

Operários itinerantes: algumas considerações sobre as fichas funcionais da Noroeste do Brasil¹

Itinerant workers; some considerations on the functional forms of Northwest Brazil

SANTOS, Núbia Sotini²

Resumo: O respectivo trabalho busca apresentar fontes inéditas para a escrita da História, quais sejam: as fichas funcionais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para a análise das relações profissionais da empresa com seus operários. Também propomos uma breve discussão a respeito da história social do trabalho na historiografia, tendo em perspectiva o trabalho como categoria de análise.

Palavras chave: Noroeste do Brasil; história social do trabalho; operários; fontes.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: ENTRE O PROGRESSO E RETROCESSO

O seguinte texto visa apresentar as fichas funcionais da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, conhecida como NOB, como fontes históricas acessíveis à consulta e à pesquisa no Núcleo de Documentação Histórica Honório de Souza Carneiro – NDH, da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas. No entanto antes de adentrarmos em nossas fontes primordiais, é preciso compreender a NOB e a relação com seus trabalhadores.

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi iniciada em novembro de 1905 na então pequena Bauru, interior do estado de São Paulo. Queiroz (1997) aponta que seu desenvolvimento coincide com a expansão do capitalismo brasileiro. Segundo Silva (2010), a ferrovia progredia constantemente rumo ao interior do país e

Em 1910 a ferrovia chegava ao município de Santana do Paranaíba, na localidade de Jupia, as margens do rio Paraná. Inicialmente a travessia do rio Paraná era feita pelo sistema 'ferryboat'. Em 1926 houve a conclusão da ponte Francisco de Sá, sobre o rio Paraná, a estação antes denominada Jupia foi transferida para a extremidade mato-grossense da ponte, passando a constituir a primeira estação da Noroeste do Brasil em Mato Grosso (SILVA, 2010, p.02).

¹ Texto resultado do trabalho de Iniciação Científica "Os operários da Noroeste do Brasil de Três Lagoas: ascensão social pautada na escolarização e raça (1930 – 1940)", desenvolvido entre 2018/2019, sob orientação da professora Mariana Esteves de Oliveira, na UFMS/CPTL, com bolsa da PIBIC/UFMS.

² Graduada em História na UFMS/CPTL. E-mail: nubiasotini@outlook.com <<https://orcid.org/0000-0002-2659-4017>>

A ferrovia trazia a perspectiva de levar a “civilização” e o “progresso” para as regiões pouco povoadas. O conceito de civilização no caso brasileiro, conforme Ciro Flamarion Cardoso (1997), está relacionado à perspectiva francesa do ápice da cultural da evolução humana, assim, os povos civilizados seriam aqueles que teriam alta cultura:

As civilizações seriam “altas culturas” caracterizadas pela urbanização, a escrita, o desenvolvimento das ciências, a metalurgia, o surgimento de um poder separado do parentesco (o Estado), o desenvolvimento da divisão social do trabalho e das diferenças de status entre indivíduos e grupos — e outros traços ainda, já que houve inúmeras teorias, assim como muitas divergências a respeito de como definir a civilização. O que me importa, aqui, é que a civilização era vista como uma forma superior de cultura (CARDOSO, 1997, p.3)

As estradas de ferro eram ainda no início do século XX, via de regra, identificadas como símbolos da ideologia de progresso. Ao citar Cunha, Queiroz destaca que as ferrovias vinham com o propósito de servirem como meios de transportes de mercadorias e pessoas, mas visavam também levar a “civilização” para os lugares considerados primitivos, os sertões, perspectiva não diferente para o sertão mato-grossense:

O raio civilizador refrangia na costa. Deixava na penumbra os planaltos. Assim, o ‘centro’ (na verdade o litoral) era o polo da civilização, que devia submeter o interior — onde permaneciam, ‘ameaçadores’, os núcleos ‘perdidos no isolamento’. Aqui se juntam, portanto, as duas dimensões do problema dos transportes, a política e a econômica. As ferrovias seriam o veículo do avanço da ‘civilização’, ou seja, do desenvolvimento econômico, indispensável para a consolidação da unidade nacional, isto é, a submissão da ‘barbárie’ (CUNHA *apud* QUEIROZ, 1997, p.83).

