

TRILHOS BANTU EM JUNDIAHY – ESCRavidÃO NA CONSTRUÇÃO DAS FERROVIAS NO SÉCULO XIX.

BANTU TRAILS IN JUNDIAHY – SLAVERY IN THE CONSTRUCTION OF RAILROADS IN THE 19TH CENTURY.



André Munhoz de Argollo Ferrão

Universidade Estadual de Campinas – Unicamp – Campinas, São Paulo – Brasil

argollo@unicamp.br



José Felício Ribeiro De Cezare

Universidade Estadual de Campinas – Unicamp – Campinas, São Paulo – Brasil

j262701@dac.unicamp.br



Márcio Aparecido Martelli

Universidade Estadual de Campinas – Unicamp – Campinas, São Paulo – Brasil

m229902@dac.unicamp.br

1

Resumo

Na segunda metade do século XIX, transformações significativas no ambiente socioeconômico brasileiro geram uma crise crescente e preocupante. O possível fim da escravidão sob pressão da Inglaterra, o Brasil latifundiário vê-se encurralado, pois foi liberada a construção de ferrovias e a abolição é amplamente debatida. A construção e operação utilizava-se de grande número de trabalhadores do menos ao mais qualificado, e era visto com dificuldades, já que o país até aquele momento apenas se preocupava com a agricultura comercial para exportação e estava sobre os alicerces de uma sociedade escravagista que ruiria a qualquer instante se não se encontrassem novas fontes de mão de obra, e novas formas de exploração além da já existente. Dentro de tal conjuntura, busca-se analisar como ocorreu a construção das ferrovias em São Paulo, especificamente no município de Jundiá, interior paulista beneficiado pela riqueza oriunda da produção de café e as suas relações de trabalho. Fosse ou não trabalho assalariado, emprego de trabalho escravo? Trabalho sob empreitada? Coercitivo? Subemprego? Imigrantes? Caboclos? Como? Quando?

Palavras-chave: escravidão. ferrovia. café. trabalhadores. Jundiá.

Abstract

In the second half of the 19th century, significant changes in the Brazilian socioeconomic environment generated a growing and worrying crisis. The possible end of slavery under pressure from England, landowning Brazil is trapped, as the construction of railways has been released and abolition is widely debated. The construction and operation used a large number of workers from the least to the most qualified, and was seen with difficulties, since the country until that moment was only concerned with commercial agriculture for export and was on the foundations of a slave society that it would collapse at any moment if new sources of labor were not found, and new forms of exploitation in addition to the existing one. Within this context, we seek to analyze how the construction of the railroads took place in São Paulo, specifically in the municipality of Jundiaí, in the interior of São Paulo, which benefited from the wealth derived from coffee production and its labor relations. Whether or not wage labor, slave labor? Work under contract? Coercive? Underemployment? Immigrants? Caboclos? Like? When?

Keywords: slavery. railroad. coffee. workers. Jundiaí.

Fui muito ligado ao meu pai,
pescávamos pelas lagoas, gamboas e rios da região.
Passávamos, às vezes, dias sentados no barranco
de um rio. Muitas vezes, acompanhei meu pai até o
trem pagador onde ele ia retirar os seus saldos
do mês e aproveitava para fazer as compras nos
vagões da cooperativa.

Dizia:

A jibóia é a máquina mais bonita,
mas ela judia do maquinista.

Djalma, filho de Simão Silva
Meu Pai foi Ferroviário, vol. VII

Introdução

Este trabalho apresenta o uso de mão de obra escravizada na construção da ferro-via em Jundiaí. Não há dúvidas sobre o progresso promovido pelas ferrovias e a sua importância, no entanto, o crescimento sob qualquer custo vale a pena?

3

A necessidade de mão de obra para a construção das ferrovias se mostrou voraz, sendo uma demanda urgente. Todos disponíveis para trabalhar foram chamados, obviamente, sendo a gênese da ferrovia no Brasil na segunda metade do século XIX as mãos negras foram arregimentadas, em sua maioria, compulsoriamente, ou seja, escravidão.

A dificuldade em apresentar informações sobre esse tipo de trabalho na construção das ferrovias caracteriza o descaso para com as pessoas que o realizavam, por outro lado, informações sobre funcionários especializados, acionistas, investidores, barões e autoridades encontram-se por todos os lados, de forma clara e objetiva.

É importante abrir espaço para essa discussão, pois não foram apenas os imigrantes a sofrerem num trabalho quase servil, o descaso para com todos os trabalhos braçais era evidente, mas a sua importância era de extrema grandeza, embora pouco reconhecida e ainda carente de reconhecimento.

Jundiaí sempre se apresentou como um polo logístico para o acesso ao sertão paulista, e sua característica se fez presente na construção de uma das primeiras linhas férreas do país.

Sendo assim, o trabalho direciona seu olhar na busca por informações que corroborem com a hipótese de que houve mão de obra negra escravizada na construção da ferrovia em Jundiaí.

Breve Relato Histórico da Ferrovia em Jundiaí

Um grupo de capitalistas fazendeiros inconformados com a não extensão da estrada de ferro da São Paulo Railway Company até Campinas reuniu-se com o Presidente da província de São Paulo, Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho e decidiram fundar em 1867 a Companhia Paulista para acompanhar o progresso da lavoura cafeeira: “(...) partindo das vizinhanças [sic] da Cidade de Santos, onde for mais conveniente, se aproxime da [sic] de S. Paulo, e se dirija á villa [sic] de Jundiahy”. (BRASIL, 1856, artigo 1º).

No Palácio do Governo da província, na capital São Paulo ocorreu em 30 de janeiro de 1868, a primeira Assembleia geral dos acionistas da Companhia Paulista com o intuito de eleger sua diretoria provisória e estabelecer seu estatuto. Mas sua diretoria efetiva foi eleita no ano seguinte e em 1870 foram iniciadas as obras de construção das vias férreas.

Em 1872, acontece a viagem inaugural e a criação do serviço de navegação flu-vial entre Porto Ferreira e Pontal com a chegada da via férrea às margens do rio Mogi Guaçu. A partir dessa data a Companhia Paulista da Estrada de Ferro Jundiahy a Campinas inicia seus trabalhos com a chegada da composição em Campinas.

