

Moratelli, Thiago. *Operários de empreitada: Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905–1914)*. Campinas: Unicamp, 2013. 267 pp. Appendices. Works Cited.

Apesar de amplamente estudados para os Estados Unidos, Canadá, Inglaterra e países europeus, a literatura sobre os trabalhadores que construíram as estradas de ferro no Brasil é escassa. A maior parte da literatura a respeito dos trabalhadores das ferrovias no Brasil concentrou-se nos trabalhadores que operavam as ferrovias, não existindo muitos estudos sobre os trabalhadores que cuidavam da construção e manutenção dos leitos. A principal razão para essa lacuna na historiografia reside, provavelmente, na grande dificuldade de rastreá-los nas fontes. Como aqueles trabalhadores não eram empregados diretamente pelas companhias, não aparecem em seus relatórios e documentos. Do mesmo modo, é difícil acompanhar o grande número de empreiteiros e subempreiteiros que empregaram a grande maioria desses trabalhadores.

Quando comecei a examinar o tema, em 1996, a escassez de estudos era evidente. Aos trabalhos clássicos de história das ferrovias que incluíam seções sobre os trabalhadores, como o de Ademar Benévolo, juntava-se um pequeno número de estudos pioneiros, teses e dissertações, que procuravam examinar com mais ou menos detalhes os trabalhadores nas obras de construção de estradas de ferro em várias partes do país, principalmente no século XIX (José Cechin, Robert H. Mattoon Jr., Wilma P. Costa, Almir El-Kareh, Josemir Camilo de Melo, entre outros). Desde então, o número de trabalhos sobre o tema tem aumentado continuamente, ampliando o foco para inúmeras empresas em diversas regiões do país nos séculos XIX e XX (Colin Lewis, Ana Lanna, Maria Lúcia Lamounier, Robério Souza, Diego Carvalho, entre outros).

Nesse sentido, considero muito oportuno o livro *Operários de empreitada*, de Thiago Moratelli, que trata dos trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no período entre 1905 e 1914, quando a estrada avançou de Bauru, em São Paulo, até Campo Grande, no Mato Grosso. O texto foi originalmente apresentado como dissertação de mestrado na Universidade Estadual de Campinas em 2009.

Conhecida como “a estrada da morte,” a saga da rápida construção da estrada de ferro em região tão inóspita, habitada pelos índios *caingangas* e sujeita a doenças endêmicas, já foi contada em trabalhos clássicos. Examinando um conjunto de fontes originais (relatórios da empresa, relatórios governamentais, jornais e outros), o autor concentra-se mais especificamente nas condições de vida e de trabalho nas obras de construção da estrada.

O livro está dividido em cinco capítulos, além da introdução e das considerações finais. O primeiro capítulo reconstitui as condições econômicas e políticas, a concessão inicial, empresários e empreiteiros, que promoveram a organização da empresa e viabilizaram a construção da ferrovia entre São Paulo a Mato Grosso. O segundo capítulo examina as ações dos empreiteiros, governo e agenciadores de mão de obra para o recrutamento dos trabalhadores. O capítulo terceiro trata

das condições de vida e de trabalho, chamando a atenção principalmente para as condições insalubres, as doenças endêmicas, a violência nos acampamentos e os ataques frequentes dos índios aos armazéns e acampamentos nas obras de construção. O quarto capítulo analisa o papel da imprensa operária (e a disputa travada com a imprensa regular) ao denunciar as duras condições de trabalho nas obras de construção da ferrovia. O quinto e último capítulo destaca os conflitos, violência e criminalidade nas obras.

Uma das contribuições importantes do texto é, sem dúvida, a discussão em torno do recrutamento dos trabalhadores. Diferentemente de outras estradas de ferro em São Paulo, que foram construídas seguindo a orientação do plantio do café e em regiões já povoadas, a estrada de Ferro Noroeste foi construída em região praticamente deserta, bem mais distante do litoral, abrindo novas terras para a exploração agrícola e atraindo população. Empresas, empreiteiros, imprensa e o próprio governo auxiliaram no recrutamento, divulgando as boas perspectivas ou criando falsas expectativas e encobrendo as reais condições de trabalho. Para garantir a continuidade e celeridade das obras, compelidos pelas forças públicas ou espontaneamente, um grande número de trabalhadores brasileiros e estrangeiros (italianos, portugueses, japoneses, etc.) foi recrutado e dirigido para a região. A necessidade de uma política permanente de recrutamento era condição importante para a conclusão das obras, já que uma grande parte dos trabalhadores abandonava as obras por vários motivos, tais com doenças, ataques de índios, violência, entre outros.

