



SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (1905-1930): BREVES NOTAS SOBRE O PAPEL DOS TRABALHADORES NA FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS-MS

OVEREXPLORATION OF THE WORKFORCE ON THE NORTHWEST RAILWAY OF BRAZIL (1905-1930): BRIEF NOTES ON THE ROLE OF WORKERS IN THE FORMATION OF THE MUNICIPALITY OF TRÊS LAGOAS-MS

OLIVEIRA, André Amorim¹

<https://orcid.org/0000-0002-9792-5768>

RESUMO: A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) foi um dos grandes marcos históricos que impactaram significativamente o município de Três Lagoas-MS a partir das primeiras décadas do século XX, abrindo assim caminho para uma nova etapa de desenvolvimento econômico neste local. Simultaneamente, esse processo gerou sérias e graves consequências para os trabalhadores responsáveis por erigir a ferrovia como, por exemplo, o desgaste acelerado de sua força de trabalho, o endividamento, o adoecimento e as mortes. As notas a seguir compõem parte de uma pesquisa inicial sobre o tema em tela, enfatizando, sobretudo, o papel dos trabalhadores naquele momento histórico do município. Trata-se de uma tentativa de contribuir para a historiografia do estado de Mato Grosso do Sul e, particularmente, de Três Lagoas. Nessa primeira aproximação, recorreremos à Teoria Marxista da Dependência (TMD) como método de investigação e análise das relações sócio produtivas estabelecidas no período de construção da ferrovia, notadamente aquelas entre empreiteiras e trabalhadores. Recorreremos ainda às fontes secundárias, especialmente o material bibliográfico que trata das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, bem como a alguns dos jornais do período, tais como o “A Lanterna”, o “A Voz do Trabalhador” e o “La Battaglia”. A partir disso foi possível sinalizar para a inserção/integração subordinada do município na economia mundial na chegada da EFNOB em Três Lagoas e, ao mesmo tempo, indicar a possibilidade de os trabalhadores envolvidos em tal implemento terem sua força de trabalho superexplorada.

PALAVRAS-CHAVE: Superexploração da força de trabalho; Ferrovia; Três Lagoas; Capitalismo dependente.

ABSTRACT: The construction of the Noroeste do Brazil Railroad (EFNOB) was one of the great historical milestones that significantly impacted the municipality of Três Lagoas-MS from the first decades of the 20th century, thus paving the way for a new stage of economic development in this location. Simultaneously, this process generated serious and serious consequences for the workers responsible for building the railroad, such as, for example, the accelerated wear and tear of their workforce, indebtedness, illness and deaths. The following notes are part of an initial research on the subject at hand, emphasizing, above all, the role of workers in that historical moment in the city. It is an attempt to contribute to the historiography of the state of Mato Grosso do Sul and, particularly, of Três Lagoas. In this first approximation, we resorted to the Marxist Theory of Dependency (TMD) as a method of investigation and analysis of the socio-productive relationships established during the construction of the railroad, notably those between contractors and workers. We also resorted to secondary sources, especially the bibliographical material that deals with the working and living conditions of workers, as well as some of the newspapers of the period, such as “A Lanterna”, “A Voz do Trabalhador” and “La Battaglia”. From this, it was possible to signal the insertion/subordinated integration of the municipality into the world economy when the EFNOB arrived in Três Lagoas and, at the same time, indicate the possibility that the workers involved in such an implement would have their workforce overexploited.

KEYWORDS: Overexploitation of the workforce; Railroad; Três Lagoas; Dependent capitalism.

1 Formado em Geografia (licenciado e bacharel) pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas-MS, possui mestrado em Geografia pela mesma instituição e doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo - USP. Foi bolsista do Grupo PET GEografia/CPTL como voluntário, bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e bolsista pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). É membro do CEGeT (Centro de estudos de geografia do trabalho) e do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Espaço, Política e Ideologias - G-EsPI (CNPq). Professor substituto na Universidade Federal da Grande Dourados - MS. Email: andre13tl@gmail.com

INTRODUÇÃO

Recentemente, no início de 2020, funcionários do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) estiveram na cidade de Três Lagoas no estado de Mato Grosso de Sul para a retirada da locomotiva a vapor “Maria Fumaça”, fabricada no ano de 1920. Na ocasião, a locomotiva seria encaminhada para o acervo patrimonial da ferrovia, localizado na capital do estado, em Campo Grande (TRES LAGOAS. MS. GOV. 15-06-2022)¹. Ao ser informado da retirada da locomotiva, o então prefeito de Três Lagoas, Ângelo Guerreiro, impediu a ação do DNIT indo até mesmo a Brasília (DF) solicitar que a máquina permanecesse em Três Lagoas como patrimônio histórico (TRES LAGOAS. MS. GOV. 15-06-2022)².

Em se tratando especificamente da “Maria Fumaça”, esta é considerada um dos marcos históricos do “nascimento” da cidade em questão, ainda que tenha ficado esquecida por aproximadamente 40 anos num dos galpões da antiga Noroeste do Brasil (NOB). A máquina pode ser considerada, portanto, um símbolo de um dos grandes momentos da história de Três Lagoas, ou seja, o período de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) que teve início a partir de 1905³ em Bauru, no estado de São Paulo, estado que faz divisa com o Mato Grosso do Sul. Três Lagoas teria sido “fruto deste processo”, como também pode ser lido no mesmo *website* da prefeitura que divulgou a matéria sobre tentativa de retirada da locomotiva (TRES LAGOAS. MS. GOV. 15-06-2022).

Junto com outros aspectos (econômicos, políticos, sociais, culturais, etc.), a força motriz das locomotivas a vapor teria sido parte daquilo que se considera um grande “esforço de desenvolvimento”, com a EFNOB “sendo o maior e o mais importante empreendimento ferroviário em sua época, consolidando o território ‘mato-grossense’⁴ na fundação de cidades em seu percurso” (TRES LAGOAS. MS. GOV. s/d)⁵. Nesse sentido, a locomotiva teria se tornado “referência histórica e identitária ao longo dos anos inclusive para a ferroviária três-lagoense” (Idem), tal como se lê na propaganda do referido site da prefeitura.

O texto que se segue tenta avançar para além de questões simbólicas, representativas

1 Disponível em: <http://www.treslagoas.ms.gov.br/107-anos-conheca-7-curiosidades-sobre-tres-lagoas-que-talvez-voce-nao-sabia/>. Acesso em: 05-09-2022.

2 Disponível em: <http://www.treslagoas.ms.gov.br/107-anos-conheca-7-curiosidades-sobre-tres-lagoas-que-talvez-voce-nao-sabia/>. Acesso em: 05-09-2022.

3 A inauguração do primeiro trecho ocorreu em 29 de setembro de 1906.

4 À época existia somente o estado de Mato Grosso, que foi dividido em dois (parte norte e sul) em 1977, dando origem sul-mato-grossense (Mato Grosso do Sul/MS).

5 Disponível em: <http://www.treslagoas.ms.gov.br/servico/mariafumaca/>. Acesso em: 05-09-2022.

ou identitárias, pois procura destacar o papel (de classe) dos trabalhadores e suas condições de trabalho e de vida no processo de implementação da ferrovia que, como visto, é um dos marcos históricos fundamentais no que pode ser considerada a formação do município de Três Lagoas. Nesse sentido, à luz da Teoria Marxista da Dependência (TMD)⁶, sinalizamos para alguns dos indícios sobre a relação capital-trabalho no contexto de implantação da EFNOB (1905-1930), momento histórico, aliás, de importantes transformações no capitalismo dependente brasileiro e no cenário político do Brasil, as quais incluíram o território de Três Lagoas e sua força de trabalho.

Tais transformações, que implicaram os contingentes de trabalhadores/as direcionados à construção e operação da ferrovia, ancoraram-se, a nosso ver, dentre outros aspectos, na superexploração da força de trabalho, característica estrutural e sistêmica das economias dependentes latino-americanas, conforme Marini (2005). Retomar a história a partir desse ponto de vista, pode, no nosso entender, ampliar as possibilidades de uma compreensão materialista do papel da classe trabalhadora que atuou no período em questão, bem como as consequências desse processo e seus rebatimentos históricos na atual configuração político-econômica do município.

Submetidos às mais brutais e precárias condições de trabalho e de vida, o que incluía o pagamento de sua força de trabalho abaixo de seu valor “normal”, extensas e intensas horas de trabalho, alimentação e habitação precárias, acesso limitado a alimentos básicos e essenciais, endividamento, etc., os trabalhadores da EFNOB, responsáveis principais pelo “salto” de desenvolvimento econômico de Três Lagoas, ao que tudo indica, tiveram sua força de trabalho superexplorada.