Em 1892, a Cia. Paulista adquire a estrada de ferro Rio Claro e Araraquara. Por volta de 1911, a mesma companhia encerra o transporte fluvial e altera sua nomenclatura para Companhia Paulista de Estradas de Ferro. As inovações, organização e pontualidade, a faz ser referência de trabalho e atendimento. Além

de ter o primeiro trem de tração elétrica em circulação no ano do centenário da independência do Brasil, 1922.

A Previdência Social brasileira teve sua concepção, quando em 1923 foi fundada a Caixa de aposentadorias e pensões dos ferroviários, até então acidentes e mortes não permitiriam que familiares, cônjuges e impossibilitados de voltar ao trabalho recebessem algum auxílio.

A ferrovia utilizava grande quantidade de madeira, e por isso, a fim de suprir sua demanda, a Cia. Paulista criou dezoito hortos florestais, sendo o primeiro instalado em Jundiaí por Edmundo Navarro de Andrade (o introdutor do eucalipto no Brasil¹), atendendo as ferrovias do Estado de São Paulo.

Assim como todas as outras estradas de ferro do país, a Cia. Paulista perdeu força após o fim da Segunda Guerra Mundial, com a priorização do sistema rodoviário, grande industrialização, e favorecimento do setor automobilístico, até que em 1971 o Estado tornou-se o maior acionista formando a FEPASA (Ferrovia Paulista S. A.). Atualmente a prefeitura de Jundiaí é a responsável pelo Complexo FEPASA, que abriga o Poupatempo, a FATEC (Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo), CELMI (Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade), FUMAS (Fundação Municipal de Ação Social) e a Unidade de Gestão e Cultura².

5

Trabalho nas Ferrovias

Há grandes dificuldades de se encontrar documentação referente aos trabalhos executados na construção das ferrovias. Isso se deve, ou pelo interesse de que certas informações nunca chegassem a outros ou à posteridade, por serem incriminatórias ou não haviam trabalhadores empregados nas companhias. Ambas suposições são

1 O eucalipto é uma espécie de origem australiana. Espécie arbórea de crescimento relativamente rápido introduzida no Brasil por Edmundo Navarro de Andrade, líder de um grupo técnico cujas ideias e pesquisa objetivava encontrar uma solução para a alta demanda da Companhia Paulista por lenha para suas locomotivas e de madeira para postes, moirões de cerca e dormentes utilizados na construção de estradas de ferro. (FOELKEL, 2009)

2 Acervo do Museu Ferroviário Barão de Mauá – Complexo FEPASA, Jundiaí.

válidas, talvez, tais documentos podem ter integrado a queima proposta por Ruy Barbosa em 1890³.

A construção de ferrovias no Brasil se estruturava em sistemas de empreitadas, toda a organização e pagamentos eram responsabilidade de empreiteiros e subempreiteiros que ficavam com contratos de construção de partes das linhas, variando valores e prazos todos definidos pela economia da região em que os trabalhos fos-sem efetuados:

O empreiteiro, que não gasta um real com a alteração feita, e que pelo contrario ganha dezenas, senão centenas de contos de réis, não hesita um minuto, faz o negocio; [sic] e elle [sic] e o engenheiro ganhara o que devia entrar para os cofres da Companhia. São hoje por toda a parte reconhecidos os defeitos de semelhante systema [sic] de empreitadas, que raramente ó posto em pratica [sic]. Ein nosso paiz [sic] os exemplos que delle [sic] temos são funestissimos [sic] (MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA , 1870, p. 70).

6 As ferrovias necessitavam de um número gigantesco de trabalhadores das mais diversas áreas como engenheiros e trabalhadores de qualificações variadas. A construção de ferrovias e seu efetivo funcionamento alteravam as estruturas socioeconômicas do século XIX no Brasil, inclusive no Nordeste, pois, o trabalho era escravo e dependia da agricultura de exportação. O grupo de trabalhadores referentes à construção das ferrovias era considerado o maior desse período.

Os estudos que se apresentam sobre o trabalho nas estradas de ferro, em geral, estão relacionados com as suas finanças, administração, ou o seu planejamento e operação. Os serviços mais pesados de construção e manutenção da ferrovia, de acordo com Ducker (1983), eram delegados aos considerados menos qualificados, como bater o prego com um martelo, assentar dormentes, abrir caminhos – já que eram tidos como trabalhos pesados e desgastantes. A manutenção dos leitos das ferrovias ocupava quase um terço do total de trabalhadores empregados pela

3 Em 14 de dezembro de 1890, o ministro da Fazenda Ruy Barbosa assinou um decreto que ordenava a destruição de documentos relativos à escravidão. O jornal O Estado de São Paulo de 19 de dezembro de 1890 publicou trechos dessa ordem exigindo que os registros sobre escravidão fossem enviados para a capital, onde ocorreria a “queima e destruição imediata deles”, sob a alegação de que esses registros manchavam a história do Brasil. (ACERVO, 1890)

Companhia, variando conforme a complexidade da obra e a extensão e quantidade de pás e picaretas.

Os trabalhadores envolvidos nas construções das estradas de ferro eram em grande parte: escravizados, trabalhadores livres e imigrantes (maioria europeus). As mudanças nesse período não modificaram a estrutura e legislação do trabalho, que ainda era baseada na escravidão. As informações relativas aos trabalhos feitos por escravizados em 1872 atesta que, “a maior parte estava ligada à agricultura e apre-sentam os seguintes números: 4.013 escravizados empregados na construção, 5.599 carpinteiros, 1.517 artesãos, 1.075 metalúrgicos, 769 mineiros e trabalhos em pedreiras” (CONRAD, 1975, p. 60). O grande número de africanos que fora trazido para a região de São Paulo, entre os séculos XVII e XIX eram em sua maioria, bantu⁴ de Angola, oriunda dos portos de Luanda e Benguela, como explica Slenes (1992). Em Jundiaí, de acordo com Morales (2000), é possível afirmar grande presença de africanos de origem Guiné, Congo e Benguela.