Marchar para o Oeste consistia na ideia de mudança do cenário social dos Estados nacionais, principalmente na ideia de ampliação do mercado interno para a absorção da crescente produção industrial (LENHARO, 1986, p.20). Oliveira ressalta que a introdução da NOB na região do Mato Grosso possibilitou “a inserção na economia paulista, efetivando assim uma nova divisão regional do trabalho, ou seja, desenvolvendo atividades complementares da economia paulista. (...) A ferrovia era vista como sinal de progresso” (2005, p.49). Desse modo, pode-se dizer que a Noroeste do Brasil aflorou a economia de um local até então pouco explorado.

Ao discutir os benefícios da marcha da ferrovia, Oliveira salienta que “a ferrovia trouxe benefícios econômicos às localidades onde inexistia uma atividade econômica que tivesse um vínculo comercial com outras regiões: Três Lagoas e Campo Grande” (2005, p.49). Nessa perspectiva, é notável que a Noroeste do Brasil

teve forte influência no desenvolvimento de cidades que ainda estavam em processo de construção, como é o caso de Três Lagoas. Pelegrina, ao apresentar a discussão da formação da cidade de Três Lagoas, destaca que “a cidade, com pouco mais de seis mil habitantes, possuía na ocasião, cerca de dois mil prédios. Ela nasceu com a chegada dos trilhos da Noroeste nas barrancas do rio Paraná, e isso por volta de 1910” (2000, p.39).

A Noroeste do Brasil escondia suas falhas. Seu discurso civilizatório escondia o horror por debaixo ou às margens de seus trilhos. Moratelli (2009) ao tratar das condições de vida dos trabalhadores da construção da NOB, ressalta que as fortes epidemias que alastravam os trilhos da ferrovia derrubavam um por um de seus trabalhadores, bem como as populações destes territórios que não eram vazios. A Noroeste do Brasil, conhecida como “ferrovia da morte”, carregava o sangue de seus trabalhadores que morriam desamparados na espera de um atendimento médico.

Ao salientar a respeito da relação entre a empresa e o trato com a saúde dos trabalhadores, Moratelli (2009) destaca o descaso com a vida dos operários. O referido autor salienta que,

Enquanto a Companhia Noroeste procurava, por meio da grande imprensa, desmentir as acusações da imprensa operária, as doenças endêmicas, entre elas, a então denominada genericamente como ‘úlceras de Bauru’, afligiam os trabalhadores da construção. ‘Os fatos’, conforme afirmava o jornal botucatuense, contradiziam o suposto cuidado que a ferrovia e os empreiteiros alegavam dispensar à força de trabalho. A ausência de tratamento médico adequado, ou a assistência precária fornecida no local da empreitada, somado ao procedimento da ferrovia em recusar a concessão de passes de retirada, constituíam condições as quais somente os trabalhadores poderiam reverter. Não deixa de ser interessante o fato de que numa estrada de ferro em construção, cuja denominação ‘Noroeste’ ganhava por aquela época cada vez mais o significado de ‘ferrovia da morte’, homens cobertos de feridas lutavam tenazmente em defesa da própria vida. Parece ser muito claro para os trabalhadores da construção a importância do tratamento médico e, por isso, conseguiam superar todos aqueles obstáculos ocasionados pela negação do transporte e pela distância a ser vencida em busca de ajuda nos hospitais da região (MORATELLI, 2009, p.234).

