Estado Civil	Idade	Alfabetização
Alfredo Guedes	Portugal	Carpinteiro	Casado	31 anos	Sabe ler e escrever.
Antônio Francisco Vieira	Portugal	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	21 anos	Sabe ler e escrever.
Antônio Guedes de Oliveira	Piracicaba – São Paulo	Lavrador	Casado	21 anos	Sabe ler e escrever.
Antônio Godinho	Portugal	Pedreiro	Casado	45 anos	Não consta
Christiano Mayer	Suíça	Trabalhador de estrada de ferro	Casado	24 anos	Não consta
Calisto de tal	Africano livre	Trabalhador de estrada de ferro		30 anos	Não consta
Manoel Claudino da Silva	Bahia	Marinheiro	Solteiro	42 anos	Sabe ler e escrever
Joaquim José da Costa Cavalcante	Pernambuco	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	Mais ou menos 50 anos	Sabe ler e escrever.
John Major	Inglaterra	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	27 anos	Não sabe ler e escrever.
Jorge	Inglaterra	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	18 anos mais ou menos	Não consta
José da Silva	Santa Catarina	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	18 anos	Não consta
Julio César de Oliveira	Rio Grande do Sul	Feitor da estrada de ferro	Solteiro	Não identificado	Não consta
Luis Antonio Candido de Faria	São Paulo	Trabalhador de estrada	Casado	31 anos	Não consta
Samuel Tailer	Inglaterra	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	28-30 anos	Não sabe ler e escrever.
Silvestre José de Oliveira filho	Brasileiro	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	36 anos	Não sabe ler e escrever.
Pedro Selestino	Brasileiro	Trabalhador da estrada de ferro	Solteiro	32 anos	Sabe ler e escrever.

¹⁴¹ “As informações sobre o número e procedência dos trabalhadores da construção são difusas e raras.” CECHIN, José, *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1978. p. 45.

Fonte: Tabela realizada a partir do levantamento de dados do Homicídio de Calisto de Tal e do Processo Crime de Pedro Celestino. Dados disponíveis no Centro de Memória da Unicamp (CMU).

Conforme a tabela acima, a idade dos trabalhadores era variada, e, apesar de os operários ter se declarado solteiros em sua maioria, o número de casados foi considerável. Benévolo observa que quase todos os trabalhadores imigrantes vieram solteiros, ou sem suas companheiras¹⁴². Todavia, sabe-se que a imigração para o Brasil contava com famílias inteiras constituídas. Ademais, parte dos trabalhadores conseguia ao menos escrever seus nomes. Ao que parece, trabalhadores casados e que tinham levado suas famílias para as obras de construção não ficavam alojados junto aos solteiros. Para os casados, havia locais onde eles poderiam se instalar com as esposas, enquanto para os trabalhadores que se dirigiram sozinhos às obras de construção eram oferecidos ranchos, onde dividiam quartos e mantinham seus pertences no mesmo local, incluindo alimentos comprados pelos operários. Os feitores das obras também eram alojados em ranchos separados dos operários. Apesar disso, as residências provisórias eram próximas umas das outras. Do local de repouso dos feitores era possível observar o que ocorria no rancho dos trabalhadores.

As noites para os trabalhadores da linha Jundiaí – Campinas eram, na maior parte do tempo, momentos de descanso. Os operários aproveitavam a pausa dos trabalhos para realizar atividades de lazer. Havia os que tocavam instrumentos musicais e os que se reuniam em volta de fogueiras para ouvir o som e conversarem entre si. Outros aproveitavam a noite para o consumo de bebidas alcoólicas.

A língua, para os operários imigrantes, pode ter sido um problema. Para os que chegavam diretamente para trabalhar nas obras da estrada de ferro ou então haviam aportado há pouco tempo, o português era um idioma desconhecido. A comunicação poderia ocorrer por meio de tradutores. Havia momentos em que nem autoridades locais nem o trabalhador conseguiam se comunicar. Entretanto a interação entre operários nacionais e imigrantes foi ocorrendo aos poucos no cotidiano das obras de construção. Como analisa Benévolo,

‘gringos’, ‘bifes’, ‘carcamanos’, eram as alcunhas com que nosso povo ia reagindo lexicamente à invasão dos arianos, muito embora cada patricio ficasse muito honrado toda vez que um ‘galego’ lhe prestava atenção, e lhe dava dois dedos de prosa, metade por mímica, metade por um esperanto improvisado às circunstâncias, dialeto híbrido de boa vontade¹⁴³.

¹⁴² BENÉVOLO, op. cit., p. 49.

¹⁴³ *Idem*, p. 50-51.

Um caso significativo foi o do operário John Major, de nacionalidade inglesa. Major foi intimado a um interrogatório sobre um crime envolvendo trabalhadores da construção da Paulista. Por não falar a língua portuguesa, foi necessário nomear um intérprete que, obrigatoriamente, prestasse juramento sobre a tradução realizada em relação ao depoimento de John. Conforme consta no documento, “Tome de incontinente informações sobre fato ao dito John Major, e como este não fale bem a Língua Portuguesa, preste juramento para servir de intérprete o súbdito inglês Eduardo Watts que presente se acha¹⁴⁴”.

Além da língua, a questão religiosa em relação ao imigrante europeu também apareceu nos processos. Nos interrogatórios era regra que os réus jurassem aos santos evangelhos com a mão direita sobre o livro sagrado. Como de costume, o juramento foi realizado por quase todas as testemunhas de trabalhadores nos processos pesquisados, à exceção de um trabalhador: Samuel Tailer, operário inglês empregado na construção da estrada da Companhia Paulista, que, ao ser intimado a depor no mesmo homicídio presenciado por John Major, declarou professar outra religião. Como o operário não era católico, a delegacia de Jundiaí permitiu que o juramento de testemunho fosse prestado nos moldes da religião de Samuel: “Testemunha jurada seguindo a sua religião e prometeu dizer a verdade quer soubesse e lhe fosse perguntado sendo inquirido sobre o corpo de delito e mais peças instrutivas deste processo¹⁴⁵.”

A grande diversidade cultural dos trabalhadores da construção da Paulista demonstra haver entre os operários uma heterogeneidade de modos de vida. Para as obras, vinham homens das mais variadas idades e, possivelmente, traziam consigo a família em busca de melhores oportunidades de vida. A religião, de origem europeia, não pareceu gerar atritos entre operários e seu entorno social no Brasil. Entretanto, até que conseguissem utilizar o português, a língua materna dos trabalhadores gerou algumas dificuldades.

O aspecto religioso também está presente em outro tema fundamental: o descanso aos domingos. Em alguns casos, os empreiteiros relatavam nos protocolos de campo “Não se trabalhou” em diversos domingos e outros dias santificados. Todavia, para os trabalhos de construção da Companhia Paulista, trabalhar ou não aos domingos não foi definido como regra. Podemos perceber que, em alguns momentos da construção, o trabalho foi contínuo em relação aos dias da semana. Entretanto, o tema do trabalho aos domingos foi discutido pelo jornal *Diário de São Paulo*. Segundo o periódico, o costume do trabalho no dia considerado sagrado

¹⁴⁴ Sumário crime (Homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

¹⁴⁵ *Idem*.

de descanso era percebido como um ato antirreligioso e caminhava em oposição às palavras de Deus. Como cristão, o autor da publicação, que não teve seu nome revelado, alertava aos leitores ser preciso o esforço da população para que este costume fosse extirpado.

Para além da questão religiosa, eram considerados ainda os aspectos físico e moral dos trabalhadores, que deveriam ser respeitados. O trabalho semanal, realizado até o 7º dia da semana, não era visto como trabalho digno, mas causador de fadiga. A vida moderada evitaria a exaustão da força de trabalho, e, portanto, impediria que o trabalhador se tornasse, com o passar da idade, um peso à sociedade.

O homem que trabalha seis dias precisa descansar no sétimo. No fim da semana suas forças estão esgotadas, ou muito enfraquecidas, e, portanto, é-lhe necessário o descanso para restaurá-las.

E ainda mesmo quando tal necessidade não houvesse, que triste sorte não seria a de um ente condenado a trabalhar todos os dias do ano, sem exceção de um só! Como não seria infeliz a condição de um fabricante, de um operário, de um lavrador, e de outros muitos, se ao menos de seis em seus dias não pudessem gozar sossegadamente da companhia da esposa e filhos¹⁴⁶.

O periódico também defendia o descanso semanal para se contrapor às críticas que o ligavam à questão do abuso do álcool pelos operários nos dias de repouso. A crítica girava em torno da afirmação de que o trabalhador gastaria todos os seus jornais em bebidas e outros vícios. Para o *Diário*, todavia, tal afirmativa era uma injúria à classe proletária, na medida em que se baseava em uma suposição de que toda ela estaria degenerada e sem capacidade para se utilizar da razão e das inspirações da natureza divina.

Para finalizar este item, é importante mencionar que, além dos europeus, os africanos livres eram também empregados nas obras de construção ferroviária¹⁴⁷. O caso bastante significativo de um africano livre empregado na construção da estrada de ferro Jundiaí – Campinas foi o de Calisto de tal, que exercia a função de trabalhador da Companhia Paulista e foi assassinado por um companheiro de jornada. Infelizmente, o processo de homicídio de Calisto não envolveu um conteúdo que explorasse sua origem, tempo de residência no Brasil e a quem havia sido entregue sua tutela.

Desde 1831, a legislação imperial declarava que o africano que aportasse em solo brasileiro na condição de escravo seria declarado livre. Entretanto, a liberdade era tutelada, ou

¹⁴⁶ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 20 de dezembro de 1871, p. 2.

¹⁴⁷ ANDRADE. Paulo Rodrigues. *As aglomerações de homens de todas as classes: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872)*. Dissertação de Mestrado. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2016. Segundo o autor, o número de africanos livres empregados na estrada da maioridade em 1860 chegou a cerca de 60%.

seja, durante 14 anos o africano ficaria sob a guarda do governo ou de particulares¹⁴⁸. Nesse ínterim, o africano livre seria engajado em trabalhos involuntários, como construção de estradas. Mesmo sendo combatida pelas autoridades, havia a prática de aluguel dos africanos livres a concessionários¹⁴⁹.

Partindo dessas considerações, é importante considerar que o fato de o africano livre exercer um trabalho remunerado não era um fenômeno indicativo de que este trabalhador receberia remuneração. Como observa Mamigonian, ser concessionário de africanos livres poderia ser um negócio lucrativo, na medida em que o aluguel obtido pelo mês de serviço do africano era equivalente ao que eles pagavam ao governo, ou até mesmo, deixavam de pagar¹⁵⁰. Segundo a autora, “a constatação de que poucos africanos livres eram remunerados por seu trabalho e de que pouquíssimos podiam guardar parte de seus ganhos demonstra claramente que em muitos casos eles estavam abaixo dos escravos no mercado de trabalho¹⁵¹.”

Desentendimentos

O alto número de trabalhadores empregados na construção da linha Jundiaí – Campinas ocasionou a inter-relação dos mais variados tipos de operários. Além da integração, os canteiros de obras e proximidades foram cenários de desentendimentos entre trabalhadores, que, algumas vezes, resultaram em mortes.

Um dos conflitos analisados neste capítulo tem como vítima um trabalhador supramencionado no texto. Trata-se de Calisto, africano livre, trabalhador da construção que fora assassinado a facadas. O crime em si não teve testemunhas, entretanto, Manoel Claudino da Silva, também trabalhador da estrada de ferro, tornou-se réu, dadas as evidências anteriores que o ligaram a Calisto. Dentre elas destaca-se a suposta frase que ele teria dito: “é hoje que eu pego esse preto”. Assim que o corpo de Calisto foi encontrado no caminho da estrada de ferro, o chefe da empreitada local incumbiu aos demais trabalhadores a tarefa de conduzir Manoel à prisão.

¹⁴⁸ “Os concessionários de africanos livres eram principalmente funcionários públicos, membros da elite política ou pessoas que mereciam favores ao governo imperial. A maioria não tinha muitas posses (...) Outros concessionários dos serviços dos africanos livres eram homens de ciência que trabalhavam nas academias imperiais ou em instituições públicas de ensino ou saúde.” MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres: A abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017. p. 130.

¹⁴⁹ ANDRADE, op. cit., 86.

¹⁵⁰ MAMIGONIAN, op. cit., 138.

¹⁵¹ *Idem*, p. 161.

O réu, de 44 anos de idade, era natural do estado da Bahia e estava na região havia mais ou menos seis meses. Era marinho antes de migrar para o sudeste e conseguiu dispensa da Esquadra Imperial para exercer nos trabalhos da linha Jundiá – Campinas a função de serralheiro. O que atraiu Manoel até a região foram os serviços por jornais oferecidos pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Quando questionado sobre sua relação com os demais companheiros de trabalho, o réu alegou que estes eram apenas conhecidos, pois tivera contato com eles pela primeira vez nas obras da ferrovia.

Três operários ficaram encarregados pelo subempreiteiro de escoltar Manoel até a delegacia. A Paulista tinha como procedimento de segurança conduzir às autoridades tanto o suspeito da agressão quando o agredido, ou então, o cadáver da vítima. Ao que tudo indica, em caso de conflito, em momento algum as autoridades iam até as obras de construção; pelo contrário, a própria Companhia e seus representantes se dirigiam diretamente, junto aos envolvidos, à delegacia, para que os casos fossem resolvidos no âmbito da lei.

Apesar de não confessar o crime, o trabalhador dirigiu-se ao interrogatório. Quando questionado sobre o assassinato de Calisto, a resposta de Manoel foi a seguinte:

Respondeu que ele mesmo se entregou preso dizendo que como não havia ninguém no lugar que fosse o assassino que ele então se supunha como tal visto que todos o supunham, mas que não havendo testemunhas que pudessem declarar ele como autor por isto ele se apresenta como tal e que não sabe quem foi o autor de tal assassinato.

O que levou Manoel a se entregar mesmo sem testemunhas pode ter relação com a pressão exercida pelo empreiteiro e pelos companheiros de trabalho. Por parte do réu, em momento algum houve confissão: a maior prova que havia contra ele teria sido a desavença momentos antes do assassinato e por ter sido a última pessoa vista com Calisto antes das facadas. Nos relatos das testemunhas, chegou-se a afirmar que Manoel dissera a Calisto dentro do rancho: “negro (...) anda sempre caçoando comigo”, e, em resposta, a vítima teria dito: “que é isto senhor Manoel”, e em seguida saiu do local ferido. John Major, outro trabalhador da Paulista, foi o responsável por comandar a prisão de Manoel.

A denominação preto ou negro era utilizada até a primeira metade do século XIX para se referir a homens e mulheres de origem africana¹⁵². Entretanto após a proibição do tráfico atlântico internacional de escravos, a cor não era mais critério para aferir a origem do indivíduo. Mesmo assim, a maneira como Manoel se referia a Calisto estava, certamente, ligada à

¹⁵² SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver: viajantes europeus e africanos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

hierarquização social, segundo a qual se buscava distinguir papéis sociais, aos quais etnia e condição social estavam intimamente conectadas¹⁵³.

O crime aconteceu durante o período da tarde de domingo em 26 de fevereiro de 1871, por volta das 16 horas. Como era um domingo, muitos operários viviam momentos de lazer em jogatinas na venda de Bento de tal. Como observa Chalhoub, “era ali, nos bate papos da hora de descanso, que se afogavam as mágoas da luta pela vida e se entorpeciam os corpos doloridos pelas horas seguidas de labor cotidiano¹⁵⁴.”

John Major, denunciante do caso às autoridades, encontrava-se no local com os demais trabalhadores, entretanto, estava em serviço, realizando compras para seu empreiteiro. Após receber a notícia, John foi até o local dito pelo informante e confirmou que Calisto fora morto a facadas em meio à estrada que levava aos trabalhos da construção. O trabalhador, então, chamou os demais companheiros para que cercassem o caminho em busca do assassino, que acabou aparecendo na cena do crime e foi levado para a delegacia junto com o corpo de Calisto. As testemunhas da morte de Calisto foram encaminhadas também às autoridades.

O segundo relato de John Major, entretanto, foi diverso daquele primeiro testemunho que o inglês prestou na delegacia. Era comum que houvesse incoerências em relatos das testemunhas, pois elas poderiam estar sob pressão da força policial¹⁵⁵ e, portanto, apresentar reações diante da situação em que se encontravam. Durante o último interrogatório, apesar de ser o condutor de Manoel a prisão, Major afirmou que em nenhum momento soube quem era o assassino. Quando indagado sobre informações divergentes nos interrogatórios, o inglês alegou que a culpa era do sujeito responsável pela tradução, que teria sido malfeita. Seja por qual motivo fosse, Major afirmou com veemência que nada sabia sobre o assassino ou a respeito da relação que existia entre Manoel e Calisto. Disse apenas que, ao saber da morte do companheiro de trabalho, foi avisar ao empreiteiro responsável e de lá seguiu para a delegacia.

Segundo o testemunho do trabalhador Antônio Francisco Vieira, apesar de procurar por Manoel em vários lugares, não foi possível encontrar o acusado. Quando este apareceu na cena do crime, suas palavras foram as seguintes: “Se sou criminoso os que estão me acompanhem até a cadeia, um ou dois ou quantos quiseram e caminhando dirigiram para esta cidade acompanhado dele depoente”. Ainda em depoimento, Antônio afirmou que mais ou menos 50 pessoas acompanharam Manoel até a delegacia.

¹⁵³ MATTOS, Hebe. *Das Cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista (Brasil, século XIX)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013. p. 106.

¹⁵⁴ CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 3ª ed. Campinas: Editoria Unicamp, 2012. p. 257.

¹⁵⁵ *Idem*, p. 37.

Pelo que foi apresentado em testemunho, o motivo do desentendimento entre os dois operários teria sido ocasionado em virtude de um saco de toucinho. Calisto dividia o mesmo rancho que Manoel e precisava do saco, de sua propriedade, para fazer seu jantar. Entretanto, Manoel estava deitado sobre o saco, impossibilitando a vítima de ter acesso ao alimento. Ao reclamar com Cavalcante, outro trabalhador que estava fora do dormitório, o operário emprestou um pouco do seu toucinho a Calisto.