Ademais, a chegada da ferrovia ao município coaduna com o aprofundamento da integração/inserção desta região na economia mundial, o que, por um lado, aponta para as transformações em uma fração do território nacional subordinado à dinâmica do mercado mundial e à Divisão Internacional do Trabalho e, por outro, justamente para o papel da classe trabalhadora na economia periférica, o que remete à condição de superexploração, fundamento da dependência, de acordo com Marini (2005).

A partir desses apontamentos com base na TMD, acreditamos ser possível aos menos sinalizarmos para determinados aspectos ainda não estudados da relação capital x trabalho em Três Lagoas naquele período, em contribuição às pesquisas sobre o tema.

Assim, os apontamentos que se seguem não visam reconstruir toda a história de Três Lagoas ou da classe trabalhadora do/no local, mas se restringem a uma tentativa inicial

6 Não confundir com a Teoria da Dependência surgida no início dos anos de 1960.

aproximativa de trazer à tona breves considerações sobre a formação do município com foco no papel da classe trabalhadora a partir de outro caminho investigativo.

UM BREVE RESUMO DA TEORIA MARXISTA DA DEPENDÊNCIA E DO PAPEL DA SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA “PERIFERIA” DA ECONOMIA MUNDIAL

Em se tratando da TMD como chave de investigação, num brevíssimo resumo, pode-se dizer que esta corrente marxista surgiu no calor das lutas de classe na América Latina dos anos de 1960 e 1970 sob a pena de brasileiros como Ruy Mauro Marini, Vania Bambirra, Theotonio dos Santos e outros. Trata-se de uma elaboração que é produto de um debate teórico profundo sobre possíveis alternativas políticas e revolucionárias para a América Latina, notadamente em contraposição às teses calcadas no etapismo vinculado à posição político-estratégica dos Partidos Comunistas e, concomitantemente, à corrente que propunha que países como o Brasil⁷ estavam em uma situação de “subdesenvolvimento”, cabendo, portanto, um projeto de reformas que o fizessem “saltar” para um novo patamar de desenvolvimento dentro capitalismo. A TMD, ao contrário, diferente destas leituras, analisa e compreende a relação desenvolvimento/subdesenvolvimento não por um viés puramente “de grau”, mas como uma relação dialética que envolve também processos qualitativos, ao mesmo tempo que busca a organização política e caminhos revolucionários visando superar a condição de dependência.

Depois de um longo período forçosamente marginalizada (LUCE, 2018, SEABRA, 2019), a TMD foi retomada por pesquisadores importantes como Jaime Osorio, Orlando Caputo, Adrián Soletto Valencia, Mathias Luce, Marcelo Dias Carcanholo, Marcelo Seabra, dentre outros, os quais atuam nos mais diversos campos de pesquisa e nas mais variadas áreas do conhecimento, tais como: História, Sociologia, Geografia, Economia, etc.

Tal corrente, como bem lembrou Luce (2018, p. 9), é uma síntese do encontro profícuo entre a teoria do valor de Marx e a teoria marxista do imperialismo, notadamente a formulada por Lenin. Deste encontro nasceu um veio teórico em que “se descobriram categorias originais, para dar conta de explicar processos e tendências específicos no âmbito

7 Para a TMD, o processo de acumulação em escala mundial é tratado como uma unidade dialética entre a economia mundial e as formações econômico-sociais, por isso desenvolvimento e subdesenvolvimento são dimensões quantitativas/qualitativas de um mesmo processo de economias “centrais” (ou imperialistas) e “periféricas” (ou dependentes), processo este entendido por Marini “como uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência” (MARINI, 2005, p. 141).

da totalidade integrada e diferenciada que é o capitalismo mundial” (Ibidem). Categorias como: superexploração da força de trabalho, transferência de valor, cisão no ciclo do capital, subimperialismo, padrão de reprodução do capital, industrialização dependente, Estado dependente, dependência, etc., são fruto dessa tradição crítica do marxismo latino-americano.

Apoiados em Seabra (2019), acreditamos que uma exposição histórica à luz da TMD, permite uma aproximação ao objeto estudado com base na própria dinâmica contraditória da formação econômico-social brasileira. Tais processos contraditórios envolvem relações complexas entre “centro” e “periferia” capitalista e assentam-se na Divisão Internacional do Trabalho e na dinâmica da dependência, daí que no bojo dessa dinâmica ocorre a agudização das “tendências imanentes do capitalismo, engendrando tendências específicas que podem ser entendidas como leis tendenciais particulares à economia dependente” (LUCE, 2011, p.17). Essas leis tendenciais particulares da periferia ganham concretude na medida em que se expressam no(s) território(s), *locus* de especificidades sócio-históricas dentro da economia mundial.

Em se tratando especificamente do território três-lagoense no período da chegada da EFNOB, consideramos que a partir do destaque de determinados aspectos ligados às relações entre capital x trabalho (luta de classes), é possível destacar problemas (históricos) até então desconsiderados ou ainda não abordados em profundidade. No bojo dos processos históricos que (de)marcam as contradições do chamado desenvolvimento de Três Lagoas, município condicionado pela dinâmica da economia mundial e, por conseguinte, perpassada pelas contradições e desdobramentos do capitalismo dependente, situa-se, a nosso ver, o problema da superexploração da força de trabalho (SEFT).

A categoria de SEFT desenvolvida por Ruy Mauro Marini é o fundamento da economia dependente. Em termos essenciais, a categoria “tende normalmente a se expressar no fato de que a força de trabalho se remunere por baixo de seu valor real” (MARINI, 2005, p. 158 *itálicos nossos*). Contudo, na aparência, certos mecanismos imediatos também compreendem a SEFT. Grosso modo, seriam três os mecanismos que configuram um modo de produção fundado na SEFT: a intensificação do trabalho, o prolongamento das jornadas e a expropriação de parte do trabalho necessário para a reprodução da força de trabalho (MARINI, 2005).

Estes e outros aspectos expostos pela TMD sobre a especificidade da periferia partem, e procuram avançar, a partir das elaborações marxianas sobre o papel da força de trabalho no capitalismo, mas procura destacar que a condição de exasperação da

exploração da força de trabalho na América Latina está ligada a uma série de outros processos dialeticamente interrelacionados, como a transferência de valor e intercâmbio desigual entre centro e periferia, donde estas últimas acabam por ficar em desvantagens, o que faz com que a burguesia local busque “compensar”⁸ as perdas de valor recorrendo às formas mais brutais de exploração, opressão, expropriação dos trabalhadores locais, o que se traduz na SEFT.

Em outras palavras e para usarmos a proposição de Luce (2018, p. 14), o “segredo da dependência reside na não-identidade entre o *quantum* de valor produzido e o de valor apropriado entre as diferentes economias”. Isto é, a relação entre o que é produzido pelo trabalho e o que é apropriado pelo capital aparece mediada pela dependência e, por conseguinte, pelas transferências de valor com intercâmbio desigual (LUCE, 2018) entre o “centro” e a “periferia” capitalista, o que também contribui para as perdas de valor na periferia e as medidas compensatórias levadas a cabo por uma burguesia e um Estado dependentes que, em conjunto, atuam das formas mais brutais contra a força de trabalho local. Disso resulta, que na periferia, o mais-valor produzido se dá em condições específicas, com a burguesia local recorrendo às formas mais violentas de exploração. Com isso, graves são as consequências para classe trabalhadora brasileira, que tem que enfrentar e lutar contra a precarização, pobreza e miséria.

Desse modo, em decorrência da inserção subordinada das economias dependentes na lógica mundial da acumulação capitalista, “definem-se mecanismos estruturais de transferência do valor que, embora produzido nestas economias, é realizado e acumulado no ciclo do capital das economias centrais” (CARCANHOLO, 2013, p. 81).

Tal condição diz respeito, portanto, à forma específica como a lei do valor atua e se desdobra na economia dependente, distinta das economias “centrais”, ainda que seu conteúdo - a extração de valor e mais-valor – seja o mesmo (MARINI, 2005, LUCE, 2018). Nas economias dependentes, segundo Luce (2018), há violação da lei do valor, que é a situação da venda da força de trabalho abaixo *do seu valor*, o que resulta no não atendimento e manutenção das condições normais de reprodução desta força de trabalho, reduzindo assim, drasticamente seu tempo de utilização pelo capitalismo. Grosso modo, essas são algumas das formulações da TMD em relação às especificidades que consubstanciam a dinâmica e estrutura do capitalismo *sui generis* brasileiro (MARINI, 2005).

8 Como expôs Marini (2005, p. 153), essa compensação ocorre devido a “perda de renda gerada pelo comércio internacional” e se expressa por meio do recurso à superexploração levado a cabo pelas burguesias que operam internamente no país.