7

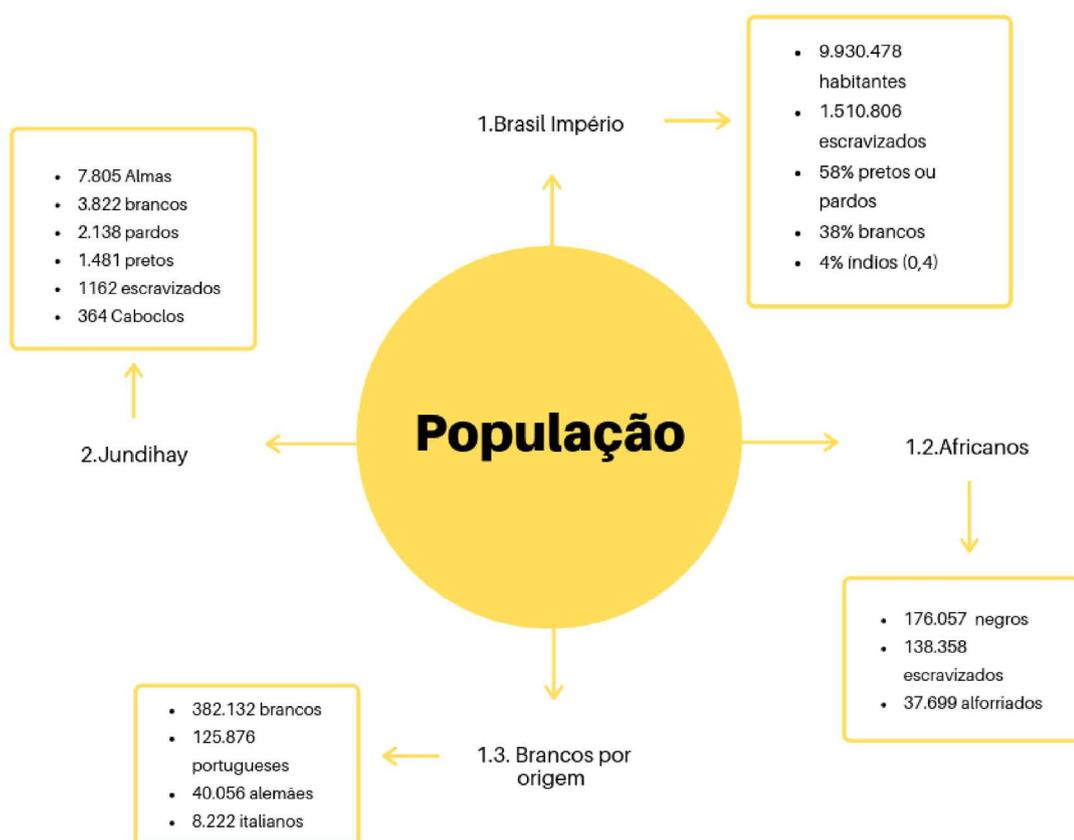
A ferrovia no mundo, de acordo com Hobsbawn (1975) mostrou-se como o estabelecimento definitivo do capitalismo como modo de produção daquele momento em diante, decerto não seria o capitalismo que encerraria a escravidão. Apesar de trazer a possibilidade do pagamento pela mão de obra vendida ao capitalista, as medidas coercitivas faziam do trabalhador livre um escravizado inconsciente da sua condição.

Porém, o objetivo que se tornava claro, segundo Debes (1968) não era tornar livre o negro escravizado, mas sim a possibilidade de concessão de terras e sua subdivisão aos imigrantes, o que traria a limpeza étnica, a qual figurava como um dos principais motes para a utilização de mão de obra branca europeia, além da disponibilidade de emprego de uma mão de obra qualificada, embora se tratasse de um serviço pesado, o da construção das ferrovias.

4 O mesmo que banto, s.m. Cada um dos membros da grande família etnolinguística à qual pertenciam, entre outros, os escravos no Brasil chamados angolas, contos, cabinas, benguelas, moçambiques etc. e que engloba inúmeros idiomas falados, hoje, na África Central, Centro-Occidental, Austral e parte da África Oriental. /// adj. Pertencente ou relativo aos bantos ou às suas línguas - Do termo multilinguístico bantu, plural de muntu, pessoa, indivíduo. (LOPES, 2006).

O estudo do censo imperial de 1872 apresenta dados interessantes sobre a população brasileira do século XIX, segundo Rodarte (2012), mostra um país principalmente rural tendo grande maioria da população negra e mestiça. Ao que cabe a este estudo, seguem algumas informações sobre Jundiá. Nas descrições, os africanos são identificados apenas como escravizados ou alforriados, negando-se a existência dos povos do continente e sua polissemia cultural. No caso dos brancos todos são identificados por sua origem, na figura 1 pode-se verificar as nacionalidades mais numerosas demonstradas.

Figura 1 - População Brasil Império - Censo 1872.



Fonte: Elaboração dos autores (2019).

Sendo a maioria dos negros livres e escravizados ligados à agricultura, e a maioria da população negra e mestiça, no entanto, não há vínculo com o trabalho ferroviário apesar de que algumas profissões necessárias à construção das ferrovias eram muito

ligadas aos escravizados anotando que, a “locação” destes pelos fazendeiros aos empreiteiros que executavam trechos para as companhias ferroviárias era comum.

Trabalho escravo na construção das estradas de ferro – século XIX

Com a oportunidade de se discutir sobre a escravidão, remete-se ao passado que para alguns pode ser considerado algo distante. De acordo com diversos órgãos investigativos, ainda milhões de pessoas pelo mundo – o Brasil não está excluído dos cálculos – estão sob o jugo escravagista em termos como “trabalho análogo a escravidão”. As críticas ao período em que escravizar fazia parte da sociedade brasileira muitas vezes se mostram fortes e duras – e devem ser – e devem existir sempre. Porém, em hipótese alguma de forma inconsciente e alienada. Quando perguntam a algum indivíduo: Você é contra a escravidão? Será que é mesmo? Segue o trecho de uma matéria feita pelo correspondente Alex Crawford de uma agência jornalística chamada Sky News, e publicada em língua portuguesa pela página The Uniplanet,

9

Há crianças com apenas 4 anos a trabalhar nas minas da República Democrática do Congo onde é extraído o cobalto para os nossos smartphones e carros elétricos, alerta uma investigação da Sky News, cuja equipa visitou uma série de explorações mineiras conguesas e se deparou com uma ‘legião de crianças’ a trabalhar em todas elas.