O problema parecia resolvido. Entretanto, ao entrar novamente no rancho onde estava Manoel, ouviu-se um grito de Calisto, que saiu correndo e morreu na estrada da construção. A vítima chegou a dizer a Cavalcante que havia levado uma facada e estava morrendo. Todavia, Calisto não mencionou quem foi o autor das facadas. Por não ter observado sangue em Calisto, a testemunha pensou que se tratava apenas de uma brincadeira, e, quando percebeu a gravidade do que acontecera, a vítima já se encontrava morta:

Ele depoente não visse os sinais vestígio de facada e pensasse ser caçado, disse-lhe que se deixasse disso, que não ferisse semelhante caçada, então Calisto respondeu era mesmo que eu estou morrendo pelo que ele depoente foi dar parte a Jorge e voltando da casa deste encontrou já Calisto morto!¹⁵⁶

Segundo as testemunhas, o relacionamento de Calisto e Manoel, até o momento do assassinato, sempre fora amigável. Um dia antes do crime, testemunhas presenciaram os dois operários conversando e até mesmo dando risadas. Não parecia haver motivos, por parte dos trabalhadores, para que o crime pudesse ser justificado. Segundo alegou Manoel, o álcool o deixara atormentado, mas houve relatos divergentes sobre a condição de sobriedade e embriaguez do acusado no momento em que o homicídio foi cometido.

Como o álcool era um fator comum entre os trabalhadores, diversos crimes eram justificados pelos acusados por motivos de embriaguez. A defesa de Manoel contestou testemunhas que defendiam a sobriedade do trabalhador e alegou no processo “que havia bebido muito espírito e achava-se demais perturbado¹⁵⁷”. Outro trabalhador, Firmino, que também estava presente na cena, dormia muito embriagado atrás do rancho na ocasião e não presenciou ou ouviu o que Cavalcante alegou em depoimento. Segundo o relato deste último, “além dele só tinha o acusado que se achava dentro do rancho, Firmino de tal, trabalhador também da estrada e que achava-se dormindo muito embriagado atrás do rancho¹⁵⁸”.

¹⁵⁶ Sumário crime (Homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

¹⁵⁷ *Idem*.

¹⁵⁸ *Idem*.

De fato, o lazer de domingo por parte dos trabalhadores da construção girava em torno de o consumo de álcool, apontado como a causa de conflitos gerados entre indivíduos cujas relações eram aparentemente amigáveis. Botequim e rua eram espaços consagrados ao lazer popular¹⁵⁹ e poderiam se tornar locais de tensões. Para o caso de Manoel, uma testemunha afirmou que o acusado havia bebido durante toda a ocasião do homicídio e da prisão. Em defesa própria, Manoel utilizou o argumento da embriaguez para justificar sua participação ou não no crime contra Calisto: “Perguntado se estava bêbado o acusado na ocasião que se entregou a prisão respondeu que consta que nesse dia ele tinha vindo a cidade e voltara muito embriagado e que ainda na ocasião da prisão bebeu aí aguardente¹⁶⁰”.

O fim do julgamento resultou em sentença mínima (dois anos de prisão) pelo crime cometido por Manoel Claudino da Silva. Dentre as alegações da defesa, que foram aceitas, estava que o ferimento não havia sido mortal. Mesmo com todas as testemunhas tendo alegado que Calisto tentou procurar o feitor responsável, embora não o tivesse encontrado, pois perdeu tanto sangue que morreu no caminho, o júri compreendeu que a culpa de não ter tomado as medidas necessárias para curar o ferimento foi de Calisto.

Os trabalhadores entravam em conflitos entre si pelos mais diversos motivos. Entretanto, como afirma Chalhoub, “a violência não é algo gerado espontaneamente num dado momento, mas sim o resultado de um processo discernível e até possível pelos membros de uma cultura ou sociedade¹⁶¹.” Entre os trabalhadores da Paulista, tentativas de assassinato poderiam ser realizadas durante a noite, fora do horário de trabalho, em meio às obras de construção e também em momentos de lazer ou de descanso. Sobre o homicídio de Calisto, o jornal *Correio Paulistano* fez uma publicação enaltecendo os trabalhos da defesa de Manoel: “Foi um triunfo para o sr. Defensor, cuja perícia está bastante reconhecida¹⁶².”

Em relatório semestral da Companhia Paulista, o engenheiro-chefe Ernesto Diniz Street fez um parecer à Companhia e às empreiteiras sobre o comportamento dos trabalhadores. O engenheiro atentava para o fato da existência de poucos conflitos entre os operários, pois, em se tratando de um contingente médio que chegou a ultrapassar mil operários, o número de agressões e homicídios lhe parecia ínfimo. A respeito da ausência de queixas sobre a conduta dos trabalhadores, Street argumentava de forma a naturalizar as agressões: “que, finalmente não tem havido turbulência ou violência da parte dos trabalhadores, fatos, quase inerentes a uma

¹⁵⁹ CHALHOUB, op. cit., p. 51.

¹⁶⁰ Sumário crime (Homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

¹⁶¹ CHALHOUB, op. cit., p. 310.

¹⁶² *Correio Paulistano*. São Paulo 6 de maio de 1871, p. 2.

grande aglomeração de indivíduos.”¹⁶³ O engenheiro atribuía os “felizes acontecimentos” à constante coadjuvação da diretoria da Companhia nas obras das empreiteiras. Ademais, casos em que trabalhadores eram culpados de crimes foram todos levados às autoridades a fim de que fossem resolvidos sob a forma de lei.

Dentre os casos de agressão, aparece outro bastante significativo para a presente análise. Trata-se da agressão realizada pelo operário Pedro Celestino ao companheiro de trabalho José Silvestre de Oliveira. A cena se passou nos trabalhos de empreitada do engenheiro Kruger, em 5 de agosto de 1870, durante o período da tarde¹⁶⁴. Segundo relato do engenheiro, o episódio só não terminou em morte porque as feridas foram no rosto, e a mais grave, localizada no peito, atingiu uma costela. Como medida preventiva, a empreiteira entregou o agressor à autoridade policial.

O caso de Pedro Celestino foi mais um no qual a condição de embriaguez de um operário de ferrovia foi a justificativa para a ocorrência de agressões entre trabalhadores. Sobre as bebidas consumidas pelos operários, Andrade observa que “até mesmo um único trabalhador com um teor alcoólico volumétrico mais elevado no organismo poderia, para alguns cidadãos, representar uma ameaça a tranquilidade pública¹⁶⁵.” Logo após o acusado ter desferido golpes com faca em José Silvestre, houve agitação entre os demais companheiros, que fugiram com medo do agressor. Dois meninos que serviam na obra ficaram encarregados de chamar um responsável para que Pedro Celestino fosse contido. A condição de Pedro era tal que, no momento de sua prisão, foram necessários golpes com o cabo de madeira de picareta na cabeça do acusado, pois ele ainda portava a faca e ameaçava aqueles que se aproximavam.

O motivo que suscitou as agressões teria sido o desentendimento entre os trabalhadores em um momento anterior. O motivo do conflito apresentado no processo de agressão foi justificado pelo fato de Silvestre estar supostamente deitado e dormindo em um quarto, quando na ocasião foi acordado com Pedro Celestino deitado em cima dele. Na medida em que Celestino negou-se a sair da área de aposento de Silvestre, a vítima retirou-se e foi sentar-se junto a uma fogueira com outro operário, João José de Faria, que, no momento, estava tocando viola. Em meio ao acontecido, Celestino não parou com as provocações a Silvestre e

¹⁶³ Apesp p. 24 set 1870.

¹⁶⁴ Andrade em pesquisa sobre a São Paulo Railway também encontrou caso de conflitos durante as obras de construção. “A violência física tinha lugar em vários momentos e pontos da linha, abrangendo sujeitos de variadas origens, era apenas a face mais perceptível do processo de implantação da estrada de ferro inglesa em São Paulo.” ANDRADE, op. cit., p. 181.

¹⁶⁵ *Idem*, p. 182.

foi atrás do operário, dando-lhe tapas e pontapés. Após a agressão, o acusado ainda utilizou uma faca para atacar a vítima, que saiu em socorro do empreiteiro João Wender.

Quando perguntado sobre o ocorrido, Pedro afirmou que não sabia por que havia sofrido ferimentos, e que “quando os recebeu não se achava em seu juízo por estar bêbado¹⁶⁶”. A única coisa da qual o acusado se lembrava em relação ao desentendimento com Silvestre era de que, no local onde os operários se encontravam junto a uma fogueira e uma viola, ele fora cercado e atacado por vários portugueses armados com cabos de picareta. Entretanto, Pedro não sabia indicar quem fora o autor dos golpes que o feriu.

Conforme demonstra a bibliografia sobre o tema, os portugueses compunham a maioria dos imigrantes do período.¹⁶⁷ Ademais, havia um sentimento antilusitano¹⁶⁸ por parte dos trabalhadores nacionais¹⁶⁹. Silvestre era brasileiro, entretanto, um grupo de portugueses acabou por cercar Pedro Celestino e desferir golpes no acusado, com o discurso de que tal atitude teria sido necessária para contê-lo. Além disso, Alencastro analisa que eram inúmeros os casos de incidentes entre contramestres estrangeiros e/ou brasileiros e engajados portugueses em construções de estradas de ferro¹⁷⁰.

Do rancho em que estava alojado, o feitor Júlio César de Oliveira presenciou a desavença anterior que resultou em golpes de facadas entre os trabalhadores. Júlio assistiu, mesmo que de longe, uma discussão entre os operários que terminou com Celestino dando socos em Silvestre, que não reagiu. Segundo o feitor, o perfil de Pedro Celestino era o de uma pessoa provocadora: “o acusado antes deste fato, sem motivo algum, provocara outros companheiros, dizendo até palavras injuriosas¹⁷¹”. O feitor também declarou que Silvestre não foi o único a ter problemas com o acusado. Por fim, para Júlio, Pedro não estaria bêbado no momento em que avançou dando facadas em seu companheiro de trabalho, segundo relatos do feitor sobre o acusado: “pois que não vacilava no andar nem dizia uma coisa por outra”.

A bebida, portanto, estava quase sempre presente e era apontada como uma das causas de desavenças entre eles. Apesar de Pedro Celestino embriagar-se diariamente, vários

¹⁶⁶ Sumário crime (Homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

¹⁶⁷ Diversos autores observam a quantidade de portugueses superior à de outros imigrantes. Ver: LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870 – 1920*. Livre Docência. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002; ALENCASTRO, Luiz Felipe. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872.” *Novos Estudos*. n.21. Julho. 1988; Andrade explicita que a maioria dos trabalhadores da São Paulo Railway sem qualificação eram brasileiros e portugueses.

¹⁶⁸ O que intensificava o sentimento de lusofobia brasileira era a vinda de colonos europeus aos milhares com a intenção de colonizar o comércio varejista. ALENCASTRO, op. cit., p. 34.

¹⁶⁹ Ver CHALHOUB, op. cit.

¹⁷⁰ ALENCASTRO, op. cit., p. 44; ANDRADE, op. cit., p. 182.

¹⁷¹ Sumário culpa (ofensas físicas). Ofício 1, caixa 60, 1875. CMU.

operários que presenciaram a cena afirmaram que na ocasião, em posse da faca, o trabalhador não aparentava estar alcoolizado. Os relatos da maioria deles eram de que, quando bebia, Celestino tornava-se uma pessoa turbulenta com os outros companheiros.

Antes da querela envolvendo Silvestre, Pedro Celestino havia se desentendido com outro companheiro de trabalho, Antônio Godinho, que, por algum motivo, mandou que Pedro se calasse e este respondeu chamando-o para o confronto. Godinho não se conteve e, no dia seguinte, foi encontrar Celestino para que se acertassem fora do ambiente de trabalho na ferrovia.

Assim, operários de todo tipo se empregavam nas obras de construção, fosse em busca de melhores condições de vida, fosse para se camuflar das garras da justiça. O fato é que um grande contingente de trabalhadores, com seus históricos pessoais, poderia rivalizar entre si, assim como, em meio às condições em que se encontravam, poderiam criar relações de alianças por uma causa maior, como a de melhorias das condições de trabalho¹⁷².

Ainda sobre a bebida é importante considerar que por ser um trabalho pesado, muitos operários viam no consumo do álcool uma solução para o cotidiano desgastante e perigoso¹⁷³. Quando questionado sobre consumir álcool diariamente, um trabalhador deu a seguinte resposta: “que com efeito embriaga-se a ponto de perder o sentido¹⁷⁴.”

Para além de tensões que marcam a história dos trabalhadores na Companhia Paulista, havia também momentos de descontração nos quais participavam desde a administração até os trabalhadores contratados pelas empreiteiras. Algumas comemorações colocavam todos os funcionários no mesmo espaço de convívio. Quando os trilhos de Jundiá começaram a ser implantados, em meio a discursos, brindes e fogos, o presidente da diretoria Falcão Filho, empregados da Companhia e operários da linha passaram a tarde do dia 12 de junho de 1871 a comemorar o avanço das obras. O fim da construção foi marcado por um evento que reuniu mais de uma centena de pessoas, entretanto, não se tratava de festividade ou

¹⁷² Neste ponto, as condições dos trabalhadores livres ou escravizados empregados nas construções de ferrovia poderiam gerar uma troca de experiências e, consequentemente, associações entre eles. Souza analisa o envolvimento de operários escravizados e italianos em possíveis sublevações que deixavam autoridades baianas apreensivas e temerosas. SOUZA, op. cit., p. 180 – 181.

¹⁷³ Para os casos de bebidas nas obras de construção de ferrovia, ver COLEMAN, Terry. *The railway navies: A History of the men who made the railways*. London: Head of Zeus, 2015. O autor, ao analisar os navvy, ou seja, construtores de ferrovias na Inglaterra, aponta que era comum encontrar operários bêbados durante o dia, pois as duras condições de trabalho tornavam o uso do álcool uma característica comum entre os trabalhadores. resposta: “que com efeito embriaga-se a ponto de perder o sentido.”

Nas obras da Companhia Paulista, ocorreu um caso em relação ao consumo de álcool, foi o do operário Manoel Tavares Giranda. O trabalhador, ao circular bêbado durante a noite nas obras de construção, acabou caindo em um dos aterros da Companhia. A queda foi fatal e levou o operário a óbito.

¹⁷⁴ Interrogatório de Manoel Claudino da Silva. Sumário crime (Homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

desavença. Em 8 de junho de 1872, prestes a finalizar as obras de construção, o engenheiro Henrique Rietman, que prestava serviços de empreitada para a Companhia, faleceu. Sem maiores explicações de causa de morte, o jornal *Correio Paulistano* lamentava a morte do engenheiro e chefe de tráfego da Companhia Paulista.

Falcão Filho, no cargo de presidente da diretoria da Companhia, proferiu discurso no momento do sepultamento do engenheiro. As características profissionais de Rietman foram exaltadas pelo orador e a comoção local foi grande: “Divisava-se em todos os semblantes aquela profunda emoção que desperta num lance destes a morte prematura; e tanto mais quando ela fere um moço justamente considerado pelas suas distintas qualidades¹⁷⁵.”

Segurança/Acidentes

Nos trabalhos de construção de ferrovias, acidentes ocorriam constantemente devido à periculosidade dos serviços. As companhias, por sua vez, apresentavam poucas medidas de segurança, ou mesmo nenhuma, que diminuíssem o risco de acidentes fatais nas construções. Ademais, a contabilização do número de mortos da Companhia Paulista nem sempre estava de acordo com os registros de jornais da época¹⁷⁶, e casos de deslizamentos de terra eram recorrentes, o que resultava em explicações curtas e simples por parte dos empreiteiros, apresentadas em relatórios, como no caso de um desmoronamento ocorrido nos trabalhos da primeira seção em julho de 1870: “Lamenta-se a perda de um animal e duas carroças quebradas¹⁷⁷”.

A construção de ferrovias era um desafio novo para o Brasil do século XIX e demandava trabalhos como escavações, cortes, movimentos de terra e aterros. Cada território onde os trilhos seriam implantados era diferente e proporcionava meios divergentes de construção¹⁷⁸. Como observa Lamounier, “boa parte [do trabalho] era feito de forma experimental, tamanha era, na época, a falta de conhecimento e a novidade do empreendimento¹⁷⁹.” Por ser um trabalho praticamente inédito, a segurança era mínima e contava-se com pequeno número de

¹⁷⁵ *Correio Paulistano*. São Paulo, 9 de junho de 1872, p.2.; *Gazeta de Campinas*. Campinas, 14 de junho de 1872, p. 2.

¹⁷⁶ LAMOUNIER, op. cit.

¹⁷⁷ Protocolo de Campo 1 a 14km. 1ª seção. 15 a 30 de junho de 1870. Engenheiro em Chefe Rademaker Gruger. Ajudante Hilário Le Page. APESP.

¹⁷⁸ A São Paulo Railway por exemplo realizou trabalhos de cortes de morros no caminho do Santos – São Paulo, enquanto a Companhia Paulista possuía uma área para construção plana, que não trazia grandes desafios para a construção.

¹⁷⁹ LAMOUNIER, op. cit., p. 127.

trabalhadores em sua execução. Nos trabalhos da 1ª seção da Paulista, um relato foi feito sobre uma tentativa que falhou: o engenheiro descreveu ter realizado uma experiência com uma bomba d'água para retirar a água que havia entrado durante a noite nos trabalhos de escavação. Todavia, durante a tarde, a tentativa falhou, o barranco desmoronou e o cano quebrou. Felizmente, não havia trabalhadores no momento do deslizamento.

Entretanto, as experiências realizadas nas construções de ferrovia não eram pensadas de modo que a saúde e vida do trabalhador fossem preservadas. O relato do engenheiro demonstra bem as tentativas retirar água da escavação nas obras de construção da ferrovia. Ademais, é possível perceber como o trabalhador dependia de sua própria sorte. Sem uma reflexão sobre a segurança do operário, o engenheiro, em caso de desastres, apenas relatava ter sido um fato positivo a sobrevivência do trabalhador:

Tocando a bomba de manhã fez-se a experiência que dentro de meia hora se tirava a água que entrou durante a noite, e começou-se perfurar a escavação. Pela tarde desmoronou um barranco da escavação, escorregando em sentido horizontal até encontrar com o cano da bomba o qual fez o mesmo barranco virar; quebrando o mesmo cano; felizmente pode escapar a gente que se achava trabalhando em baixo.¹⁸⁰

O que percebemos no relato acima é que não havia, por parte das empreiteiras, preocupação com a segurança dos operários. Testes eram realizados e colocavam em risco a vida do trabalhador, que por sorte sobrevivia a desastres realizados por falta de cuidados durante a obra. Além disso, o operário ficava o tempo todo exposto ao sol, à chuva e a condições insalubres, o que ocasionava insegurança na execução de diversas tarefas.¹⁸¹ Outra atitude usual consistia na culpabilização do próprio operário pelo acidente sofrido¹⁸². Dentre as atividades que mais apresentavam riscos à vida do trabalhador estava a de *cabouqueiro*, na medida em que o trabalhador tinha como instrumento de trabalho explosivos que eram utilizados nas retiradas das pedras¹⁸³. Nos cortes de terra, era empregada pólvora para facilitar o trabalho sem que houvesse a preocupação com a segurança do operário. No dia 13 de julho de 1870, foi descrito um acidente envolvendo a explosão de uma mina. Tal fato ocasionou ferimentos em dois

¹⁸⁰ Protocolo de Campo 1 a 14km. 1ª seção, nº 10. 1 a 15 de agosto de 1870. Engenheiro em Chefe Rademaker Gruger. Ajudante Hilário Le Page. APESP.