Feito esse breve resumo, no item a seguir buscamos destacar certos indícios sobre o papel dos trabalhadores no contexto da chegada da ferrovia EFNOB em Três Lagoas. Para tanto, sinalizamos para certos “mecanismos” que já naquele momento apontavam para o problema da SEFT e da dependência, tais como: salários insuficientes para a manutenção e reprodução da força de trabalho em condições “normais”, dificuldades ou impossibilidades de acesso aos bens de consumo necessários para a sobrevivência dos trabalhadores(as), esgotamento prematuro da força de trabalho, seja por esforço demasiado e/ou ausência de descanso para a sua recuperação e/ou por adoecimento, seja pela apropriação do fundo e vida e de consumo dos trabalhadores, transformados em fundo de acumulação de capital e, concomitantemente, da capacidade da classe trabalhadora, na sua diversidade, em lutar contra o capital e suas personificações de classe.

RETORNANDO ÀS TRILHAS DA HISTÓRIA DA EFNOB: RASTREANDO OS SINAIS DA DEPENDÊNCIA E DA SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

Antes de passarmos à análise de certos indícios da SEFT a partir da construção da EFNOB no início do século XX no município em questão, quando então um conjunto de transformações econômicas, políticas, demográficas, culturais, territoriais, etc., expressaram, naquela conjuntura, um novo direcionamento socioeconômico a Três Lagoas, cabe apontar para determinados aspectos mais gerais relacionados à dinâmica da economia dependente naquele contexto histórico. Logicamente, dado o limite do artigo, o tratamento desses e outros aspectos será também restrito, deixando de fora certos problemas e questões que não poderão ser devidamente abordadas.

Dentro da diversidade de investigações historiográficas do MS e de Três Lagoas no período em tela, um conjunto de pesquisadores irá sinalizar para o papel do Estado e das políticas estratégicas envolvendo a implantação da ferrovia, bem como elencar proposições que procuram examinar as possíveis vinculações entre a construção da ferrovia e os interesses dos capitais estrangeiros (MANFREDI NETO, 1995, 1999). Esses aspectos, a nosso ver, são importantes na medida em que contribuem para a identificação mais precisa da condição de dependência.

Que a construção e operação da EFNOB, levada a cabo ao longo de vários anos a partir de 1905⁹ mediante o estabelecimento de contrato do Governo Federal com a empresa

9 O trecho da ferrovia que passa por Três Lagoas foi construído entre 1910 e 1912, quando então, no dia 31 de dezembro, ocorreu sua inauguração. A primeira estação ferroviária foi inaugurada em 1917.

Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), surgida em 1904, ocorreu em condições conjunturais específicas e em decorrência de estratégias políticas conduzidas pela classe burguesa, não parece haver dúvidas.

Nesse sentido, o processo de formação/constituição do município, esteve também atrelado ao estabelecimento (histórico) do vínculo/inserção da economia nacional (e local) à dinâmica da dependência, tendo em vista, por um lado, o avanço do capital industrial europeu, sobretudo na Inglaterra; e, por outro, o fato dessa vinculação (subalterna) estar relacionada à própria condição (*sui generis*) do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho¹⁰, a qual a economia periférica é historicamente responsável, em larga medida, pelas exportações de mercadorias (bens primários) aos países centrais.

Por outro lado, na perceptiva da TMD, do final do século XIX até a segunda década do século XX, na América latina vigorou o Padrão agromineiro exportador (OSORIO, 2012)¹¹. Esse período demarca a vinculação da América Latina ao mercado mundial, contudo, essa inserção da região se dá em condições de desvantagens, sendo essa “coadjuvante” em relação aos países “centrais”¹², em decorrência, dentre outros fatores, da transferência de valor e intercâmbio desigual, do papel da estrutura produtiva nacional brasileira voltada para produtos exportados e condicionada pela demanda dos centros hegemônicos. Dentro desse padrão, a função principal do Brasil na dinâmica da economia mundial era o de produtor de bens primários de baixa intensidade tecnológica.

De acordo com Marini (2017, p. 48), naquele período, Chile, Brasil e, pouco depois, Argentina aumentam sensivelmente “seu comércio com as metrópoles europeias, baseado

10 “O sistema mundial capitalista estabelece em seu curso diversas divisões internacionais do trabalho, nas quais adquire sentido o papel fundamental que a América Latina [...]” (OSORIO, 2012, p. 79).

11 Na proposição de Osorio (2012, p. 78), seriam três os padrões de reprodução dominantes que prevaleceram em diferentes períodos de tempo: 1) Padrão agromineiro exportador, que se seguiria até a segunda década do século XX, com um período de transição correspondendo à primeira metade dos anos 1930; 2) Um Padrão Industrial, abrangendo a segunda metade dos anos 1930, com três períodos: um internalizado e autônomo até os anos 1940, outro de integração ao capital estrangeiro desde os anos 1950, e outro ainda de transição de meados dos anos 1970 aos anos 1980. Por fim, um 3) Padrão exportador de especialização produtiva, que vai de meados dos anos 1980 até o presente. Registra-se que os períodos de transição são, segundo o autor, “momentos em que um padrão não termina de se subordinar e em que o padrão que emerge ainda não domina com clareza” (OSORIO, 2012, p. 78). Conforme Raposo (2018, p. 48-49), essa classificação não está calcada em “uma análise estática e genérica, que desconsidere aspectos de outros setores da economia ou que negue as especificidades das formações econômico-sociais. Mas que intenta captar a lógica interna de reprodução do capital levando em conta que a região faz parte do movimento mais geral do sistema mundial capitalista”.

12 Como, por exemplo, a cisão ou o divórcio entre a estrutura produtiva e as necessidades das massas. Cf. Marini (2005) e Luce (2018).

na exportação de alimentos e matérias-primas como cereais, cobre, açúcar, café, carnes, couro e lã”. Concomitantemente, utilizando-se, inclusive, do crédito fornecido por países centrais como a Inglaterra, esses países aumentaram suas importações de bens de consumo não duráveis e dão início à construção de um sistema de transporte por meio das primeiras ferrovias e de obras portuárias, abrindo assim um mercado complementar à incipiente produção europeia (MARINI, 2017, p. 48-49).

No caso da implantação de ferrovias, há que se ressaltar que a construção destas foi impulsionada por medidas político-econômicas viabilizadas pelo Estado nacional justamente na conjuntura do final do século XIX e início do século XX (SAES, 1988, CORRÊA, 2017), fase marcada ainda, conforme os autores da TMD, como “dependência financeiro industrial”, caracterizada, conforme Araújo (2013, p. 131) “pelo domínio do grande capital nos centros hegemônicos”. Isso porque a expansão do grande capital do centro hegemônico para o exterior buscou “intervir na produção de matérias-primas e produtos agrícolas voltados para o consumo da Europa” (Ibidem), de modo que tal estrutura configurou, nas economias dependentes/periféricas, “um arcabouço produtivo dedicado à exportação desses produtos” (Ibidem).

Não por acaso, visando erigir a ferrovia naquele período, recorreu-se à ampliação de investimentos¹³ estrangeiros corporificados nas práticas de acionistas do exterior, principalmente franco-belgas, os quais intentavam a aquisição do privilégio sobre a estrada de ferro com a garantia “de juros de 6% sobre o capital empregado na construção da linha e a isenção de direitos de importação sobre os materiais necessários”¹⁴ (MORATELLI, 2009, p. 46). Enquanto isso, o governo direcionava sua estratégia na integração e ocupação dos “sertões” ou espaços “vazios” brasileiros e a adequação e criação da legislação ferroviária. (Cf. QUEIROZ, 2004, CORRÊA, 2017). Ao que parece, tais processos foram favorecidos pela situação política e econômica e as ações do governo de Rodrigues Alves (1902-1906), que buscava realizar a modernização do país com a promoção de obras de saneamento, reurbanização, incentivo à imigração, fixação de estrangeiros no campo e a expansão da malha ferroviária nacional. Ademais, os governos posteriores de Afonso Pena e Nilo Peçanha recorreram à maciça, embora temporária, “alienação das malhas do Estado por meio de

13 Os investimentos já ocorriam ao longo século XIX, sendo as ferrovias brasileiras organizadas a partir de capitais britânicos, sobretudo por conta da legislação ferroviária imperial que, segundo Borges (2011, p. 30), “atendia os interesses do capital estrangeiro”.

14 “Além do privilégio de garantia de juros, a companhia ainda teria garantida isenção de impostos para importação de produtos referentes ao funcionamento da ferrovia, como trilhos, máquinas, carvão” (CORRÊA, 2017, p. 3).

contratos de arrendamentos a enormes companhias ferroviárias estrangeiras” (STEFANI, 2007, p. 68).

No caso da EFNOB, salienta-se que em 1908, o Governo Federal retirou a concessão do trecho que percorreria o então Estado de Mato Grosso, transferindo-a para a União. Em 1913, o Governo encampou o trecho já construído pelo capital privado e a ferrovia passou à sua posse.