Muitos dos trabalhadores que extraem este minério – um componente essencial das baterias dos smartphones e computadores portáteis de marcas como a Apple e a Samsung – recebem apenas 0,09€/dia por um trabalho extenuante realizado sob condições perigosas. Numa das minas, a equipa encontrou crianças a trabalhar sem sapatos sob a chuva intensa, transportando sacos pesados. Uma das crianças, Dorsen, de 8 anos, contou aos jornalistas que não tinha conseguido dinheiro suficiente, nos últimos dois dias, para comer, apesar de trabalhar cerca de 12 horas por dia.

‘Existem milhares de minas não oficiais, não regulamentadas e sem controlo, onde homens, mulheres e crianças trabalham sob o que apenas pode ser descrito como condições de escravatura’, declarou Alex Crawford, correspondente especial da Sky News.

‘Todos os dias, quando acordo, sinto-me tão mal por saber que tenho de voltar para [a mina] outra vez. Dói-me o corpo todo’, conta um amigo de Dorsen, Richard, de 11 anos. Noutra mina, os jornalistas viram uma menina de 4 anos a separar pedras de cobalto. (CRAWFORD, 2017).

De acordo com essa mesma matéria a Anistia Internacional verificou que não há legislação pelo mundo que proíba a comercialização, montagem ou venda de produtos eletrônicos ou não, que possuam materiais oriundos desse tipo de prospecção. No caso das empresas, de maneira geral o produto precisa chegar independente de como ou de onde vem. As empresas atualmente não podem empregar mão de obra escrava, assim como as ferrovias no início no século XIX também não podiam. A relação que se estabelece entre o exemplo e o passado é evidente.

Figura 2 - Posicionamento geral das nações referente ao trabalho análogo a escravidão.



Fonte: Elaboração dos autores (2019).

Agora, troque o centro da imagem acima pelo café no século XIX ou tantos outros diversos produtos atuais. Segue-se ao século XIX.

A ampliação do capitalismo e suas relações aparentemente surgem com o nascimento das ferrovias, sendo o mecanismo inicial para o desenvolvimento do

trabalho assalariado livre, ante a mão de obra escrava, alicerces de economias como a do Brasil escravagista. A história por vezes apresentou as ferrovias como uma significativa contribuição para diminuir a demanda por mão de obra, devido à liberação dos tropeiros de suas funções e uma nova estruturação na agricultura comercial. Assim teria uma questão a discutir sobre o trabalho, as ferrovias só empregariam mão de obra assalariada, promoveria a imigração, fortalecendo um mercado de trabalho urbano e livre: o operário.

Mas ocorre algo contrário, as ferrovias acentuam a escassez de mão de obra, pois permitiu o crescimento da agricultura comercial com o aumento de produção, de terras e necessidade de mais trabalhadores. Mais trabalhadores também, para a construção das ferrovias e o êxodo rural. A ideia para resolução de tais problemas, segundo Argollo Ferrão (2015) seria a transformação de trabalho escravo para trabalho livre/colonato, pressão inglesa ocorria desde 1830 com o fim do tráfico de negros e a imigração e o sistema de colonato, que ocorre por volta de 1880 ainda embasados sob as leis como a de locação de serviços de 1879.

11

Para recordar:

Fim do tráfico de escravos

Decisão britânica de 1830/1850.

Lei do Ventre Livre⁵

Aprovada em 1871, foi a primeira lei abolicionista da História do Brasil. Trabalhava-se até os 21 anos como indenização pelos custos da criação.

5 Lei Nº 2.040, de 28 de setembro de 1871 - Declara de condição livre os filhos de mulher escrava que nascerem desde a data desta lei, libertos os escravos da Nação e outros, e providencia sobre a criação e tratamento daquelles [sic] filhos menores e sobre a libertação annual [sic] de escravos.

§ 1º Os ditos filhos menores ficarão em poder e sob a autoridade dos senhores de suas mães, [sic] os quaes [sic] terão obrigação de criá-los [sic] e tratá-los [sic] até a idade de oito annos [sic] completos.

Chegando o filho da escrava a esta idade, o senhor da mãe [sic] terá opção, ou de receber do Estado a indemnização de 600\$000, ou de utilizar-se dos serviços do menor até a idade de 21 annos [sic]

completos. No primeiro caso, o Governo receberá o menor, e lhe dará destino, em conformidade da presente lei. A indemnização [sic] pecuniaria [sic] acima fixada será paga em titulos [sic] de renda com o juro annual [sic] de 6%, os quaes [sic] se considerarão extinctos [sic] no fim de 30 annos. [sic]

A declaração do senhor deverá ser feita dentro de 30 dias, a contar daquelle em que o menor chegar á idade de oito annos [sic] e, se a não fizer então, ficará entendido que opta pelo arbitrio [sic] de utilizar-se dos serviços do mesmo menor.

Lei Sinimbu ‘locação de serviços’⁶

Aprovada em 1879, tentativa de intervenção ante o sistema escravagista e sua complexidade.

Lei dos Sexagenários⁷

Promulgada pelo governo brasileiro em 1885, esta lei dava liberdade aos escravizados com mais de 65 anos de idade. A expectativa de vida de um indivíduo neste período era em torno de 40 anos de idade.

Lei Áurea⁸

Promulgada em 1888, pela Princesa Isabel, esta lei aboliu “definitivamente” a escravidão no Brasil.

Na época, a imigração possuía respaldo na falácia do equilíbrio racial, para de-pois discutir sua utilização como mão de obra. Origem, qualificação e políticas de distribuição de terras eram pautas no senado Imperial, com anuência de Campos Vergueiro, cafeicultor em Rio Claro e pioneiro na importação de mão de obra europeia, com seu projeto sendo colocado em prática na Fazenda Ibicaba. Nas discussões decide-se, segundo Debes (1968), as companhias não poderiam ter posse de indivíduos escravizados e não empregar negros livres. Se os libertos não encontrassem serviço na construção de vias férreas teriam de trabalhar nas fazendas e, dessa forma, pressionaria as companhias para o trabalho assalariado livre e imigrante. Todavia, as empresas de acordo com Debes (1968), poderiam alugá-los, mas, não comprá-los.

6 João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, Senador do Império, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

7 A Lei dos Sexagenários (Lei Nº 3.270, de 28 de setembro de 1885), também conhecida como Lei Saraiva-Cotegipe, concedia liberdade aos escravos com mais de 60 anos de idade.

8 Lei Nº 3.353, de 13 de maio de 1888.

Art. 1º: É declarada extinta [sic] desde a data desta lei a escravidão no Brasil. [sic]

Art. 2º: Revogam-se as disposições em contrário.

