

Entre a Escravidão e o Trabalho Livre. Escravos e Imigrantes nas Obras de Construção das Ferrovias no Brasil no Século XIX

Maria Lúcia Lamounier

*Professora do Departamento de Economia, Universidade de São Paulo
(FEA-RP/USP), Brasil*

Resumo

Em 1850, a extinção do tráfico internacional de escravos intensificou a crise de mão-de-obra e o problema de encontrar fontes alternativas de trabalhadores que sustentassem a crescente agricultura de exportação. Em 1852 foram aprovadas medidas efetivas para a construção de ferrovias no nordeste e no sudeste do Brasil. Até 1890, milhares de quilômetros de ferrovias foram construídos no país, especialmente na província de São Paulo. Este texto analisa a natureza e as condições de trabalho nas obras de construção das ferrovias e as políticas de recrutamento das companhias ferroviárias nessa economia de exportação baseada no trabalho escravo. O emprego de trabalhadores escravos, desafiando a legislação vigente na época, e de trabalhadores estrangeiros contratados sob condições e legislações repressivas questionam a idéia de uma associação imediata entre ferrovia e trabalho livre/assalariado.

Palavras-chave: Ferrovias, Trabalhadores da Construção, Escravidão, Imigração, Brasil

Classificação JEL: N36, N56, N96

Abstract

From the middle of the century through the 1870s, the growth of export production and railway construction were closely inter-related phenomena in the northern and southern provinces of Brazil and shaped the debate about labour. Between 1850 and 1890 several thousands of kilometers of railways were built, most in the coffee region of the province of São Paulo. For much of the period there were complaints about the "scarcity of labour" (*falta de braços*). Railway construction required a great number of engineers and technicians, skilled and semi-skilled workers, but an even larger number of unskilled workers. As such, railway building and operations signalled a profound change in a labour market hitherto largely conditioned by the needs of plantation export agriculture. Focusing on unskilled workers, this paper analyses these consequences by examining railway company recruitment policies and the experience of construction crews in a slave-based economy. The recruitment

of slaves and immigrant workers (contract labour) challenges the idea of a direct association between railways and free/wage labour.

1. Introdução

O início das obras de construção das ferrovias no Brasil coincide com a extinção do tráfico internacional de escravos em 1850 e com o encaminhamento da política de abolição gradual da escravidão. Desde o princípio, a discussão em torno das primeiras concessões envolvia o problema da mão-de-obra. Nessa época, a expansão cafeeira no sudeste do país tornava premente para fazendeiros e autoridades a busca de alternativas ao trabalho escravo. As principais opções eram imigrantes e brasileiros livres e pobres sob os mais diversos tipos de arranjos de trabalho. Temia-se que as obras de construção, que demandavam uma enorme quantidade de trabalhadores, pudessem intensificar a demanda e aumentar a competição por mão-de-obra, provocando um aumento dos salários dos trabalhadores ocupados com a agricultura de exportação.

Entre 1850 e 1890, a construção de ferrovias no país ocorreu de forma frenética, especialmente a partir da década de 1870. Em 1854, havia apenas 14,5 quilômetros de estradas de ferro construídos no país. Em 1894, eram 12.300 quilômetros. Entre 1850 e 1870, foram construídos 744 quilômetros de estradas em todo o país. Entre 1871 e 1890, foram construídos 9.228 quilômetros (Katinsky 1994, p. 58–59). Em São Paulo, o número de quilômetros de trilhos de ferrovias construídos aumentou de 139 quilômetros em 1870 para 1.212 quilômetros em 1880, chegando, em 1890, a 2.425 quilômetros. À medida que a ferrovia penetrava o interior, o alargamento da fronteira tornava-se cada vez mais patente. A área plantada com café crescia rapidamente e a quantidade de café exportada pelo Porto de Santos aumentou de 543.425 sacas em 1870 para 1.204.328 sacas em 1880; em 1890, atingiu 3.048.327 de sacas (Saes 1996, p. 181). A ampliação da fronteira e o conseqüente aumento da área cultivada intensificavam a demanda por trabalhadores para o cultivo.

A literatura em geral relaciona a implantação das ferrovias com o desenvolvimento do capitalismo, especialmente do processo de industrialização e de expansão de relações de trabalho assalariado. As transformações, evidentes a partir da segunda metade do século, na produção e beneficiamento dos produtos de exportação, como o café e o açúcar, na reorganização do trabalho na lavoura, a abolição da escravidão, a promoção da imigração e a difusão do sistema de colonato revelam, para muitos autores, a consolidação de relações capitalistas no mundo rural brasileiro. No terceiro quartel do século,

* Recebido em novembro de 2008, aprovado em abril de 2010. A pesquisa contou com diversos tipos de auxílios da FAPESP, CNPq e USP.
E-mail address: lucialamounier@fearp.usp.br

a constituição de empresas organizadas de maneira mais racional e em moldes capitalistas, que passam a atuar em vários setores interligados, como o de transportes e de serviços urbanos, formadas e dirigidas em grande parte sob os auspícios do capital estrangeiro, e contribuindo para a ampliação dos fenômenos de industrialização e urbanização são também, para muitos autores, indicadores da difusão e ampliação de relações capitalistas no país.

A construção de ferrovias demandava um grande número de engenheiros, técnicos, trabalhadores qualificados e semi-qualificados. Mas, demandava principalmente um grande número de trabalhadores não qualificados. A construção e operação de ferrovias indicavam uma mudança profunda no mercado de trabalho até então condicionado em grande parte pelas necessidades da agricultura de exportação.

Este estudo focaliza os trabalhadores nas obras de construção das ferrovias nas principais regiões exportadoras do país. Entre os custos de implantação das estradas de ferro – que incluem a preparação do leito, trilhos e acessórios, dormentes, material rodante, e administração técnica – as obras de construção representavam o item mais oneroso.¹ Além disso, durante o longo tempo consumido com as obras, os trabalhadores da construção representavam o maior grupo de trabalhadores.

Apesar de haver um grande número de obras a respeito dos trabalhadores das ferrovias, não existem muitos estudos sobre as turmas de trabalhadores que se ocuparam da construção das estradas de ferro e da manutenção dos leitos. Os poucos estudos existentes sobre os trabalhadores nas ferrovias investigam principalmente aqueles empregados em atividades relacionadas à administração, planejamento e operação das ferrovias, e se concentram nas últimas décadas do século XIX e início do século XX.²

Na literatura sobre as ferrovias no Brasil, as referências aos trabalhadores da construção são raras e dispersas. A principal razão para essa lacuna reside, provavelmente, na grande dificuldade de rastreá-los nas fontes. Como eles não eram empregados diretamente pelas companhias, não aparecem em seus relatórios e documentos. A construção de ferrovias no Brasil, assim como na maioria dos países no século dezanove, se baseava no sistema de empreitada. As companhias ferroviárias raramente empregavam diretamente os trabalhadores da construção. Eles eram engajados, supervisionados e pagos por pequenos empreiteiros locais, que contratavam com as companhias a construção de partes da linha. Não é fácil acompanhar o grande número de empreiteiros e subempreiteiros que empregaram a grande maioria desses trabalhadores. Os contratos eram temporários; podiam ser de longo ou curto-prazo, variando de acordo com a complexidade dos trabalhos, com as tarefas e os preços acertados, com os salários e com a dinâmica da economia local (Lamounier 2007).

