VIII Seminário Nacional do Centro de Memória – Unicamp

MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

Título: Os jornais e a memória na construção da estrada de ferro Jundiaí-Campinas.

Tamires Sacardo Lico[1]

Introdução.

Os periódicos são uma fonte rica de informações na construção da ferrovia Jundiaí-Campinas. Durante o período de concessão, bem como o de construção, os jornais relatavam fatos importantes ligado à Companhia Paulista e diferentes aspectos da construção. Notas de moradores das cidades, da diretoria, de acionistas, de trabalhadores da construção são encontradas, tanto para tecer elogios quanto para fazer críticas e levantar dúvidas ou reclamações. Era por meio dos periódicos que a Companhia Paulista anunciava contratações de trabalhadores e fornecimentos de materiais.

As ferrovias chegaram ao Brasil a partir da segunda metade do Século XIX, mais precisamente em 1852, quando foi aprovada a lei de construção ferroviária. Até 1890, milhares de quilômetros de estradas de ferro foram construídos por todo o país. Para a província de São Paulo, como observa Maria L. Lamourier, um dos motivos da distinção do desenvolvimento das ferrovias paulistas em relação a outros estados se dava pelo café. As ferrovias no Brasil implicaram não apenas incremento da industrialização, mas também significaram mudança no mercado de trabalhado, antes condicionado à agricultura de exportação. Ademais, as linhas férreas proporcionavam uma integração entre as diversas regiões do Brasil[2].

Localizada no sudeste brasileiro, a província de São Paulo é vista pela historiografia como uma região de exploração econômica tardia. Foi no século XIX que ela se tornou polo econômico brasileiro com a produção cafeeira. Com a necessidade da modernização dos transportes a fim de levar o café produzido do interior para o litoral, vemos surgir as primeiras ferrovias paulistas. É então que o traçado ferroviário nessa

[1] Mestranda do programa de Pós-graduação em História Social da Unicamp.

[2] Com o Decreto nº 1.030, de 7 de Agosto de 1852, ficava proibido o uso de escravos nas construções das ferrovias, o que gerou uma mão de obra trabalhadora de migrantes, imigrantes e trabalhadores livres locais no emprego das construções ferroviárias. Não podemos desconsiderar que, apesar da proibição da força de trabalho escravo, houve escravos alugados trabalhando nas construções das ferrovias, mesmo com o risco de punição por conta da lei proibitiva.

região se torna parte indissociável da economia cafeeira, pois gera uma rede complexa nas relações de trabalho, na imigração, na economia e no desenvolvimento urbano[3].

A Companhia Paulista das Estradas de Ferro entra em cena quando surge a necessidade de um prolongamento dos trilhos ferroviários no interior paulista, uma vez que a São Paulo Railway abrangia o perímetro Santos-Jundiaí. Como a companhia não demonstrou interesse no prolongamento dos trilhos para além de Jundiaí, a Companhia Paulista, composta por fazendeiros da região de Campinas, foi autorizada a construir o prolongamento que ligaria Jundiaí à cidade de Campinas.

Em março 15 de março de 1870, foi iniciada a construção da ferrovia Jundiaí-Campinas, sob concessão da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A opção pela construção foi feita por meio de empreitada, conforme era regra à época, e passou a ser dividida em três seções. Para o trabalho nas seções, foram firmados contratos com os seguintes empreiteiros: Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker Grunewald. O prazo de finalização da obra ficou estipulado em 24 meses.

Contratos de empreitada:

1-1. Empreitadas parciais.

Para a implantação dos trilhos que ligavam Jundiaí a Campinas, a Companhia Paulista utilizou o sistema de empreitadas parciais ou seja, as obras seriam destinadas a diversos empreiteiros. Caberia ao engenheiro-chefe a contratação de trabalhadores interessados na execução da obra; e depois de realizada a seleção dos empreiteiros, seria de responsabilidade destes a continuidade e o desenvolvimento das obras até que elas fossem finalizadas.