Sinalizando para as transformações naquele momento da chegada da ferrovia em Três Lagoas, Stefani (2007) aponta para as ligações entre representantes do capital nacional e internacional, os quais possuíam interesses comuns na construção da ferrovia. A autora cita o caso da empresa *Brazil Land and Cattle Packing*, proprietária de grandes fazendas nas cidades de Campo Grande e Três Lagoas, e que utilizava a ferrovia para transportar gado de corte para seu matadouro, em Osasco, município de São Paulo (STEFANI, 2007). Também Corrêa (2017, p. 1), ao tratar dessa empresa, assinala o papel da conjuntura política e econômica brasileira favorável na qual implantação da empresa se dava numa “situação favorável à penetração de capital estrangeiro, principalmente nos anos finais de 1890 e iniciais de 1900”.

Moratelli (2009, p. 59-60), por sua vez, expõe que sob o regime de garantia de juros, os financiamentos para a construção da ferrovia haviam se originado em sua maior parte na França, onde o engenheiro Teixeira, em 1890, organizou uma empresa chamada *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* para levantar o capital necessário à empreitada. Assim, o sucesso do empreendimento dependia, em certa medida, do *modus operandi* dos financistas. Eram eles que, por exemplo, indicavam as firmas de empreiteiras capazes de garantir a sua exequibilidade da própria construção da ferrovia (MORATELLI, 2009, p. 54).

No caso da construção da EFNOB, confiou-se o trabalho à *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Públics* que, por conseguinte, contratou os trabalhos, no Brasil, do empreiteiro e acionista Joaquim Machado de Mello. A captura de capitais franceses para a construção do trecho mato-grossense da ferrovia foi descrita pelo próprio engenheiro Teixeira, que detalhou como se desenvolveu a operação realizada na Europa para financiar as obras no então Mato Grosso:

[...] por intermédio do banqueiro financiador [Hector] Legru, grande acionista da companhia, foi contratada com a *Société Générale e a Banque de Paris et des Pays Bas*, a emissão de 50.000.000 de francos, correspondente à primeira série dos títulos que deveriam ser dados à companhia em pagamento e à medida do avançamento das obras, ficando o dinheiro em depósito na *Société Générale*,

para ir sendo entregue à companhia, em vez de títulos, nas épocas oportunas. Como, apesar das boas condições em que foi negociada essa operação, a colocação dos títulos foi bastante inferior ao par, e como, pelo contrato, devia ser depositado o valor par, teve a companhia de fazer um sacrifício do seu capital de giro, que ficou assim inutilmente imobilizado, justamente no período em que se tornava mais necessário. Felizmente, porém, os atos de equidade do Governo e o concurso eficaz do banqueiro Legru e da *Compagnie Générale de Chemis de Fer et de Travaux Publics*, empreiteira geral das obras, permitiram que estas e os fornecimentos da companhia tivessem o necessário impulso¹⁵.

Outra linha de financiamento foram os capitais belgas. Nesse caso, vale assinalar quatro aspectos importantes ligados à articulação entre capitalistas, políticos, acionistas e o próprio capital externo. O primeiro são as conexões belgas do fundador e principal dirigente da Cia., o supracitado engenheiro João Teixeira Soares, em decorrência de sua atuação como chefe da construção ferroviária de Curitiba a Paranaguá no início da década de 1880 e seus serviços à empreiteira belga *Société Anonyme des Travaux Dyle et Bacalan* (BELGIAN CLUB s/d, s/p)¹⁶. Teixeira Soares, em anos posteriores, prosseguiu em estreita relação com as empresas belgas, como a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* e a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, ambas integrantes de um grupo pertencente à *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires*, sediado em Bruxelas (BELGIAN CLUB s/d, s/p).

Um segundo aspecto é o próprio fato de a construção ter sido conduzida pela empresa *Compagnie Générale des Chemins de Fer et de Travaux Publics*, fundada em Bruxelas, em 1902, inicialmente com vistas a assumir a empreitada da construção e superestrutura da linha da estrada de ferro de Vitória (ES) a Diamantina (MG). Nesse caso, o vice-presidente da EFNOB, João T. Soares, era também diretor de outra Cia, a Vitória e Minas. Enquanto isso, Louis Malchain, diretor da FNOB à época, se tornou dos principais acionistas da *Compagnie Générale*, enquanto Ernest Poizat (membro do Conselho Fiscal da EFNOB) aparece como pequeno acionista e membro do Conselho Fiscal da mesma *Compagnie* (BELGIAN CLUB s/d, s/p).

Um terceiro elemento é o fato de muitos cidadãos belgas terem certamente se tornado obrigacionistas, isto é, indivíduos que possuíam uma ou mais obrigações (títulos) da Cia. EFNOB, sendo a maior parte do capital empregado na construção levantado na

15 SOARES, J. T. Introdução ao Relatório de 1908. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1908. RELATÓRIO [...] Noroeste do Brasil referente ao ano de 1908, pp. 5-7.

16 Informações disponíveis em: < <http://www.belgianclub.com.br/pt-br/ef/estrada-de-ferro-noroeste-do-brasil>>. Acesso em: 10-08-2021.

Europa, particularmente em Bruxelas (ao lado de Paris, Amsterdã e, possivelmente, Antuérpia), local onde foram negociadas as debêntures emitidas pela companhia (BELGIAN CLUB, s/d, s/p).

Além desses aspectos ligados à dinâmica da economia dependente comandada pelos imperativos do capital externo investido no setor em tela e as articulações políticas, cabe ressaltar que parte do material usado na construção e operação da ferrovia era importado, de origem inglesa, norte-americana e, especialmente belga (BELGIAN CLUB s/d, s/p). Esse aspecto chama à atenção em decorrência daquilo que Marini (2005) denominou de dependência tecnológica (Cf. MARINI, 1992, 2005).

A partir de 1907, o maquinário (locomotivas exportadas para o Brasil) era proveniente dos *Ateliers* da empresa belga “*La Meuse*”¹⁷. Em termos de veículos - carros de passageiros, mistos, vagões para bagagens, mercadorias ou animais -, dos 15, 12 provinham igualmente da Bélgica (nove vagões para mercadorias e três vagões de lastro). Nos anos seguintes, a procedência desse maquinário exportado da Bélgica se mantém, especialmente no que concerne aos veículos, embora ceda terreno às locomotivas.

Em 1911, por exemplo, este número aumenta, tem-se 178 veículos da ferrovia de procedência belga. No que concerne às 14 locomotivas, contudo, apenas quatro eram daquele país, sendo as demais importadas dos EUA. Já em 1916, último ano que conseguimos os dados (referentes, no caso, apenas ao trecho Bauru-Itapura), de um total de 127 veículos, 81 eram belgas. Ademais, havia carros de passageiros dos Estados Unidos e o restante, 41, eram nacionais. Já em relação às locomotivas, de um total de 20, 5 eram belgas, 12 eram norte-americanas e três inglesas (BELGIAN CLUB s/d, s/p). Desse modo, nota-se que a viabilização da estrada de ferro em meio a precariedade técnica nacional esteve ancorada também nos investimentos em maquinários internacionais.

Assim, os avanços das forças produtivas na Europa, que resultaram na produção de tecnologias e novos materiais extraídos em parte da “periferia” e que retornavam para esta sob a forma de mercadorias industrializadas, bem como os aportes de capitais financeiros franco-belgas angariados por figuras como a do engenheiro Teixeira Soares que, de alguma forma, também retomavam na forma de lucros para os centros capitalistas, ajudam a adensar o conjunto de indícios que apontam, já naquele momento, para o problema da dependência, manifesta pela inserção e integração cada vez mais acentuada do Mato Grosso e de Três

17 A *La Meuse* construí 5.350 locomotivas a vapor entre 1888 e 1949, 1.350 locomotivas a vapor de 1888 a 1945. A maioria destas locomotivas eram destinadas para funcionar nas redes industriais (BELGIAN CLUB s/d, s/p).

Lagoas ao mercado mundial.

A partir destes elementos iniciais é possível inferir (não sem o risco de reducionismos e superficialidades) que o caminho para as transformações em um município como de Três Lagoas, assentou-se sob a vinculação deste à economia mundial por meio de determinados processos e ações de classe frente ao implemento da EFNOB. Desse modo, essa estrada de ferro não se efetivou como “um empreendimento fechado em si mesmo”, como insistem alguns, mas sim, a nosso ver, relacionada às condições objetivas do mercado internacional no contexto histórico e conjuntura específica do capitalismo dependente, o qual teve como mediação o papel da classe burguesa e sua condição de “coadjuvante” no processo.

A participação efetiva de capitais estrangeiros (sobretudo franco-belgas), a dependência tecnológica e, ademais, o auxílio do Estado e da burguesia, apontam nessa direção, já que ao capital estrangeiro coube o papel de destaque, enquanto a burguesia nacional e suas frações ficavam a reboque da construção da ferrovia, dependendo destes capitais e da tecnologia estrangeira para seguir com o projeto de integração nacional.