Carregando o símbolo de *progresso* de um lado e sangue operário do outro, a empresa continuava a contratar trabalhadores de todas as regiões do país, inclusive do exterior. Mesmo após o início da operação da ferrovia e o estabelecimento das estações que motivaram em alguns casos o desenvolvimento de vilas e cidades, as condições de trabalho continuaram precárias, como as doenças e falta de assistência à saúde, em toda a extensão da via férrea.

As fontes apresentadas neste texto trazem vestígios dos trabalhadores da operação da Ferrovia Noroeste do Brasil, que colocavam em circulação trens de transporte de passageiros e mercadorias, portanto em período posterior ao analisado por Moratelli. Mas qual a importância dessas fontes inéditas para a historiografia brasileira? Qual sua relevância para a História Social do Trabalho?

AS FICHAS FUNCIONAIS DA NOROESTE DO BRASIL

As fichas funcionais aqui apresentadas estão dispostas no Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro” da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) no campus de Três Lagoas, no fundo documental “Rede Ferroviária Federal S.A./Noroeste do Brasil”. As fichas funcionais são ricas em informações e contêm os seguintes elementos: “nome, categoria, turma, filiação, data de admissão, data de nascimento, naturalidade, status civil, raça, escolaridade, prestação em serviço militar, carteira de identidade, alterações”, além de uma foto 3x4 de cada trabalhador.

Em “alterações”, item no verso da ficha, encontram-se o histórico do trabalhador na empresa, mudanças de turmas, muitas vezes registra sua remuneração, já em outras fichas encontram-se informações como o envolvimento em movimentos grevistas, processos de aposentadoria, pedidos de licenças, ausência em trabalho e falecimento de algum familiar. É também em “alterações” que se encontram os relatos de acidentes na ferrovia, o envolvimento de brigas e suspensões, e até mesmo os casos de morte do operário. Tais itens podem ser observados no exemplo das figuras 1 e 2:

300/5
III DIVISÃO

E. FERRO NOROESTE DO BRASIL
III SEÇÃO
LINHA E EDIFÍCIOS

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTRO DO PESSOAL

2a. Via

6a. Residência

Numero 1211

Nome QUINTINO GOMES DA SILVA - Mat. 3673.

Categoria Machinista 12. ENM Turma Cavouqueiros

Filiação Cassiano Gomes Benício Gomes da Silva
Henriqueta Gomes Maria Henriqueta Viato da Silva

Casado Sim Não

Data de admissão 19 de Maio de 1932

Data de nascimento 2 de Novembro de 1901

Naturalidade Brasileira Estado Mato Grosso Lugar Corumbá

Sabe ler e escrever? Não Já serviu em outra Divisão? não

Tem certificado de Serviço Militar? Sim 102401 de 22/1/40- 3a. Cat.