Figura 3 - Legislação sobre a escravidão no século XIX.



Fonte: Elaboração dos autores (2019).

A proibição de mão de obra escrava figurou depois de 1850, como um dispositivo importante nas concessões para estradas de ferro, não obstante, a intenção primordial, segundo Costa (1976), seria garantir a permanência dos escravizados nas atividades da agricultura de exportação. Lembrando que a lei informa que deverá contratar pessoas livres, não que serão pagas pelo seu trabalho. O que, segundo Debes (1968) poderia significar em teoria como trabalho não escravo e apesar das proibições e leis, tais regras não eram seguidas, havia sim indícios de utilização de mão de obra servil na construção das estradas de ferro e na manutenção de leitos.

Anterior às ferrovias, no Brasil, por exemplo, os escravizados eram utilizados na marinha mercante, tropas de mulas e diversas obras públicas como as estradas. Ora por aluguel de escravizados, emprego de africanos livres ou emancipados

(escravizados a bordo de navios condenados pelas comissões luso britânicas que defendiam a liberdade e garantiria serem “criados” ou “trabalhadores livres”).

Em 1846, na província de São Paulo, a Lei n. 1 de 29 de janeiro foi aprovada obrigando os fazendeiros a ceder os seus escravizados por dez dias com proporção de vinte por cento do número total de escravizados para obras em estradas de rodagem. Para serviços na província na década de 1850, o presidente de São Paulo, Nabuco de Araújo, solicitou cerca de 130 africanos livres ao Governo Imperial e os recebeu. Relacionado ainda às obras públicas, segundo Costa (1982) os cafeicultores devido à safra do café aproveitavam para aumentarem seus lucros, alugando escravizados para as tais obras.

Figura 4 - Legislação trabalhista no século XIX.



Fonte: Elaboração dos autores (2019).

Várias cidades de São Paulo, como Brotas, Jau, Tatuí, Sorocaba, Jundiaí, entre outras, possuíam leis similares com a citada anteriormente (1846) e em Limeira,

me-tade dos escravizados deveriam ser cedidos para reparo e manutenção das estradas. De acordo com Benévolo (1953) não eram contratados diretamente pelas companhias, já que estas contratavam empreitadas de contratos, tempo e valores variados, sendo que as empresas empreitavam pequenos trechos e os tarefeiros não possuíam contrato com o governo, empregavam escravizados alugados em seus grupos.

Como de costume, o governo não se opunha diretamente, pois a lei estava “sendo respeitada”. E assim o braço escravo permanecia sustentando a ferrovia

Não havendo braços livres suficientes para os trabalhos, os contratantes apelaram para o braço servil, e como não podiam empregá-los diretamente nos trabalhos por proibição legal, interessavam os senhores de escravos dando-lhes sub-empreitadas [sic] (BENÉVOLO, 1953, p. 323).

Nas obras de construção das estradas de ferro da São Paulo RailWay (Santos-Jundiaí), de forma alguma foi diferente:

Embora o Brasil seja um país escravista, o termo de concessão exige que seja empregado o trabalho livre, e houve medo de que pudesse haver falta de braços. A experiência, no entanto, demonstrou que trabalhadores de um tipo ou outro aparecia sempre que se necessitava (FOX, 1870, p. 21).

Na figura 5, consta a imagem de um dos relatórios da Companhia Paulista de 1870, contendo indícios de trabalho servil no trecho Jundiaí-Campinas. Apenas denominado Manoel (preto), “empregado” pela Prudent enquanto outros eram identificados pelo nome e sobrenome, sendo um “brasileiro” e outros dois “alemão” [sic].

Figura 5 - Lista de moléstias, acidentes e mortes na ferrovia no período de Abril a Setembro de 1870 - Jundiaí - Campinas.

Molestias		NUMERO DE PESSOAS	
Rheumatismo		39	
Febre intermittente		21	
Bexigas		3	
Rendaduras		4	
Molestias urinarias		23	
Lombrigas		15	
Esquinencia		2	
Molestias venereas		23	
Scabies		8	
Hemorrhoidas		2	
Phthisis		1	
Dysenteria		3	
Accidentes		NUMERO DE PESSOAS	
Costellas quebradas		2	
Osso metacarpal fracturado		1	
Clavicula fracturada		1	
Braço quebrado (Radius).		1	
Dêdo do pé amputado.		1	
Mortes			
HOMENS	SERVIÇO	DATA	CAUSAS
Guilherme Martim (alemão).	Rheinfrank	20 de Abril.	Cahida de barreira.
José da Silva (brasileiro)	Christiano André.	2 de Junho.	Dito dito.
Manoel (preto).	Prudent	17 de Junho.	Molestia de coração.
Jacob Renchen (alemão)	Townsend.	16 de Julho.	Inflammação dos intestinos.
OBSERVAÇÕES—Arrancaram-se 99 dentes.			
Escritorio Technico em S. Paulo, 19 de Setembro de 1870.			
ERNESTO DINIZ STREET Servindo interinamente de Engenheiro em Chefe.			

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Figura 6 - Destaque da Lista presente na Figura 5 referindo-se aos óbitos.

Guilherme Martim (alemão).	Rheinfrank	20 de Abril.	Cahida de barreira.
José da Silva (brasileiro)	Christiano André.	2 de Junho.	Dito dito.
Manoel (preto).	Prudent	17 de Junho.	Molestia de coração.
Jacob Renchen (alemão)	Townsend.	16 de Julho.	Inflammação dos intestinos.

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Presente nas figuras 7, 8, 9 e 10, as imagens de um dos contratos de empreitada presente nos mesmos relatórios, não apresentam informações de qual tipo de mão de obra estará presente em seu contrato, uma forma de se manter na “lei”.

Figura 7 - Contrato de empreitada. Relatório Companhia Paulista.

Livro n.º 59 a fl. 186 y.—Primeiro traslado de Escrip-tura de contracto de empreitada.