Ademais, em escala nacional, essa integração mais destacada de Três Lagoas ancorou-se ainda estrategicamente na proximidade deste município ao estado de São Paulo, o que ampliou a circulação (fluxo e escoamento) de mercadorias, como a carne, por exemplo, já que a economia mato-grossense estava fortemente ancorada na pecuária naquele momento (MENDONÇA, 1991, p.85).

Assim, a inserção de Três Lagoas na economia mundial parece ter ocorrido de modo mais destacado justamente no período em tela porque, ademais, ao entrar em operação, a ferrovia garantiu dentre outras coisas, o frete para os produtores locais, o crescimento populacional, o impulso do fluxo migratório e o aumento da produção de mercadorias para exportação, o que permitiu um dinamismo local em setores como o do comércio e o de serviços.

Contudo, o preço desse dinamismo, que parece ter atendido, por assim dizer, às condições objetivas do capitalismo central e a conjuntura político econômica nacional, só foi possível recorrendo-se às medidas mais severas de extração de valor, daí que, como parte integrada na dinâmica do mercado mundial e da dependência, o impulso ao “progresso” de Três Lagoas teve como uma das marcas principais a violência contra os trabalhadores/as.

A construção da ferrovia teve seu caminho aberto pelas empreiteiras e subempreiteiras sob comando de figuras como Teixeira Soares e outros, que colocaram em prática um regime brutal e violento de SEFT, potencializado pela ausência de fiscalização (MORATELLI, 2009) e outros tantos problemas, como a falta de direitos e leis trabalhistas. É sobre esse aspecto

que nos debruçamos no próximo item.

EVIDÊNCIAS DA SUPEREXPLORAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO NA “REGIÃO DA MORTE”¹⁸

Não é novidade que no bojo do processo de construção da EFNOB, bem como nas suas operações posteriores ao longo do território mato-grossense, as condições de trabalho eram sub-humanas. Tal processo, como assinala Ghirardello (2020, p. 116): “deixou um rastro de destruição das tribos indígenas, mortes de centenas de operários e a devastação da mata nativa”.

De início, como afirma Moratelli (2009, p. 71), a ferrovia e os empreiteiros procuraram anunciar a oferta de trabalho nos jornais da grande imprensa, “particularmente naqueles de maior tiragem que publicavam comumente matérias com impressões positivas sobre a construção da ferrovia e que vaticinavam sempre um futuro de progresso para a região”, como é o caso do jornal O Estado de S. Paulo. (MORATELLI, 2009, p. 71). “Esse esquema inicial, que aparentemente tentava cooptar espontaneamente os trabalhadores, combinava-se ao mesmo tempo com a intermediação de agenciadores” (Ibidem, p. 71). A mensagem positiva sobre o local tinha uma função ideológica que procurava ocultar o que de fato eram as condições de trabalho e de vida daqueles que seguiam para a “região da morte”.

As contradições do processo de construção da ferrovia, no entanto, impuseram aos empregadores uma mudança na tática, “de modo que os anúncios passaram então a evidenciar mais os valores dos salários, a camuflar o tipo de trabalho na empreitada e a destacar possíveis vantagens do contrato” (Ibidem, p. 71). A divulgação sobre o lugar passou a destacar a abundância de terras e oportunidades, a “geração de empregos” e outras “benesses” promovidas pelo “progresso”, de modo que se erigiu “uma ‘ideologia do trabalho’, sendo o meio pelo qual se tentava ‘educar’ a população egressa da escravidão, teoricamente, sem a utilização da violência explícita” (MORATELLI, 2009. p. 94).

Essa mão de obra arregimentada para a construção do empreendimento, assim como para as funções de operação posteriores foi ampla e diversificada, com aproximadamente 2000 trabalhadores (MORATELLI, 2009). Quanto ao local origem, os trabalhadores eram tanto de regiões próximas como de outras distantes do território nacional. Além de brasileiros, muitos trabalhadores eram imigrantes: japoneses, portugueses, espanhóis, italianos, alemães etc. E as formas de recrutamento ocorriam de forma legal ou ilegal (MORATELLI,

18 O termo consta no Jornal A Lanterna, edição do dia 28/06/1913, p. 3. e é citado por Castro (1993, p. 193).

2009).

Os trabalhadores arregimentados eram organizados em conformidade com as exigências das empreiteiras e o avanço territorial da construção da ferrovia. O trabalho que exigia maior força física, era mais desgastante e perigoso, como a derrubada de matas, o destocamento, o assentamento de trilhos e a remoção de pedras e areias de rios etc., ficava a cargo dos brasileiros (CASTRO, 1993). O trajeto que precisou ser aberto, uma extensão de 1.622 quilômetros, em larga medida atravessava matas e florestas fechadas, o que exigia o corte das árvores e a destoca em condições penosíssimas.

Além disso, os trabalhadores se deparavam frequentemente com animais selvagens, insetos peçonhentos e a resistência indígena. Num primeiro momento, as atividades eram feitas com ferramentas rudimentares e praticamente conduzidos “no braço” pelos trabalhadores¹⁹, o que se traduzia num enorme gasto de energia e deterioração acelerada da força de trabalho, situação agravada pela *má alimentação* e o tempo escasso para descanso.

Em se tratando dos trabalhadores imigrantes, era exigido destes maior qualificação: portugueses eram sempre feitores, italianos e espanhóis trabalhavam com máquinas e ferramentas (CARVALHO, 2009). No entanto, como assinala Carvalho (2009, p. 49), apesar de os imigrantes terem os “melhores” cargos, as matérias publicadas nos jornais do Rio de Janeiro e de São Paulo noticiavam e alertavam aqueles que viam na região uma alternativa “sobre as condições de trabalho existentes” (Ibidem) tentando assim, frear a ida de mais pessoas, o que provavelmente era também uma maneira de tentar fazer com que as notícias das péssimas condições de trabalho e de vida chegassem aos locais de origens dos trabalhadores, de modo a tentar evitar que eles se dirigissem para a região.

Outro problema é que complexidade da empreitada exigia ainda um grande número de técnicos e trabalhadores não-qualificados, o que a tornava arriscada e perigosa devido à ausência de mapas precisos e confiáveis necessários à realização do “levantamento geográfico e topográfico da área antes de se projetar a rota da ferrovia” (LAMOUNIER, 2000, p. 69).

19 “As tarefas eram realizadas por turmas de trabalhadores (sondadores, roçadores, cavouqueiros, condutores, niveladores e outros) sob a supervisão de um capataz. Para o movimento de terras inicial, utilizavam-se cavalos e bois; geralmente construía-se uma linha temporária auxiliar. Estas obras exigiam centenas de trabalhadores. Colocar os trilhos e o balastro requeria um número menor de trabalhadores, mas ainda assim eram necessários cerca de duzentos homens para assentar um quilômetro. Os trabalhadores que se ocupavam do assentamento da via permanente manejavam até cerca de 110 a 140 toneladas por dia, incluindo trilhos e dormentes” (LAMOUNIER, 2000, p. 70).

Posteriormente ao levantamento superficial da área os trabalhadores eram envolvidos numa série de etapas que iam da “preparação do terreno (drenagem de pântanos, movimentos de terra, incluindo escavações, transporte, depósito e outros)” (LAMOUNIER, 2000, p. 69), passando pelo nivelamento do leito de rios, atividades de terraplenagem, aterros, taludes e abertura de túneis, projetos de alvenaria para reforçar taludes, túneis e pontes, construir as estações e depósitos até “a fase de assentar a via permanente (dormentes, trilhos e lastro)” (Ibidem, p. 69). Tudo isso concorria para o aumento dos riscos, acidentes, adoecimentos e mortes frequentes.

Uma parte do contingente de trabalhadores da ferrovia era do campo, sendo empregados, no geral, temporariamente e/ou dispensados quando conseguiam²⁰ escapar do regime brutal de opressão e repressão impostos pelos empregadores. Os que permaneciam ficavam presos no local de trabalho, sobretudo em decorrência de dívidas contraídas nos armazéns que pertenciam aos empregadores.

Ademais, havia outros problemas como as distâncias, a falta de meios de transporte para locomoção e outros riscos para os que tentassem abandonar o trabalho. Desse modo, os trabalhadores se viam forçados a adquirir alimentos essenciais nos armazéns, em geral de propriedade da Companhia Estrada de Ferro Noroeste Paulista do Brasil, responsável pelo projeto. O endividamento fazia com que os trabalhadores ficassem aprisionados à empresa pelo conhecido método de dívidas, tendo assim, parte de seu fundo de consumo e de vida apropriado pelo capital (MARINI, 2005), o que também ocasionava severas restrições à reprodução de sua força de trabalho e dos respectivos familiares e dependentes. Esse tipo de ataque ao fundo de consumo e de vida dos trabalhadores²¹ é uma das marcas da dependência e da superexploração.