¹ Ver, por exemplo, cálculos de Fishlow (1965, p. 129) para ferrovias americanas e Cechin (1978, p. 57-59) para estradas de ferro paulistas.

² Por exemplo, Garcia (1992); Segnini (1982).

Vários estudos têm mostrado que os trabalhadores engajados na construção e manutenção do leito de ferrovias representavam um grande número, em torno de 30% do total.³ O número absoluto dependia, evidentemente, da extensão da linha e da complexidade das obras. Os trabalhadores na construção precisavam de pouca habilidade além de “bater o prego com um martelo”: “era universalmente considerada a mais inferior e árdua forma de trabalho” (Ducker 1983, p. 4–5). Até o final do século dezenove, as ferramentas principais utilizadas na construção de ferrovias eram as pás, picaretas e pólvora.⁴

Escravos, imigrantes e trabalhadores brasileiros livres e pobres constituíram a grande maioria dos trabalhadores nas obras de construção das estradas de ferro no Brasil. Este texto vai privilegiar a análise de escravos e imigrantes sob contrato nas obras de construção das ferrovias, procurando ressaltar a idéia de que as ferrovias não contribuíram significativamente para alterar os moldes em que se pensava a transformação das relações de trabalho para o trabalho livre.⁵ No último quartel do século XIX, os planos e políticas colocados em prática no país buscavam promover a transformação das relações de trabalho tendo como base contratos de serviços e legislações repressivas. Os padrões de trabalho nas obras de construção das ferrovias seguiam as regras e os mecanismos instáveis de um mercado de trabalho bem peculiar fortemente condicionado pela agricultura em uma sociedade baseada no trabalho escravo.

O texto está dividido em três seções. A primeira seção examina o emprego de escravos nas obras de construção das ferrovias. Em contraposição à historiografia que trata do tema, a idéia é destacar a presença de escravos nas obras de construção das ferrovias apesar das proibições da legislação vigente. A segunda seção analisa o emprego de trabalhadores imigrantes nas obras das ferrovias, fornecendo detalhes sobre as formas de recrutamento, origem, número e condições de trabalho a que estavam submetidos. O propósito aqui também é refutar a idéia de uma associação imediata entre ferrovia e trabalho livre/assalariado. A última seção apresenta as conclusões.

2. Escravos nas Obras de Construção das Ferrovias

Na literatura, em geral, a ferrovia aparece como a expressão máxima do capitalismo. Desde o modo de constituição das empresas – que permite a reunião de grandes volumes de capital –, assim como a moderna técnica empregada e a utilização de materiais que impulsionam os processos de industrialização e urbanização, como o ferro e o carvão/lenha. O tamanho da empresa, o volume de recursos, o modo de engajamento da mão-de-obra, livre

³ Ver, por exemplo, Ducker (1983, p. 4) e Licht (1983, p. 33).

⁴ Coleman (1965) observa que nos EUA e Canadá, “onde a mão-de-obra era escassa”, as máquinas foram empregadas já no início; escavadores a vapor, patenteados na América em 1843, faziam o trabalho de 70 homens (p. 50).

⁵ Para uma análise dos trabalhadores brasileiros nas obras de construção das ferrovias ver Lamounier (2007).

e assalariada, e sua organização de forma racional e burocrática tornaram a ferrovia um símbolo do desenvolvimento do capitalismo.⁶

Na historiografia sobre o Brasil, a ferrovia tem sido considerada o primeiro fator a possibilitar a formação de um mercado de trabalho livre no país. Em geral, os fatos levam a concluir que a expansão das estradas de ferro e a introdução do trabalho assalariado – fatos relacionados às transformações exigidas pela expansão da produção cafeeira e aos interesses da Inglaterra em eliminar o tráfico de escravos – aparecem para romper os entraves impostos ao processo de acumulação, apresentando-se, por sua vez, como um aspecto da ampliação das relações capitalistas em escala internacional e nacional.⁷

A historiografia ressalta, com frequência, os efeitos significativos que as ferrovias provocaram na organização e transformação das relações de trabalho na segunda metade do século XIX. Primeiro, as ferrovias teriam contribuído para reduzir a demanda crescente por trabalhadores. O novo sistema de transporte teria permitido a liberação de milhares de trabalhadores engajados no antigo sistema de tropas de mulas e sua alocação em outras atividades dentro do setor agroexportador.⁸ Segundo, ao promoverem o desenvolvimento de relações capitalistas, as ferrovias ajudaram direta ou indiretamente a transformação para relações de trabalho livre. A idéia geral é que o desenvolvimento de relações capitalistas era incompatível com a existência da escravidão. A empresa ferroviária questionava a permanência da escravidão. Ao empregar apenas trabalho assalariado e ajudar a promover a imigração, a ferrovia estimulava a constituição de um mercado de trabalho livre. Terceiro, a literatura enfatiza o novo tipo de experiência de trabalho proporcionado pelas grandes e complexas empresas ferroviárias e o papel significativo desempenhado pelos trabalhadores das ferrovias para a constituição de um mercado de trabalho urbano e para a organização de um movimento operário.⁹

No entanto, é difícil avaliar precisamente qual efeito das ferrovias foi preponderante sobre o mercado de trabalho. Assim como há autores que afirmam que as ferrovias contribuíram para uma redução da demanda por mão-de-obra, há outros autores que apontam circunstâncias que teriam levado também à intensificação do problema de mão-de-obra – a escassez de trabalhadores tão propalada na época – já que as ferrovias teriam permitido o alargamento da fronteira agrícola, expandindo a área cultivada, aumentando a produção e elevando a demanda por trabalho. Tal fato teria

⁶ Ver, por exemplo, Hobsbawm (1975, p. 53); Chandler Jr. (1995); Costa (1976, p. 13–19).

⁷ Ver, entre outros, Costa (1976); El-Kareh (1982); Segnini (1982); Saes (1996).

⁸ O número desses trabalhadores teria sido significativo já que a proporção daqueles envolvidos com o transporte do café era grande. Stein (1985, p. 91) observa o desvio de cerca de 20% escravos da lavoura para cuidar do transporte do café. A re-alocação dos trabalhadores engajados nas tropas de mulas é mencionada em vários trabalhos; ver, entre outros, Eisenberg (1977, p. 72–73); Lewis (1991, p. 20); Saes (1996, p. 193).

⁹ Ver, por exemplo, Costa (1976); Garcia (1992, p. 17–18); Saes (1996, p. 193–195). Estudos também mencionam o papel dos ferroviários ajudando a fuga de escravos às vésperas da abolição; ver Conrad (1975a, p. 293–301); Gorender (1990, p. 175–178); Machado (1994, p. 152; p. 154).

ocorrido especialmente diante dos poucos progressos técnicos verificados em determinados setores da produção cafeeira. Acrescente-se aí também que a construção das ferrovias, a construção de novos caminhos ligando as fazendas às estações, sua manutenção, além da atração que os centros urbanos exerciam sobre trabalhadores potenciais para a agricultura, podem ter igualmente contribuído para aumentar a escassez de mão-de-obra.