Saibam quantos este publico Instrumento de Escrip-tura de contracto de empreitada virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta, ao primeiro dia do mez de Março, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes outorgantes entre si justas e contractadas, a saber de uma como outorgantes empreiteiros o Commendador Angelo Thomaz do Amaral, morador da côrte do Rio de Janeiro, empregado publico, e Heitor Rademaker Grünewald, morador da côrte do Rio de Janeiro, empresario de obras de estrada de ferro por si, e como procurador de João Pereira Darrigue Faro, morador da côrte do Rio de Janeiro, negociante de quem apresentou procuração com poderes bastantes para outorgar esta Escrip-tura, a qual ficava hoje registrada no livro de registro de meu Cartorio, e neste archivado, ficando o mesmo registro fazendo parte integrante desta Escrip-tura, como constava do mesmo registro; o Commendador Luiz Antonio de Souza Barros como procurador do fiador Commendador José Gonsalves de Moraes, morador na Freguezia de Ipiabas na Provincia do Rio de Janeiro, fazendeiro, de quem exhibio procuração com sufficientes poderes para outorgar esta Escrip-tura cuja procuração estando em devida fórma ficava hoje registrada no livro de registro de meu Cartorio e neste archivada, á que me reporto, ficando o mesmo registro fazendo parte integrante desta Escrip-tura, e como aceitante o Doutor Clemente Falcão de Souza filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista, estabelecida nesta Provincia, todos reconhecidos pelos proprios de mim, e das testemunhas ao

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Figura 8 - Contrato de empreitada. Relatório Companhia Paulista.

diante nomeadas e assignadas, do que dou fé.—Perante as quaes pelos empreiteiros Heitor Rademaker por si, e como procurador de João Pereira Darrigue Faro, e o Commendador Angelo Thomaz do Amaral me foi dito que, achando-se justos e contractados com a Directoria da Companhia Paulista para tomarem a si a parte dos trabalhos de construcção da estrada de ferro de Jundiáhy & Campinas, aqui mencionam as clausulas, condições e convenções com que a fazem pelo modo seguinte:—Primeira—Farão o movimento de terras, as obras de arte, a collocação do lastro, e os armazens para estações no prazo de vinte quatro mezes contados do dia quinze do corrente mez pelos preços estabelecidos para as referidas obras nas Tabellas publicadas pela Directoria, e que constam de um folheto que apresentaram publicado na Typographia de Joaquim Roberto de Azevedo Marques, estabelecida nesta cidade, qual o ficava assignado em todas as suas folhas pelos empreiteiros, seu fiador, e pelo Presidente da Directoria da Companhia Paulista, e por mim Tabellião, para a todo o tempo constar.—Segundo Sugertam-se ao disposto nas referidas condições e especificações, declarando quanto ao artigo decimo quinto das condições, que para sua melhor observancia residirá effectivamente nas obras o empreiteiro Heitor Rademaker Grünewald a fim de receber e executar todas as ordens do Engenheiro em chefe da Companhia Paulista na parte technica.—Terceira—No caso de não conclurem as obras dentro do prazo ajustado pagarão uma multa progressiva de dez contos de réis, quinze contos de réis e de vinte contos de réis por cada mez de demóra, com direito a premios do iguaes quantias e progressões por cada mez de encurtamento do prazo.—Quarta—Obrigam-se a dar começo ás obras no dia quinze do corrente mez de Março de mil oitocentos e setenta, desse dia correndo o prazo a cima marcado de vinte e quatro mezes para conclusão dellas.—Quinta—Obrigam-se a aceitar o fóro deste contracto em todas as acções que por ventura

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

17

Figura 9 - Contrato de empreitada. Relatório Companhia Paulista.

a Directoria da Companhia Paulista possa lhes propôr, isto sem prejuizo das obrigações contrahidas no folheto acima referido. Pelo Commendador Luiz Antonio de Souza Barros, procurador do Commendador José Gonsalves de Moraes, foi dito perante as testemunhas, que em virtude dos poderes da procuração aqui referida, obrigava o seu constituinte a cumprir todas as clausulas e condições á que se obrigaram os empreiteiros Commendador Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker Grünewald, como principal obrigado, e a responder no fóro desta cidade em todas as acções que lhe possam ser propostas pela Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, resultantes das presentes obrigações, sem prejuizo das obrigações contrahidas pelos empreiteiros pela acceitação das bases publicadas pela Directoria, as quaes constavam do folheto já referido, e que em todas as suas folhas fica assignado pelo seu constituinte. O que tudo ouvido pelo dito Doutor Clemente Falcão de Souza filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista desta Provincia, por elle, perante as testemunhas me foi dito que aceitava este contracto pelo modo referido, e me apresentou a proposta, que servio de base a este contracto, do qual faz parte integrante, e á que se referia o fiador na procuração que passou, a fim de ser registrada com as demais peças deste contracto, no que convieram os empreiteiros, e o procurador do fiador destes, que me apresentaram a distribuição seguinte:—A Gomes.—Escrip-tura de contracto de empreitada, que fazem o Commendador Angelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grünewald, e João Pereira Darrigue Faro com o Presidente da Companhia Paulista Doutor Clemente Falcão de Souza filho, para a construcção de obras da estrada de ferro de Jundiáhy & Campinas.—São Paulo quatorze de Fevereiro de mil oitocentos e setenta.—Toledo.—Em a mesma distribuição se via lançado o sello de duzentos réis em estampilha.—A pedido das partes outorgantes lavrei esta Escrip-tura, que, feita, li ás partes

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Figura 10 - Contrato de empreitada. Relatório Companhia Paulista.

—30—

outorgantes na presença das testemunhas, acceitaram, outorgaram, e assignaram com as testemunhas a tudo presentes Pedro Bourgade e Alvaro Roberto da Cunha, moradores desta Capital, e reconhecidos pelos proprios de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—Angelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grünewald.—Luiz Antonio de Souza Barros. O Presidente da Directoria Doutor Clemente Falcão de Souza filho.—P. Bourgade.—Alvaro Roberto da Cunha.—Nada mais se continha nem declarava em dita Escrip-tura, com o teor da qual bem e fielmente fiz extrahir cinco primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista, desta Provincia, ficando em tudo conforme ao seu original a que me reporto e dou fé. São Paulo dous de Março de mil oitocentos e setenta. Eu Joaquim José Gomes, Tabellião, subscrevi, conferi e assigno em publico e razo. Em testemunho de verdade (estava o signal publico) Joaquim José Gomes.—Conferida.—Gomes.—Estava a estampilha de seiscentos réis. São Paulo 2 de Março de 1870. Joaquim José Gomes.

Está conforine.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.
Servindo de Secretario.