A parcela de trabalhadores que era expulsa do campo, notadamente aqueles que não podiam encontrar emprego durante a entressafra, ficava à mercê do trabalho na ferrovia e era mais suscetível à propaganda enganosa dos empreiteiros. Conforme ia avançando o traçado dos trilhos, o emprego temporário “obrigava os trabalhadores a mudar de um lugar para outro” (LAMOUNIER, 2000, p. 76).

20 O relato do médico Arthur Neiva, citado em Castro (1993, p. 186), exemplifica essa situação dos trabalhadores: “Abandonar o serviço, impossível; ‘quem entra no inferno não sai’ ouvi muitas vezes repetido pelos míseros operários. A estrada cuidadosamente cortava a retirada. Voltasse a pé quem quisesse”.

21 Como apontam Grandi e Carvalho (2012, p. 345): “[...] a falta de pagamento ao pessoal e ao fornecimento irregular do mantimento para as turmas; que o armazém quando fazia distribuição de mantimento, mandava sempre menos do que aquilo que os operários pediam, dando lugar a que muitos passassem fome nas turmas”.

Uma das estratégias mais violentas da companhia responsável pela ferrovia foi a de buscar trabalhadores nas grandes cidades brasileiras e em regiões próximas (incluindo territórios indígenas), fundamentalmente aqueles indivíduos que por algum motivo enfrentavam algum problema na justiça (“transgressores da ordem pública”). Estes passaram a ser rapidamente deportados para a “região da morte”, considerada um local “pedagógico” para os “transgressores”. Nesse caso, os “transgressores” eram rotulados com termos pejorativos, tais como: “vagabundos”, “desocupados”, “marginais”, “bêbados”, “mendigos”, etc. As atividades na ferrovia passaram a ser uma forma de “educar” esse contingente de trabalhadores por meio de uma espécie de “pedagogia do trabalho superexplorado”, que era combinada a uma concepção moralista e conservadora, ambas servindo como justificadoras para o “corretivo” adequado.

Tal parcela de trabalhadores merecia, conforme as demandas da burguesia, ser reinserida na sociedade, e a “escravidão assalariada” (MARX, 2013) foi uma das formas encontradas pelas empreiteiras no controle e uso de um contingente de trabalhadores cuja força de trabalho era extremamente barata. Tal “pedagogia” ajudava a legitimar a ideia de responsabilidade moral dos empreiteiros diante da população ao mesmo tempo em que facilitava o processo de deportações. Conforme Castro (1993, p. 195), o “saneamento moral e político” das cidades, “conturbadas por indivíduos vistos como destruidores da ordem, incitadores das agitações e perniciosos para o conjunto da sociedade” alcançava sua “solução” com a deportação. A “solução” era reinserir estes trabalhadores no processo de trabalho penoso e destrutivo, ou seja, na condição de superexplorados.

Ao que tudo indica, as deportações tinham outros dois objetivos. Tratava-se, por um lado, de marginalizar e/ou tentar expulsar aqueles indivíduos considerados “perigosos” (“anarquistas vagabundos”) das grandes cidades e, por outro, de tentar regular a oferta de mão de obra barata para a construção da ferrovia, visto que este Exército Industrial de Reserva (MARX, 2013) tendia a reforçar o rebaixamento dos salários.

Carvalho (2009, p. 50) aponta para outros indícios importantes no que se refere às condições de trabalho e de vida no período de construção da EFNOB. Segundo este autor, os trabalhadores eram sujeitados a um regime de trabalho que não raro “extrapolava mais de dez horas diárias, recebiam uma alimentação precária, [e] moravam em acampamentos que não ofereciam as menores condições de sobrevivência” (Ibidem). Essa exasperação das horas de trabalho atrelada às péssimas condições de habitação e alimentação e habitação ajudam a montar o quadro da superexploração.

A extração de mais-valor absoluto (MARX, 2013), todos os dias da semana, sem

exceção, combinada com as péssimas condições de alimentação e sanitárias “faziam que os operários contraíssem doenças rapidamente” (GHIRARDELLO, 2002, p. 40). Leishmaniose, varíola, febre amarela e outras doenças eram comuns, sem contar as inúmeras enfermidades causadas pelo excesso de trabalho e/ou acidentes, as quais contribuíam significativamente para as mortes.

No trecho da ferrovia que fazia parte do então nascente município de Três lagoas, o relato era de “horribéis casos de mortes quase repentinas, produzidos pelas febres da beira dos dois caudalosos rios” (MELLO NOGUEIRA, 1915, p. 8-10). Apesar de não haver dados precisos sobre o número exato de mortes, Castro (1993, p. 197), afirma que “de acordo com um dos diretores da Noroeste, até 1909 haviam morrido mais de 1600 operários”. Já para Mello Nogueira (1915, p. 8-10), “morreram cerca de dois mil trabalhadores da Companhia”.

Para muitos dos trabalhadores, a contratação significava literalmente um “contrato de morte” (isso quando havia contrato), já que até onde se sabe, muitos deles não tinham um contrato formal, o que resultava em mais descaso e no não reconhecimento dos poucos direitos.

Contudo, mesmo debilitados, não raro estes trabalhadores reuniam forças, ora para protestar, ora para tentar fugir do trabalho penoso. Procuravam ir “para longe da empreitada, na tentativa de buscar tratamento em cidades distantes e recuperar a saúde comprometida na construção da ferrovia” (MORATELLI, 2009, p. 126).

Em meio a estes e outros problemas as denúncias sobre as péssimas condições de trabalho começaram a se ampliar e se intensificar, sobretudo aquelas divulgadas pelos jornais operários e anarquistas como o portenho “*La Protesta*”, o “*La Lotta Proletaria*”, da União dos Sindicatos de S. Paulo, o anticlerical: “*A Lanterna*”, editado e impulsionado pelo militante Edgard Leuenroth, o “*La Battaglia*”, periódico anarquista editado por um grupo de libertários italianos em São Paulo e o “*A Voz do trabalhador*” do Rio de Janeiro (MORATELLI, 2009, p. 143).

“Verdadeiro cancro”, autênticos “patifes”, “canalhas” e “inúteis”, porque pegam “o trabalho por empreitada pelo **menor preço possível**, formando uma turma de operários graças a uma atraente promessa de salário de 3\$500 por dia, os condenando depois a um **trabalho excessivo** [...]”, eram as palavras de um correspondente do *La Battaglia* em 1905 (apud MORATELLI, 2009, p. 146 grifo nosso).

Em 1909, o mesmo periódico começou a publicar uma série de artigos cujo título: “A caminho da morte”, indicava “a inevitável consequência aos trabalhadores que aceitassem a oferta de trabalho nas obras de construção da ferrovia” (MORATELLI, 2009, p. 147). Aqui,

mais uma vez, aparecem indícios do processo de superexploração, visto que, conforme as indicações do jornal, o salário pago aos trabalhadores era o de menor preço possível, com consequências inevitáveis para os trabalhadores. O rebaixamento dos salários, como um dos mecanismos da superexploração, impacta a reprodução normal dos trabalhadores, dificultando e até impedindo a manutenção de sua sobrevivência.

Desse modo, o *La Battaglia* direcionava seus esforços contra o recrutamento de trabalhadores, a quem eram prometidos “bons salários”. O jornal alertava os trabalhadores sobre o fato de que muitos agentes empresariais haviam sido “autorizados a percorrer os diversos estados com o objetivo de formar caravanas de trabalhadores e destiná-los ao matadouro, por meio de bajulações de bom tratamento e ótimos ganhos”²².

Em contraposição às falácias dos empregadores, o mesmo periódico procurava expor as condições dos trabalhadores:

Trabalham sob um sol escaldante, tropical. Só se alimentam de feijão e carne-seca. Dormem em barracas sobre a terra contaminada, atormentados pelos mosquitos e pelas moscas venenosas. Não há remédios e nem médicos para os doentes. Mesmo os doentes devem trabalhar à força. Aqueles que se recusam são mortos a tiros de revólver ou fuzil.

No mesmo dia um trabalhador e um homem morreram de fadiga e de privações. O homem e o animal foram enterrados na mesma cova.

Está reservado à companhia o monopólio dos gêneros alimentícios e a venda aos trabalhadores a um preço quatro vezes maior que o de mercado. No fim do mês, todos os trabalhadores ficam em dívida com a empresa. E estes crimes são perpetrados com o consentimento do governo republicano²³

Essa passagem do jornal sintetiza um conjunto de fortes indícios do problema da SEFT, com os trabalhadores em atividades extenuantes, mal alimentados, sem habitações adequadas para descanso e até mesmo a morte de um dos “animais” que trabalham²⁴. Por sua vez, a companhia detinha o monopólio da venda de alimentos, o que gera o endividamento dos trabalhadores. Tudo isso com o consentimento do governo.

22 *La Battaglia*, São Paulo, 10 de janeiro de 1909, p. 1. *apud* Moratelli (2009, p. 148).

23 *La Battaglia*, São Paulo, 24 de janeiro de 1909, p.1. Citado por Moratelli (2009, p. 151-152).