¹⁸¹ SOUZA, op. cit., p. 126

¹⁸² ANDRADE, op. cit., p. 49. O caso de culpabilização do operário sobre um acidente sofrido, relatado pelo autor, deu-se na São Paulo Railway.

¹⁸³ “A pólvora dominou muito tempo, feita nos próprios acampamentos – mistura de carvão, enxofre e salitre, na proporção 1:1:3 em peso.” BENÉVOLO, op. cit., p. 365. O autor também atenta para o uso de dinamite nas explosões. SOUZA, analisa acidentes envolvendo uso de pólvora na Bahia and São Francisco Railway. op. cit., p. 127.

trabalhadores, cujos nomes não foram mencionados, sendo apenas afirmado que não se tratavam de feridas graves.

Como já foi mencionado, a Companhia relatava apenas parte dos acidentes que ocorriam nas obras da estrada de ferro. Os jornais constituem uma fonte valiosa, pois noticiavam casos que seriam invisíveis se tomássemos como fonte de informação somente os protocolos de campo das empreiteiras. Um dia antes do acidente envolvendo a mina, foi noticiado no *Correio Paulistano* o exame de corpo de delito do cadáver de José de tal, trabalhador das obras de construção da Companhia. No dia 2 de junho, ao encher uma carroça de terra, houve o deslizamento do morro onde o operário se encontrava, resultando em sua morte.¹⁸⁴

Tanto em acidentes ocorridos durante o trabalho quanto em situações alheias à construção, os relatórios eram breves e não notificavam o quadro em que se encontrava o trabalhador após os acidentes. No dia seguinte a um desmoronamento, seguia-se o padrão comum de anotações dos engenheiros. É o caso do dia 22 de abril de 1871 nos trabalhos da 3ª seção. Um desastre envolvendo a queda de uma barreira matou dois trabalhadores da construção. No diário, entretanto, não foi registrado nenhum detalhe a respeito.

Na construção da ferrovia, foram empregadas pessoas que, aos olhos da lei, estavam proibidas de realizar funções relativas aos trabalhos de construção. Entretanto, pode-se perceber em variados documentos que a execução da lei era, muitas vezes, inexistente. Além de casos de escravos empregados nas obras da Paulista, que será assunto do próximo capítulo, crianças também compunham o corpo de trabalhadores da construção.

No *Correio Paulistano*, foi publicada a seguinte notícia: “Há dias, estando um menino a tirar terra para a ponte de Jundiaí-mirim, caiu sobre ele a barranca escavada, e o pôs em perigo de vida. É filho do Sr. Manoel Joaquim Pedrozo, dessa capital¹⁸⁵.” Casos de crianças trabalhando em obras de construção ferroviária no período não eram incomuns¹⁸⁶. Elas ficavam incumbidas de enviar mensagens entre empreiteiros e trabalhadores caso alguma parte da construção sofresse algum imprevisto, como nos eventos de conflitos envolvendo operários. Outro aspecto do trabalho infantil que cumpre mencionar, é caso do filho de Manoel. Ao que parece, a criança trabalhava na região de Jundiaí, enquanto o pai residia em São Paulo, o que demonstra a distância que provavelmente essa criança estaria da sua casa.

¹⁸⁴ *Correio Paulistano*. São Paulo, 12 de junho de 1870, p. 3.

¹⁸⁵ *Correio Paulistano*. São Paulo, 29 de janeiro de 1871, p.1.

¹⁸⁶ Robério de Souza analisa a morte de uma criança que foi esmagada durante a construção da Bahia and São Francisco Railway. Paulo de Andrade, em sua dissertação de mestrado, também aborda o tema em relação a construção da ferrovia São Paulo Railway.

Quando desastres eram noticiados envolvendo os trabalhos de construção da ferrovia da Companhia Paulista, jornais como a *Gazeta de Campinas* se posicionavam de modo favorável à empresa, destacando as providências tomadas pelos responsáveis da obra. É o caso de um desmoronamento de terras que soterrou três trabalhadores livres. O feitor da construção da Estação do Fundão, Manoel Joaquim Ramos, chamou “imediatamente” o doutor Cassiano, que, ao socorrer as vítimas, encontrou dois trabalhadores mortos e um gravemente ferido.

Neste ponto, é importante atentar para duas questões. A primeira diz respeito à forma pela qual os trabalhadores eram descritos: na medida em que se destacava a condição “livre” do trabalhador, é possível inferir que, naquele momento da construção, havia também operários empregados na condição de não-livres. Todavia, sabe-se que as categorias livre e não-livre são ambíguas, uma vez que a escravidão foi qualificada a partir do estatuto legal de não-livre, embora existissem, no mesmo espaço e mesma função, trabalhadores escravos e nacionais ou imigrantes, que vivenciavam os mesmos perigos e condições de trabalho.¹⁸⁷

Cumpre lembrar que, embora os jornais tenham sido fontes de notícias sobre os perigos enfrentados pelos trabalhadores, não deixavam de ser coniventes com a falta de segurança dos trabalhadores. São elogiadas as medidas tomadas pelos responsáveis de determinada parte da obra após a ocorrência do acidente, mas não houve menção sobre prevenção de acidentes e riscos de vida dos operários. Ser um trabalhador de obras de ferrovia, livre ou escravo, era sofrer com a possibilidade constante de morte por acidentes.

Enfermidades

Como a construção de ferrovias era um trabalho penoso e exigia toda a força do trabalhador, fosse dia ou noite, operários sucumbiam a doenças causadas pelo clima hostil em que os trabalhos eram realizados. Mesmo uma construção que não envolvia grandes feitos em relação a cortes geográficos, como a construção de túneis, o dia a dia poderia oferecer grandes perigos à saúde do trabalhador.

Ficava a cargo do engenheiro-chefe comunicar à administração da Companhia, por meio de relatórios, os males que acometiam os operários. Os registros enviados à diretoria tratavam de doenças, acidentes e mortes que envolviam os trabalhadores. Outro aspecto que

¹⁸⁷ LIBBY, Douglas Cole & FURTADO, Júnia Ferreira. “Brasil e Europa, século XVIII e XIX.” In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira. (orgs). *Trabalho livre, trabalho escravos: perspectivas de comparação*. São Paulo: Annablume, 2006. p. 81.

constava nas notificações consistia na questão dentária. No relatório de abril a setembro de 1870, o engenheiro descreveu terem sido arrancados 99 dentes de operários.

Nos acidentes descritos pela Companhia em relação ao primeiro semestre da construção constavam duas pessoas com costelas quebradas, um operário com o osso metacarpal fraturado, clavícula e braço quebrados, além de um dedo do pé que precisou ser amputado. O registro do 2º semestre, de 15 de setembro a 31 de dezembro de 1870, envolvia três pessoas com costelas quebradas e duas com clavícula quebrada.

Sobre as doenças, que ocorriam em demasia e de modo variado, foi elaborada, a partir de dois relatórios, a tabela abaixo.¹⁸⁸

Tabela 4- Primeiro relatório de doenças dos trabalhadores na construção da linha Jundiaí-Campinas

Moléstias	Nº de Pessoas
Reumatismo	39
Febre Intermitente	21
Bexigas	3
Hérnia	4
Infecções urinárias	23
Lombrigas	15
Amigdalite	2
Doenças Venéreas	23
Sarna	8
Hemorroidas	2
Tuberculose	1
Disenteria	3

Fonte: Relatório de Abril a 15 de Setembro de 1870.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Coleman observa também que a disenteria, inflamação dos pulmões, cólera eram doenças que acometiam também trabalhadores de ferrovias na Inglaterra.

¹⁸⁹ Relatório dos Engenheiros e seus anexos nº 4. *Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de assembleia geral*, setembro de 1870. op. cit.

Tabela 5 - Segundo relatório de doenças dos trabalhadores da linha Jundiaí-Campinas

Moléstias	Nº de pessoas
Asma	2
Disenteria	9
Indigestão	6
Dermatite	2
Enterite Phlegmonodea	1
Erisipela (inflamação cutânea)	5
Amigdalite	2
Febre intermitente	6
Tuberculose Pulmonar	1
Hepatite	2
Lombrigas	21
Orquite (inflamação nos testículos)	2
Conjuntivite	5
Hérnia Inguinal	3
Reumatismo	17
Sarnas	4
Doenças venéreas	13

Fonte: Relatório de 15 de setembro a 31 de dezembro de 1870. ¹⁹⁰

O que se pode perceber sobre as doenças é que algumas apresentavam em comum as mesmas causas. É o caso da Enterite e Disenteria, que podem ser causadas por infecções virais, bacterianas e parasitárias, que acarretam infecção intestinal após a ingestão de comida ou água contaminada. Também são constatadas doenças de pele e respiratórias, causadas pelo excesso de bebida e por transmissão sexual.

A higiene era matéria de preocupação dos cidadãos “ilustrados” da cidade de Campinas. Eles argumentavam como causa de insalubridade urbana o forte calor e a água contaminada como elementos nocivos que chegavam aos habitantes. Uma das queixas relativas

¹⁹⁰Relatório dos Engenheiros e seus anexos nº 3. *Relatório da diretoria da Companhia Paulista para a sessão de assembleia*, janeiro de 1871, op. cit.

à água, estava na maneira como era realizada seu abastecimento. Ainda na década de 1880, carroceiros eram incumbidos da distribuição da água¹⁹¹.

Algumas doenças que afetaram trabalhadores da Paulista foram noticiadas em jornais devido à situação de gravidade pela qual passava a população da província de São Paulo de modo geral. Em uma publicação no *Correio Paulistano*, o médico Francisco Honorato da Silva questionou a salubridade do local e ainda o modo como a alimentação e o tratamento hospitalar afetavam a saúde dos presos. Sobre a disenteria, o médico explicava que ela ocorria nos presidiários por conta da dieta baseada em charque, que levou à morte, em 1869, duas pessoas. “Eu também notei com surpresa e desgosto que s. s insistisse em mandar alimentar os presos a charque não obstante a reclamação dos presos que logo imediatamente sentiram os maus efeitos¹⁹².”

A questão das bexigas também foi levantada para a região de Campinas¹⁹³. O caso se agravou publicamente quando um navio que saiu do Rio de Janeiro, com a tripulação destinada aos trabalhos de construção da estrada de ferro Jundiaí-Campinas, chegou ao seu destino final. Os operários haviam contraído bexigas, e o nível de calamidade chegou ao ponto de um dos trabalhadores, em sua chegada a Jundiaí, ser abandonado sem recursos pelos responsáveis do transporte dos operários. Com a ajuda de um carroceiro o trabalhador conseguiu chegar à delegacia para denunciar o descaso, porém, foi em vão.

Quase um mês após o ocorrido sobre as bexigas, o jornal *Gazeta de Campinas* lançou uma publicação alertando que os males da moléstia eram menores do que os rumores que corriam. Um médico da cidade, dr. Luiz Silvério¹⁹⁴, ainda alertava que a doença estava controlada a ponto de caminhar-se para a extinção. Mesmo com a tentativa de acalmar a população sobre a doença, ainda no ano de 1870 havia denúncias anônimas sobre a falta de cuidados com as bexigas. Um morador, que se identificou apenas com as siglas J.N, reclamava que o enterro de bexigentos era realizado sem o resguardo e cautela necessários.

¹⁹¹ ROCHA, Leila Alves. *Caridade e Poder: A Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Campinas (1871-1889)*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2008. p. 97.

¹⁹² *Correio Paulistano*. São Paulo, 19 de fevereiro de 1870, p. 3.

¹⁹³ Regina Xavier atenta que o medo dos moradores sobre a doença era recorrente também na década de 1860. “Relatava um dos moradores que a ‘população com terror a epidemia de bexigas, fugia longe dela. Ao redor de uma casa assinalada por uma bandeira preta ou amarela, que era distintivo da morada da bexiga, formava-se o deserto. A rua onde apareceu está sem moradores, sem comércio, suas casas estão fechadas’.” Arquivo do Estado de São Paulo, Ofícios Diversos de Campinas, nº ordem 856, lata 62. Apud. XAVIER, Regina. “Dos males e suas Curas: Práticas Médicas na Campinas oitocentista.” In: CHALHOUB, Sidney. *Artes e Ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

¹⁹⁴ Durante o período da construção da linha Jundiaí – Campinas, o atendimento médico na cidade de Campinas era precário. Em 1872, a cidade registrou 12 médicos, com uma população que chegava a 32.029 habitantes. XAVIER, op. cit., p. 342.

Para os casos de morte, os engenheiros descreviam quem eram os operários e o que havia causado o óbito, fosse por acidente ou por motivo de doença. O mês de abril ocasionou a morte de um alemão, Guilherme Martim, ocorrida após o desmoronamento de uma barreira. O mês de junho registrou mais três mortes: José da Silva, por acidente de trabalho envolvendo uma queda de barreira; Manoel, identificado como preto, por moléstia do coração, e Jacob Renchen, alemão, por inflamação dos intestinos. Para o mês de outubro de 1870, são relatadas algumas mortes no relatório semestral. Dois operários tiveram como causa de óbito a disenteria: Benedicto Lourenço e João Pedro Faustino, que realizavam trabalhos para empreiteiros diferentes. Outro caso de morte deu-se por barreira que caiu e atingiu fatalmente o operário Gustavo Edler.

Uma questão importante a respeito dos empregados e que está presente em diversos estudos sobre construção de ferrovias é a falta de assistência médica aos trabalhadores¹⁹⁵. A Companhia Paulista, para resolver doenças dos operários, contava com um médico responsável por assessorar as três seções das obras ferroviárias, Dr. Rule.

Outra forma de atendimento aos trabalhadores da construção da Companhia Paulista era a Casa de Saúde do Senhor Bom Jesus. Segundo anúncio na *Gazeta de Campinas*:

Recebem-se doentes livres e escravos, para os quais há os melhores cômodos. O estabelecimento está público para as pessoas que desejarem visita-lo. Os doentes podem ser tratados por qualquer médico de sua escolha. Os preços são:
 Enfermaria para escravos. 2\$000 diários
 Dita para trabalhadores de lavoura ou da estrada de ferro. 2\$000 diários
 Quartos particulares com 2 ou mais camas. 3\$000
 Quartos com uma só cama. 5\$000
 N.B Neste preço compreende-se tratamento médico, botica, roupa, etc.¹⁹⁶.

Infelizmente, não foram encontrados relatórios do Dr. Rule ou casos de internação da Casa de Saúde Bom Senhor Jesus. Entretanto, pode-se perceber que, para a Companhia Paulista, operários tinham alternativas em casos de enfermidade, ainda que mediante pagamento. A mesma quantia era cobrada de trabalhadores livres e de escravos. A grande questão dos hospitais, neste período, era a maneira como eles eram percebidos pela população. Havia um verdadeiro horror a estes locais, pois eram vistos como focos de contágios e lugares de morte. Como demonstra Xavier, “em 1875, por exemplo, o lazareto da Câmara Municipal

¹⁹⁵ Sobre a questão dos trabalhadores da construção da Noroeste do Brasil, ler MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013.

¹⁹⁶ *Gazeta de Campinas*. Campinas, 23 de março de 1871, p. 3.

era conhecido como ‘matadouro’. E não adiantava os médicos diplomados reclamarem contra o descrédito desses lugares, pois a população, temerosa, fugia do convívio deles¹⁹⁷.”

Questões dos moradores e a segurança das regiões de construção da ferrovia

Como consta nos jornais do período de construção da ferrovia Jundiaí – Campinas, parte dos moradores das respectivas cidades percebia os imigrantes e migrantes, constantemente, de modo negativo. Uma nota publicada na *Gazeta de Campinas*, de 24 de março de 1870, data inicial da construção da ferrovia, apontava a necessidade de segurança e ordem pública no município. Apesar de terem sido enviados a Campinas 20 policiais da cidade de São Paulo, a nota afirmava que “a concessão veio manca”, pois a guarda recebida era pequena quando comparada ao tamanho do território que haveria de fortificar.

O grande número de trabalhadores que chegava para a construção despertou na população local um apelo à necessidade de segurança. Segundo a *Gazeta de Campinas*, era certo “que a imigração de gente em tanta maneira aflui para aqui, nomeadamente com os trabalhos da via-férrea.¹⁹⁸” A partir de 1870, com o incentivo às migrações, passaram a viver na cidade de Campinas mineiros, cariocas, paulistas de outras localidades e nordestinos. Segundo Moura, tratava-se de gente remediada ou pobre, ávida por oportunidades de trabalho, que eram descritas em tais anúncios¹⁹⁹. A *Gazeta de Campinas* chegou a destacar a migração de mineiros para a região: “Segundo o recenseamento de 1872, realizado na Paróquia de N. S. do Carmo e Santa Cruz de Campinas e Paróquia de N. S. da Conceição de Campinas, 7.452 pessoas entre homens e mulheres, tinham vindo dessas regiões.”²⁰⁰

A relação entre o fluxo de mão de obra para áreas de construção de ferrovias e a reação negativa por parte da população local é um fato corriqueiro em várias construções ferroviárias. Segundo Thiago Moratelli, que analisou a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, “Os desdobramentos causados pela rotatividade da mão de obra, particularmente a chegada de trabalhadores não mais ‘aptos para o serviço’, isto é, acometidos por doenças, contribuíram para incomodar os antigos habitantes da região.”²⁰¹

¹⁹⁷ XAVIER, op. cit., p. 340.

¹⁹⁸ *Gazeta de Campinas*. Campinas, 24 de março de 1870, p. 1.

¹⁹⁹ MOURA, Denise A. Soares de. *Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1988. p. 84.

²⁰⁰ (regiões limítrofes de São Paulo). Idem. p. 162-163.

²⁰¹ MORATELLI, op. cit., p. 152

Um residente de Campinas considerava o aumento populacional como uma intensificação de *vadios* e *vagabundos*. Dizia-se que, na província, não havia “proletários, há, porém, uma classe mais perigosa, a qual, dia por dia, tem notável aumento; é a dos vadios”.²⁰² Aqueles que viviam do trabalho provisório ou pequenos expedientes eram vistos com estranheza e desqualificação. Esses cidadãos eram observados ainda como aptos e preparados para realizar todos os tipos de crime. Assim, tanto os jornais de circulação da época como parte dos moradores da cidade tendiam ver esses operários que chegavam para os trabalhos de construção como propensos à vadiagem e, assim, os classificaram como perigosos. Como analisa Moura, “o convívio estreito entre pobres livres, cativos e as pessoas melhor e diferentemente favorecidas pela fortuna, facilitava o uso astuto de questões da vida privada com o objetivo de distorcer a imagem de uns e outros”²⁰³.