A análise da bibliografia também aponta para a necessidade de se investigar com mais detalhe a vinculação imediata entre ferrovias e trabalho livre e assalariado. Se, por um lado os autores revelam condições que podem ter estimulado as relações de trabalho livre, por outro, arrolam aspectos que podem ter reforçado as relações escravistas e a necessidade de medidas coercitivas ao trabalho. A contradição aparece em Saes (1996). Segundo o autor, a estrada de ferro ao mesmo tempo em que incentivou a difusão de trabalho livre, “permitiu superar, ao menos temporariamente, o bloqueio à expansão cafeeira por reduzir os custos de transporte, e por ‘criar’ nova fonte de escravos para a lavoura. Se, por este lado, a ferrovia revigorou a economia escravista, pelo outro colocou alguns problemas para a sua existência” (Saes 1996, p. 193).

A questão aparece relacionada basicamente a dois pontos. Primeiro, a idéia de que a escravidão é adversa ao desenvolvimento de relações capitalistas e à introdução de novas técnicas e equipamentos. Além de haver evidências da ocupação de escravos em tarefas que exigiam qualificação e do emprego de técnicas modernas em estabelecimentos agrícolas e industriais que utilizavam escravos, há evidências do emprego de escravos nas atividades de construção e operação de ferrovias em outros países.¹⁰ Segundo, a suposição feita com frequência de que o trabalho nas ferrovias se identificava com trabalho livre; suposição essa baseada em legislações aprovadas na primeira metade do século XIX, e referendadas posteriormente nos termos de concessões, que proibiam o emprego do trabalho escravo pelas empresas ferroviárias.¹¹ Além das discussões em torno da eficácia e aplicação efetiva das legislações no país, devem-se levar em consideração as evidências que não deixam dúvida de que aquelas disposições não eram seguidas. Além disso, a análise destas questões não pode deixar de levar em conta as discussões correntes sobre o tema da “transição da escravidão ao trabalho livre” que apontam para as diversas soluções de encaminhamento do problema propostas e/ou vigentes a partir de meados do

¹⁰ A discussão sobre o assunto é extensa. Ver, por exemplo, Fogel e Engerman (1995); Aufhauser (1974); Scott (1985). Mello e Slenes (1980) também afirmam que “não devemos presumir que a escravidão fosse uma barreira absoluta para a especialização, o progresso tecnológico e o aumento da produtividade do trabalho”. Analisando os efeitos da escravidão sobre o desenvolvimento do país, os autores observam que “não foi a escravidão per se, mas sim a existência de um sistema coercitivo de trabalho, do qual a escravidão foi apenas uma das formas, que produziu os efeitos negativos [...] É a existência de trabalho barato e coercitivo – seja escravo, servil ou livre – que estimula métodos de produção intensivos de trabalho, ao invés de métodos intensivos de capital (p. 108–110).

¹¹ Já na década de 1830, foram aprovadas leis, decretos e contratos proibindo o emprego de mão-de-obra escrava na construção de estradas de ferro. As disposições vinham também acompanhadas de condições que incentivavam a imigração, especialmente para o trabalho nas ferrovias; ver, entre outros, Matos (1971, p. 48); Katinsky (1994, p. 38); Segnini (1982, p. 22).

século. Seja baseando-se na transformação do escravo em trabalhador livre, seja incentivando o trabalho dos nacionais ou imigrantes, o que se repara é que até a implantação da imigração subsidiada e a difusão do sistema de colonato – o que ocorreu apenas a partir de meados da década de 1880 – essas soluções ainda buscavam preservar a coerção, especialmente por meio de contratos de serviços e legislações repressivas que obrigavam ao trabalho e buscavam restringir a circulação dos trabalhadores.¹²

A preocupação com a mão-de-obra necessária para a construção das ferrovias destaca-se desde as primeiras iniciativas para implantação de estradas de ferro no país, em meados da década de 1830. Desde os primeiros privilégios para concessão, as medidas procuravam vedar a utilização de escravos na construção de vias férreas e promover a vinda de imigrantes para o país.¹³

Em 1835, por ocasião da discussão para aprovação da proposta apresentada à Assembléia Provincial de São Paulo solicitando autorização para a construção de uma ferrovia na província, feita pela firma comercial de Santos Aguiar, Viúva, Filhos & Companhia e seu sócio Platt e Reid, a relevância da questão já ficava evidente. O privilégio foi aprovado em 1838 (em 18/03/1838) (Debes 1968, p. 20–31).

A proposta começou a ser discutida na sessão de nove de fevereiro de 1836 e os debates revelaram uma clara preocupação com a mão-de-obra ao ressaltar a promoção da imigração para o país e a proibição de emprego de escravos pelas companhias ferroviárias. Os debates sobre a colonização européia ocuparam quase uma sessão inteira. O objeto da disputa era especialmente a disposição que cogitava da concessão de terras à companhia para distribuir aos imigrantes; igualmente era objeto de interesse o número de imigrantes que a companhia ficava obrigada a trasladar para a província (Debes 1968, p. 28–30).

O debate sobre colonização/imigração – apontando para questões de povoamento e equilíbrio racial – na época já aparecia entrelaçado à questão da mão-de-obra. As pressões da Grã-Bretanha para a extinção do tráfico internacional de escravos já haviam obrigado o Governo Imperial a proibir o desembarque de escravos africanos no país desde 1831. Como a medida não tinha surtido efeito, as pressões do governo britânico foram intensificadas. As discussões em torno de soluções alternativas ao trabalho escravo, distintas em termos de origem do trabalhador, forma de recrutamento e modo de organização do sistema de trabalho, já estavam em andamento. Desde o início, o tema aparece imbricado à questão da implementação de uma política de terras. Havia quem achasse que só uma política de distribuição de terras poderia incentivar a vinda de imigrantes para o país. Outros achavam que, no processo de instituição

¹² Ver, como exemplo, os debates para aprovação da Lei do Ventre Livre (1871) e da Lei de Locação de Serviços (1879), assim como de vários projetos de repressão à ociosidade, em Gebara (1986) e Lamounier (1988).

¹³ O Decreto n.100 de 31 de outubro de 1835 é a primeira disposição legal referente a ferrovias no Brasil. As mesmas condições foram estabelecidas pela Lei n. 641, de 26 de julho de 1852; ver, entre outros, Matos (1971, p. 48).

de uma nova política de terras, os nacionais deveriam ser contemplados e não os estrangeiros. Outras posições defendiam ainda que nem nacionais nem estrangeiros deveriam ter fácil acesso à terra. Era preciso regulamentar e facilitar a “aquisição” de terras, pois assim os trabalhadores, nacionais ou imigrantes, seriam incentivados ao trabalho nas grandes propriedades.¹⁴

Esta última era a posição defendida, por exemplo, pelo Senador do Império e fazendeiro de café, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que poucos anos depois deu início às experiências pioneiras com a importação de imigrantes europeus para trabalhar em suas fazendas na região de Rio Claro. Vergueiro participou ativamente do debate da proposta apresentada para a construção de estradas de ferro em São Paulo.¹⁵

Durante o debate da proposta de Aguiar, Viúva, Filhos & Companhia e Platt e Reid, os deputados incluíram emenda dispondo que a companhia também “não poderá possuir escravos, nem empregar africanos livres” (Debes 1968, p. 30). Para Debes (1968), esta emenda tinha um duplo objetivo. Primeiro, o objetivo era ampliar aos proprietários a possibilidade de encontrar trabalhadores. “Se os libertos não encontrassem serviço na abertura da estrada, só lhes restaria empregarem-se nas fazendas”. O outro era forçar a companhia a incentivar a vinda de homens livres. A proposta de proibição não era, no entanto, unânime entre todos os membros da Assembléia. Como observa o autor, por ocasião da aprovação da lei, houve um abrandamento da restrição: a empresa não poderia possuir escravos, mas poderia **alugá-los** (Debes 1968, p. 30).