No exame das formas de recrutamento e das condições de trabalho na construção, o autor revela o papel significativo da imprensa “regular” e da imprensa “operária,” como fontes de informações e como agentes ativos no processo. Vários jornais da classe operária, publicados no Brasil e no Exterior, também denunciavam as duras condições de trabalho favorecendo o boicote às chamadas de recrutamento.

Além da riqueza dos relatos, os debates pela imprensa revelavam intenções de orientar comportamentos. A imprensa “tradicional” ao mesmo tempo em que procurava defender o empreendimento, chamando a atenção para o progresso do país, não tinha como escapar de denunciar, mesmo que timidamente, as duras e difíceis condições de vida e de trabalho nos locais das obras. Por meio de passagens extraídas dos jornais e outras fontes, o autor descreve as condições adversas nos locais de construção. Além das doenças endêmicas que acometiam uma grande parte dos trabalhadores, a falta de assistência médica e o grande número de mortes, os ataques frequentes dos índios, as tentativas de impedir que os trabalhadores deixassem as obras, restringindo os seus movimentos, fornecendo passagem de ida e não providenciando a da volta ou segurando o pagamento devido, a vigilância armada nos acampamentos, entre outros fatores.

O autor chama a atenção para o modo de organização dos trabalhos de construção e para a classe dos trabalhadores que se ocupavam das obras de construção. Daí, o título: “Operários da empreitada.” A meu ver, o autor confere grande peso ao sistema de empreitada ao explicar as precárias condições dos

trabalhadores engajados na construção. Ao tratar do sistema são mencionados os lucros, rentabilidade, a função de exploração da força de trabalho, e os “negócios” com os contratos. No entanto, o livro não examina as características da organização dos trabalhos da construção civil e sua adequação ao sistema de empreitada, o parco desenvolvimento dos instrumentos utilizados para execução de grande parte das tarefas, especialmente aquelas mais pesadas, que envolvem a movimentação de terras, os cortes e aterros, a sazonalidade dos trabalhos, e que a grande demanda por trabalhadores ocorria em sociedade basicamente agrícola. E, pena, o autor explora pouco a bibliografia existente sobre os trabalhadores nas obras de construção de outras estradas brasileiras; explora pouco também a chance de analisar com mais detalhe o próprio sistema de empreitada.

A empreitada (*contract system*) era o sistema usualmente empregado na construção de ferrovias, no país e no exterior; aliás, ainda é um sistema usualmente empregado em obras de construção até os dias de hoje. As companhias acertavam, em geral com firmas menores, a produção de artigos, materiais, ou serviços necessários para a construção da estrada. Os empreiteiros tinham autonomia para decidir sobre o recrutamento, contratação e pagamento da mão-de-obra utilizada, e eram responsáveis pela compra de materiais ou ferramentas que não estivessem incluídas no contrato original.

Para o autor, problemas tais como a necessidade de uma política contínua de recrutamento e a grande rotatividade dos trabalhadores estavam relacionados com condições insalubres, doenças endêmicas, ataques dos índios, violência, e outros que provocavam mortes e fugas dos trabalhadores; esses fenômenos, sem dúvida, contribuíram para intensificar os problemas existentes. Não obstante, são as características específicas da organização e administração dos trabalhos nas obras de construção que suscitam as questões decisivas para se entender os fenômenos da necessidade permanente de recrutamento e a alta rotatividade do trabalho. Esses são fatores que impediam a construção de identidade e solidariedade entre os trabalhadores e dificultavam a sua organização para enfrentar as precárias condições a que estavam submetidos.

Enfim, ao término do livro, o leitor fica com uma série de indagações: quem eram os trabalhadores da construção, afinal? Quantos eram? Como se organizava o processo de trabalho? Como esses trabalhadores se inseriam nas diversas atividades, que exigiam ou não qualificação? Mas, de qualquer modo, para o leitor é bom terminar um livro com tantas dúvidas, pois é daí que vem o estímulo para novas pesquisas.

Maria Lúcia Lamounier

Universidade de São Paulo–Ribeirão Preto