Nesse caminho, vale citar o depoimento do chefe da cadeia de Campinas em ofício enviado ao presidente da Província de São Paulo:

Conhecendo...como conheço o município de Campinas, porque lá resido... é grande o número de pessoas de diversas nacionalidades que ali residem ou por ali transitam, é também o foco da população escrava que existe em avultadíssimo número, e é também de prever facilmente quanto terá aquele município de aumentar de população quando se iniciarem os trabalhos do prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a aquela cidade, é também patente o crescido número de tropeiros, carroceiros e careiros que ali tem de entregar e receber cargas.²⁰⁴

Não havia um critério de seleção dos trabalhadores que pudesse antecipar alguma informação sobre práticas criminosas ou suspeitas. Contando que fossem aptos e fortes para o que os trabalhos exigiam, a contratação era realizada sem grandes questionamentos, inclusive nomes falsos poderiam ser utilizados²⁰⁵. Ademais, o emprego em canteiros de obras se tornou uma forma de resistência à lei e a justiça no período, fossem para escravizados ou homens livres.

Apesar de, na maioria das vezes, os trabalhadores da construção da ferrovia Jundiaí-Campinas aparecerem de modo negativo nos jornais de circulação do período, um caso foi diferente. Isto ocorreu devido ao envolvimento de um comerciante no sumiço de um pacote de dinheiro que pertencia à Paulista. Em um comércio de Jundiaí, um trabalhador da Paulista

²⁰² RELATÓRIO da Repartição da Polícia de São Paulo. São Paulo: Typ. Americana, 1872. P. 23-4. In: MOURA, op. cit., p. 159.

²⁰³ MOURA, op. cit., p. 113.

²⁰⁴ OFÍCIO enviado pelo chefe da cadeia de Campinas ao presidente da Província de São Paulo. *Offícios diversos de Campinas*. Apesp, ordem 856, cx. 62. In: MOURA, op. cit. p. 161.

²⁰⁵ COLEMAN, op. cit., p. 27

esqueceu um pacote com o valor de 2.176\$ sobre o balcão do estabelecimento e, quando voltou para buscar, ele havia desaparecido. Após o ocorrido, o jornal *Correio Paulistano* passou a defender o comerciante e o trabalhador: “O comerciante não pode ser larápio, e a Companhia Paulista não pode perder 2.176\$ assim do pé para mão, e nem um pobre empregado honesto pode carregar com a grave responsabilidade de gatuno²⁰⁶.”

Com o passar dos dias, como o pacote não foi devolvido nem ao estabelecimento onde foi esquecido e nem ao trabalhador que o perdeu, o mesmo jornal publicou notas criticando a situação que se encontrava a cidade de Jundiaí em relação aos frequentadores de alguns comércios. Justificando o sumiço do dinheiro, o jornal apontava a existência de larápios, ladrões de animais e viciados em jogatinas que acabavam por se reunir nos espaços comerciais. Ademais, havia também nos locais referidos a presença de “mulheres perdidas” que frequentavam o ambiente e eram alvos de críticas. No caso em questão, o problema em torno do sumiço do pacote acabou se voltando para os frequentadores do comércio, e não para o desaparecimento em si. O jornal pedia que a polícia parasse de ignorar esses lugares descritos. O discurso mantinha a opinião de que a vadiagem era um ato preparatório para o crime, e portanto, era necessária a sua repressão²⁰⁷.

A figura dos bares e botequins era associada, muitas vezes, à vadiagem e áreas de propensão a conflitos. Por ser um local frequentado por vários tipos de trabalhadores e ligados a períodos de lazer, a sociedade tendia a considerar estes locais como perigosos e, portanto, perturbadores da ordem²⁰⁸.

Ao final do episódio do sumiço do dinheiro, o pacote foi encontrado e devolvido ao trabalhador de empreitada que o havia perdido. O *Diário de São Paulo*, outro jornal em questão, posicionou-se indignado em relação ao modo como o *Correio Paulistano* havia abordado o caso. Para o periódico, o negociante do armazém era um homem honrado e a epígrafe do outro jornal havia sido tendenciosa na abordagem da notícia²⁰⁹. Segundo o *Diário*, o dono do estabelecimento estava muito ocupado e não ficou sabendo que o dito embrulho havia ficado em sua casa de comércio. Quando se deu conta do fato, o mesmo comerciante, desconfiado de

²⁰⁶ *Correio Paulistano*. Campinas, 16 de maio de 1871, p. 2.

²⁰⁷ CHALHOUB, op. cit., p. 75.

²⁰⁸ Segundo Chalhoub, “a referência à venda como ‘observatório popular’ sugere que este é um ponto privilegiado, uma espécie de janela aberta, para o estudo de padrões de comportamento dos homens pobres em questão. Com efeito, a venda ou o botequim é cenário para o surgimento e desenrolar de rixas e conflitos pelos mais variados motivos, desde os problemas ligados ao trabalho e habitação, passando pelas questões do amor e de relações entre vizinhos, até as contendas por motivos mais especificamente ligados ao lazer, como os jogos, o carnaval ou a bebida”. CHALHOUB, op. cit., p. 312.

²⁰⁹ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 24 de maio de 1871, p. 3.

um caixeiro, que era seu parente, foi averiguar os fatos e descobriu o paradeiro do pacote. O empregado foi demitido do estabelecimento e o caso foi resolvido. O trabalhador da ferrovia e portador do pacote, Francisco Antônio Pinto, posicionou-se de forma contundente em relação à sua própria defesa. Para averiguar a honra e ausência de má fé do negociante, Francisco apelou para uma investigação através do tribunal competente.

Apareceram mais de uma vez nos jornais a associação direta entre trabalho e honra e ócio e vadiagem. No fim do ano de 1871, um morador de Jundiaí derramou-se em elogios sobre a segurança em que a cidade se encontrava. Com o título de “Samambaia”, local onde se situava parte da construção da ferrovia da Companhia Paulista, o depoimento do morador enaltecia o trabalho do chefe de polícia e do presidente da província, pela segurança assegurada à cidade de Jundiaí. A questão das casas de prostituição, aos olhos do autor, também estava resolvida, uma vez que os vadios, então frequentadores das *casas das mulheres alegres*, encontraram trabalho, e não mais frequentavam o local.

O costume de andar engarruchado desapareceu; os valentes humilharam-se, os criminosos fugiram, enfim que agora já se pode dizer que temos segurança individual, a lei já é alguma coisa.

(...)

Muitos cidadãos tem hoje procurado residência nesta freguesia, e muitos tem ainda de vir: e a continuar assim a administração da polícia, em breve teremos de ver esta povoação progredir.

Há aqui a epicaquenha em grande quantidade, pode-se colher muitas centenas de arrobas sem plantar, creio que só isto basta para o engrandecimento desta povoação, visto que este vegetal é de algum valor.

Portanto convém não desanimar.

Os tempos perigosos já se foram.

Daqui em diante, cremos, tudo será flores; os bons serão premiados e os maus serão punidos²¹⁰.

A afirmação da mudança relativa à segurança de Jundiaí era tão significativa para o morador que para ele, a partir daquele momento, tudo iria caminhar em harmonia, ou seja, “tudo será flores”. Para este autor, que se identificou como “um amigo do progresso do Rio-Bonito”, a ação da polícia elevava Jundiaí a uma cidade marcada pela segurança e bem-estar.

É interessante que, enquanto de um lado pode-se perceber as áreas de construção como violentas e à mercê de todos os perigos, por outro, moradores viam na ação da polícia uma razão para otimismo. A administração provincial e policial, associada às boas condições de plantio que as áreas de cultivo da cidade propiciavam, fazia com que moradores observassem e expusessem os lados positivos da vida local.

²¹⁰ *Correio Paulistano*. Campinas, 14 de novembro de 1871, p. 2.

Apesar de discursos parlamentares afirmarem a escassez de trabalhadores, percebemos que a mão de obra livre nacional esteve presente na construção da ferrovia de concessão da Companhia Paulista. Fato que refuta o problema da ausência de trabalhadores na segunda metade do século XIX. As obras da linha Jundiaí – Campinas contou com operários nacionais e imigrantes. Os estrangeiros sem especialização eram direcionados aos canteiros de obra para a realização das mesmas funções dos trabalhadores nacionais.

O cotidiano de uma construção de ferrovia era diversificado. Além do número de trabalhadores que compunham as obras com suas diversas origens, o dia a dia moldou a vida destes trabalhadores que se viam obrigados a conviver com os perigos que envolviam suas funções. Quando o risco de vida não ocorria devido a acidentes envolvendo desastres naturais e experimentações falhas, a morte poderia ocorrer por meio de doenças adquiridas com o trabalho e até mesmo por desentendimentos envolvendo companheiros de jornada.

CAPÍTULO 3

TRABALHO LIVRE, TRABALHO ESCRAVO

Sabe-se que a utilização de trabalho escravo nas construções de ferrovia era bastante comum, embora tal prática fosse proibida pela legislação ferroviária²¹¹. Diversas companhias utilizaram-se dessa mão de obra e foram, inclusive, denunciadas às províncias. Um destes casos foi o da *Bahia and São Francisco Railway*, cuja denúncia foi feita pelo inspetor de obras da respectiva construção²¹², Firmo José de Melo. Sobre esse episódio, Robério Souza²¹³ demonstra que tais denúncias geravam crítica e intimidação ao inspetor. O Ministério dos Negócios do Império “tratou de conter o espírito contestatório do engenheiro fiscal”, alegando que as denúncias poderiam gerar embaraços para o governo. Segundo o autor, “alguns desses conflitos estavam relacionados ao mundo do trabalho, sobretudo aqueles ocasionados por imprudência ou inobservância dos contratos por parte dos engenheiros ingleses, o que despertou a atenção e a vigilância do engenheiro fiscal²¹⁴”.

Cumprir lembrar, todavia, que a legislação que proibiu as companhias concessionárias de contratar escravos não alcançava os pequenos empreiteiros, verdadeiros responsáveis pela contratação de trabalhadores e andamento das obras. Ademar Benévolo, em 1953, já analisava a questão. Segundo o autor:

Nas construções das linhas ferroviárias – nos cortes, nos aterros e obras de arte – não foi possível evitar o braço servil, porque as empresas empreitavam pequenos trechos, e os tarefeiros não tendo contrato com o governo, empregavam seus escravos e escravos alugados nas suas turmas²¹⁵.

²¹¹ A lei era bastante clara em seu Artigo 1º, parágrafo nono: “A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais.” Ver: *Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm Acessado em: 22/02/2018.

²¹² “No tempo em que estive como responsável pela fiscalização e pelo acompanhamento das obras, Firmo José de Melo denunciou abertamente as íntimas relações da estrada de ferro com a escravidão. SOUZA, Robério. *Trabalhadores dos Trilhos: Imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2015. p. 64.

²¹³ *Idem*.

²¹⁴ *Ibidem*, p. 55.

²¹⁵ BENÉVOLO, Ademar. *Introdução a história ferroviária do Brasil: Estudo Social, Político e Histórico*. Recife: Edições da Folha da Manhã, 1953. p. 415.

Para os empreiteiros, portanto, o braço servil era mão de obra necessária, enquanto para os proprietários dos escravizados era fonte de lucro. Segundo Andrade, “a prática do aluguel da mão de obra cativa para os canteiros da construção da ferrovia ocorreu desde o desabrochar das obras²¹⁶.” Entre outros benefícios acordados na contratação da mão de obra escrava, o contratante seria o responsável pela alimentação e vestimenta do escravo alugado, além do pagamento recebido pelo aluguel. Nesse sentido, os senhores de escravos, além de receber pelo trabalho realizado durante o tempo de permanência deste nos canteiros de obras, não precisavam se responsabilizar por aspectos básicos de sobrevivência do cativo. Por parte dos contratantes, a necessidade de mão de obra na construção parecia, então, estar em parte solucionada.

Ademais, proprietários de escravos que não eram fazendeiros também poderiam lucrar com as obras realizadas pela Companhia. Como o emprego dos operários realizava-se por meio de anúncios nos jornais, com pagamentos por dias trabalhados, arranjos cotidianos poderiam ser efetuados de modo a conciliar o trabalho nas propriedades com o das estradas de ferros²¹⁷. Dessa maneira, os escravos que compunham os trabalhos de construção das ferrovias eram, muitas vezes, oriundos da negociação entre senhores e empreiteiros.

Partindo dessas considerações, o objetivo deste capítulo é analisar como era comum o uso do trabalho escravo na construção da linha Jundiaí – Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. De fato, as companhias de estrada de ferro argumentavam ser impossível saber sobre a condição do trabalhador empregado, isto é, se o indivíduo era livre ou escravizado dentro da lógica de uma construção do tipo “empreitada”. Esta circunstância, de acordo com o discurso da Companhia, geraria uma dificuldade no seu controle do trabalho na construção. Entretanto, procuro demonstrar que esta atitude estava relacionada, sobretudo, à recusa por parte do patronato paulista de respeitar a legislação vigente. Em outras palavras, percebe-se que os abusos dos empregadores ocorriam devido ao exercício de um poder que desconsiderava a lei de proibição do trabalho escravo no intuito de garantir mão de obra para sua construção. Além disso, a ausência desse impedimento legislativo em relação aos empreiteiros tornava a prática ainda mais corriqueira.

A contratação de trabalhadores escravizados pelos jornais da época

²¹⁶ ANDRADE. Paulo Rodrigues. *As aglomerações de homens de todas as classes: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872)*. Dissertação de Mestrado. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2016. p. 73.

²¹⁷ *Idem*, p. 83.

Eram bastante comuns os anúncios de contratação de trabalhadores por parte da Companhia Paulista de Estradas de Ferros nos principais jornais da época. Esses periódicos mencionavam a demanda de operários para a construção da nova linha férrea que ligava Jundiaí a Campinas. Nesses anúncios, os jornais informavam a necessidade de trabalhadores pela Paulista, fossem eles livres ou escravos.

Como foi mencionado no primeiro capítulo, por meio dos jornais *Gazeta de Campinas* e *Correio Paulistano*, a Paulista anunciava: “PRECISA-SE de uns cem livres ou escravos para os trabalhos da estrada de ferro da C. P.; garante-se muito bons jornais e comodidades. Trata-se na fazenda da Samambaia, a 1 légua de Campinas com o empreiteiro²¹⁸.” Outra companhia da província de São Paulo também publicou indiscriminadamente o engajamento de escravos nas obras de construção. Assim como a Paulista, a *São Paulo Railway*, anos antes, também utilizava os jornais para contratar mão de obra. A companhia Inglesa, através do *Correio Paulistano*, divulgava igualmente a necessidade de contratação de trabalho escravo²¹⁹.

O comportamento indiscriminado nas publicações da imprensa relaciona-se, sobretudo, ao papel de cumplicidade e aquiescência exercido pelos atores políticos da época, e também pelas autoridades policiais²²⁰. De fato, a Companhia Paulista, pertencia a fazendeiros de café da província de São Paulo. Tratava-se, deste modo, de homens com grande influência política e econômica. Além disso, esses mesmos acionistas ocupavam cargos importantes no cenário político. A exemplo, Ignácio Wallace da Gama Cochrane, um dos diretores da Companhia Paulista, exerceu a função de engenheiro e parlamentar do Império, recebeu a Comenda da Ordem da Rosa, por serviços prestados na Guerra do Paraguai, foi também vereador em Campinas além de outras atribuições²²¹. Ademais, esses homens eram parentes entre si, o que reforça o poder que exerciam na província. Na Paulista, sobrenomes como Barros, Queirós, Gavião e Prado²²² compunham os acionistas da companhia. Arelava-se,

²¹⁸ *Gazeta de Campinas*. Campinas, 12 de janeiro de 1871. MOURA, Denise A. *Soares de. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1988. p. 286; SOUZA, op. cit., p. 63.

²¹⁹ “Quem tiver escravos para alugar para trabalhar na estrada de ferro, em Jundiaí, no lugar denominado Cachoeira, paga-se 30\$ por mês e dá-se de comer. Quem os tiver para tratar, dirija-se em São Paulo ao senhor Joaquim de Souza e Silva, na rua alegre, casa dos dois vapores, ou ao abaixo assinado, na Cachoeira.” William Meaher. *Correio Paulistano*, 26/10/1862, p. 4. HDBN. In: ANDRADE, op. cit., p. 73.

²²⁰ SOUZA, op. cit., p. 62.

²²¹ Para conhecer mais detalhes da vida de Cochrane: <https://www.genealogieonline.nl/de/petroucic-genealogy/I34283.php> acessado em 25/02/2018.

²²² A família Barros, ‘denominação genérica, pela qual é ela geralmente conhecida, sendo que debaixo desse nome, compreendem-se os Barros, Queirozes, os Paula Souzas, os Vergueiros, os Gaviões, os Arrudas, os Campos e os

portanto, parentesco e influência nas obras de construção. Conforme Wilma Peres, “é importante, porém, notar que a teia familiar não se refere apenas à Paulista. Todas as demais ferrovias paulistas de capital cafeeiro estão igualmente articuladas entre si através de laços familiares”.²²³

Pelo lado dos trabalhadores, sabe-se que os anúncios e reportagens de jornais chegavam a parte considerável da população, fossem pessoas alfabetizadas ou não. O modo como a informação chegava à população era, na maioria das vezes, oral. Denise Moura denominou “leitores-ouvintes” para aqueles que, mesmo sem o conhecimento das palavras, recebiam as notícias de jornais. Como analisa a autora:

“Para os analfabetos, numerosos numa sociedade senhorial e escravista, tais anúncios, em vez de lidos, poderiam ser ouvidos. Ouvir as leituras, talvez nas vendas, nos momentos descontraídos dos jogos, nas conversas despropositadas das praças, ruas e chafarizes. Nesses espaços, antes da resistência ou juntamente com ela, manifestava-se a cultura dos pobres, que, se não faziam uso da leitura, tinham-lhe acesso a partir da intensa arte da conversação”.²²⁴

Assim, percebe-se que, apesar de uma parcela dos trabalhadores ser analfabeta, isso não significava falta de acesso à informação. Nesse sentido, pode-se conjecturar que foi o conhecimento dos anúncios por parte dos trabalhadores escravizados que os levaram a procurar os canteiros de obras, como forma de resistência à escravidão.²²⁵ Nesse sentido, a análise que se segue é sobre um escravo, empregado pela companhia.

O caso de Manoel

O uso dos jornais como fonte possibilitou também uma análise mais profunda das relações de trabalho na construção da linha Jundiaí-Campinas, para além das interpretações e hipóteses trazidas pelos anúncios de contratação. Por meio dos periódicos, foi possível analisar

Mellos, oriundos todos de um um tronco comum o preclaro paulista – Paes de Barros.” DEBES, Célio. *A caminho do Oeste: História da Companhia Paulista das Estradas de Ferro*. São Paulo: Nentivegna, 1968. p. 65.