Em 1º de março de 1870, foi firmada a escritura de contrato com os empreiteiros Heitor Rademaker Grünewald, João Pereira Darrigue Faro e o comendador Angelo Thomaz do Amaral. A partir daquela data, caberia aos empreiteiros fazer o movimento de terras, obras de arte, colocação de lastro e armazéns para estações. Contando do dia 15 de março, o prazo para finalização da obra era de vinte e quatro meses. Caso os empreiteiros não finalizassem a construção dentro do prazo, pagariam uma multa

[3] Sobre o desenvolvimento ferroviário e cafeeiro e populacional na província de São Paulo, ver Lewis 1991, Mattoon 1977, Summerhill 1998.

progressiva de dez contos de réis, quinze contos de réis, vinte contos de réis por mês de atraso, com direto a prêmios de iguais quantias por mês de encurtamento da empreitada.

Para a contratação de trabalhadores, tanto a diretoria quanto as empreiteiras responsáveis pelas seções das obras utilizaram a grande imprensa, ou então, periódicos locais, com a finalidade de anunciar ofertas de trabalho nos setores da construção. Na *Gazeta de Campinas*, em várias edições dos anos de 1870 e 1871, aparecia o seguinte anúncio: "PRECISA-SE de uns cem livres ou escravos para os trabalhos da estrada de ferro da C. P.; garante-se muito bons jornais e comodidades. Trata-se na fazenda da Samanbaia, a 1 légua de Campinas com o empreiteiro*"*[4].

O jornal de maior alcance, *Correio Paulistano*, também foi utilizado para a divulgação da contratação de trabalhadores pela diretoria e empreiteiros. Com o título *Estrada de ferro de Jundiaí a Campinas*, era anunciado: "Contratam-se trabalhadores para a construção de dita estrada com o Sr. Carlos Dulley, ou em S. Paulo no lugar denominado <<Leitão>>, ou com o empreiteiro em Jundiahy*"*. "Através desses anúncios lidos ou ouvidos, tomava-se conhecimento dos trabalhos existentes nas estradas de ferro que, dia após dia, deitavam mais trilhos na cidade de Campinas, interligando-a com outras regiões."[5]

No início do trabalho de construção da ferrovia da Companhia Paulista, a primeira seção já contava com 111 trabalhadores e a terceira seção com 45 trabalhadores, número que fazia a diretoria se mostrar otimista, pois afirmava que, em pouco tempo, tal número seria elevado ao quádruplo e possivelmente mais que essa expectativa. Para os primeiros meses, a Companhia Paulista relatou suas dificuldades e lutas para reunir um grande número de trabalhadores, e com satisfação informou a existência de 874 trabalhadores até o mês de dezembro, com uma média diária de 515 operários.

1-2. Dormentes.

A Companhia Paulista foi conhecida pelo pioneirismo na contratação de fornecimentos nacionais de materiais para construção. Tal atividade despertou para a região de Campinas a criação de oficinas para fornecimento da Paulista. Uma

[4] Apesar da proibição dos uso de escravos nos trabalhos de construção das ferrovias, é perceptível que a prática de alugar escravos nas obras foi constante.
[5] MOURA, Denise A. Soares. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo. P. 82-83

característica da Companhia Paulista é a distinção que esta fazia em relação aos seus funcionários e aqueles que prestavam serviços a empreiteiros por ela contratados. Segundo Ana Lúcia Duarte Lanna, nas cidades de Jundiaí e Rio Claro localizavam-se pequenas oficinas que acabaram por se tornar responsáveis pelo suporte de materiais utilizados nas construções. Tais oficinas atuavam a priori como prestadoras de serviços à Paulista, que depois de algum tempo passou a absorvê-las.

O incentivo à oficinas e à contratação de dormentes por nacionais é percebido por meio de notas publicadas nos jornais *Gazeta de Campinas* e *Correio Paulistano*. Em nota de 10 de março de 1870 e outras recorrentes durante o período da construção da ferrovia, a diretoria da Companhia Paulista anunciava a necessidade de contratação de fornecimento de 47.000 dormentes de madeira de lei. O fornecimento satisfaria a Companhia até dezembro de 1870, e os dormentes deveriam ser depositados em localidades propostas de acordo com a diretoria. Os interessados na contratação da Paulista deveriam indicar os preços de cada dormente e a qualidade da madeira, além de levarem as propostas ao escritório localizado na cidade de São Paulo.