Caderneta de Fé de Officeo n. 204 Carteira de identidade n. 1428

Processo de admissão n. _____ de _____ de _____

Visto

Blairio L. Liberman
Chefe da III Divisão

L. P. ...
Encarregado da Seção

Figura 1 - Imagem frontal da ficha - Acervo NOB

ALTERAÇÕES

Tempo de serviço em 31/12/935 - 13 anos, 2 meses e 23 dias.-

T.cav.-Prv.a just. 3a. classe, 17-4-36, L. 100.30 d. 4/3, 3/11/36.- Sig. 31/12/36.- Fe. 938, 1/6/39.- Fe. 939 1/6/39.- lts. 10 dias, 2/3, 28/8/39 BP. 35.- Em 1-1-45, tráf. Linha E- lotérica, BP. 122. Em 1-5-44 foi renovado por conveniência de serviço para a 4a. Residência, B.P. 270.- Apresentou-se, nesta, em 19/8, entrando em exercício na mesma data, BP. 275, fls. 2512.- Lts. 20 dias, BP. 344.- Susp. por 30 dias, "PREVENTIVA", afim de aguardar afastado do serviço a conclusão do inquerito administrativo determinado pela Portaria n° 65, BP. 194.- Dispensado "A SEM DO SERVIÇO PÚBLICO" o proibido de ingressar em qualquer dependência da Estrada, por ser um dos responsáveis pelo acidente gravíssimo irrogados em T. Lagoas, no dia 7-3-43, fazendo apitar e parar o locomotivo com o objetivo de paralisar os trabalhos, razão pela qual foi interpellado pelo Eng° Residente, tendo apresentado uma série de desculpas nada muito mentirosas, entre elas a de que havia necessidade de ser colocada uma correia no locomotivo e que era preciso fazer pressão; ao receber ordens do Residente para fazer funcionar o locomotivo, começou a sabotar o andamento do serviço, fingindo que estava arrumando a correia, olhando a todo instante para o relógio, como que a observar um tempo marcado para a paralisação dos trabalhos, só pondo a máquina a funcionar precisamente as 9 horas, sem ter colocado a correia, positivamente se assustou e sua intenção, visto que o locomotivo já havia vindo funcionando a vários dias sem a referida correia, autorizada a vista do processo n° 1297-1-45, BAP-3, Port 82, diretoria, BP. 496, pag. 713.-

Figura 2 - Imagem do Verso da ficha - Acervo NOB

Mas o que as fontes têm a ver com os trabalhadores além de trazerem sucintas informações sobre suas funções na empresa? Quais são as possibilidades de pesquisa?

Ao analisar os registros que indicam “alterações” diversas é possível identificar, na maioria dos casos (já que algumas fichas não contêm essas informações), o cotidiano dos operários. Em quais cargos estavam, quantos cruzeiros ganhavam, quais benefícios podiam receber, qual licença poderia ser negada ou aprovada – tudo isso é claro, na ótica de quem escreve, o que supomos ser um trabalhador administrativo, uma terceira pessoa representando os interesses da empresa.

A partir da análise das fichas funcionais da Noroeste do Brasil é possível vislumbrar diversas pesquisas. Um exemplo é trabalhar a temática da ausência de mulheres na empresa, composta majoritariamente por homens. Ressalta-se que dentre 2576 fichas dispostas no acervo, apenas 2 mulheres foram encontradas, as quais exerciam funções nas secretarias.

Outra possibilidade de estudo é a respeito dos migrantes e imigrantes, tendo em vista que boa parte dos trabalhadores eram itinerantes. Nesse sentido é possível analisar os fluxos migratórios que ocorriam para as regiões percorridas pela NOB, bem como os locais e fatores que englobam estes movimentos.

Partindo da perspectiva de que a década de 1930, período contemplado com um número expressivo de fichas, foi palco para ação de movimentos grevistas, outra possibilidade de estudo é a participação dos trabalhadores em tais movimentos, e o posicionamento da empresa quando aconteciam, pois, a seção “alterações” traz informações sobre ações de resistências dos trabalhadores e as repressões sofridas, como expõe a ficha relacionada anteriormente.

Independente da vertente escolhida, as fichas funcionais são fontes imprescindíveis para a pesquisa acadêmica, e elementos riquíssimos sobretudo para as categorias teóricas do mundo do trabalho. São fontes cheias de detalhes, mas destacamos aqui sua pertinência aos historiadores do trabalho porque tais fontes ligam-se primordialmente aos trabalhadores da NOB e, neste sentido, compreendemos a importância de discutir esta perspectiva de escrita da História, ainda que de forma inicial com objetivo de fundamentar a apresentação do acervo.

BREVES CONSIDERAÇÕES AO DEBATE HISTORIOGRÁFICO: HISTÓRIA SOCIAL DO TRABALHO

A partir da década de 1960, a “antiga” história do trabalho, de foco institucional, abriu caminho para uma nova história social do trabalho. Essa nova

história tinha como principais historiadores Edward Thompson e Eric Hobsbawm, cujas maiores contribuições foram as tentativas de contextualizar a luta dos trabalhadores e o fazer da história do trabalho como uma história da classe trabalhadora (MATIAS, 2016, p.38).