²²³ COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1976. Além da Paulista, no mesmo período, mais 4 ferrovias foram criadas em São Paulo: Ituana, Mogiana, Sorocabana e Estradas de Ferro Norte.

Outro sobrenome mencionado pela autora é o de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, “patriarca da família e senador do Império”, assim como “pioneiro na introdução de colonos europeus em sua fazenda de Limeira. Seu filho e herdeiro, José Vergueiro, está intimamente ligado ao nascimento da Companhia Paulista, como já se observou, sendo que já anteriormente aparece empenhado na resolução dos problemas de transporte da Província de São Paulo.” p. 115.

²²⁴ MOURA, op. cit., p. 82.

²²⁵ A relação entre o trabalho escravizado nas construções e a resistência à escravidão está bem demonstrada em:

um caso bastante significativo. Trata-se da morte de um escravo que trabalhava nos canteiros de obra da Paulista. O *Correio Paulistano*, em dia 4 de maio de 1870, noticiou:

Em Jundiaí no dia 1.º do corrente foi pelo português Benedicto Emboaba, feitor de Antonio Raymundo, espancado barbaramente o escravo Manoel pertencente à D. Henriqueta de Sousa e Castro, o qual estava trabalhando na estrada de ferro de Jundiaí a Campinas. O ofendido faleceu no dia seguinte²²⁶.

Como se sabe, empregadores e locatários tinham alcance das informações de jornais e, portanto, ciência da proibição do uso de mão de obra escrava em ferrovias. Apesar disso, não constava na legislação ferroviária a imputação de crime sobre o aluguel de cativos, uma vez que não se tratava de contratação direta da Companhia. Todavia, no caso da morte de Manoel, Dona Henriqueta de Sousa e Castro não era acionista da Companhia Paulista, porém tinha laços de parentesco com um dos maiores portadores de ações da empresa: ela era sogra do Barão de Itapetininga. Como o Barão era um homem influente na província, sua sogra beneficiou-se com a construção da estrada de ferro Jundiaí – Campinas, sobretudo, por meio do aluguel de seu escravo para as obras da Paulista.

O caso de Manoel é um exemplo entre vários de negociação direta entre senhores de escravos e construtores de estradas de ferro²²⁷, tanto para contratar escravos quanto para executar determinados serviços na ferrovia²²⁸. No que se refere à Companhia Paulista, fica ainda mais nítida a relação das estradas brasileiras com a sociedade escravista: ela era composta, de fato, por acionistas de fazendas de café da província de São Paulo.

Dona Henriqueta, na condição de proprietária do escravizado Manoel e sogra do Barão de Itapetininga, possuidor de mil ações da Companhia Paulista, não parecia ser uma leiga em matéria de legislação ferroviária quanto ao uso de mão de obra escrava. Entretanto, como não há documentação que diferencie trabalhadores livres de escravos empregados na construção Jundiaí - Campinas, torna-se praticamente impossível mensurar o número de alugados, ou mesmo saber se dona Henriqueta possuía mais escravos empregados na construção.

O crime contra o escravo ocorreu em uma noite de domingo, quando Manoel seguia a pé e sozinho pela estrada que ligava Campinas a Itu. Manoel foi interceptado por Benedicto, que, ao considerá-lo um escravo fugido, acabou por aprisioná-lo e torturá-lo, levando-o a óbito. O exame de corpo de delito realizado no cadáver de Manoel constatou que sua morte se deu em

²²⁶ *Correio Paulistano*. São Paulo, 4 de maio de 1870, p. 2.

²²⁷ Nos protocolos de campo foi encontrado ainda o caso da morte de um escravo pertencente ao Barão de Limeira. O óbito em questão ocorreu devido ao deslizamento de uma barreira da construção da terceira seção.

²²⁸ SOUZA, op. cit., p. 65.

decorrência das agressões de Benedicto. No auto, constava que Manoel, de tamanho regular e cor preta, era corpulento, carapinha, barbado e aparentava. As contusões sofridas em seu corpo eram tantas que os peritos relataram que Manoel havia sido surrado a pauladas dos pés à cabeça. Benedicto, por sua vez, era um homem de 40 anos, natural de Santo Amaro, província de São Paulo²²⁹. Trabalhava como feitor em uma fazenda, não era casado e também não sabia ler e escrever. Para demonstrar ser uma pessoa de boa índole, Benedicto alegou que, durante os 30 anos em que viveu na região, nunca havia se envolvido em crimes como o de que estava sendo acusado.

A morte de Manoel, contudo, não se deu apenas pelo espancamento sofrido, uma vez que Benedicto sujeitou o escravo a outras torturas. No episódio, Manoel foi deixado seminu e seu pênis apresentava sinais de ter sido amarrado por muito tempo, o que gerou bloqueio da urina. Este conjunto de fatores, segundo a perícia, resultou na morte de Manoel, que acabou falecendo na intendência a que foi levado por Benedicto. O percurso em que Benedicto levou Manoel até a intendência, com o escravo em condições degradantes, foi marcado por violência. Após as duras surras sofridas, Manoel, que já se encontrava amarrado, perdeu as forças para prosseguir o caminho, não mais se levantando. Para o acusado, o escravo fazia corpo mole, e ao ver que Manoel não obedecia às ordens dadas por ele para que se levantasse e continuasse caminhando, passou a chicotear o escravo.

No que diz respeito à relação de dominação entre senhor e escravo, o feitor aparecia como intermediário. Isto é, no lugar do senhor, distanciado do excesso de violência exercido contra os escravos, aparecia o feitor na função de garantidor do exercício da violência para a ordenação do trabalho. Benedicto, ao receber a suposta negação de obediência do escravo em se levantar, aplicou-lhe uma correção em forma de castigo²³⁰.

A participação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na morte de Manoel deu-se apenas por meio do empreiteiro responsável pelo aluguel do escravo, João Baptista Rosa. Assim como Dona Henriqueta, Rosa foi incumbido do reconhecimento do corpo. Não foram mencionados nos autos do homicídio nem a participação do escravo nas obras da construção da Companhia Paulista nem que tal atividade era ilegal.

As questões levantadas ao empreiteiro responsável e à proprietária de Manoel se dirigiam ao motivo que levou o escravizado ao falecimento. Eles também foram interrogados sobre o meio utilizado para tal fim, se por envenenamento, incêndio ou inundação. Como

²²⁹ Informação que se contrapõe a origem de Benedicto descrita nos jornais já citados.

²³⁰ LARA, Sílvia Hunold. *Campos da Violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1850 – 1808*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1988. p. 81 – 162.

nenhum dos itens foi apontado como causa de morte de Manoel, as demais questões giraram em torno da ausência de cuidados que poderia ter resultado no óbito do escravizado. Por fim, dona Henriqueta e Rosa ainda foram questionados sobre o valor do dano causado e foi finalizado o interrogatório²³¹. Como nenhum outro responsável da Companhia foi chamado para esclarecimentos, não foi possível saber se a Paulista realizou algum procedimento em relação ao assassinato de Manoel. Além das notícias de jornais que atualizavam sobre as investigações do homicídio e do próprio sumário de culpa, não é possível levantar os posicionamentos – e se houve algum – dos companheiros de trabalho em relação ao episódio.

Sobre as testemunhas que ouviram ou presenciaram os maus infringidos por Benedicto a Manoel, é interessante perceber que os depoimentos se diferenciam. O medo em alguns casos era evidente. Embora se tratasse de testemunhas não escravas, havia nos relatos um notável receio em dar informações que pudessem ser comprometedoras. Apesar da evidente percepção do ato de barbárie, as testemunhas, em geral, se omitiam sobre o caso e procuravam deixar bastante claro não ter qualquer envolvimento com o fato. Outra fala comum consistia em dizer que “não davam importância a essas coisas”.

Tais discursos expressos pelas testemunhas podem revelar algo sobre as reações dos populares ao sistema policial e judiciário²³². Em uma sociedade em que era necessário que os cidadãos se encaixassem no perfil percebido como correto, de homem de família e trabalhador, o contrário era tido por indisciplina e vadiagem²³³, comportamentos inclusive punidos por lei. Para Benedicto, colocar-se de acordo com os padrões sociais significava demonstrar boa índole e integração à sociedade. Ser trabalhador era apresentar boa conduta e moralidade ilibada²³⁴.

Algumas testemunhas tentaram se esquivar de qualquer relação com o episódio envolvendo a morte de Manoel. Quando questionadas se reconheciam os acusados de homicídio, elas respondiam que devido à escuridão da noite era impossível reconhecer os agressores. Até mesmo o reconhecimento de barulhos de armas utilizadas contra o escravo foi

²³¹ Sumário Culpa (homicídio). Ofício 1, caixa 49. CMU.

²³² CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 3ª ed. Campinas: Editora Unicamp, 2012. p. 37.

²³³ “Esses vadios aparecem como carpinteiros, doceiras, lavadeiras, camaradas, sapateiros, roceiros, gente que empreitava seus serviços, que negociava formas de trabalho e remuneração com aqueles que desejavam empregá-los, que negociavam suas produções miúdas, que se divertiam e se articulavam ao conjunto da sociedade de maneira muito própria.” MOURA, op. cit., p. 30.

²³⁴ Segundo Chalhoub, quanto mais dedicação e abnegação o indivíduo tiver em seu trabalho, maiores serão os seus atributos morais. op. cit., p. 70.

negado. Parte das testemunhas relatava apenas ter ouvido os gritos que ele emitia ao sofrer o espancamento.

O relato de Joaquim Domingos Gomes, natural de Portugal, de profissão torneiro, talvez demonstre o receio em afirmar algo mais preciso:

Disse que há dois entre dias mais ou menos das nove para dez horas da noite estando ele de ponta deitado em sua casa à rua do rosário ouviu uns gritos pelo que, abrindo a meia porta de sua casa, viu um grupo de indivíduos donde partia esses gritos que sendo a noite um pouco escura mas para conhecer quem gritava, e um a outros indivíduos e apenas percebia barulho de pancadas isto é que a pessoa que gritava estava apanhando então ele [...] fechou a porta da sua casa e foi de novo deitar-se; disse mais que não saiu para ver o que era nem para comunicar a autoridade esse fato por isso que não era nada com ele.²³⁵

Joaquim Domingos, por meio de seu relato, parecia demonstrar, portanto, nenhum envolvimento com o crime. É possível conjecturar que o torneiro, talvez, estivesse preocupado em aparentar ser um homem bom naquela sociedade que pregava a boa moral e o bons costumes. De fato, ao dizer-se já deitado em sua cama, naquele horário, Domingos, porventura, desejava demonstrar uma possível seriedade e moralidade. Joaquim ainda foi interrogado sobre ter ouvido barulhos de espadas ou qualquer outra arma, e, em resposta, alegou não ter sido capaz de distinguir os barulhos que se passavam próximos à sua casa. Ainda questionado na intendência se seria capaz de responder sobre a participação de um soldado nas agressões sofridas por Manoel, a testemunha disse não ter percebido nada a respeito. Incluir em seu relato a acusação a um soldado poderia significar risco de comprometimento de sua pessoa com as autoridades policiais.

Tal afirmação nos leva a outra dimensão importante da análise: trata-se da participação de um soldado na condução de Manoel à prisão. O indivíduo era João Baptista Nogueira, chamado para auxiliar Benedicto a dirigir Manoel até a cadeia, tendo sido acusado de participação no espancamento e tortura do escravo. João Baptista era natural de Sorocaba e residia em Campinas. Em seu depoimento, alegou ter se aproximado de Benedicto porque um indivíduo se dirigiu à cadeia e pediu para que dois praças fossem enviados para levar um peão que se achava distante negando-se a andar. Como os demais companheiros não atenderam ao pedido, João Baptista se responsabilizou pela missão. Em depoimento, o soldado, na estrada para Itu, encontrou o escravizado Manoel deitado e amarrado. Junto a ele estava Benedicto, que também era conhecido por Nito Boava. Por não se levantar, Manoel levava “chicotadas com o

²³⁵ Sumário Culpa (homicídio). Ofício 1, caixa 49. CMU.

rilho”, e por esta razão, João Baptista foi até o escravizado e amparou-o pelo braço, seguindo para Campinas. Ao chegar à rua do Rosário, o soldado recebeu ajuda de seu camarada, Benedicto Moreira dos Santos, e, ao chegar à cadeia, colocaram Manoel na prisão.²³⁶ Naquele momento, conforme revelado acima, João Baptista exercia autoridade, alegando apenas o cumprimento de seus deveres legais. Aos olhos do soldado, o modo com que Manoel foi tratado não era visto como um ato que pudesse torná-lo um criminoso.²³⁷

A segunda testemunha do homicídio, Francisco de Sá Barbosa, também português como os demais, seguiu o mesmo padrão de comportamento evasivo. Francisco, presumivelmente, esquivou-se como pôde em dar informações que identificasse o assassino de Manoel. Na função de negociante e dono de um armazém, ao fechar seu estabelecimento, percebeu que havia tumulto próximo de onde estava, além de gritos de alguém sendo agredido. Porém, quando o grupo dele se aproximou, terminou de fechar o armazém e foi se deitar, sem que pudesse distinguir os participantes do ocorrido, ou mesmo descobrir se eram paisanos ou soldados.

Ao que parece, Francisco, na condição de comerciante, também considerou seu depoimento de pouco valor para a averiguação dos acusados. Como proprietário de um armazém, envolver-se em um caso de homicídio poderia ser prejudicial à sua imagem de homem de boa índole e ao faturamento de seu comércio. Por este motivo, percebemos novamente que outro cidadão que presenciou parte das agressões sofridas por Manoel talvez tenha demonstrado receio ao testemunhar.

É interessante abordar agora o relato da testemunha Antonio Benedito Pereira Alves. Quando interrogado se, ao ouvir alguém sendo espancado, não saía para socorrer o agredido, a testemunha respondeu que pensou ser a polícia que levava um preso, e que com a polícia nada queria. Essa fala demonstra que, possivelmente para Antonio, mais delicado que se encontrar em um conflito com outro civil seria se imiscuir diretamente com a polícia. A imagem de uma pessoa digna e trabalhadora não condizia com um atrito junto a uma autoridade.

O português José Manoel Valente foi outra testemunha, um tanto diferente das demais. Embora, estivesse em uma posição defensiva, o taberneiro revelou-se mais detalhista nos relatos, sobretudo, quando indicou que a tortura ao escravo parecia infundável. No seu

²³⁶ *Idem*.

²³⁷. Nesse sentido, não surpreende a fala do soldado. Como praça, João Baptista era parte significativa na cultura da violência que marca a sociedade oitocentista, sociedade na qual a violência da escravidão e a ação repressiva do Estado constituem-se em um grande repertório de execuções e castigos corporais. VELLASCO, Ivan Andrade. “A cultura da violência: os crimes na comarca do Rio das Mortes – Minas Gerais século XIX”. *Tempo*, Rio de Janeiro, n° 18, 2005, pp. 174- 175.

depoimento, José Manoel contou que, quando já estava deitado em sua casa, ouviu os gritos que, ao conferir, percebeu ser de um negro que tomava chicotadas de Benedicto e, também apanhava do soldado João Baptista. Em seguida, a testemunha foi ao encontro dos agressores e inquiriu o que estava acontecendo: ambos responderam que as agressões a Manoel foram motivadas pela sua desobediência, ao se recusar a levantar e andar.

Em meio às agressões presenciadas por José Manoel, Benedicto pediu ao português que lhe desse uma estaca, com a finalidade de atar o escravo para carregá-lo. Segundo a testemunha, Manoel foi então amarrado como se amarrava um porco. Quando estavam carregando o escravo, o soldado que auxiliava João Baptista deixou sua parte da estaca cair, o que fez com que o Manoel batesse com a cabeça no chão. José, ao sentir-se incomodado com o ocorrido bem à sua frente, retirou-se novamente para sua casa e disse que nada mais viu. A testemunha alegou ainda que Manoel e seus dois agressores estavam embriagados e não sabiam o que estavam fazendo, fato desmentido posteriormente em relação ao escravo e ao soldado.

O trajeto que levou Manoel à cadeia incluía em um de seus trechos um concerto musical de onde a testemunha Edward Lawyer acabara de sair. Ele estava acompanhado de um empregado da estrada de ferro da Companhia Paulista, também inglês, de nome Aruelbos. Todos que deixavam o concerto presenciaram Manoel sendo carregado em direção à cadeia. Porém, nem o trabalhador da companhia, que possivelmente não reconheceu o escravo devido ao alto número de trabalhadores que eram empregados diariamente, nem qualquer outro participante do concerto intercedeu na condução de Manoel. No relato, Edward apenas expressou tristeza ao ver a situação em que se encontrava o escravo:

Respondeu que saíram do concerto que ele depoente dava algumas pessoas que não conhece, para verem esse fato e que junto a ele se achava o inglês Aruelbos empregado na estrada de ferro a quem ele depoente fez a seguinte observação: veja que judiação e que só viu acompanhar o preso esses indivíduos daqui falou estando por presentes outras pessoas que nada faziam e que naturalmente ali se achavam por curiosidade.
238.

Nesse caso, a testemunha ouvida não era componente da ordem senhorial, mas, ao que parece, trabalhador da estrada de ferro da Companhia Paulista. Entretanto, pela documentação, não foi possível identificar qual seria sua função na empresa. Edward manifestava comoção, entretanto, inserido em uma sociedade escravocrata, a testemunha foi

²³⁸ Sumário Culpa (homicídio). Ofício 1, caixa 49. CMU.

mais uma que, presumivelmente, concorria para a manutenção da cultura de violência tão marcante na sociedade oitocentista²³⁹.

Na medida em que eram comuns castigos realizados por soldados e feitores a um escravo, é possível que quem assistiu às agressões pensasse se tratar de algum tipo de correção²⁴⁰. Nesse caso, é compreensível o porquê de as pessoas que acompanharam o caso não se envolverem com a cena assistida. Além disso, é preciso lembrar que a segunda metade do século XIX foi marcada pelo movimento e leis abolicionistas, e a morte de Manoel antecedeu ao ano da promulgação da Lei do Ventre Livre. Mesmo com a luta pela libertação dos escravos, o descendente africano não só continuava sendo visto como inferior como também com tendência à ociosidade, ao crime e desregramento social. Esta mentalidade levava a uma continuidade da dominação social²⁴¹. Desse modo, essa natural curiosidade exposta pela testemunha indica uma das formas de predomínio da ordem escravista no Brasil.

Após a análise dos depoimentos de participantes e testemunhas, cumpre analisar o discurso do réu, Benedito. Como justificativa de inocência, o feitor utilizou dois argumentos para supostamente negar sua culpabilidade. Em primeiro lugar, alegou não estar presente no momento exato da morte de Manoel e, por esse motivo, não seria, de fato, responsável pelo óbito do escravo. Ademais, Benedicto afirmou que as agressões realizadas por ele não haviam levado o escravo à morte, pois o réu se encontrava na fazenda de Antonio Raymundo, a quem prestava serviços no momento em que Manoel falecera. Assim, partindo desse discurso, o feitor advogou sua inocência.