A literatura também relaciona a medida a uma maneira de facilitar os investimentos estrangeiros, principalmente ingleses, aplicados nas obras de construção das ferrovias. E, evidentemente, era uma forma de garantir a permanência dos escravos nas atividades da agricultura de exportação (Costa 1976).

Com a extinção do tráfico de escravos em 1850, a preocupação em garantir um suprimento adequado de trabalhadores para a agricultura de exportação em expansão vai ser mais constante. A proibição de emprego de escravos pelas companhias ferroviárias vai permanecer destacada entre as disposições que passaram a regulamentar as novas concessões aprovadas para empreendimentos ferroviários depois da década de 1850.

Coincidentemente, as duas concessões – para a construção da primeira estrada de ferro, a Recife-São Francisco Railway (RSFR), e da estrada de rodagem União e Indústria – foram aprovadas na Câmara dos Deputados pelo mesmo Decreto n. 670 de 11 de setembro de 1852, com cláusulas idênticas relativas a privilégios e garantias, inclusive a proibição de emprego de escravos pelas empresas (Benévolo 1953, p. 186).

¹⁴ Sobre as medidas para a extinção do tráfico internacional de escravos ver, entre outros, Conrad (1975a, 1985); sobre os debates para uma política de terras, ver, entre outros, Cervo (1981); Lamounier (1993); Silva (1996).

¹⁵ Sobre Vergueiro e sua preocupação com a imigração e a implantação de sistema de transportes na província de São Paulo, ver Forjaz (1924, cap I e II).

A RSFR foi a primeira concessão aprovada, depois da extinção do tráfico internacional, que incluía a proibição de emprego de escravos pela empresa. Aprovado em seguida, o contrato de concessão da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII) também obrigava a empresa a não possuir nem empregar escravos na construção e manutenção da estrada de ferro. Para El-Kareh (1982), o objetivo era não desviar a mão-de-obra escrava da lavoura. Segundo o autor, somente pessoas livres podiam ser contratadas pela companhia. Os brasileiros empregados na ferrovia gozavam da isenção de recrutamento e da dispensa do serviço ativo da guarda nacional. Os estrangeiros tinham garantidas todas as vantagens concedidas pelas leis aos colonos “úteis e industriais” (El-Kareh 1982, p. 36).

Vários autores relacionam as cláusulas de proibição de emprego do trabalho escravo nas ferrovias ao início da formação de um mercado de trabalho livre/assalariado no país.¹⁶ Muitos autores têm enfatizado a legislação sobre o assunto para mostrar as características capitalistas das empresas ferroviárias, assumindo que, por proibir o emprego de escravos a lei obrigava as companhias a empregar “trabalho assalariado” (a lei dizia apenas que a companhia devia empregar “pessoas livres”). Uma evidência do germen de um mercado de trabalho baseado no trabalho assalariado.

A questão é complicada. Primeiro, porque há indícios de utilização de mão-de-obra escrava nas ferrovias, especialmente nas obras de construção. Segundo, porque é muito difícil identificar as propostas de transformação/transição para o “trabalho livre” na época como sendo especificamente “trabalho assalariado”. Contratos de serviços de longo prazo e legislações draconianas que procuravam garantir o seu cumprimento revelam que a expressão significava apenas “trabalho não-escravo” (Lamounier 1993).

Apesar das proibições, em leis e contratos, do emprego de escravos pelas companhias ferroviárias, existem evidências de que a regra nem sempre era seguida; especialmente durante as obras de construção. A regra se aplicava apenas à companhia e aos empreiteiros principais. A condição não se aplicava aos empreiteiros menores, subempreiteiros e várias outras firmas que prestavam serviços para a companhia ferroviária. São inúmeras as evidências de emprego de escravos nos trabalhos de construção das ferrovias.

Na verdade, há evidências de emprego de escravos nas obras de construção de ferrovias em vários países. No sul dos Estados Unidos, escravos constituíram a principal força de trabalho empregada nas obras de construção, manutenção e operação das ferrovias. A forte concorrência com o setor agrícola pelo trabalho escravo levou muitas companhias a adquirir seus próprios escravos, e não apenas alugá-los (Licht 1983, p. 67).

Os escravos também eram empregados pelas companhias ferroviárias em Cuba. As empresas, em geral, compravam ou alugavam seus escravos. Em 1859, cerca de 50% da mão-de-obra empregada na Estrada de Ferro La Bahía (Bay

¹⁶ Ver, por exemplo, Costa (1976, p. 149); Melo (1995, p. 210); Saes (1996, p. 192–196).

Railroad) era constituída de escravos. Escravos também eram empregados na Caminos de Hierro de La Habana, na Cárdenas and Júcaro Railroad e na Cienfuegos Railroad. Zanetti e García (1987) observam que, em Cuba, apesar de o valor do aluguel do escravo estar tão alto quanto o salário de um trabalhador livre, o escravo era mais fácil de ser obtido e recrutado (a extinção do tráfico de escravos em Cuba ocorreu apenas ao final da década de 1860).¹⁷ Além do mais, o emprego de escravos alugados eximia a companhia das obrigações de alimentação, vestuário, e mais importante, das perdas relacionadas à morte e fuga (p. 118–123).

No Brasil, no setor de transportes, os escravos eram empregados nas tropas de mulas, na marinha mercante e nas companhias de navegação de cabotagem. Segundo Benévolo (1953), as companhias de navegação de cabotagem empregaram entre 1858 e 1863, 3.572 escravos, 2.487 estrangeiros e 1.659 nacionais livres (p. 410).

Os escravos eram também empregados em diversas obras públicas. O emprego de escravos do Estado e/ou de particulares e africanos livres (e/ou “emancipados”)¹⁸ na construção de estradas de rodagem era frequente. Em 1843, o presidente da província de Minas Gerais propôs buscar africanos livres na África para que fossem empregados, por um determinado número de anos, em construção de estradas. Em São Paulo, em 1846 foi aprovada uma lei que obrigava os fazendeiros a ceder “os seus escravos por dez dias” para obras de reparo e manutenção das estradas de rodagem, na razão “de vinte por cento, do número total de escravos” (Lei n. 1 de 29 de janeiro de 1846, São Paulo. *Collecção das Leis*, 1853). Mais tarde, as posturas municipais complementaram a legislação referente ao trabalho dos escravos em obras públicas.¹⁹

Em 1852, o presidente da província de São Paulo, Nabuco de Araújo, para atenuar as dificuldades de obtenção de braços para obras públicas, resolveu solicitar ao Governo Imperial a remessa de africanos livres para o serviço na província; o governo enviou cerca de 130 africanos. No relatório de 1854, o presidente da província reconhecia o valor do serviço dos africanos livres, muito útil e econômico, mas dizia que eram insuficientes, pois os inspetores de estrada continuavam a lutar com a falta de trabalhadores e com a alta dos “jornais” “que haviam subido a preços considerados exorbitantes” (Costa 1982, p. 151). Segundo Costa (1982), a maior parte das estradas de rodagem “foi construída

¹⁷ Houve redução da importação de escravos para Cuba em meados da década de 1850, mas a extinção definitiva do tráfico só ocorreu ao final da década seguinte; Eltis (1987, p. 218–219) e Thomas (1998, p. 783).