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Os trabalhadores especializados faziam parte do Escritório Técnico, eram relacionados e apresentados em suas funções e salários de forma objetiva.

Figura 11 - Lista nominal dos empregados no escritório. Relatório Companhia Paulista.

Lista nominal dos empregados do Escripatorio tecnico da Companhia Paulista

CATEGORIAS	NOMES	OBSERVAÇÕES
Engenheiro em Chefe	Eng. João Ernesto Viriato de Medeiros	
1.º Engenheiro	Ernesto Diniz Street.	
Engenheiro Chefe da 1.ª Secção.	Reinaldo von Krüger.	
Engenheiro Ajudante	Adolfo Delvecchio.	
Engenheiro Chefe da 2.ª Secção.	Nicolao Vergueiro Le Cocq.	
Engenheiro Ajudante.	Hilario Le Page.	
Engenheiro Chefe da 3.ª Secção.	Henrique Rietmann.	
Engenheiro Ajudante.	Victor Barreto Nabuco de Araujo.	
Secretario	Manoel Joaquim de Ornellas Junior.	Serve interinam.º de desenhista.
Desenhista.		Acha-se vago.

Escripatorio Central, São Paulo, 26 de Março de 1870.
 JOÃO ERNESTO VIRIATO DE MEDEIROS
 Engenheiro em Chefe.

Fonte: Relatório Geral de 1870 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

18

No restante, onde se incluíam os “empregados” sob empreitada, as informações são genéricas e escassas, de acordo com o relatório geral de 1871. Os números de trabalhadores variavam em períodos sazonais, diminuindo em festas como Natal e Ano Novo, aumentando durante as entressafas do café.

Figura 12 - Quadro referente ao movimento de empregados. Relatório Companhia Paulista.

N. 2

Quadro mostrando o movimento diario do pessoal empregado na construção da estrada de ferro de Jundiaby á Campinas

DATAS	1.ª SECÇÃO				2.ª SECÇÃO				3.ª SECÇÃO				TOTAL DAS TRES SECÇÕES			
	Faltos	Receitos	Trabalha-dores	Total	Faltos	Receitos	Trabalha-dores	Total	Faltos	Receitos	Trabalha-dores	Total	Faltos	Receitos	Trabalha-dores	Total
15 de Setembro á 30 de Setembro.	23	3	485	511	55	7	323	355	10	7	116	133	58	17	924	999
1.º de Outubro á 15 de Outubro.	24	3	501	528	23	9	340	378	12	10	122	144	59	32	969	1050
15 de Outubro á 31 de Outubro.	25	4	522	551	23	9	338	370	14	12	180	206	62	25	1040	1127
1.º de Novembro á 15 de Novembro.	26	3	531	560	23	9	326	358	15	11	156	180	62	23	1033	1158
15 de Novembro á 30 de Novembro.	24	7	517	550	24	10	337	391	14	13	265	292	64	39	1079	1173
1.º de Dezembro á 15 de Dezembro.	26	7	500	533	22	10	305	337	14	11	134	219	62	28	990	1089
15 de Dezembro á 31 de Dezembro.	26	7	483	516	19	9	234	282	16	9	142	167	61	25	879	965
SOMMA:	176	34	3539	3749	159	63	2349	2471	93	73	1155	1321	428	170	6043	7541
MEDIA POR DIA	25	5	505	525	23	9	321	333	13	10	165	188	61	24	992	1077

Escripatorio Technico em São Paulo, 14 de Janeiro de 1871.
 Ernesto Diniz Street,
 servindo interinamente de Engenheiro em Chefe.

Fonte: Relatório Geral de 1871- Assembleia Geral.



Constando na figura 13, a imagem com uma lista de contrato com as empreiteiras e subempreiteiras, presente o trecho que deveriam abrir a partir da marcação das estacas. Como dito no início, o uso de mão de obra escrava alugada pelos empreiteiros está sempre implícito.

Figura 13 - Lista de contrato com as empreiteiras e subempreiteiras.

N. 6

Lista nominal dos sub-empresiteiros da estrada de ferro de Jundiáhy
á Campinas

NOMES	ESTACAS	KILOMETROS APROXIMATIVOS
1.ª SEÇÃO		
Guilherme da Silva	1 a 3200	1 a 3
João Marinho	3200 a 5500	3 a 5 1/2
Wignal Wilhensen	5500 a 8120	5 1/2 a 8
João Weber	8120 a 10484.5	8 a 10
Antonio Moreira	10484.5 a 11358	10 a 11
Emilio Burggraf	11358 a 13000	11 a 13
José Simões Marques	13000 a 14000	13 a 14
2.ª SEÇÃO		
José Simões Marques	1 a 3200	1 a 3
Alberto Townsend	3200 a 5630	3 a 5 1/2
Balthazar Vieira Magalhães	5630 a 7920	5 1/2 a 8
Joaquim Luiz	7920 a 10700	8 a 11
João Raineri	(Boeiros).	
Rhoder	10700 a 14223.4	11 a 14
Domingos Giobergis	14223.4 a 14888.8	14 a 15
3.ª SEÇÃO		
José Daniel de Mello	1 a 5100	1 a 5
W. Shippey	5100 a 9400	5 a 9 1/2
Valentim Motta	9400 a 11600	9 1/2 a 11 1/2
Squire Sampson	11600 a 15300	11 1/2 a 15 1/2

Escritorio Technico em S. Paulo, 14 de Janeiro de 1871.

Ernesto Dini Street,
servindo interinamente de Engenheiro em Chefe,

Fonte: Relatório Geral de 1871 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Figura 14 - Trecho de uma das atas das reuniões de conselheiros da Companhia Paulista. Relatório Companhia Paulista.

—26—

Não ha triumphos sem grandes labôres.
Avante pois.
Trabalhar—trabalhar sempre !
São Paulo, escriptorio da Companhia Paulista
26 de Setembro de 1869.

Fonte: Relatório Geral de 1869 - Assembleia Geral. Companhia Paulista.

Não parece que se conecte aos “triumphos” [sic] o sangue e suor daqueles que não podem comemorar tal triunfo, apenas sobreviveram aos “grandes labores”.

Conclusão

Em São Paulo, as ferrovias foram alavancadas pelo poder financeiro do café e ao mesmo tempo fortaleceram esse poder, num processo integrado de desenvolvimento territorial, promovendo crescimento econômico, melhoria de vida, novas relações de trabalho, novos empregos etc.