Em segundo lugar, Benedicto invocou outro motivo: o fato de não lembrar do que havia ocorrido com clareza na noite de domingo. Sua falta de memória estava associada às bebidas alcóolicas que o réu alegou ter ingerido naquela noite. Uma das testemunhas das agressões disse ter alertado Benedicto que Manoel não era um escravo fugido e, ao ser questionado sobre o recebimento desta informação, a resposta do feitor novamente foi apoiada em sua condição de embriaguez. O que se pode perceber é que, após a orientação do advogado nomeado pela província, Benedicto apoiou-se na sua ausência de lucidez para justificar as agressividades contra Manoel, talvez buscando algum atenuante para eventual condenação. Por fim, Benedito respondera que em relação aos testículos amarrados da vítima, não fora ele o

²³⁹ Maria Helena Machado em *Crime e Escravidão: Trabalho, luta, resistência nas lavouras paulistas: 1830-1888*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987, observa que a sociedade escravista se baseava na violência, na coisificação social do trabalhador. Para que o sistema se tornasse funcional, outras partes da sociedade, como juízes, padres, camaradas eram condizentes com a estrutura social.

²⁴⁰ Lara, op. cit., p. 81

²⁴¹ AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco; o negro no imaginário das elites – século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987.

responsável pela amarração. De acordo com o feitor, nem ele nem o soldado fizeram semelhante coisa²⁴².

Aos olhos da perícia, e por depoimento quase unânime das testemunhas, Benedicto José da Silva e João Baptista Nogueira foram considerados os autores das agressões e maus tratos sofridos por Manoel e que acarretaram sua morte. Apesar de estar na sua função de soldado, entendia-se que João Baptista havia tomado parte no espancamento do escravo, contribuindo para a realização do delito. Ao fim do longo processo, o júri aceitou a acusação de que Benedicto havia de fato prendido o escravo de dona Henriqueta e o conduzira, em meio a maus tratos, até a cadeia. O segundo motivo alegado da causa da morte de Manoel não foi aceito por unanimidade pelo júri. Ficou determinado que Benedicto não teria participação na amarração dos testículos de Manoel. Assim, o estado de embriaguez no qual o réu se encontrava estava a seu favor. Ao fim do processo, a “perturbação” de Benedicto fez com que o juiz o considerasse inocente. O nome do feitor foi retirado do rol dos culpados.

João Baptista também foi inocentado em julgamento. O soldado alegou que as agressões a Manoel se deram devido à recusa deste em andar. As contusões de João Baptista em Manoel não foram consideradas causa de morte do escravo pelo júri, e sim os testículos amarrados que passaram a ser o principal fator. Sobre este episódio, o soldado afirmou não ter percebido tal “detalhe”, e que, na noite fatídica, cumpriu apenas sua função. Assim, um crime, noticiado por extrema violência nos jornais, não encontrou culpado.

Entretanto, cumpre lembrar que a denúncia feita pelos jornais, noticiando intensamente o acontecimento, pode ser considerada um indício dos limites da aceitação dos “castigos” impetrados contra os escravos, mesmo que a impunidade dos acusados não fosse denunciada. Além disso, conforme Maria Helena Machado em *Crime e Escravidão*,

Numa conduta extremamente violenta por parte do senhor, ocorrências como estas, transgredindo os códigos de conduta senhorial, provocavam erosões na ideologia paternalista vigente na camada dominante. Desnudando os perigos do poder pessoal, retido nas mãos dos senhores, casos tais produziam objeções aos pilares da ordem escravista, colocando em risco a hegemonia da instituição²⁴³.

Benedicto era feitor, e este título por si só implicava um representante da “superioridade branca” sobre o escravo no Brasil. Como afirma Silvia Hunold Lara, “a

²⁴² Sumário Culpa (homicídio). Ofício 1, caixa 49. CMU.

²⁴³ MACHADO, op. cit., p.75.

multiplicidade de Antônio, Manoel, Joaquina, de algumas poucas nações africanas, era superada pela singularidade do senhor a quem estavam submetidos²⁴⁴.”

A figura do feitor e a imagem do escravo fugido na sociedade oitocentista

A imagem e o poderio do feitor marcaram os empregadores no Brasil, e foram projetados para além das fazendas escravocratas. Nas construções de ferrovias eles foram utilizados para assegurar o controle e a ordem dos trabalhadores. A Companhia Paulista, por exemplo, fez uso de feitores durante todo o período de construção da estrada de ferro. A primeira seção de obras da ferrovia, quando no seu auge de trabalhadores diários empregados, contava com uma média de 20 feitores para vigilância de 450 a 500 operários. O cargo, para além do período de escravidão, também foi encontrado na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, que ligava São Paulo ao Mato Grosso, nas primeiras décadas do século XX. Usando o argumento de que existiam armas nas construções para a defesa de possíveis ataques de indígenas da região da implantação da ferrovia, feitores utilizavam espingardas para, de fato, intimidar os trabalhadores da construção²⁴⁵. A imprensa operária do período, por outro lado, alertava sobre a intimidação que os operários sofriam nos trabalhos com feitores duramente armados por perto. Denúncias que mais uma vez eram praticamente ignoradas, dado que o governo continuava conivente com as práticas autoritárias e repressoras das empreiteiras. Segundo Moratelli, “feitores armados representavam mais uma ameaça ao conjunto de trabalhador21es do que propriamente uma proteção efetiva contra os ataques dos índios coroados²⁴⁶.”

Nas construções ferroviárias, os feitores foram utilizados, algumas vezes, com a mesma incumbência de preservar a ordem senhorial, como uma mediação necessária para a garantia do exercício da violência e ordenação do trabalho²⁴⁷. Os senhores, que no caso das ferrovias eram os empreiteiros, conseguiram se manter numa posição distanciada da violência que poderia ser praticada em áreas de construção.

Um ponto crucial está no motivo pelo qual Manoel foi preso por Benedicto. Segundo o feitor, o escravo, encontrado perambulando pela estrada Campinas – Itu, foi confundido com um escravo fugido. Neste período, os cárceres imperiais estavam comumente

²⁴⁴ LARA, op. cit. p.,165.

²⁴⁵ Ver MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013.

²⁴⁶ *Idem*, op. cit., p. 157.

²⁴⁷ LARA, op. cit., p. 166.

cheios de negros, fosse por suspeita de serem escravos ou então, andarem fugidos²⁴⁸. Por este motivo, Benedicto se viu na função de apreender aquele indivíduo e levá-lo a uma intendência. O argumento do próprio Manoel foi inócuo: ele afirmou que não fugia, mas estava naquele caminho com a ciência de sua autoridade.

Entretanto, como bem observa Paulo Rodrigues de Andrade, qualquer trabalhador negro em obras de ferrovia era visto potencialmente como um escravo fugido. Os jornais alertavam sempre para o alto número de escravos que fugiam para as estradas de ferro. “Sabe-se que o grandíssimo número de escravos está afluindo para as obras da estrada de ferro, atraído pelo preço do jornal. Fogem das fazendas de seus senhores, em turbilhão, se hominizam nas rincharias da estrada, pensando que o braço da polícia não chega até lá²⁴⁹.”

A questão da apreensão de escravos ou pretos fugidos pode ser entendida melhor se voltarmos algumas décadas²⁵⁰, mais precisamente ao ano de 1831, marcado pela lei que determinava que todos os escravos que entrassem em território brasileiro seriam declarados livres. Ademais, quem fosse apreendido no Brasil seria reexportado para qualquer parte da África, além da proibição da entrada de qualquer homem liberto que não fosse brasileiro. A lei de 1831, entretanto, reforçou o tráfico clandestino de africanos escravizados, que escapou à fiscalização e ao controle do governo imperial. Mesmo após a proibição, chegaram escravos. Sidney Chalhoub atenta para a negligência na fiscalização, “afinal, eles estavam por toda parte, exercendo ofícios nas cidades, labutando na lavoura, detidos por motivos diversos nas cadeias, trabalhando em obras públicas²⁵¹”.

A condição de preto e pardo pobre no século XIX levava à precarização da liberdade. Negros livres de muitas gerações traziam impressas na cor da pele suas origens africanas e, assim, tinham a possibilidade de receber tratamento violento e desprezo. O ato do feitor Benedicto, no caso do homicídio de Manoel, deixa claro que a sociedade escravocrata se mantinha firme em seu propósito de inferiorizar pessoas de origem africana. Para o caso de Manoel, mesmo estando dentro dos trâmites legislativos, não era escravo fugido, mas ainda assim a violência patronal se fez presente. O ato de circular em uma estrada, mesmo autorizado para tal fim, significava o risco de prisão, e a exemplo do desfecho desta história, de morte também.

²⁴⁸ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. p. 233.

²⁴⁹ *Correio Paulistano*. HDBN. 19/09/1862. In ANDRADE, Paulo Rodrigues. op. cit. p. 83

²⁵⁰ Sobre a lei de 1831 e a ilegalidade escrava no Brasil oitocentista ver CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. op. cit.

²⁵¹ CHALHOUB, op. cit., p. 84.

A prisão de negros fugidos era prática comum. Após a lei de 1831, ela se dava tanto com escravos quanto com africanos livres que seriam supostamente “fugidos”. Eusébio de Queiroz, em resposta dada sobre a questão se “preto qualquer, detido por parecer escravo fugido era de fato um escravo fugido²⁵²”, respondeu que “a chefatura de polícia, de fato, nada fazia para investigar a condição dos negros apreendidos por parecerem fugidos²⁵³.”

A prisão de Manoel, portanto, evidencia a precariedade da liberdade do período oitocentista. Se, de fato, Manoel fosse um escravo fugido, talvez tivesse condições de preservar sua vida. Benedicto, se realmente estivesse certo sobre a real condição de Manoel, poderia tê-lo encaminhado a um juiz a fim de verificar se, de fato, o acusado pelo feitor fazia jus ao indiciamento.

O controle da captura de escravos no período analisado era rigoroso. Em uma publicação sobre a política preventiva feita no *Diário de São Paulo*, estava explicitada a autorização de recolhimento de escravos:

Art. 100. Todo escravo que depois do toque de recolher for encontrado nas ruas, sem bilhete de seu senhor ou de quem suas vezes fizer, ou dentro das tabernas ou botequins, empregado em jogos e bebedeiras, será recolhido imediatamente a cadeia e nela conservado por dois dias, a menos que seu senhor, ou quem suas vezes fizer, não queira tira-lo no dia seguinte, mediante a multa de 5\$000.

Art. 101. Aquele que depois do toque de recolher perturbar o sossego público com algazarras e vozerias nas ruas, praças públicas, tabernas, botequins e casas suspeitas será multado em 10\$000.

(...)

Art 103. Nenhum taberneiro ou negociante de molhados consentirá em sua casa ajuntamento de escravos, por mais tempo de que o preciso para compra ou venda, sob pena de pagar 10\$000 de multa. Bem assim pagará 20\$000 o que consentir escravos a jogarem em sua casa de negócio.

(...)

Art. 105. São proibidos os jogos de parada e azar; os que jogarem jogos proibidos em casas públicas serão multados em 10\$. Entende-se por casa pública aquela em que o empresário do jogo cobrar barato, ou este seja a dinheiro, ou em outra qualquer coisa que tenha ou represente valor.

Art. 106. Os donos de casas públicas de jogos ilícitos, que consentirem escravos ou pessoas livres de menor idade jogando nelas, serão multados em 30\$000. Os que forem encontrados jogando com esses menores ou escravos serão multados em 10\$000.

(...)²⁵⁴

Os artigos demonstram as limitações que um escravo teria quando circulasse pela cidade. Por meio do trecho citado é possível compreender, mais uma vez, as atitudes das testemunhas quando questionadas se acompanharam o espancamento de Manoel. De fato,

²⁵² *Idem*, p. 105.

²⁵³ *Ibidem*, p. 106.

²⁵⁴ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 24 de julho de 1870, p. 1.

envolver-se em qualquer tipo de algazarras, vozerias, ou mesmo perturbação do sossego caminhava contra a legalidade exercida pela “polícia preventiva”.

No que se refere à exigência do escravo em portar um bilhete de seu senhor, no processo ou até mesmo no jornal, nada foi mencionado em relação a qualquer documento portado por Manoel, fosse ele concedido por sua senhora ou pelo empreiteiro que o alugava. Entretanto, Benedicto talvez se imaginasse coberto pela legislação, uma vez que encontrou um escravo sozinho em uma estrada quando já era noite. Pelo artigo citado, o réu não cometeu crime quando conduziu Manoel a uma intendência. A partir daquele momento, seria de responsabilidade do locatário ou da proprietária retirá-lo de lá. Como se pode ver, os fatores que levaram Manoel a ser interceptado e apreendido por Benedicto estavam amparados nas leis da segunda metade do século XIX. A sociedade brasileira da segunda metade do século XIX era composta, em sua maioria, de africanos e seus descendentes²⁵⁵, nas suas mais variadas condições. Por isso, ser negro, escravo ou não, já era por si só uma condição precária, pois a liberdade, em alguns momentos, não era suficiente para que essas pessoas pudessem agir como indivíduos livres e sem risco de serem detidas por sua aparência física. Segundo Chalhoub,

Em suma, a rede de vigilância urbana que apoiava o domínio senhorial ao realizar detenções costumeiras de pessoas negras por suspeição de que fossem cativas, de estarem fugidas, por andar fora de horas, funcionava tal qual para os africanos livres, tão escravos quanto os outros também no que concerne a esse aspecto²⁵⁶.

Partindo dessas considerações, faz-se necessário pensar a relação entre as fugas de escravos e o trabalho nas construções de ferrovias, que é o principal objetivo deste trabalho. Como foi mencionado, os jornais noticiavam constantemente a ocorrência de escravos fugidos. Como as ferrovias demandavam alto número de pessoas nas construções e escravos eram utilizados nas obras, mesmo que ilegalmente, outros que realmente fugiam das fazendas de seus senhores viam na agregação aos canteiros de obras ferroviárias um meio de passarem despercebidos em meio à multidão. Desse modo, as construções de ferrovias também tiveram papel importante na resistência escrava. Sobre a fuga de escravos para construções de ferrovia, Andrade observa:

O perigo maior de serem apreendidos não parecia ser quando estavam trabalhando na linha e sim quando almejavam chegar até ela, haja vista que de acordo com o *Correio*

²⁵⁵ De fato, na segunda metade do século XIX, o número de negros livres ultrapassava o número de escravos.

²⁵⁶ CHALHOUB, op. cit., p. 185.

Paulistano, muitos eram presos ao transitarem à noite pelas ruas da Capital e por suas informações a polícia sabia que procuravam os canteiros das obras da ferrovia²⁵⁷.

Escravos que não estavam na condição de alugados para empreiteiros da construção da ferrovia se misturavam à multidão de trabalhadores. Nesse sentido, “era comum, por exemplo, histórias de escravos fugidos encontrados nos vários empreendimentos ferroviários espalhados por todo o Império, no século XIX²⁵⁸.” Em meio à grande quantidade de trabalhadores que a ferrovia empregava, identificar a condição jurídica do escravo era tarefa quase impossível. Desse modo, trabalhadores livres e cativos mesclavam-se no mundo do trabalho. Andrade ainda observa que os fugitivos da escravidão se encontravam em canteiros de obras. Para o autor, a troca do senhor por um patrão pode ser entendida pelos escravos como uma forma de liberdade²⁵⁹. A fuga aqui é então compreendida como uma estratégia de construção de uma liberdade possível, uma forma de resistência. A imprensa local alertava sobre escravos fugidos que ficavam nas proximidades das construções da Companhia Paulista e associava o aumento da criminalidade aos escravos que lá se encontravam.

Uma segunda questão a ser analisada é a da proximidade que poderia existir entre os escravos fugidos e os trabalhadores das obras ferroviárias. Nesse caso, como observa Souza²⁶⁰, as obras por empreitada, que envolviam trabalhadores livres e não livres, eram locais onde ambos poderiam interagir. Desse modo, o conhecimento desses tipos de trabalhadores poderia agregar informações para as formas de resistência ao trabalho que, muitas vezes, ocorria de modo explorador.

As obras de ferrovia abrigavam uma multidão de homens livres, além do trabalho escravo. Como mencionado anteriormente, o grupo poderia ter escravos que estavam resistindo à sua condição. Por ser um contingente de pessoas de difícil controle, a imprensa do período tendia a criticar o alto número de trabalhadores que, ao interagirem, poderia se tornar uma ameaça para a ordem vigente. Diante da rotina vivida pelos trabalhadores, é possível pensar que o trabalho livre nas últimas décadas do século XIX não foi uma categoria apartada ou divergente da escravidão. As experiências se constituíam, de fato, em estreita confluência²⁶¹.

²⁵⁷ ANDRADE, op. cit., p. 96.

²⁵⁸ SOUZA, op. cit., p. 103.

²⁵⁹ ANDRADE, op. cit., p. 78-79.

²⁶⁰ SOUZA, op. cit., p. 130.

²⁶¹ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. “Liberdade em tempos de escravidão”. In: CHAVES, Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio (Orgs.). *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argvmentvm/Brasília: Capes, 2007.

Além disso, por se tratar de um período abolicionista, existia ainda a imagem afirmada pelos parlamentares de que o fim da escravidão iria gerar ociosidade em ex-escravos. Esta argumentação sobre o perigo da vadiagem ou do número de negros libertos como um risco à sociedade era, de fato, um modo de incorporar a população pobre ao modo de vida prescrito pelas elites dominantes²⁶².

Os casos de violência eram utilizados para legitimar essa ideia. Exemplo disso é o caso de Pedro José Vailer Júnior que, além de assalto, sofreu também agressões no caminho de Bethlém, área de construção da Companhia Paulista. Ao todo, cinco agressores armados de faca desferiram vários golpes em Pedro e chegaram a rasgar suas roupas. Um dos golpes acabou por perfurar o cavalo em que a vítima estava montada, e não se sabia se o animal conseguiria sobreviver ao atentado. Após o ocorrido, o jornal *Gazeta de Campinas* noticiou que a polícia realizou inspeções nas moitas onde poderiam existir os assaltantes, levantou a questão de que podiam tratar-se de escravos que fugiram para o local onde havia grande concentração de mão de obra para os trabalhos de construção. Segundo o jornal, “pensam geralmente que estes malfeitores sejam escravos fugidos por ali acoutados; entretanto, seria bom averiguar se entre eles não há relação para com gente empregada nos arredores²⁶³.”