Aos interessados no fornecimento de dormentes, a Companhia Paulista ainda anunciou a localidade onde poder-se-ia extrair as madeiras. Em nota do *Correio Paulistano*, a Companhia relatou existir na estação do Rio Grande, localizada entre a estrada de ferro de Santos e Jundiaí, uma fazenda que contava com grande porção de matas virgens e madeiras de leis. A quem demonstrasse interesse na confecção de dormentes, o proprietário da referida fazenda se disporia a vender não só as madeiras necessárias, como também a propriedade.

Após os anúncios de contratação de dormentes por meio da Companhia Paulista em nota no *Correio Paulistano*, sob o título de "Domentes", os senhores Eleutério Prado e Rodrigo Monteiro anunciavam a contratação de madeireiros para lavrar, serrar e conduzir dormentes para a estrada de ferro Jundiaí-Campinas. Os anunciantes estariam recebendo os interessados na fazenda da Cachoeira, em Jundiaí, ou na cidade de São Paulo por meio do capitão José da Silva Prado. Percebemos através de publicações de periódicos locais e regionais a formação de mercados específicos para atender a demanda da construção da estrada de ferro da Companhia Paulista.

Como argumenta Lanna, a ferrovia criou novos personagens essenciais para a organização do mundo do trabalho e materializou e incorporou o triunfo da técnica no cotidiano urbano. "O fato é que engenheiros e diretores das ferrovias transitavam pelo mundo e pelas empresas, expressando neste movimento, as características de internacionalização e mobilidade do capital e do trabalho."[6]

O contrato para aquisição de dormentes foi fechado em 3 de maio de 1870, com os empreiteiros doutores Eleutério da Silva Prato e Rodrigo Antonio Monteiro de Barros, ambos moradores de Jundiaí. No contrato, cabiam aos empreiteiros o fornecimento de 47 mil dormentes de dois metros e sessenta centímetros de comprimento, vinte e dois centímetros de largura, e quinze centímetros de espessura. Também seriam providos mais oito mil dormentes com as mesmas dimensões explicitadas anteriormente de comprimento e espessura, e largura de trinta centímetros.

Em relação aos materiais fornecidos, o pagamento efetuado pela Companhia Paulista, em ambos os tamanhos, seria de dois mil e seiscentos réis[7]. O transporte ficaria à custa dos empreiteiros, e o descarregamento designado pela diretoria, em pontos da primeira e segunda seção. Para a terceira seção, a condução seria no ponto de ligação da segunda com a terceira seção.

Para a construção de dormentes, a Companhia Paulista fazia exigência pela utilização de madeira de lei. Com o intuito de que as reivindicações fossem cumpridas, o contrato da companhia com os empreiteiros especificava quais as qualidades de madeira poderiam ser utilizadas. As madeiras autorizadas pela diretoria foram:

> Araçá-piranga, Aroeira, canela legítima, canela preta, canela sassafrás, canelinha, cambuí do amarelo, Cambará, Ararivá, Guarantan, Guamerim, Guarahyrá, Jataí, Marmelada, Massaranduva, não sendo do brejo, Canela antan, Cajarana, Catinguá, Ovapuranga, Piuva, Peroba, Passariuva do preto, Perovinha, Saguaragy, Socopira, Taiuva, Vatinga legítima, Jacarandá. isso poderia entrar em nota ou ser suprimido, se não agrega elementos fundamentais para o argumento

Cabia aos empreiteiros entregar todos os dormentes descritos no contrato[8] até o último dia de setembro de 1871, e os primeiros cinco mil dormentes seriam entregues até

[6] LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870 – 1920. P.96.
[7] No contrato, a especificação do pagamento de dormentes foi mais clara em relação à terceira seção.
[8] Ao todo, os empreiteiros deveriam fornecer 55 mil dormente à Companhia Paulista.

junho de 1870. Com os dormentes prontos para a entrega, os empreiteiros ficavam incumbidos de comunicar a companhia sobre as finalizações, enquanto esta enviaria um agente para examinar as condições e qualidades das dormentes. Tal medida fora tomada a fim de evitar que os empreiteiros transportassem dormentes que poderiam ser rejeitados pela companhia.

O pagamento aos empreiteiros só seria efetivado por meio da apresentação de um recibo emitido pela companhia, onde seriam descritos os números de dormentes recebidos. Para a realização do pagamento aos empreiteiros, era necessário que pelo menos mil dormentes tivessem sido entregues. A remuneração seria feita no escritório da Companhia, localizado na cidade de São Paulo.