No entanto, essas relações permaneceram repressivas. Pouca ou nenhuma fis-calização para fazer cumprir as leis que não admitiam o uso de mão de obra servil, que, pelos caminhos mais diversos, de alguma forma sempre ocorria. Maiores detalhes sobre essas informações se perderam. O crescimento econômico beneficiou o surgimento e fortalecimento de uma classe média, então insipiente, mas também – como ocorre em muitos casos – beneficiou ainda mais os investidores que já se encontravam em condição estável.

Aqueles que vieram da Europa com a intenção de melhorar de vida, chegando ao Brasil, em muitos casos encontraram condições análogas às dos escravizados e receberam os minguidos louros da conquista, pois tirá-los da pobreza europeia nunca foi o objetivo de Campos Vergueiro ou de outros interessados no transporte de imigrantes europeus.

Atentar para o sofrimento do africano ou do brasileiro nascido escravo, que deveria ser cedido ao Governo da Província de São Paulo por seus proprietários, para o emprego na construção de ferrovias. O serviço pesado, sujo, desgastante e servil ficou a cargo dos negros escravizados, livres ou emancipados. Ser negro era a condição para ser subjugado.

A Abolição tardia no Brasil (um dos últimos países americanos a abolir a escravatura no século XIX) esteve envolta em discussões sobre a economia capitalista, a abominável condição do trabalho escravo, e até mesmo sobre a premissa – questio-

nável – de embranquecimento da sociedade brasileira. A Elite se dividiu entre abolicionistas e escravagistas, estes tentando proteger os latifundiários, principalmente nos territórios que já não movimentavam sozinhos, nem com a pujança de outrora, a economia do país. O favorecimento da imigração de mão de obra livre, branca, de origem europeia, e depois no início do século XX, da mão de obra “amarela” – asiática (japoneses) – não debelou ou atendeu às pressões internacionais contra o trabalho servil. Apenas acentuou a condição de servidão e exploração desumana comum ao século XIX.

O sistema ferroviário parece atualmente sentir os efeitos de sua jornada de crescimento pautado na mão de obra explorada por aspectos diversos. Perdeu espaço para as rodovias, perdeu investimentos, foi sucateado pelos governos e seu brilho e resplendor ficaram apenas na lembrança. O tripé que “sustentou” o crescimento do estado de São Paulo e do Brasil, “Café x Ferrovia x Imigração” está alicerçado sobre séculos de corpos negros empilhados pela escravidão e quando “livres”, pelo preconceito, os estigmas sociais e o racismo que, ainda hoje, em muitos casos, assentam corpos na pirâmide macroeconômica. A todos aqueles que neste país foram utilizados como força de trabalho servil – africanos, europeus, asiáticos, sobretudo brasileiros explorados e subjugados – recebam este trabalho como um singelo ato de reconhecimento.

REFERÊNCIAS

ACERVO DO JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO. **O Estado de S. Paulo**: Páginas da edição de 19 de dezembro de 1890. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18901219-4745-nac-0003-999-3-not>. Acesso em: 10 dez. 2020.

ARGOLLO FERRÃO, A. M. **Arquitetura do café**. 2ª ed. Campinas: Editora Unicamp, 2015.

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

BRASIL. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870.

COSTA, E. V. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

COSTA, W. P. **Ferrovia e trabalho assalariado em São Paulo**. Dissertação de Mestrado, Unicamp. Campinas, 1976.

CRAWFORD, A. Dorsen tem 8 anos e trabalha 12h/dia para extrair o cobalto dos nossos smartphones e computadores. **The Uniplanet**, 2017. Disponível em: <https://www.theuniplanet.com/2017/03/dorsen-tem-8-anos-e-trabalha-12hdia.html>. Acesso em: 04 dez. 2020.

DEBES, C. **A caminho do Oeste**. História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo: Bentivegna, 1968.

DUCKER, J. H. **Men of the steel rails**. Workers on the Atchinson, Topeka & Santa Fe Railroad, 1869-1900. Londres: University of Nebraska Press, 1983.

FOELKEL, C. Editorial - Miniartigo Técnico: Acerca de Edmundo Navarro de Andra-de, Armando Navarro Sampaio e Octávio Vecchi. **Eucalyptus** - Online Books & Newsletter, 2009. Disponível em: https://www.eucalyptus.com.br/newspt_out09.html. Acesso em: 07 dez. 2020. Acesso em: 04 dez. 2020.

HOBBSAWM, E. J. **A era do capital** (1849-1875). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LOPES, N. **Novo dicionário Banto do Brasil**. Rio de Janeiro: Pallas, 2006.

MORALES, W. F. **A escravidão esquecida**: a administração indígena na Vila de Jundiá durante o século XVIII. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo/ Programa de Pós graduação em Arqueologia, 2000 (dissertação de mestrado).

MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA BARÃO DE MAUÁ. **Estatutos e Relatórios**. Jundiá: 1869 – 1875.

RODARTE, M. M. S. ; PAIVA, C. A. ; GODOY, M. M. **Publicação crítica do Recenseamento Geral do Império do Brasil de 1872.** Disponível em Base de dados do Access, em: <http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/pop-72-brasil/>. Acesso em: 04 dez. 2020.

SANTOS, E. P. (Org.). **Meu pai foi ferroviário.** Memórias dos trabalhadores da estrada de ferro. vol. VII. Jundiá: Editora In House, 2015.

SÃO PAULO. **Collecção das Leis e Posturas Municipais promulgadas pela Assembléa Legislativa provincial de S. Paulo.** São Paulo: Typographia Americana, 1870, 1871.

SÃO PAULO. **Collecção das Leis promulgadas pela Assembléa Legislativa da Província de S. Paulo desde 1835 até 1850.** São Paulo: Typographia Aurora Paulista, 1853.

SLENES, R. W. “Malungu, ngoma vem!”: África coberta e descoberta do Brasil. **Revista USP**, (12), 48-67, 1992. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i12p48-67>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25575/27317>. Acesso em: 04 dez. 2020.

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Faculdade/Instituto/Escola. Programa de Pós-graduação Projeto e Cidade. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

RECEBIDO EM: 16/12/2020

APROVADO EM: 18/12/2020

PUBLICADO EM: 23/12/2020