No Brasil, a história do trabalho não seguiu os mesmos passos que os países centrais do capitalismo. Matias (2016) ressalta que os primeiros estudos do movimento operário datam da década de 1950 e são voltados para a análise da Primeira República. Apesar de não seguir os mesmos passos, a história do trabalho no Brasil tem uma característica em comum com a história do trabalho europeia e estadunidense, pois trata-se de uma historiografia produzida por militantes ou ativistas próximos ao movimento sindical (MATIAS, 2016, p.40). A autora ainda ressalta que o período de 1970 foi muito importante para a consolidação da temática enquanto um assunto acadêmico:

Na década de 1970, com a intensificação da luta contra o regime militar a classe trabalhadora se consolidou enquanto um assunto acadêmico. O olhar dos pesquisadores voltou-se para as primeiras décadas do século XX, desta vez para identificar a consciência de classe num período no qual os sindicatos ainda não eram regulamentados e controlados pelo Estado (MATIAS, 2016, p.41).

O campo se ampliou ainda mais na década de 1980, principalmente devido o contexto de transição da ditadura militar para a democracia, tendo uma crescente mobilização dos trabalhadores, que culminou na criação da Central Única dos Trabalhadores em 1983 (MATIAS, 2016, p.41-42).

Mas uma crítica muito importante a ser feita dentro da historiografia brasileira a respeito da história social do trabalho é de certa persistência eurocêntrica nas produções acadêmicas. A manutenção da visão do trabalhador homem branco, de origem europeia, nos leva a questionar onde estão as massas populares? Onde estão os negros e negras? Álvaro Pereira Nascimento (2016) ao tratar da invisibilidade de sujeitos negros na produção historiográfica a respeito dos mundos do trabalho, destaca que,

A própria cor dos trabalhadores geralmente passava em branco nas páginas das obras. Em termos metodológicos, os autores abraçavam-se a categorias profissionais, étnicas e nacionais, mas quase nada discutiam acerca dos conflitos e solidariedades no tocante à cor dos trabalhadores, chave fundamental para incluir o racismo como um problema histórico na historiografia dos mundos do trabalho (2016, p.613).

Neste sentido, não obstante os avanços, a seara dos mundos do trabalho tem admitido o desafio e tornou-se fértil terreno para o reconhecimento dos sujeitos

históricos antes silenciados na historiografia, negros e negras, mulheres, camponeses, trabalhadores domésticos, entre outros.

As fichas dos trabalhadores da NOB, ora apresentadas, podem contribuir nessa perspectiva apontada por Nascimento (2016).

ENTRE RAÇA E ESCOLARIZAÇÃO: CONSIDERAÇÕES DE PESQUISA

Nosso recorte de pesquisa com estas fontes é a imbricação entre escolaridade e raça. Como fruto de uma Iniciação Científica, a pesquisa se desenvolveu nas bases dos dados escolares e raciais da Noroeste do Brasil. Com a seleção “raça” e “escolaridade” nas fichas funcionais é possível mergulhar no universo da NOB com as seguintes problemáticas: será que os trabalhadores negros conseguiram ascensão na profissão tanto quanto os trabalhadores brancos? Será que o fator escolaridade seria fundamental para ascender na empresa? Quem categorizava as raças dos trabalhadores? Os trabalhadores brancos conseguiram patamares mais altos na profissão, comparados aos trabalhadores negros? São essas questões norteadoras que a pesquisa propôs investigar.