Caso a quantia de cinco mil dormentes não fosse entregue em julho de 1870, prazo estipulado pelo contrato, os empreiteiros receberiam multa de vinte contos de reis, que deveria ser paga à companhia. Se em setembro de 1871 os cinquenta e cinco mil dormentes não estivessem em posse da companhia, os empreiteiros perderiam as quantias que, por dedução de pagamentos, estariam em poder da diretoria[9] e, como adicional, pagariam multa de trinta contos de réis.

Para finalizar, na relação de contratação de dormentes da Companhia Paulista com os empreiteiros, havia um fiador, doutor Antonio da Silva Prado, que reconhecia a obrigatoriedade dos compromissos assumidos no contrato através da sua pessoa e bens concernentes a ela, sem o benefício da excussão. Todas as despesas do contrato de dormentes foram realizadas a custa dos empreiteiros.

Em nota do *Correio Paulistano* referente ao relatório semestral da Companhia Paulista para o mês de setembro, é possível conferir que a prestação dos cinco mil dormentes que deveriam ser entregues no corrente mês estavam sendo realizadas, e a empreiteira notificou a diretoria sobre mais 10 mil dormentes que estavam prontos para serem inspecionados a fim de que ocorresse a entrega dos mesmos.

---

[9] Artigo oitavo do contrato com os empreiteiros responsáveis pelo fornecimento de dormentes – Far-se-á de todos os pagamentos aos empreiteiros uma dedução, que será de vinte por cento até que esteja fornecido um quinto do número total de dormentes aqui estipulado: - de quinze por cento nos dois últimos quintos. Estas deduções serão conservadas pela Diretoria como garantia da fiel execução deste contrato; e entregues aos empreiteiros depois dele completamente realizado. *Relatorio da Directoria da Companhia Paulista*, setembro de 1870.

Apesar de não aparecer o em documentos de contrato nos relatórios da diretoria, podemos perceber que a Companhia Paulista levou ao surgimento de outras oficinas voltadas para a confecção de dormentes. Em nota da *Gazeta de Campinas*, de 20 de agosto de 1871, momento em que os trilhos já davam sinais de avanço, com o seguinte título, o "Dormentes para estradas de ferro", o senhor José Quirino dos Santos fazia o anúncio de venda de grande *porção* de dormentes, próprios para estrada de ferro e confeccionados em madeira de lei, *peroba de boa qualidade*, que se localizavam em sua própria fazenda. Aos compradores, o anunciante realizaria a entrega dos dormentes onde fosse preciso.

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

Como consta nos jornais do período de construção da ferrovia Jundiaí – Campinas, havia da parte de moradores das respectivas cidades a atenção aos imigrantes e migrantes, o que em grande parte ocorria de modo negativo. Em um artigo de 24 de março de 1870, período inicial da construção da ferrovia, uma nota da *Gazeta de Campinas* apontava para a necessidade de segurança e ordem pública ao município. Apesar de terem sido enviados a Campinas vinte policiais da cidade de São Paulo, a nota afirmava que a *concessão veio manca*, pois a guarda recebida era pequena quando comparada ao tamanho do território que haveria de guarnecer.

Como a construção da ferrovia demandava grande número de trabalhadores, percebemos o incentivo de mão-de-obra para a região de Campinas. Para a obra, ocorreram tanto imigrações quanto migrações, o que despertou na população local um apelo à necessidade de prevenção da segurança. "E é certo que a imigração de gente em tanta maneira aflui para aqui, nomeadamente com os trabalhos da via-férrea."[10]

A partir de 1870, com o incentivo às migrações, passaram a viver na cidade de Campinas mineiros, cariocas, pessoas de outras regiões paulistas e nordestinos. Segundo Moura, tratava-se de gente remediada ou pobre, ávida por oportunidades de trabalho que eram descritas em tais anúncios. A *Gazeta de Campinas* destacava a migração de mineiros para a região. "Segundo o recenseamento de 1872, realizado na Paróquia de N. S. do

[10] *Gazeta de Campinas*, 24 de março de 1870 – pg 1. Centro de Memória da Unicamp.