Aqui há outro ponto importante, o da moralização do trabalhador. Segundo a visão patronal, a condição de escravo fugido significava na maioria dos casos, má índole e, associada ao imigrante, é possível perceber por parte dos periódicos certa inquietação a respeito. Como a mão de obra proveniente da Europa deveria agregar ao país um desenvolvimento “civilizatório e branqueador”, as características ou similaridades dos europeus aos escravos ou ex-escravos os tornavam uma parcela da população também perigosa. Para os parlamentares, “quaisquer imigrantes seriam bem-vindos, desde que ‘agricultores, trabalhadores, moralizados’, o que não dizia respeito aos chineses, aos africanos e aos nacionais, descendentes de raças não viris e pouco inclinadas ao trabalho²⁶⁴.”

De fato, as relações patronais no Brasil foram tão fortes que casos de violências contra trabalhadores aconteciam constantemente. Não somente pessoas escravizadas, mas imigrantes também recebiam tratamento de repressão advindo de uma sociedade alicerçada sobre a concepção de inferioridade racial. É possível perceber que mesmo não se tratando de pessoas de origens africanas, a sociedade escravocrata encontrou sérios problemas quando

²⁶² Azevedo observa que no fim da década de 1870, projetos para barrar escravos traficados eram realizados em decorrência do medo de que com a abolição uma multidão de negros ficasse livre em São Paulo, e fora do controle disciplinar dos grandes proprietários.

²⁶³ *Gazeta de Campinas*. Campinas, 21 de maio de 1871, p.1.

²⁶⁴ AZEVEDO, op cit., p. 146.

enfrentou outro personagem: o imigrante livre. Para além dos feitores, a violência se fazia presente também na figura de encarregado da construção.

Em 4 de agosto de 1870, o jornal *Correio Paulistano* publicou uma nota de um trabalhador da construção da Companhia Paulista cujo título era “Atentado em Jundiaí”. Durante a noite, na segunda-feira que antecedeu a data de publicação do periódico, o engenheiro Bernardo Kruger foi acusado de ordenar que três empregados espancassem o operário Carlos Banke. O engenheiro, ao ordenar a violência contra Banke, ainda teria dito que faria com o operário o mesmo que faria com um escravo: “mandou pegar-me para poder o dito engenheiro dar-me a sua vontade como se dá em um escravo²⁶⁵.” Ademais, Banke afirmou em seu relato que o comportamento agressivo de Kruger havia se repetido antes no local. O operário passou a noite trancafiado em um quarto e só foi libertado pelo engenheiro no dia seguinte.

Banke sabia que o ato de Kruger fora realizado por alguém acostumado a lidar com os abusos da escravidão. Além de publicar no jornal as agressões sofridas, o operário também se encaminhou à delegacia para prestar queixa contra o mandante de seu espancamento. O trabalhador, injuriado, descreveu sua condição social, bem como as agressões sofridas na esfera do trabalho.

Segunda-feira, das oito para nove horas da noite, fui vítima das pancadas que o Sr. Bernardo Kruger, engenheiro da Companhia Paulista, deu-me auxiliado por três empregados a barreira de Jundiaí, (...). Sou estrangeiro, pobre, e procuro viver do meu trabalho; tenho consciência de não ter provocado por atos ou palavras ao Sr. Kruger que não é a primeira vez que comete agressões desta natureza aqui em S. Paulo. Depois de espancado fui retido como preso em um quarto da barreira, e no dia seguinte fui solto sem saber porque fui tão barbaramente espancado e conservado durante uma noite em cárcere privado²⁶⁶.

Imigrante ou não, se o trabalhador não apresentasse a conduta esperada pelos contratadores, ele seria tido por desordeiro, e, portanto, precisaria aprender a se encaixar nos padrões esperados. Na fala de Kruger sobre “castigar” o operário como se “dá num escravo” fica explícita a ideia de que o castigo físico seria aplicado como um corretivo educacional²⁶⁷. Em resposta ao trabalhador, ao invés de nove e meia da noite, Prado, responsável por explicar o ato de Kruger, disse que o horário do acontecido era meia noite, e que, em verdade, Banke se encontrava demasiadamente embriagado. Ademais, o operário lançava impropérios contra o

²⁶⁵ *Correio Paulistano*. São Paulo, 4 de agosto de 1870. p. 5.

²⁶⁶ *Idem*.

²⁶⁷ Em relação aos tempos de escravidão, Lara expõe o conceito de violência da seguinte maneira: “não se tratava, porém, de qualquer castigo, mas sim de um castigo físico e moderado, medido, justo, corretivo, educativo e exemplar. LARA, op. cit., p. 342.

engenheiro. Prado explicou ainda que o trabalhador foi recolhido durante a noite a mando de Kruger, onde ele teria recebido, ao invés de agressões, um café sem açúcar e uma cama para dormir. Além de alegar falsidade sobre o espancamento de Banke, Prado culpou unicamente a bebedeira do operário como fator de discórdia entre operário e engenheiro. Declarou ainda que o trabalhador tinha uma postura incorrigível e, por isso, já havia criado, em outra circunstância, atritos com Kruger e também com o engenheiro Krauss. Do ponto de vista da perícia, a repartição da polícia alegou apenas que as ofensas sofridas por Banke foram consideradas leves, e, portanto, findou o caso.

Como é possível perceber, as falas de Prado e de Banke mostravam-se mutuamente contraditórias, uma vez que o ato de espancamento deu lugar ao oferecimento de um café ao operário. A Justiça, por sua vez, de um lado tinha a imagem de um engenheiro com prestígio social e, do outro lado, a postura de um trabalhador, dita como incorrigível, e mostrou-se branda para com a administração da empreitada da Companhia Paulista. No caso apresentado, ser livre não significava estar protegido de agressões físicas ou castigos. As relações entre liberdade e escravidão se mostravam análogas não apenas fora da construção, como também no cotidiano laboral.

Roubos de animais e a desmoralização do trabalhador das construções

Por fim cumpre mencionar brevemente a questão dos roubos de animais e sua relação com a visão depreciativa dos trabalhadores das construções ferroviárias. Nessas áreas, ocorriam roubos de animais noticiados em jornais com a esperança de que fossem encontrados e devolvidos aos donos. Para esses casos, não havia, por parte de periódicos ou cidadãos específicos, acusações sobre quem poderia ser o autor do roubo, entretanto, os locais onde os furtos ocorreram eram próximos à área de obras ferroviárias, o que poderia ligar os perigosos a trabalhadores.

As áreas de construção acabaram por se tornar alvos da imprensa como locais propensos à desordem. Por conter alto número de trabalhadores pobres e também libertos ou escravos, pode-se perceber que a desmoralização desse contingente de pessoas poderia justificar a violência local. A massa de indivíduos tornava-se sempre suspeita. Essa suspeição contínua e generalizada tornava-se o próprio núcleo da estratégia de controle social²⁶⁸.

²⁶⁸ LARA, op. cit., p. 293.

Na fazenda Samambaia, local de construção da Companhia Paulista, em 16 de agosto de 1871, foi noticiado o desaparecimento de um cavalo com ferraduras inglesas. Com menos de um mês de diferença, outro desaparecimento de animal foi noticiado. No dia 6 de setembro de 1871, uma “besta, de pelo de rato, muito mansa, tanto de carroça como de arreios,²⁶⁹” havia desaparecido na estrada de ferro, perto da capelinha. Percebendo que a besta possivelmente fora roubada, seu dono, um ferrador francês, oferecia gratificação para quem resgatasse o animal e alertava que ninguém o comprasse.

A Paulista acima da lei: uma breve análise sobre as atitudes dos acionistas

Uma última questão a ser discutida neste capítulo consiste em uma breve análise da atitude por parte da classe dominante que era ligada à Companhia Paulista. Pensamos ser necessário demonstrar, por meio de alguns exemplos encontrados nas fontes, como as atitudes de seus acionistas estão comprometidas com a ilegalidade. Acredita-se que tal análise reforçará o argumento tanto do emprego ilegal de escravizados como de todas as artimanhas relatadas nesse texto, que foram realizadas pelos superiores hierárquicos da companhia em relação ao mundo do trabalho na construção da estrada de ferro Jundiaí – Campinas.

De fato, por meio dos jornais, a Companhia Paulista publicava chamadas que, por lei, seriam ilegais. Como já dito anteriormente, alguns descumprimentos da lei eram aceitos normalmente na sociedade. Entretanto, algumas atitudes tomadas pelas autoridades da Paulista, que visivelmente não respeitavam pontos da legislação vigente²⁷⁰, foram expostas nos periódicos. Os jornais, por sua vez, ora denunciavam, ora defendiam a Companhia.

É o caso de uma publicação do *Correio Paulistano* chamada de “Carteira de Fígaro”. Tal nome foi utilizado em denúncias de atos ilícitos não apenas da Companhia Paulista: cidadãos anônimos utilizavam essa coluna para demonstrar descontentamento com algo que se passava na sociedade, ou então denunciavam abusos cometidos por pessoas ou empresas de grande poder. O que importa aqui é mostrar como denúncias sofridas pela Paulista não geraram desequilíbrio ou tensão na empresa. Ao contrário, em se tratando de grandes famílias administrando a Companhia, os atos ilegais praticados por ela chegaram a ser defendidos por leitores do o jornal.

²⁶⁹ *Gazeta de Campinas*. Campinas, 17 de setembro de 1871, p. 4.

²⁷⁰ Como o caso analisado do emprego de mão de obra nas construções da ferrovia.

O caso que abordaremos a seguir é sobre um cargo da Companhia Paulista, o de engenheiro fiscal. Desde o início da construção, ele esteve ocupado por Luiz Pereira Dias. Até então, tudo estaria na mais absoluta ordem, não fosse o fato de que o mesmo engenheiro era também o inspetor-geral de obras públicas da província. O abuso de um duplo cargo em que o fiscal e o fiscalizado estavam representados na mesma figura era significativo, levando a questão a uma série de discussões geradas em notas de jornal.

Pouco tempo antes da publicação de denúncia da Carteira de Fígaro, uma lei foi sancionada proibindo expressamente os cargos de inspetor-geral e engenheiros da repartição com trabalhos alheios às suas respectivas obrigações. No decreto, foi criado o cargo de engenheiro fiscal dos trabalhos de construção da estrada de ferro da Companhia Paulista, abrangendo também qualquer outra estrada ou ramal que poderia vir a estroncar com a Paulista. Para o cargo de engenheiro fiscal, ficava declarada a incompatibilidade com qualquer outro emprego, salvo o de eleição popular.²⁷¹

Na legislação anunciada, a província de São Paulo, para melhor fiscalização, criava um cargo com a finalidade da inspeção dos trabalhos de construção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Caso outra companhia fosse criada, o mesmo cargo serviria também para fiscalização da futura empresa ou prolongamento desta. Como se tratava de um cargo de fiscal, por lei ele não poderia ser apossado por alguém que exercesse outro emprego. Desse modo, o cargo era exclusivo.

Se a lei se fizesse cumprir, Dias deveria ter optado por apenas um dos cargos. Entretanto, como o cumprimento de alguns pontos da legislação não era realizado sistematicamente, o engenheiro manteve os dois cargos. Foi devido a esta sucessão de eventos que, por meio do *Correio Paulistano*, um leitor e cidadão indignado se fez presente como o Carteira de Fígaro:

Logo que começaram os trabalhos da construção da linha férrea entre Jundiaí e Campinas, como era devido o governo da província nomeou um engenheiro fiscal das obras.

Foi escolhido, com espanto de muitos, o Sr. Dias, inspetor geral das obras públicas da província e diretor nato e chefe visível da respectiva repartição.

Mais tarde fez ma Leo (sic) a assembleia provincial, incompatibilizando formal e expressamente os cargos do inspetor geral, seu ajudante, e mais engenheiros daquela repartição com trabalhos alheios às suas respectivas obrigações.

Esta lei foi sancionada e mandada imprimir, publicar e correr pelo presidente da província aos 12 de Abril passado, e foi publicada na folha oficial em meados de Junho. Era claro que o Sr. Dias é até esta data conjuntamente inspetor das obras públicas e engenheiro fiscal da linha férrea de Jundiaí a Campinas!

Quem não conhece o Sr. Candido Rocha avalie-o por esta fotografia.

²⁷¹ *Diário de São Paulo*. São Paulo, 15 de junho de 1870, p. 1.

Enquanto ao Sr. Dias, é preciso reconhecer que motivos poderosos obrigam-no a não fazer de moto próprio o que não faz o presidente.
 Como inspetor de obras públicas s. s. percebe dois contos de réis de ordenado e três de gratificação anuais, como engenheiro fiscal da linha de Campinas seis contos.
 Já se vê que s.s. tem razão, o mais que dele podem dizer é que é um homem feliz.
 E viva o Baixo Império!

O Fígaro finalizou a publicação com um “Viva o Baixo Império!” e demonstrou insatisfação com o andamento da província. Ao explanar a sucessão de dias e o duplo cargo de Luiz Pereira Dias, o autor anônimo demonstrava como o governo era benéfico para algumas pessoas. A soma de pagamentos pelos dois empregos foi um dos pontos que o Fígaro enalteceu para demonstrar a “felicidade” do engenheiro.

A publicação da Carteira de Fígaro gerou respostas de outros cidadãos que se mantiveram anônimos. Uma dessas afirmava “que a inveja e só a inveja foi o móvel das injustiças, ofensas e insinuações, lançadas contra aquele funcionário no artigo²⁷².” Ademais, o autor da resposta dizia que Fígaro só se importara com o duplo cargo do engenheiro Dias porque ele mesmo deveria querer o cargo de engenheiro fiscal para si ou então para um afilhado, e somente por não ter conseguido é que se deu ao trabalho de publicar tal denúncia.

A posição de “homem bom” era tão enaltecida, que foi utilizada para justificar como uma pessoa poderia estar acima da lei sem que fosse questionada por alguém na sociedade:

Reflita também o Fígaro Americano, que em vista dessa disposição, há até conveniência na acumulação dos dois empregos, mormente quando, como acontece presentemente, um deles for exercido por homem *inteligente e laborioso* [grifo meu] e capaz de provar aos Fígaros todos e aos seus prediletos e afilhados, que em quando não for demonstrado qual o desserviço havido por causa dessa acumulação, não há impossibilidade no facto que tanto assombro causou à sua carteira negativa²⁷³.

É interessante mencionar que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro sempre era referida como um exemplo de organização. Em seus relatórios semestrais sobre os andamentos da obra, tudo era descrito na mais perfeita harmonia. Entretanto, é válido refletir sobre a influência exercida pelos acionistas da Companhia, em especial pelo seu presidente, Falcão Filho, cujas ações eram marcadas pela impunidade. Tanto a Companhia quanto os que dela faziam parte agiam livremente, sem que atitudes ilegais se tornassem casos jurídicos.

Entretanto, a repercussão na imprensa parece ter tido influência na saída do engenheiro da Companhia. De fato, após toda a questão debatida, Dias deixou o cargo de fiscal da construção da estrada de ferro seis meses depois do ocorrido. Em 17 de janeiro de 1871, a

²⁷² *Correio Paulistano*. São Paulo, 12 de julho de 1870, p. 2.

²⁷³ *Idem*, p. 2.

Companhia noticiou a saída do engenheiro, que foi elogiado pelo zelo empregado em seu tempo de serviço, e para o cargo foi nomeado o engenheiro coronel Rufino Enéas Gustavo Galvão.

O discurso de que a inveja gerava denúncias em jornais aparece também em outro momento da construção da estrada de ferro da Companhia Paulista. O ocorrido se deu por conta das construções dos barracões que serviriam à empresa. Em outubro de 1871, uma publicação do *Correio Paulistano*, direcionada a Falcão Filho, fazia comentários sobre os terrenos que a Câmara Municipal doou à Paulista, e sobre o uso da empresa desses lotes para a construção de armazéns.

Primeiro, a crítica sobre as doações se dava sobre a questão dos membros da Câmara de Campinas. Como quem compunha as cadeiras da Câmara eram os próprios acionistas da Companhia Paulista, a questão levantada era sobre a validade da doação dos terrenos. A segunda crítica foi feita por Joaquim Quirino dos Santos que, por sinal, também era um acionista, e recaía sobre o aluguel destes armazéns a terceiros. Segundo a fala do expoente, “Não é de certo bonito fazer favores a custa alheia. Quem quiser beneficiar os amigos, deve fazê-lo a custa própria²⁷⁴.” Em meio à crítica existe a preocupação de Quirino em destacar a imagem de homem de confiança depositada em Falcão Filho: “Tenho no ilustrado e simpático dr. Falcão a mais ilimitada confiança; forma de s. ex. o mais lisonjeiro conceito, por isso ser-me-ia sobremodo desagradável mudar de opinião²⁷⁵.” Em resposta, Falcão Filho expôs que os armazéns seriam alugados aos primeiros interessados e, mesmo assim, o espaço disponível a eles não geraria as acomodações necessárias. Dentre os locatários estão novamente as grandes famílias paulistas e acionistas da Companhia: ao comendador Joaquim Bonifácio do Amaram foram cedidos dois armazéns; a Souza Queiroz e Vergueiro mais dois; Martinho Prado e Wright também dois; ao coronel Proost Rodovalho dois armazéns e a Forjaz e Sá um fora locado.

Em meio aos desentendimentos por conta dos aluguéis, o diretor da Companhia Paulista, Falcão Filho, deu a entender que os questionamentos de Quirino vinham da não preferência a ele sobre o aluguel de um dos armazéns. A partir de então, Joaquim Quirino dos Santos demonstrou-se ofendido pela posição de Falcão e da diretoria da Paulista, e passou a expor os privilégios que alguns senhores possuíam na política e na concessão dos armazéns:

Entristeceu-me a resposta com que honrou-me, no *Correio Paulistano* de ontem o exm. sr. Dr. Falcão. Realizou-se, infelizmente, o desencanto que eu tanto temia.
(...)

²⁷⁴ *Correio Paulistano*. São Paulo, 29 de outubro de 1871, p. 2.

²⁷⁵ *Idem*.

O sr. Dr. Falcão, ao mesmo tempo que protestava respeitar minhas intenções fez particular insistência em tornar claro que fora o despeito, por não ter obtido um armazém, que me levava a imprensa.

(...)

Supõe o digno presidente da companhia paulista que não fez favor aos concessionários de armazéns, por que não satisfaz a casa Souza Queiroz & Vergueiro na plenitude de sua ambição, isto é, não lhe deu tantos armazéns quantos ela pretendia! Se essa casa pretendesse nove armazéns e s. ex. somente lhe desse oito, ainda entenderia não lhe ter prestado um favor!? Se. Ex., referindo, com ar de vangloria, como um ato de heroísmo, que somente deu a casa Souza Queiroz & Vergueiro dois armazéns, quando ela queria mais, da pelo esforço que lhe custou a resistência, uma justa medida do quanto pode e influi em seu ânimo à vontade semelhante casa²⁷⁶.