Por serem fontes que partem da mesma categoria e referentes ao mesmo período, e contêm a mesma problemática, optamos por uma metodologia da História serial-quantitativa que, conforme Barros,

A chave para definir uma prática como História Serial é, portanto, a busca de padrões recorrentes e variações ao longo de uma série de fontes ou materiais homogêneos, mas não necessariamente a quantidade, tal como ocorre com a História Quantitativa, ou pelo menos isto não é o principal. A ‘série’ é o que conduz a análise do historiador na modalidade da História Serial; o ‘número’ ou a medida é o que concentra a atenção do historiador no caso da História Quantitativa. (BARROS, 2012, p.207)

Dessa forma, trabalhar em série implica trabalhar de forma constituinte, com uma grande cadeia de fontes, dando mais ênfase em suas relações conjuntas, juntamente com sua quantidade e reincidências de dados. Foi nessa perspectiva que a pesquisa de Iniciação Científica seguiu.

No entanto, durante o período percorrido também encontramos dificuldades. Muitas das fontes apenas continham o nome do funcionário, não tendo informações relevantes que pudessem contribuir diretamente para a pesquisa. Um outro aspecto que atrapalhou relativamente o progresso do trabalho foi a má preservação que algumas fichas apresentavam. Por mais que o Núcleo de Documentação Histórica "Honório de Souza Carneiro" mantenha-se dentro das normas de preservação,

algumas fichas podem ter chegado ao arquivo já rasgadas, atingidas pelo mofo, com marcas de ferrugem devido o uso de grampos metálicos, o que acabou por dificultar a leitura e a digitalização.

Contudo, apesar das dificuldades, as fontes possibilitaram importantes reflexões. Por se tratar de uma pesquisa que pautava as categorias teóricas de raça e escolarização, visando compreender as possibilidades de ascensão profissional dos trabalhadores negros da empresa, nossos esforços se concentraram em relacionar estas categorias, para obtermos parâmetros e compreendermos se, de fato, os operários negros sofriam alguma desvantagem em função da questão racial.

Partimos da premissa da categoria de raça como conceito sociológico e não biológico. Ao trabalhar com a terminologia "raça", Guimarães (2004) destaca que:

O meu argumento é o seguinte: 'cor' não é uma categoria objetiva, cor é uma categoria racial, pois quando se classificam as pessoas como negros, mulatos ou pardos é a ideia de raça que orienta essa forma de classificação. Se pensarmos em 'raça' como uma categoria que expressa um modo de classificação baseado na ideia de raça, podemos afirmar que estamos tratando de um conceito sociológico, certamente não realista, no sentido ontológico, pois não reflete algo existente no mundo real, mas um conceito analítico nominalista, no sentido de que se refere a algo que orienta e ordena o discurso sobre a vida social (GUIMARÃES, 2003, p.103-104).

Ao pensarmos nos trabalhadores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e principalmente nos trabalhadores negros durante a primeira metade do século XX, percebemos que no universo da NOB a palavra "negro" era desconhecida nas fichas de identificação no quesito raça. Silva em "O mito da democracia racial: um debate marxista sobre raça, classe e identidade" ao discutir os aspectos básicos de raça, classe e identidade, destaca que o processo de autodeclaração é, ainda hoje, bastante difícil. Logo, assumir-se negro é um posicionamento radical que rompe com o ideal de branquitude. (SILVA, 2016, p.96)

No entanto, como pressupomos que quem definia a raça dos trabalhadores em suas fichas funcionais fosse uma segunda pessoa, pois o preenchimento era realizado pelos funcionários dos Recursos Humanos da NOB, trabalhamos com a possibilidade de que os negros eram "embranquecidos". Tal possibilidade se baseia na observação das fotos 3x4 contidas nas fichas, num processo de "hetero-identificação" a partir do fenótipo.

As fontes sugerem oito classificações: pardo (28,6%), preto (22,7%), parda clara (21,3%), morena (14,5%), pardo escuro (5,9%), morena clara (4,0%), morena

escura (1,3%) e escura (1,3%). Os trabalhadores identificados nas fotos como negros podiam ser classificados com base na escolha de outro funcionário.