24 Como se sabe, para o marxismo, um dos complexos ontológicos fundamentais do ser social é a sua capacidade de exercer uma atividade consciente na natureza por meio de pores teleológicos e que resultam em determinados fins (LUKÁCS, 2013). Daí que o ser humano produz de forma “universal” e, portanto, o homem produz “primeira e verdadeiramente, na [sua] liberdade [com relação] a ela” (MARX, 2004, p. 85). Desse modo, “[...] toda a assim denominada história mundial nada mais é do que o engendramento do homem mediante o trabalho humano, enquanto o vir a ser da natureza para o homem [...] (Ibidem, p. 114). Todavia, essa dimensão histórico-ontológica do ser social engendra formas de ser do trabalho que podem se transformar, como é caso do papel explorado e superexplorado da força de trabalho no modo de produção capitalista.

O importante periódico *A Voz do Trabalhador*²⁵, em matéria apresentada no dia 1º de junho de 1909, divulgou o regulamento da construtora do supracitado Engenheiro Joaquim Machado de Mello²⁶, o qual os trabalhadores deveriam seguir à risca. O documento é importante e vale ser reproduzido na íntegra:

O Snr.....aceitando a ocupação de.....
nesta construção, obriga-se com aquisição da presente caderneta, as condições seguintes:

1. Obedecer e executar todas as ordens de serviço que lhe forem dadas;
2. **Reconhecer de 10 (dez) horas no mínimo**, o dia de trabalho;
3. **Trabalhar não só nos dias da semana, como nos domingos, dias santos e feriados, e também de noite, quando o Empreiteiro o exigir;**
4. **Aceitar, sem direito a qualquer reclamação, o salário diário que lhe for estipulado pelo Empreiteiro;**
5. **Fornecer-se do armazém do Empreiteiro de todos os gêneros de alimentação e de quaisquer outros artigos de que precisar;**
6. Não causar dano algum, nem embaraços aos trabalhos executados por conta do Empreiteiro ou de particulares, comportando-se com todo o respeito e moralidade quer no serviço, quer particularmente;
7. Aguardar o pagamento dos seus ordenados do mês vencido, até o dia 30 (trinta) do mês seguinte;
8. Aguardar, se sair espontaneamente do trabalho durante o mês, a liquidação de sua caderneta no dia respectivo do mês seguinte;
9. Ser dispensado do serviço se o entender o Empreiteiro, recebendo imediatamente o saldo dos seus salários;
10. Apresentar no último dia do mês, ao armazém competente, a presente caderneta para conferência dos **respectivos débitos**, lançamentos dos salários e apuração do saldo, procurando sua restituição do dia 5 do mês seguinte em diante, entregando-a posteriormente no ato do recebimento do saldo, **sem direito à sua restituição;**
11. Não transferir a presente caderneta a outros; e, no caso de saída espontânea (não podendo estar presente no ato de pagamento), deverá deixar pessoa devidamente autorizada a receber o saldo, sob aviso prévio ao Empreiteiro;
12. O trabalhador que não fizer, no mínimo, 20 dias de trabalho por mês, salvo moléstia, será dispensado da construção²⁷.

25 Segundo Moratelli (2009, p. 110): “As condições de vida e de trabalho na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil tornaram-se conhecidas do público em geral pouco antes do fim da década de 1910. A grande imprensa tinha até aquele momento procurado evitar ou contornar o assunto, mas o vácuo deixado para trás parece não ter sido um bom negócio, dado que a imprensa operária ocupou completamente o espaço e denunciou, ao seu modo, a deterioração da condição operária na ferrovia”.

26 Empreiteiro geral da construção e diretor da Companhia Noroeste do Brasil, Mello era considerado pelo jornal “*A Voz do trabalhador*” um escravocrata que deveria ser boicotado pelos trabalhadores. O mesmo jornal alertava: “Trabalhadores. Evitai a Noroeste. Ninguém deve ir trabalhar na Noroeste. Ali morre-se vitimado pelas febres, pela miséria e pelo chumbo dos capangas”. Cf. jornal *A Voz do Trabalhador*, RJ. Publicações dos dias 17/05/1909; 01/06/1909 e 01/05/1909.

27 Jornal *A Voz do Trabalhador*, RJ, edição do dia 01/06/1909, p. 1. As ênfases no texto são

Como se vê, as regras impostas aos trabalhadores mostram o quão grave era a situação dos trabalhadores e ajudam a corroborar as denúncias feitas pelos jornais: jornada diária de trabalho estendida por 10 horas (ou mais), 7 dias por semana e sem direito a descanso nos sábados, domingos e feriados; salários fixados de acordo com as empreiteiras, sem contestação; alimentação e outros produtos de utilidade básica deveriam comprados no armazém de propriedade da construtora, o que, via de regra, gerava o endividamento do trabalhador com o empreiteiro, etc.

Mesmo após o término da construção da ferrovia, problemas como a insalubridade persistiam. “Vê-se que, antes de 1919, a mão-de-obra empregada estava completamente desassistida, sem qualquer tipo de assistência” (CARVALHO, 2009, p. 85). Além disso, como sinaliza um relatório da EFNOB da época, a estrada de ferro não poderia “ter pessoal bom e estável para seus serviços”, pois não oferecia “[...] boas instalações para residência, dotadas de relativo conforto e toda a higiene”²⁸.

Diante deste quadro, não surpreende que em 1913, época em que estava nascendo o então município de Três Lagoas, explodisse a primeira de uma sequência de greves que marcariam a história da ferrovia (1909, 1914, 1915, 1922, 1924, 1932...) (MORATELLI, 2009, CARVALHO, 2009). Uma das manifestações grevistas mais importantes, ocorrida a partir do dia 4 de abril de 1914, foi analisada por Carvalho (2009, p. 137), que ressaltou:

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

A reprodução de alguns dos documentos sobre as causas da paralisação e as reivindicações dos trabalhadores da greve de 1914, permite adensar nossa análise aproximativa do problema da SEFT. No trecho citado por Carvalho (2009, p. 106-107) sobre

nossas.

28 CEFNOB. Relatório referente ao exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Eng. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Diretor da Estrada. Bauru, agosto de 1922. São Paulo: Secção de Obras d’ O Estado de São Paulo, 1922. p. 15-16. Disponível em: <<https://www.projetomuseuferroviario.com.br/relatorio-da-estrada-de-ferro-noroeste-do-brasil-referente-ao-exercicio-de-1921/>>. Acesso em: 10-09-2021.

a greve, lê-se:

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

Parte desses contingentes precarizados e superexplorados na construção da linha férrea se territorializou no município de Três Lagoas somando-se àqueles que já exerciam alguma atividade local, como os trabalhadores de setores como o da pecuária. Outros ainda, mais tarde, juntaram-se à população local, contribuindo para o adensamento demográfico da região, como foi o caso dos trabalhadores responsáveis pela manutenção do trecho férreo ou do maquinário, ou ainda aqueles responsáveis por setores administrativos e de segurança.

Em suma, os problemas listados sobre o período histórico da chegada da ferrovia em Três Lagoas à luz da TMD, permitem, por um lado, uma leitura aproximada e parcial das condições de inserção dessa fração do território nacional (lugar) na dinâmica e estrutura histórica do capitalismo dependente. Por outro lado, tal reconhecimento passa pelo entendimento dos nexos entre a dinâmica produtiva de Três Lagoas neste mesmo período e suas funções dentro da economia dependente. Ao mesmo tempo, as relações de trabalho, manifestas na situação dos trabalhadores e suas condições de trabalho e de vida aterradas, sinalizam para o problema da superexploração, ou seja, para o fundamento da dependência.

CONSIDERAÇÕES

Como destacamos anteriormente, a proposta em tela é parte inicial de uma pesquisa ainda em andamento, a qual busca contribuir com as análises historiográficas do Mato Grosso do Sul e de Três Lagoas. Nesse sentido, procuramos nos apoiar na bibliografia já disponível ao mesmo tempo em que incorporamos o referencial teórico-metódico da TMD.

Todavia, os elementos indicados acima são ainda insuficientes para corroborar tal hipótese da dependência e da SEFT operando em Três Lagoas já naquele período importante de construção da ferrovia EFNOB. Se as pistas recolhidas nas fontes (jornais) e na bibliografia apontam para um caminho profícuo nessa direção, tendo em vista, por exemplo, a questão do capital externo e do conjunto de problemas graves envolvendo os

trabalhadores, cabe ainda um aprofundamento a partir, por exemplo, da busca por dados e informações que permitam um tratamento mais fiel ao movimento do objeto.

Assim, se os exemplos supracitados fazem sentido ao sinalizarem para o problema da dependência e da superexploração, somente a investigação minuciosa com o debruçar-se sobre outras fontes e materiais históricos, assim como a apropriação de outros aspectos da robusta e importante bibliografia existente pode, a nosso ver, corroborar ou não a pertinência do problema identificado.