¹⁸ “Emancipados” eram aqueles escravos encontrados a bordo de navios condenados pelas comissões mistas britânico-portuguesas, em que cada país deveria garantir a liberdade desses africanos a eles confiados, sendo permitido empregá-los como “criados ou trabalhadores livres”, segundo acordo de 1817, referendado em 1850; ver Conrad (1985, p. 171–186).

¹⁹ Na década de 1870, as posturas municipais de várias cidades de São Paulo incluíam cláusulas semelhantes; ver, entre outras, para Brotas, São João da Boa Vista, Jahu, Tatuí, Sorocaba, Mogi-Mirim, Limeira. Em 1871, Limeira exigia que o proprietário destinasse metade de seus escravos para reparo de estradas e caminhos. Ver São Paulo. *Collecção das Leis e Posturas Municipais* (1870) e (1871).

com o auxílio do braço escravo, **que os fazendeiros, em virtude da variação da safra do café, entendiam mais lucrativo, em certas ocasiões, alugar às obras públicas**” (p. 151) (grifo nosso).²⁰

Entre 1850 e 1870, a Companhia União e Indústria, apesar da proibição existente no contrato de concessão, empregou mais de dois mil escravos na construção e operação da estrada de rodagem em seus vários ramais na fronteira das províncias mineira e fluminense (Oliveira e Lamas 2007). Em 1857, o empreiteiro encarregado das obras da estrada de rodagem, Mariano Procópio Lage, informou que “monta a 804 o número de escravos que se acham atualmente ao serviço da companhia” (*apud* Benévolo (1953, p. 422)).

A historiografia e a documentação fornecem informações esparsas sobre o emprego de trabalhadores escravos nas obras das estradas de ferro. Assim como a maior parte das companhias estrangeiras no país, a RSFR tinha se comprometido, de acordo com contrato com o Governo Imperial, a não empregar escravos. O compromisso era claramente destacado para atrair acionistas potenciais. No entanto, a companhia logo foi acusada de ignorar suas obrigações ou fechar os olhos para o emprego de escravos pelos empreiteiros. Os empreiteiros, que eram agentes da companhia, sempre argumentavam que eles não eram obrigados a cumprir condições de contratos efetivados pelas companhias (Lewis 1997). A empresa Bahia-São Francisco Railway (BSFR) também foi denunciada por empregar escravos em suas obras de construção (Souza 2007, p. 43-44).

Em um anúncio sobre obras da RSFR, publicado no *Diário de Pernambuco* de seis de julho de 1857, lê-se: “**A pessoa que tiver escravos e quiser alugar para trabalhar na estrada de ferro**, pagando-se mil rs. por dia, ou mesmo gente forra que se queira a sujeitar, dirija-se a rua estreita do Rosario n.25, segundo andar” (*apud* Freyre (1948, p. 105) (grifo nosso)).

A presença de escravos, igualmente, nos trabalhos da EFDPII foi percebida por El-Kareh (1982, p. 72; p. 77-78). Segundo o autor, à massa dos trabalhadores assalariados, se “somava um número não-identificado de escravos”. Quando o cônsul suíço, Tschudi, visitou uma fazenda de café na província do Rio de Janeiro, observou que o proprietário cultivava um excelente café, mas em escala reduzida. O fazendeiro explicou ao cônsul que era mais vantajoso “alugar seus escravos a 1,800 réis por dia nos trabalhos da ferrovia e na construção de estradas que ocupá-los no cultivo do café” (von Tschudi 1953, p. 109). O engenheiro Carlos Alberto Morsing da EFDPII também relatou que tinha escravos a seu serviço (*apud* El-Kareh (1982, p. 67)).

Fox, o engenheiro-residente da São Paulo Railway (SPR), observou em seu relato sobre as obras de construção da estrada (Santos-Jundiá) que

²⁰ Segundo Pinto (1903, p. 255), na década de 1830, os trabalhadores contratados para a construção de estradas de rodagem eram africanos livres e colonos estrangeiros; Almeida (1981) observa que, quando a Câmara passou a cuidar da Estrada do Mar, os cidadãos empregavam seus escravos para consertar as estradas, tirar os paus caídos, consertar pontes e pontilhões, roçar o mato, carpir o leito e construir regos para vazão das águas (p. 32).

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) (grifo nosso).

Os dados de ocupações dos escravos para 1872 informam que, evidentemente, o maior número estava empregado nos serviços agrícolas; mas, revelam também um total de 4.013 escravos que eram empregados na construção, 5.599 eram carpinteiros, 1.517 eram artesãos, 1.075 eram trabalhadores metalúrgicos, 769 eram mineiros e trabalhadores de pedreiras (Conrad 1975a, p. 360). Todas ocupações próximas e potenciais para emprego em obras de construção de ferrovias.

Segundo Benévolo (1953), nas obras de prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo havia turmas de “cavouqueiros **portugueses, chins e escravos** dos grandes fazendeiros. E os pretos, que jamais sofriam castigos corporais, prestavam serviços superiores, como rendimento e assiduidade, aos dos demais trabalhadores” (p. 485) (grifo nosso). O autor afirma que os escravos não foram empregados no tráfego ferroviário, mas não “houve lei que conseguisse proibir uso dos negros nas empreitadas particulares” nas obras de construções:

nas construções das linhas – nos cortes, nos aterros e obras de arte – não foi possível evitar o braço servil, porque as empresas empreitavam pequenos trechos, e os tarefeiros não tendo contrato com o governo, empregavam seus escravos alugados nas suas turmas (Benévolo 1953, p. 416).

O autor chega a afirmar que a frequente subdivisão de pequenos trechos concedidos para empreitadas era uma estratégia para o emprego de mão-de-obra escrava:

Esta política de dividir em pequenos trechos os grandes contratos ferroviários, já vem assim de muito tempo [...] 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, interessaram os senhores de escravos dando-lhes subempreitadas (Benévolo 1953, p. 323).

Diante das evidências do emprego de trabalhadores escravos nas obras de construção e manutenção das ferrovias, os autores destacam a grande escassez de mão-de-obra enfrentada pelas companhias que forçavam os proprietários a desviar trabalhadores da agricultura de exportação.²¹ No entanto, as companhias não se queixavam de falta mão-de-obra, e como o engenheiro da SPR, Daniel Fox, observou acima, de um modo ou de outro sempre apareciam trabalhadores disponíveis para as obras de construção.²²

²¹ Por exemplo, Cechin (1978, p. 46) e El-Kareh (1982, p. 77–78).