Silva (2016) explicita que as oportunidades para negros e brancos são completamente diferentes, logo, a chance de uma pessoa negra não ser escolarizada é muito mais alta do que uma branca. Na NOB não foi diferente. Dos operários negros que atuavam nas ferrovias, entre os 220 analisados, 71,3% eram alfabetizados, 20,4% não alfabetizados, 6,8% assinam só o nome e 1,3% não tinham informações. Para obter um comparativo recortamos as fontes com um percentual de trabalhadores declarados brancos. Ao compararmos com 20 fichas de trabalhadores brancos a diferença é substancial, em que 95% dos operários tinham o primário completo, enquanto apenas 5% não eram alfabetizados.³

Podemos perceber, por meio da análise das fontes e da contribuição dos apontamentos de Silva (2016), que o ser negro no Brasil envolve diversas dificuldades, possibilitando compreender esta dinâmica social a partir das continuidades. A escolaridade dos sujeitos negros, ainda hoje menor que a escolaridade geral da população e, sobretudo, da população branca, expressa-se nos altos índices de serviços subalternos desenvolvidos por esses indivíduos, homens e mulheres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A invisibilidade de sujeitos negros e negras no campo da historiografia do mundo do trabalho retrata a ênfase do eurocentrismo nesses estudos, mas também revela o lugar que, via de regra, ocupam esses trabalhadores no mundo do trabalho: Onde estão negros e negras no mundo do trabalho? Nos serviços menos remunerados? Nas áreas subalternas?

A História Social do Trabalho atualmente está intensificando seus estudos e produções acadêmicas para as comunidades até então invisibilizadas, como foi pontuado anteriormente, e é nessa perspectiva que se encontra sua importância: estudar as histórias de sujeitos esquecidos pela História.

As fichas funcionais da Noroeste do Brasil podem e devem agregar no conhecimento científico da História Social do Trabalho. Olhar para os trabalhadores da NOB significa olhar para a ausência de mulheres, logo para um local de trabalho

³ Quanto aos negros e negras na educação formal no Brasil, ver Almeida e Sanchez (2016).

majoritariamente masculino. Conhecer esses trabalhadores é importante para compreender o desenvolvimento da sociedade local, pois a construção da cidade de Três Lagoas se deu graças aos trilhos da NOB, da mesma forma que a rede ferroviária influenciou na criação de diversos outros núcleos urbanos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de, SANCHEZ, LIVIA. Os negros na legislação educacional e educação formal no Brasil. *Revista Eletrônica de Educação*, v.10, n.2, p.234-346, 2016.

BARROS, José D'Assunção. A História Serial e História Quantitativa no Movimento dos Annales. *História Revista*, Goiânia, v.17, n.1, p.203-222, 2012.

CARDOSO, Ciro Flamarion. História e paradigmas rivais. In. CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História*. Ensaios de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997

GUIMARÃES, Antonio Sérgio Alfredo. Como trabalhar com "raça" em sociologia. *Educação e Pesquisa*, São Paulo, v.29, n.1, 2003.

LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil*. 2ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

MATIAS, Lilian de Souza Lima. Reflexões sobre os caminhos da História Social do Trabalho e o conceito de classe trabalhadora. *Espaço Plural*, Ano XVII, n.34, p.37-55, 2016.

MORATELLI, Thiago. *Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (1905-1914)*. Campinas, SP, 2009.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira. Trabalhadores negros e o "paradigma da ausência": contribuições à História Social do Trabalho no Brasil. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol.29, n.59, 2016.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas. Os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande: Ed: UFMS, 2005.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Editora UFMS – Campo Grande, 1997.

SILVA, Josiane Simão da. *Os trabalhadores da manutenção da Estrada de Ferro da Noroeste do Brasil em Três Lagoas (1920-1950)*. Monografia (Trabalho de

Conclusão de Iniciação Científica), Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, Graduação em História, 2010.

SILVA, Wilson Honório da. *O mito da democracia racial: um debate marxista sobre raça, classe e identidade*. São Paulo: Sundermann, 2016.

Recebido em: 10/05/2019

Aprovado em: 19/06/2019