Carmo e Santa Cruz de Campinas e Paróquia de N. S. da Conceição de Campinas, 7.452 pessoas entre homens e mulheres, tinham vindo dessas regiões."[11]

A questão do fluxo de mão de obra para áreas de construção de ferrovias e a reação negativa da população local é um fato corriqueiro em várias construções ferroviárias. Segundo Thiago Moratelli, que analisou a construção estrada de ferro Noroeste do Brasil, "Os desdobramentos causados pela rotatividade da mão de obra, particularmente a chegada de trabalhadores não mais 'aptos para o serviço', isto é, acometidos por doenças, contribuíram para incomodar os antigos habitantes da região."[12]

Um residente de Campinas percebia o aumento populacional como consequente intensificação de *vadios* e *vagabundos.* Dizia-se que na província não havia "proletários, há porém uma classe mais perigosa, a qual, dia por dia, tem notável aumento; é a dos vadios".[13]Aqueles que viviam do trabalho provisório ou pequenos expedientes eram visto com estranheza e desqualificação. Esses cidadãos eram observados ainda como aptos e preparados a todos os tipos de crime. Conforme o morador,

> Conhecendo...como conheço o município de Campinas, porque lá resido... é grande o número de pessoas de diversas nacionalidades que ali residem ou por ali transitam, é também o foco da população escrava que existe em avultadíssimo número, e é também de prever facilmente quanto terá aquele município de aumentar de população quando se iniciarem os trabalhos do prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a aquela cidade, é também patente o crescido numero de tropeiros, carroceiros e careiros que ali tem de entregar e receber cargas." [14]

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao construir os trilhos que ligaria as cidades de Jundiaí e Campinas, demandou um alto número de trabalhadores e foi

---

[11] MOURA, Denise A. Soares. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo. P.162-163 (regiões limítrofes de São Paulo)

[12] MORATELLI, Thiago. Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). P. 152

[13] RELATÓRIO da Repartição da Polícia de São Paulo. São Paulo: Typ. Americana, 1872. P. 23-4. *In: MOURA*, Denise A. Soares. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo. P. 159.

[14] OFÍCIO enviado pelo chefe da cadeia de Campinas ao presidente da Província de São Paulo. *Officios diversos de Campinas.* Apesp, ordem 856, cx. 62. In MOURA, Denise A. Soares. Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo. P. 161

responsável por transformações nas cidades por onde os trilhos passaram. Exemplo do impacto foram as criações de oficinas que subsidiariam a companhia com as ofertas de materiais necessários para rodagem e construção. Como percebido neste texto, a empreiteira em nome dos senhores Eleutério Prado e Rodrigo Monteiro foi uma consequência do incentivo da Paulista à fabricação de dormentes.

Para os trabalhos de construção, foi necessária a existência de alto número de trabalhadores acessíveis, que, ao longo do ano de 1870 e anos posteriores da construção, alcançou um saldo positivo do ponto de vista das empreiteiras e da diretoria da Companhia Paulista. Contudo, as populações citadinas percebiam esses trabalhadores de modo negativo por associá-los à vadiagem e ao aumento da criminalidade. Queixas que podem ser constatadas nos periódicos analisados em questão, através de discursos normatizados das elites dominantes.

Bibliografia:

Fontes Manuscritas:

Biblioteca do Museu Ferroviário da Companhia Paulista - Relatorios da Directoria da Companhia Paulista. (Acervo Digital)

Centro de Memória da Unicamp – Biblioteca e Centro de documentação – Gazeta de Campinas. (Acervo Digital)

Hemeroteca da Biblioteca Nacional – Correio Paulistano. (Acervo Digital)

Livros, Dissertações e Teses

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

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, Cidades, Trabalhadores 1870 – 1920*. Textos para a realização do Concurso de Livre-Docência. Departamento de História da Arquitetura e Urbanismo. USP, julho 2004.

MOURA, Denise A. Soares. *Saindo das Sombras: Homens livres no declínio do escravismo.* Campinas. Áreas de Publicação CMU/Unicamp, 1998. 312p.

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

SOUZA, Robério dos Santos. *Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos Canteiros da Estrada de São Francisco: Bahia, 1858-1863.* Tese (Doutorado em História), Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2013.