No desenrolar das trocas de publicações, Joaquim Quirino dos Santos foi considerado agressivo aos colegas. A possibilidade de o parentesco ter-lhe gerado benefícios para os aluguéis dos armazéns foi descartada por concessionários que saíram em defesa de Falcão e outras personalidades como Joaquim Bonifácio do Amaral. Durante todo o tempo, os acionistas defensores e privilegiados enfatizavam que os posicionamentos de Quirino ocorreram por ele também não ter conseguido benefícios com o aluguel dos armazéns.

Na continuidade do debate no periódico citado, um acionista anônimo, que talvez não estivesse tão no anonimato, respondeu aos defensores de Falcão da seguinte forma:

Temos escrito alguns artigos no sentido de demonstrar o abuso cometido pela diretoria da Companhia Paulista, alugando clandestinamente a seus protegidos, senão patronos, os armazéns construídos na estação da cidade de Campinas, em chão cedido gratuitamente pela câmara municipal. Não obstante ser relevantíssima a matéria, a diretoria mantém-se calada, como se não tivesse obrigação de dar explicações explícitas ao público e ao ilustre presidente da província de São Paulo, que, por sua interessa de caráter e escrupulosa consciência, lhas terá sem dúvida exigido.

Neste nosso país o fato consumado vale tudo, vence tudo, impera enfim. Os prejudicados e os cidadãos atentos ao desenvolvimento de nossas instituições, clamem em vão, brandam no deserto!

Por maior que seja o atentado, por mais escandaloso que se torne o abuso, fica e resiste com o silêncio, que é uma grande força no nosso país, a todas as queixas.

A onipotência das diretorias de nossas grandes empresas não tem infelizmente corretivos; fazem o que querem e não se prestam, ao menos, a dar explicações aos ofendidos!²⁷⁷

O autor da nota citada acima enfatizava o silêncio da Companhia frente ao caso debatido pelo jornal. Ele expôs a questão sobre como alguns abusos poderiam ser cometidos sem que alguma reprimenda fosse dada. Todavia, é preciso lembrar que talvez o autor da publicação tivesse questões pessoais com os acionistas. É válido pensar se Joaquim Quirino

²⁷⁶ *Ibidem*.

²⁷⁷ *Correio Paulistano*. São Paulo, 11 de janeiro de 1872, p. 2.

seria levado a realizar tais denúncias se tivesse sido contemplado com o armazém que ele tanto estimava.

Os conflitos gerados por denúncias de irregularidades das companhias de estradas de ferro, por autoridades ou anônimos, estão relacionados ao mundo do trabalho. Eles envolviam casos desde irregularidades de contratação de operários até desavenças entre os próprios acionistas. Estas denúncias poderiam, por vezes, gerar embaraços para o governo,

Uma inadimplência que nos chamou a atenção se deu no aluguel de escravizados empregados nos canteiros de obras da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Apesar de ilegal, a mão de obra cativa esteve presente durante a construção da linha Jundiaí – Campinas. Um caso específico analisado demonstra que a Companhia Paulista empregava trabalhadores escravizados nas obras de construção.

O meio utilizado para divulgar a necessidade de contratação de trabalhadores foram os jornais. As companhias publicavam indiscriminadamente a contratação de mão de obra escravizada, demonstrando cumplicidade de atores políticos aos abusos legislativos cometidos pela companhia. Ademais, as famílias acionistas estavam intimamente ligadas às autoridades locais.

As ferrovias foram também locais de resistência à escravidão. Em meio à multidão de trabalhadores, escravizados fugidos procuravam se misturar aos operários da construção, uma vez que era difícil diferenciar quem era livre e quem era escravo. Ademais, o trabalhador livre se encontrava em condição precária. Ser livre, nacional ou imigrante, sem especialização poderia significar estar sujeito a agressões e outros tipos de castigos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo o estudo da organização da Companhia Paulista de Estradas de Ferro no processo de construção da linha Jundiaí – Campinas, com um foco sobre os trabalhadores empregados nos canteiros de obras. Para isso, foi realizado um levantamento de fontes relacionadas à própria Companhia como gestora da construção. Outros documentos também deram suporte à pesquisa, de modo a tornar possível a compreensão dos conflitos do trabalho sob a ótica dos trabalhadores das obras ferroviárias.

Dessa maneira, esta pesquisa foi orientada pelas mais variadas fontes, conjuntamente com o imprescindível apoio na bibliografia sobre o tema. A leitura minuciosa de alguns jornais nos proporcionou informações que passariam despercebidas em outros documentos, como os relatórios e protocolos de campos. Destarte, a leitura de processos criminais nos trouxe detalhes da vida dos trabalhadores, ocasionando assim, um cruzamento da documentação, de forma a tornar a compreensão de todo o processo de construção da ferrovia mais inteligível e completa.

Sobre a formação e composição da Companhia Paulista, foi possível perceber que, a grande maioria dos acionistas consistia de cafeicultores, que tinham, claramente, interesses pessoais no projeto de construção. Entretanto, pessoas com outras ocupações foram portadoras de ações da companhia, incluindo engenheiros ferroviários de origem europeia. Ademais, a formação da Paulista e a venda de ações gerou, em alguns momentos, desconforto entre os interessados na construção, como o caso do barão de Mauá.

Ainda no que se refere à construção, assim como em outras companhias, a Paulista fez uso do sistema de empreitada. Foram três grandes empreiteiras e dezoito subempreiteiras que geriram a obra. Além disso, outros contratos foram realizados pela companhia, como o de fornecimento de dormentes, recebimento e transporte do material rodante que chegava a Santos, e fornecimento de matéria prima, como o carvão.

As empreiteiras e subempreiteiras eram o elo que ligava os trabalhadores das obras à Companhia Paulista, isso porque eram elas as responsáveis pela contratação desses operários. Ao se distanciar, de certa maneira, desses trabalhadores, a companhia esperava que as empreiteiras ficassem responsáveis pela exploração da força de trabalho. Além da divisão da construção, as empreiteiras significaram dinamização do trabalho para conclusão final da obra.

Por fim, as condições de trabalho precárias vivida pelos operários estavam intimamente ligadas às medidas adotadas pelas empreiteiras.

Nesse sentido, este trabalho buscou examinar o risco que operários poderiam correr ao trabalhar nos canteiros de obras da Paulista. Pode-se perceber que, como se tratavam, na maioria das vezes, de obras experimentais, não havia um cuidado, da parte dos empreiteiros e engenheiros contratados, com a vida do trabalhador. Foram comuns acidentes envolvendo desmoronamentos, em que o corpo do operário não contava com nenhuma proteção e, conseqüentemente, ocasionava a morte dos trabalhadores envolvidos. Ademais, o trabalho de construção de ferrovias era penoso, na medida em que contava com demandava exaustivas jornadas de trabalho, resistência física e exposição a variações climáticas. Mesmo em dias chuvosos, as empreiteiras chegaram a operar nos canteiros de obras com número reduzido de operários. Doenças também fizeram parte do cotidiano desses trabalhadores.

Outro aspecto importante é a análise do perfil de trabalhadores, tornando possível perceber que havia entre os operários grande diversidade cultural. O corpo de trabalhadores das obras de construção da Paulista era composto por nacionais livres, escravos, imigrantes e africanos livres. Os motivos pelos quais estes homens compunham o contingente de trabalhadores eram variados. Uma das razões para o emprego nas obras da Companhia estava na dispensa dos serviços da Guarda Nacional.

A análise sobre a convivência diária de numerosos trabalhadores entre si, nos permitiu inferir que estas pessoas compartilhavam momentos de lazer, e também, situações conflituosas, que poderiam terminar em agressões e até mesmo morte. As tensões também ocorreram entre trabalhadores e empreiteiros e uma em especial chegou às notas de jornal.

Por fim, os jornais ainda tiveram papel fundamental nesta pesquisa, ao servirem de canal de contratação entre a Companhia e os trabalhadores. Entretanto, um anúncio diferente nos permitiu verificar o tema do trabalho escravo nas ferrovias. A notícia da morte de um escravo que estava empregado nas obras da Paulista norteou parte deste trabalho em que se procurou verificar até que ponto as administrações das companhias ferroviárias conseguiram manter o discurso de que não tinham acesso à informação da condição de livre ou de escravizado do trabalhador.

ARQUIVOS E FONTES HISTÓRICAS

Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de Assembleia Geral em 26 de setembro de 1869. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1869.

Relatório oferecido à Assembleia Geral de Acionistas da Companhia Paulista pela Diretoria da Mesma em março de 1870. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1870.

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de Assembleia Geral em 25 de setembro de 1870. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1870.

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembleia Geral de 29 de janeiro de 1871. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1871.

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembleia Geral de 30 de julho de 1871. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1871.

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembleia Geral de 28 de janeiro de 1872. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1872.

Relatório da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembleia Geral de 28 de setembro de 1872. São Paulo. Tipografia do “Correio Paulistano” de J. R. de A. Marques 27 – Rua da Imperatriz – 27. 1872.

Protocolos de Campos. 1ª Seção de 1870 - 1872; 2ª Seção de 1870 - 1872; 3ª Seção de 1870 - 1872.

Registros de Correspondência.

Centro de Memória da UNICAMP (CMU)

Jornal Gazeta de Campinas. Período: 1870 – 1872.

Homicídio de Calisto de Tal - Sumário crime (homicídio). Ofício 1, caixa 53, 1871. CMU.

Homicídio do Escravo Manoel - Sumário Culpa (homicídio). Ofício 1, caixa 49. CMU.

Ofensas sofridas por Silvestre Jon de Oliveira - Sumário culpa (ofensas físicas). Ofício 1, caixa 60, 1875. CMU.

Hemeroteca Digital - BNDigital - Biblioteca Nacional

Jornal Correio Paulistano. Período: 1870 – 1872.

Jornal Diário de São Paulo: Período: 1870 – 1872.

Memória Estatística do Brasil: na Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro.

PAIVA, Alberto Rondolpho. (Org.). 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. Edição commemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. 1828-1871-1916-1917. 13 v.

BIBLIOGRAFIA

- ALENCASTRO, Luiz Felipe. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872.” *Novos Estudos*. n.21. julho. 1988
- ALMEIDA, Mata. “Tempo de laboratórios, mosquitos, seres invisíveis: as experiências sobre a febre amarela em São Paulo”. In: CHALHOUN, Sidney. *Artes e Ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.
- ANDRADE, Paulo Rodrigues. *As aglomerações de homens de todas as classes: trabalhadores escravos e livres, brasileiros e imigrantes na construção e início da operação da São Paulo Railway (1860-1872)*. Dissertação de Mestrado. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2016.
- ARNESEN, Eric. *Brotherhood of color: black railroad workers and the struggle for equality*. First Harvard University. Press paperback edition, 2002.
- AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco; o negro no imaginário das elites – século XIX*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987.
- AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas: Editora Unicamp, 2010.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem que corre para o oeste – estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2ª ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1950.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. “O Apogeu do Café na Alta Mogiana”. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado & BRIOSCH, Lucila Reis (Org.). *Na Estrada do Anhanguera: Uma visão regional da história paulista*. São Paulo. Humanitas, FFLCH/USP, 1999.
- BALABAN, Marcelo. “‘Voluntários involuntários’: o recrutamento para a Guerra do Paraguai nas imagens da imprensa ilustrada brasileira do século XIX”. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 221-256, out. 2009. ISSN 1984-9222. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/11391>>. Acesso em: 20 ago. 2017.
- BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Publicação do Instituto Histórico, Imprensa Nacional, 1942.
- BATALHA, Cláudio. “Limites da Liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a primeira República”. In: LIBBY, Douglas Cole & FURTADO, Júnia Ferreira. (orgs). *Trabalho livre, trabalho escravos: perspectivas de comparação*. Annablume. São Paulo, 2006.

_____. *Os desafios atuais da história do trabalho*. Anos 90, Porto Alegre v. 13 n 23/24. p. 87-104. Jan/dez 2006.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil. Estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

CAMPOS, Cristina. *Ferrovias e Saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza*. Campinas: Editora Pontes, 2010.

CASTRO, Hugo de. *O Drama das Estradas de ferro no Brasil*. São Paulo: L R Editores Ltda, 1981.

CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1978.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. *Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. 3ª ed. Campinas: Editoria Unicamp, 2012.

COHEN, Ilka Stern. “Thomas Davatz revisitado: Reflexões sobre a imigração germânica no século XIX”. *Revista de História* 144. 2001. p. 181-211.

COLEMAN, Terry. *The railway navvies: The history of the man who made the railways*. London: Head of Zeus, 2015.

COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado ao departamento de Ciências Sociais do IFCH – UNICAMP, 1976.

_____. *A espada de Dâmocles: o exército e a crise do império*. Editora Hucitec; Editora UNICAMP. São Paulo, 1996.

_____. “A fiscalidade e seu avesso: centro e província na constituição da estrutura fiscal brasileira na primeira metade do século XIX”. In: CHAVES, Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antonio. *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argvmentvm/ Brasília: Capes, 2007.

CRUZ, Heloisa de Faria & PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. “Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa”. *Projeto História*, n. 35, dez 2007. p. 253-270.

CUÉLLAR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de & CORRÊA, Lucas Mariani. “Uma abordagem da História da Ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos”. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. (org). *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários*. São Paulo. Alameda, 2017.

DEAN, Warrean. *Rio Claro: Um Sistema Brasileiro de Grande Lavoura (1820-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

DEBES, Célio. *A caminho do Oeste: História da Companhia Paulista das Estradas de Ferro*. São Paulo, Nentivegna, 1968.

ESPIG, Márcia Janete. “A construção da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910) mão de obra e migrações”. *Varia Historia*, v. 28, n 48, jul/dez 2012. p. 849 – 869.

FERREIRA, Luiz Otávio. “Medicina popular: ciência médica e medicina popular nas páginas dos periódicos científicos (1830-1840)”. In: CHALHOUB, Sidney. *Artes e Ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E F Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume/ Fapesp, 2007.

GERODETTI, João Emílio & CORNEJO, Carlos. *Lembranças de São Paulo: O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2003.

GOMES, Flávio dos Santos. “Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil Escravista”. *Tempo*, v. 1, 1996. p. 63-93.

IZECKSOHN, Vitor. “Resistência ao recrutamento para o Exército durante as guerras Civil e do Paraguai: Brasil e Estados Unidos na década de 1860”. *Revista Estudos Históricos* v. 1, n. 27, p. 84-109, ago. 2001. ISSN 2178-1494. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2135/1274>>. Acesso em: 20 Ago. 2017.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

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

HOGAN, Daniel J; OLIVEIRA, Maria Clara Coleta F. A & NETO, John Marion Syden Striker. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: Nepo, Unicamp, 1986.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (1870-1914)*. II Congresso Latinoamericano de História Econômica.

_____. *Da Escravidão ao Trabalho Livre: a Lei de Locação de serviços de 1879*. Campinas: Papirus, 1988.

_____. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. “Entre a escravidão e o trabalho livre: escravos e imigrantes nas obras de construção das Ferrovias no Brasil do século XIX”. *Economia, Selecta*, v.9, n.4, dez 2018. p. 215-245.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870 – 1920*. Tese Livre-Docência. Departamento de História da Arquitetura e Urbanismo. USP, julho 2002.

_____. “Aquém e além mar: imigrantes e cidades”. *Varia Historia*, v. 28, n 48, p.871-887. Jul/dez 2012.

_____. “Trabalhadores da ferrovia: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo, 1870-1920”. *Varia Historia* mai/ago. Vol. 32, n. 59. Belo Horizonte, 2016. p. 505-545.

LARA, Silvia Hunold. *Campos da Violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro, 1850 – 1808*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1988.

_____. “Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil”. *Proj. História*, São Paulo (16), fev. 1998.

LACERDA, David Patrício. *Trabalho, política e solidariedade operária: uma história social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (c. 1860 – c. 1890)*. Tese de Doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2016.

LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira. “Brasil e Europa, século XVIII e XIX”. *Trabalho livre, trabalho escravos: perspectivas de comparação*. São Paulo: Annablume, 2006.

LIMA, Henrique Espada. “Sob o domínio da precariedade: escravidão e o significado da liberdade no século XIX”. *Topoi*, v.6, n. 11, jul/dez 2005. p. 289-325.

MACHADO, Maria Helena P. T. *Crime e Escravidão: Trabalho, luta, resistência nas lavouras paulistas: 1830-1888*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MATTOS, Hebe. *Das Cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista (Brasil, século XIX)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres: A abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MELO, Josemir Camilo. “Escravos e moradores na transição para o trabalho assalariado em ferrovias em Pernambuco. João Pessoa”. *Saeculum – Revista de História*, jul/dez 2011.

- MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. “Liberdade em tempos de escravidão”. In: CHAVES, Maria das Graças & SILVEIRA, Marco Antonio. *Território, conflito e identidade*. Belo Horizonte: Argvmentvm/Brasília: Capes, 2007.
- MORATELLI, Thiago. *Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2 ed. Tradução de Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec, 1998.
- MOURA, Denise A. Soares de. *Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1988.
- NEELEMEN, Gary & NEELEMEN, Rose. *Trilhos na Selva: O dia a dia dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré*. Tradução Ibraíma Dafone Tavares. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.
- OLIVEIRA, Eduardo Romero de. “Espaços de trabalho e produção ferroviária: estudos sobre termos técnicos ferroviários (São Paulo, 1868 – 1930)”. *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários*. São Paulo: Alameda, 2017.
- ROCHA, Leila Alves. *Caridade e Poder: A Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Campinas (1871-1889)*. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia, Unicamp, 2008.
- SCHWARCZ, Lília K. M. *Retrato em branco e negro – jornais, escravos e cidadãos em São Paulo no final do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- SELA, Eneida Maria Mercadante. *Modos de ser, modos de ver: viajantes europeus e africanos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.
- SILVA, Clodomiro Pereira da. *A reforma das tarifas. Relatório da Inspectoria das Estradas de Ferro pelo Engenheiro Ajudante*. São Paulo: Laemmert & C, 1901.
- SEGNINI, Liliana R Petrili. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados. Cortez, 1982.
- SOUZA, Robério S. *Trabalhadores dos Trilhos: Imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Editora da Unicamp. 2015.
- STOLCKE, Verena & HALL, Michael Hall. “À introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo.” In: *Revista Brasileira de História, À luta, trabalhadores*. São Paulo, Marco Zero/ANPUH, v. 3, n. 6, p. 80-120, 1984.

VUGMAN, Gitel. *A Companhia Mogiana de estradas de ferro e a navegação (1872-1914). Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, 1976.

XAVIER, Regina. "Dos males e suas Curas: Práticas Médicas na Campinas oitocentista". In: CHALHOUB, Sidney. *Artes e Ofícios de curar no Brasil: capítulos de história social*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.