Nesse sentido, visando a continuidade da pesquisa e o seu aprofundamento, vale listar mais algumas outras fontes e materiais aos quais se pretende recorrer. São elas: Arquivos Públicos do Mato Grosso (APMT), Edgard Leuhenroth (AEL) e de São Paulo (APESP), assim como ao Museu Histórico Municipal de Bauru (MHMB), o Centro de Documentação Regional (CDR/FCH/UFMGD), o Instituto Histórico e Geográfico – MS (IHG-MS) e o próprio Núcleo de Documentação Histórica Honório de Souza Carneiro (NDH), localizado na Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS) no campus de Três Lagoas-MS (CPTL), onde há um conjunto considerável de fontes e materiais (jornais, revistas, periódicos, relatórios, imagens, cartas, fichas, etc.).

Além disso, existe ainda uma gama de outras fontes “virtuais” (BARROS, 2019) que tratam especificamente da TMD, disponíveis no *website* do Instituto de Estudos Latino-americanos (IELA) (<https://iela.ufsc.br/>), no memorial a Ruy Mauro Marini (<http://www.marini-escritos.unam.mx/>) e no Memorial-arquivo Vania Bambirra (<https://vaniabambirra.wordpress.com/>) com vasto material (livros, artigos, cursos, revistas, ensaios, vídeos, etc.)

Em suma, a proposta inicial em tela procurou se apoiar na TMD e numa parte das fontes e material bibliográfico sobre a chegada da ferrovia em Três Lagoas no período em questão, visando compreender as relações sócio produtivas estabelecidas naquele momento, assim como os nexos desses processos internos ao mercado mundial. Isso nos possibilitou traçar um panorama aproximado das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores no local, bem como as especificidades do lugar como expressão da dinâmica histórica de uma economia periférica inserida de modo subordinado na dinâmica mundial.

Entende-se assim, que a referida investigação, dentro dos limites indicados, sinaliza para uma realidade histórica concreta pejada de problemas e questões ainda em aberto e que, portanto, precisa ser retomada, justamente porque expressa a condição de dependência e SEFT dos trabalhadores assalariados na América Latina e, particularmente, no Brasil, aqui exemplificadas a partir da análise inicial da “região da morte”.

BIBLIOGRAFIA

AMARAL, M. *A investida neoliberal na América Latina e as novas determinações da dependência*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Economia, Uberlândia, 2006, 172f.

ARAÚJO, P. *Desenvolvimento dependente latino-americano no século XXI: desigualdade e padrão de reprodução*. 2013. 264f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Economia, Uberlândia, 2013.

ALVES, G. L. Mato Grosso e a história - 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2.sem., 1984.

BARROS, J. D. *Fontes Históricas*. Introdução aos seus usos historiográficos. Petrópolis-RJ: Vozes, 2019.

BENEVIDES, C. A. C; LEONZO, N. *Miranda Estância: ingleses, peões e caçadores no Pantanal mato-grossense*. Rio de Janeiro: Ed. Da Fundação Getúlio Vargas, 1999.

BEZZO, J. O. Noroeste Paulista: aspectos demográficos. *Revista de Cultura Vozes*, nº 9, 1969, p. 776.

BORGES, B, G. Ferrovia e modernidade. *Revista UFG*. Ano XIII, n. 11, GOIÁS, 2011, p. 27-36.

BORGES, F. T. M. Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930). São Paulo: Scortecci, 2001.

CARCANHOLO, M. D. O atual resgate crítico da teoria marxista da dependência. *Trabalho, Educação e Saúde*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 191-205, 2013.

CARVALHO, D. F de. *Trabalho e conflito na Noroeste do Brasil: a greve dos ferroviários de 1914*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2009.

CASTRO, M. I. M. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 1993.

DUARTE, P. H.; GRACIOLLI, E. A teoria da dependência: interpretações sobre o (sub) desenvolvimento na América Latina. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX/ENGELS, 5. *Anais...* Campinas: Unicamp, 2007.

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GHIRARDELLO, N. A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v.16, n.1, p. 114-141, jan./jun. 2020.

LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. *História econômica & História de empresas*. Rio de Janeiro, v. III, n. 1, 2000.

LUCE, M. O subimperialismo, etapa superior do capitalismo dependente. *Crítica marxista*, São Paulo, v. 36, p. 129-141, 2013.

- LUCE, M. *Teoria Marxista da Dependência: problema e categorias, uma visão histórica*. São Paulo: Expressão Popular, 2018.
- LUKÁCS, G. *Para uma ontologia do ser social II*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- LEVORATO, A, V. *Três Lagoas: Dama em Preto e Branco (1918 – 1964)*. Evergraf, Três Lagoas, 1998.
- MANFREDI NETO, P. *O trem da morte: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930)*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1995 181f.
- MANFREDI NETO, P. O imaginário do progresso na Noroeste. *Economia & Pesquisa*, Araçatuba, v.1, n1, p. 17-26, mar. 1999.
- MARINI, R. M. *América Latina: dependência e integração*. São Paulo: Brasil Urgente, 1992.
- MARINI, R.M. Dialética da Dependência. In: TRASPADINI, R.; STÉDILE, J. P. (orgs.). *Ruy Mauro Marini, vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
- MARINI, R. M. O ciclo do capital na economia dependente. In: FERREIRA, C.; OSORIO, J.; LUCE, M. (org.). *Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência*. São Paulo: Boitempo, 2012. p. 21-35
- MARINI, R. M. *Subdesenvolvimento e Revolução*. Santa Catarina: Insular, 2017.
- MARX, K. *Manuscritos Econômico-Filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2004.
- MARX, K. *O Capital*. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MELLO NOGUEIRA, J. F. de. *Excursão à Mato Grosso*. São Paulo. Poca Weiss, 1915, p. 8-10.
- MENDONÇA, N. R. *A (des) construção das (des) ordens: poder e violência em Três Lagoas, 1915-1945*. Tese (Doutorado em História). Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas da USP. São Paulo, 1991.
- MORATELLI, T. *Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias de um sistema de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História) - IFCH/Unicamp, 2009.
- OSORIO, J. Fundamentos da superexploração. In: ALMEIDA FILHO, N (Org.). *Desenvolvimento e dependência: cátedra Ruy Mauro Marini*. Brasília: Ipea, 2013.
- OSORIO, J. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. In: OSÓRIO, J.; LUCE, M.; FERREIRA, C. (Org.). *Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência*. São Paulo: Boitempo, 2012, p. 37-86.
- QUEIRÓZ, P. R. C. *As Curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1907-1908)*. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 1997.
- QUEIRÓZ, P. R. C. *Uma Ferrovia entre dois mundos: a estrada de ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Mato Grosso do Sul, Editora UFMS, 2004.
- QUEIRÓZ, P. R. C. Uma ferrovia em xeque: a Noroeste do Brasil (1916-1956). In: *Congresso Brasileiro de História Econômica*, 4. Conferência Internacional de História de Empresas, 2001. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/paulo-roberto-cimo-queiroz_1.pdf. Acesso em: 20-10-2021.



RAPOSO, B. F. *Padrão de reprodução do capital no capitalismo dependente e financeirizado*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Economia, 2018. 100 f.

SAVIO, F. A. Z. de. Os Investimentos Franceses no Brasil: o caso da *Brazil Railway Company* (1900-1930). In: *Revista de História*. São Paulo: USP, 1988. n.º 119. p.23-42.

SEABRA, R. Do dependentismo à teoria marxista da dependência: uma síntese crítica desta transição. *Revista Sociedade e Estado*, v. 34, n. 1, p. 261-283, 2019.

SOTELO VALENCIA, A. *Desindustrialización y crisis del neoliberalismo: maquiladoras y telecomunicaciones*. Cidade do México: Plaza y Valdés, 2004.

STEFANI, C. R. B. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. 304 f. (Dissertação mestrado) – Filosofia de Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FONTES

A Lanterna, edição do dia 28/06/1913, p. 3. *apud* Castro (1993, p. 193).

A Voz do Trabalhador, RJ. Publicações dos dias 17/05/1909; 01/06/1909 e 01/05/1909.

La Battaglia, São Paulo, 24 de janeiro de 1909, p.1. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

La Battaglia, São Paulo, 10 de janeiro de 1909, p. 1. Localização: Microfilme MR/076. (AEL).

La Battaglia, São Paulo, 17 de dezembro de 1905, p. 4. Localização: Microfilme MR/760 (AEL).

La Battaglia, São Paulo, 10 de janeiro de 1909, p. 1. *apud* Moratelli (2009, p. 148).

La Battaglia, São Paulo, 24 de janeiro de 1909, p.1. *apud* Moratelli (2009, p. 151-152).

SOARES, J. T. Introdução ao Relatório de 1908. Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1908.

Recebido em 17/11/2022

Aprovado em 07/12/2022