²² Os relatórios das companhias ferroviárias mencionam que havia falta de mão-de-obra apenas para tarefas específicas; no geral, os relatos são positivos quanto à quantidade de mão-de-obra disponível; para obras de construção de ferrovias no nordeste e no sudeste, ver, por exemplo, os relatórios da diretorias destas companhias publicados nos magazines *Railway Times*, 1856, 1860 e

3. Imigrantes sob Contrato nas Obras de Construção das Ferrovias

Outro ponto interessante, que se associa à identificação entre ferrovia e trabalho assalariado/livre, é aquele que se relaciona com o emprego de trabalhadores imigrantes pelas companhias ferroviárias. Em geral, a literatura faz uma vinculação direta entre a promoção da imigração estrangeira e a promoção do trabalho livre. Aqui, também a questão é complicada.

As políticas de extinção da escravidão levadas a cabo por vários países na primeira metade do século XIX incentivavam a busca de soluções alternativas ao trabalho escravo. Várias destas alternativas estão relacionadas com a disponibilidade de população em algumas áreas do globo disposta a emigrar. Evidentemente, os grandes países coloniais, como a Inglaterra, a França e a Espanha, tinham à sua disposição as populações de seus vastos territórios coloniais. A Inglaterra e a França, que extinguiram a escravidão na primeira metade do século, procuraram suprir a demanda da agricultura de seus territórios coloniais com emigrantes de suas várias colônias. A Espanha também procurou fazer o mesmo, incentivando a emigração de trabalhadores de seu próprio território e de suas colônias para outras partes de seu império. Entre 1830 e 1920, foi bastante intenso o tráfico de trabalhadores dos mais diversos países para as regiões coloniais. Europeus, indianos e chineses foram importados para exercer as mais diversas atividades na agricultura e na indústria, e também, nas obras públicas nos Estados Unidos, nas colônias inglesas e francesas no Caribe, em Cuba, Equador, Peru e Brasil, entre outros.²³

A iniciativa de importação de trabalhadores levada a cabo pelo Senador Vergueiro, em meados do século em São Paulo, reproduzia uma tendência que era internacional.

A importação desses trabalhadores envolvia companhias transportadoras que negociavam, por meio de contratos efetivados com governos ou com particulares, centenas de trabalhadores. As condições de importação desses imigrantes, a viagem, a negociação dos contratos com os interessados no país de destino, assim como as condições dos contratos a que os trabalhadores ficavam submetidos eram, na época, denunciados como outro tipo de escravidão. Para os chamados *cúlies* indianos e chineses, os contratos podiam atingir uma duração de sete anos, podendo chegar a catorze ou mais anos com cláusula de obrigatoriedade de renovação. Durante este período os trabalhadores ficavam submetidos a baixos salários, a duras condições de trabalho, vivendo em habitações e condições de saúde e higiene precárias. Havia restrições à mobilidade espacial dos trabalhadores, penas de prisão por deserção e seus contratos podiam ser negociados durante o período, isto é, eles podiam ser vendidos ou transferidos para outros contratantes (Lamounier 1993).

Herapath, 1861, 1862, 1863, 1864, 1866; discutido também em Lamounier (2007).

²³ Ver, entre outros, Tinker (1974); Clarence-Smith (1984); Engerman (1985); Lamounier (1993).

Imigrantes europeus e asiáticos eram os principais alvos dos engajadores, e foram inúmeras as propostas de engajamento de imigrantes nessas condições para o Brasil na segunda metade do século.²⁴ Como há vários indícios do emprego de trabalhadores chineses e portugueses nas obras de construção de ferrovias no Brasil, é interessante observar as condições em que eram importados para o país.

Os chineses vieram em pequeno número: cerca de três mil apenas desembarcaram no país ao longo de todo o século. Os portugueses vieram em muito maior número. De acordo com o Quadro de Imigrantes anexado ao relatório do Inspetor Geral de Terras e Colonização de São Paulo – informando datas de chegadas de embarcações, introdutores e destinatários, número e nacionalidade de imigrantes transportados – entre 1827 e 1875, foram introduzidos cerca de 3.100 imigrantes portugueses na província. A maior parte (cerca de 2.000) aos cuidados da Vergueiro & Cia., que no mesmo período conseguiu introduzir cerca de 2.700 imigrantes alemães e suíços (São Paulo. *Relatório, Inspetor Geral de Terras*, 1888).

Os conflitos decorrentes do sistema de parceria na década de 1850 levaram à interrupção da emigração alemã para a província. Mas o fluxo de imigrantes portugueses continuou no período. Segundo o relatório do Diretor de Terras Públicas enviado ao Ministro da Agricultura, em 1861, tinha sido distribuído um total de 757 colonos naquele ano; porém, “as encomendas vão crescendo consideravelmente, de modo que cinco a seis mil colonos que tivesse a Associação [Central de Colonização], não chegariam para a satisfação de todos os pedidos”. Segundo o relatório, quase todas as encomendas restringiam-se “a colonos oriundos de Portugal e suas possessões por motivos óbvios”. Com relação aos alemães e suíços, e outros engajados no norte da Europa, o Diretor, referindo-se às revoltas nas fazendas de São Paulo, observou que:

há, como se sabe, uma repugnância da parte de nossos fazendeiros em compreendê-los nas suas encomendas para trabalhos de parceria ou salário [...] principalmente, à vista do que tem ocorrido nas colônias das províncias de S. Paulo e Rio de Janeiro (Brasil. *Relatório do Ministério da Agricultura*, 1861, p. 36).

No censo de 1872, os portugueses representam o maior grupo de imigrantes estrangeiros na província de São Paulo, perfazendo um total de 6.867 pessoas (Bassanezi e Francisco, s/d). Entre 1882 e 1887, entraram 10.311 imigrantes portugueses (5.486 homens, 2.230 mulheres, 2.585 menores de doze anos) na província; no mesmo período entraram 845 alemães e suíços, entre homens, mulheres e crianças. Nesse período, os imigrantes italianos que entravam na província já representavam o maior número, perfazendo um total de 28.613 (15.383 homens, 6.285 mulheres e 6.945 crianças. (São Paulo. *Relatório*, 1888)).

²⁴ Segundo Conrad (1975b), ao longo de todo o século dezenove desembarcaram 2.947 trabalhadores chineses no país (p. 42).

Em meados da década de 1850, o governo e autoridades portuguesas já demonstravam preocupação com a emigração de habitantes de Madeira e Açores para o Brasil, que aumentava progressivamente, e o destino que lhes era reservado no país: “fim infeliz de uma grande parte [daqueles] que encontraram **um novo tipo de escravidão nos contratos que são obrigados a subscrever [...]**” (*apud* Alencastro (1988, p. 47)) (grifo nosso).

Por ocasião de sua viagem à província de São Paulo, o cônsul suíço Tschudi observou que, para suprir a mão-de-obra exigida, em muitas fazendas, “especialmente as de café”, os fazendeiros aplicavam há muitas décadas um método para conseguirem “lavradores baratos”:

Os armadores portugueses costumam mandar todos os anos certo número de navios, trazendo entre os passageiros de terceira classe grande número de emigrantes portugueses paupérrimos, procedentes dos Açores, conhecidos pelo nome de Ilhéus. Essa gente não possui, em regra, dinheiro nenhum, não podendo, por isto, pagar a própria passagem. Isto não importa, pois, logo que um desses navios atraca no cais, é logo invadido por um sem número de pessoas, comerciantes, fazendeiros, agentes, traficantes de escravos, que escolhem entre os ditos ilhéus, homens mulheres ou crianças, os que lhes parecem aptos para os trabalhos que necessitam. Pagam ao comandante do navio a passagem dos que querem levar, os quais ficam trabalhando para seus novos amos, até pagarem a dívida assim contraída (von Tschudi 1953, p. 130–131).

De acordo com o cônsul, para os ilhéus a emigração era uma maneira de fugir às duras condições e à penúria em que viviam em sua terra: eles preferiam suportar “a vida incerta e dura de um escravo no Brasil”.²⁵ Em sua maioria eram rapazes solteiros, adultos e adolescentes. Segundo Tschudi,

uma vez libertados do compromisso para com o comandante do navio, que recebeu a paga do agente, são remetidos, sem demora, para o local a que foram destinados, onde passam a ser tratados em pé de igualdade com os escravos negros [...] (von Tschudi 1953, p. 130–131).

As condições de importação e as condições dos contratos a que estavam submetidos os trabalhadores trazidos da Europa ou Ásia pelas companhias ferroviárias, ou pelas companhias e associações de imigração que pretendiam promover a imigração para o país, não diferiam daquelas que regulavam a importação de trabalhadores estrangeiros para outros países. Muitas destas companhias transportavam e negociavam trabalhadores para diversos países.

As propostas para a importação de chineses para o Brasil tornaram-se frequentes a partir da década de 1850 e atingiram o auge no final da década de 1870, quando o Ministério da Agricultura aprovou uma missão para ir à China com o propósito de promover a vinda de trabalhadores. Não vamos entrar nos

²⁵ As condições da imigração portuguesa para o Brasil foram também denunciadas no relatório de Pércheiro (1878).

detalhes da conhecida celeuma provocada pela iniciativa.²⁶ Vale à pena, no entanto, destacar as condições e os termos que tornavam este tipo de imigração atraente na época.

O Decreto n. 4547 de nove de julho de 1870 concedeu a Manoel José da Costa Lima Vianna e João Antonio de Miranda, “ou a companhia que organizarem”, autorização e exclusividade para a importação de trabalhadores asiáticos. O decreto estabelecia as condições dos contratos com os trabalhadores. Os contratos deveriam especificar idade, sexo, naturalidade, salário, sua espécie e tempo de pagamento, qualidade e quantidade de alimentos, vestuário, tratamento nas enfermidades, etc. Além da estipular até doze horas diárias de trabalho, o Decreto permitia à empresa a transferência dos contratos dos trabalhadores e obrigava o trabalhador a renunciar ao direito “de reclamar contra o salario estipulado, ainda que seja maior o de outros jornaleiros livres ou escravos do Brasil” (Brasil. *Collecção das Leis*, 1870).

Durante o Congresso Agrícola realizado no Rio de Janeiro em 1878, as sugestões de importação de trabalhadores chineses eram feitas nos mesmos moldes. A opinião do Dr. Pedro Gordilho Paes Leme sobre o trabalho dos “chins” e dos “coolies” pode servir para exemplificar o ponto. O Dr. Paes Leme tinha tido “a fortuna de ver de perto”, “no Estado da Califórnia, o chim, o famoso constructor da Union e da Central Pacific R. C. e o *coolie* das Antilhas”.

[...] Passadas as montanhas rochosas, só se encontram trabalhadores chins na linha ferrea; e nos grandes aterros que substituem os gigantescos viaductos, emprega-se considerável numero de operarios de todas as categorias. À excepção dos feitores que são americanos, todo o pessoal pertence à raça mongolica, que trabalha admiravelmente. [...] Todo o trabalho rural e industrial é feito por jovens inteligentes, robustos, sobrios e economicos. O asseio de seus vestidos prende a atenção do viajante. [...] Toda essa população laboriosa presta excellentes serviços ao povo americano, que a trata com extrema severidade, e excessivo rigor. A policia é inexoravel para com elles, e penetra a qualquer hora em suas casas, como tivemos ocasião de observar vizitando o bairro chinez á noite, acompanhados por um official da policia (Congresso Agrícola 1878, p. 253) (grifo nosso).

O que mais chamava a atenção do brasileiro, no entanto, era o baixo salário aceito pelos chineses: metade do valor exigido pelo trabalhador europeu. Apesar das queixas que encontrou contra os cúlies (desmazelo, incúria, vícios, doenças, etc), os contratos severos e baratos levaram o autor a afirmar que o *coolie* “é um mal necessário, e serve apenas [...] para evitar que os naturaes do paiz se tornem exigentes”. O cúlie era tolerado apenas “para reduzir os salarios dos crioulos” (Congresso Agrícola 1878, p. 254–255).

A associação frequente entre ferrovia e trabalho assalariado, assim como a proibição de emprego de escravos pelas companhias ferroviárias, contribuíram

²⁶ Sobre os debates/críticas na Câmara e na Imprensa referentes a medidas para importação de trabalhadores chineses ver Conrad (1975b); Lamounier (1988).

para que a historiografia sobre o tema ressaltasse a presença marcante de trabalhadores estrangeiros nas ferrovias do país. Igualmente, ao privilegiar os trabalhadores que cuidavam mais especialmente da operação das ferrovias e dos serviços de manutenção das oficinas ferroviárias, em geral engajados em tarefas que exigiam mais qualificação, a bibliografia dá um grande destaque aos trabalhadores imigrantes.

No entanto, deve-se de antemão atentar para dois pontos. O primeiro é que não há dúvida que os trabalhadores imigrantes tiveram destaque tanto nas obras de construção, quanto na operação e manutenção das estradas de ferro e nas oficinas. No entanto – e este é o segundo ponto a ser lembrado – havia dois grupos diferentes de trabalhadores estrangeiros engajados nas obras de construção. Um grupo era constituído pelo pessoal técnico qualificado, contratado diretamente pelas companhias ou como membros do corpo técnico dos empreiteiros. Estes trabalhadores foram muito importantes nos anos iniciais de implantação das ferrovias; mas de maneira alguma representavam o maior número.

O contingente mais numeroso dos trabalhadores estrangeiros se engajou nas obras das ferrovias em condições bastante diferentes daqueles mencionados acima. Em geral, não possuíam qualificação, eram importados, transportados e contratados (por empreiteiros e subempreiteiros) em condições bastante precárias, com restrições de mobilidade espacial e sujeitos a medidas coercitivas. Dentro deste grupo encontravam-se também trabalhadores imigrantes, importados por particulares ou subsidiados pelo governo, que procuraram prioritariamente engajar-se nos serviços na agricultura, mas sem oportunidade ou recusando-se a submeter à disciplina das propriedades, acabaram encontrando nas obras de construção das estradas de ferro uma forma de ganhar a vida. Juntos com os brasileiros livres e pobres, engrossavam o grande número de trabalhadores, que – arrastados pela natureza sazonal de um mercado de trabalho fragmentado – organizados em turmas e submetidos a precárias condições de trabalho desempenhavam as tarefas mais árduas, o trabalho mais pesado das obras de construção e, posteriormente, de manutenção dos leitos das estradas. As condições dos contratos que vigoravam na época para estes trabalhadores negociados em um mercado internacional de mão-de-obra revelam que as relações que se estabeleciam por meio deles eram muito diferentes daquelas reservadas para “trabalhadores livres” que a literatura deixa entrever.

Não existem informações precisas sobre o número dos trabalhadores estrangeiros nas obras de construção das ferrovias no país. As informações sobre a procedência também são esparsas. A maior parte das informações diz respeito aos trabalhadores mais qualificados, principalmente engenheiros e técnicos. As referências aos trabalhadores estrangeiros (assim como aos brasileiros) sem nenhuma qualificação são difusas e raras.

Uma grande preocupação da companhia e dos empreiteiros recaía sobre como garantir o suprimento adequado de mão-de-obra, tanto a qualificada

quanto aquela sem qualificação – mas necessária em grande número. Como não possuíam muitas informações sobre as condições de vida da população do país, os empreiteiros traziam os seus trabalhadores, engenheiros e técnicos de confiança e, para evitar aborrecimentos, traziam uma força de trabalho adequada e suficiente para começar as obras.

Para reduzir os riscos, em geral, as companhias e empreiteiros viajavam com seus próprios trabalhadores para a execução das tarefas que exigiam maior qualificação e conhecimento técnico e para a supervisão dos trabalhos. A construção de ferrovias era um empreendimento recente e constituía uma novidade. Os empreiteiros experientes em construções de ferrovias em outros países tinham ciência de que o pessoal técnico qualificado para enfrentar os problemas costumeiros em obras do gênero ainda estava em formação. Sabiam também que muitos problemas técnicos apareciam durante os trabalhos e exigiam uma solução de imediato no local das obras.²⁷

A maior parte dos empreiteiros que vieram para o Brasil trouxe um corpo de trabalhadores estrangeiros de sua confiança para dar início e assegurar a continuidade dos trabalhos no começo da construção. Isso se deu principalmente nas décadas iniciais das obras de construção, sobretudo diante do desconhecimento por parte dos empreiteiros das condições locais. Com isso os empreiteiros conseguiam garantir um suprimento inicial de trabalhadores e o apoio de uma equipe confiável.

Esse corpo de trabalhadores já tinha, naturalmente, qualificação e experiência em obras de construção de ferrovias.²⁸ Em geral, eles já tinham trabalhado anteriormente com o mesmo empreiteiro em outras obras em outros países e/ou regiões e, além da confiança, gozavam de amizade, lealdade e/ou relações familiares com os membros do grupo. Isso ocorreu em vários países – não só no Brasil – em que foram construídas ferrovias durante o século XIX. Até que os países conseguissem uma mão-de-obra qualificada mais estável.

Segundo Lewis (1997), a maior parte das linhas construídas nas décadas de 1860 e 1870 manteve essa dependência de trabalhadores estrangeiros. Desde o início da implantação das ferrovias, os empreiteiros reclamaram da falta de mão-de-obra especializada. O relatório do engenheiro-chefe da EFDPII relativo ao primeiro semestre de 1860 observava que:

O progresso do serviço no túnel grande não tem correspondido à minha expectativa: em meus primeiros cálculos eu supunha um adiantamento mensal muito mais forte do que se tem obtido. Se possuíssemos as facilidades que têm outros países para obras deste gênero, acredito que meus cálculos não se afastariam muito da verdade.

²⁷ A escassez de mão-de-obra qualificada para os trabalhos de construção das ferrovias não era um problema que afetava apenas o Brasil. Todos os países, inclusive os Estados Unidos e o Canadá, naquela época, sofriam com esse problema; ver Licht (1983, p. 65–67).

²⁸ Segundo Benévolo (1953), o empreiteiro Furness trouxe todo o seu pessoal da Inglaterra “inclusive os capatazes, os feitores de turma, os mestres de obras” (p. 315). O engenheiro chefe da RSFR, M. A. Borthwick, que morreu durante a epidemia de cólera, tinha experiência de trabalho no Egito (p. 193).

Aqui, além do incômodo causado pela água e de outras eventualidades a que estão sujeitas tão extensas obras subterrâneas, a grande dificuldade tem sido a de conservar no serviço a força completa de mineiros. Do grande número importado pelos empresários poucos se conservam além de algumas semanas; e aqueles que ficam, conhecendo a dificuldade de obter braços, tornam-se exigentes e trabalham quando bem lhes parece (*apud* El-Kareh (1982, p. 76-77)).

Na primeira fase da instalação das ferrovias, há uma presença marcante de engenheiros estrangeiros. Engenheiros e técnicos estrangeiros, além de se ocuparem do planejamento e supervisão da execução das obras, trabalhavam na elaboração dos estudos preliminares e em tarefas administrativas, especialmente na compra de materiais no exterior, na execução das obras de construção assim como nos serviços de manutenção e nas oficinas. Estes trabalhadores acertavam com a empresa ou com empreiteiros contratos específicos.²⁹

As informações sobre o número e a origem dos trabalhadores estrangeiros – importados especialmente para as obras ou engajados no país – para tarefas que não exigiam qualificação nas obras de construção das estradas de ferro são bem mais esparsas. As evidências apontam diversas origens. Há chineses, portugueses, alemães, italianos, belgas, ingleses e irlandeses, entre outros, engajados nas obras de construção das ferrovias.

As obras de construção de todas as grandes ferrovias no exterior contaram com a importação de trabalhadores imigrantes, europeus e/ou cúlies chineses e indianos. Isso ocorreu, entre outras, com as ferrovias construídas nos Estados Unidos, México, Cuba e em países da América do Sul. As dificuldades de recrutamento de um número adequado de trabalhadores durante as obras de construção das ferrovias americanas no século XIX levaram, por exemplo, à importação massiva de trabalhadores asiáticos (chineses) para aquele país (Licht 1983, p. 61). Na Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad, entre 1869 e 1900, os trabalhadores eram de diversas origens; havia imigrantes italianos, mexicanos e negros e índios nativos. Segundo Ducker (1983), os italianos eram empregados em atividades que não exigiam qualificação, na manutenção dos trilhos e na construção de pontes e prédios. “Eles eram engajados em grupos em Chicago ou Kansas City e levados para o local de trabalho”, e eram considerados bons trabalhadores, até mesmo dispostos a trabalhar sete dias na semana por um salário bem diminuto (p. 28).

Os chineses também foram empregados nas obras de construção das ferrovias em Cuba. De acordo com Zanetti e García (1987), a Caminos de Hierro de La Habana foi a primeira a empregar chineses em Cuba. Começou empregando noventa e oito chineses em 1856, em outubro de 1861 já tinha 322 em sua lista. No mesmo ano, a Cienfuegos Railroad empregava 150 asiáticos, e a Ferrocarril de la Bahía e a Coliseo Railroad empregavam cada uma 200 chineses.

²⁹ Existem vários estudos sobre os engenheiros das ferrovias e sobre a influência das ferrovias para a formação de um corpo qualificado de engenheiros no Brasil; ver, entre outros, Benévolo (1953); Telles (1984); Mattoon Jr. (1971); Nagamini (1994).

A Ferrocarril del Oeste empregava 751 chineses em 1859; o proprietário desta ferrovia era um grande negociante de cúlies chineses. Segundo os autores, os chineses eram preferidos por sua versatilidade: conseguiam desempenhar as mais diversas tarefas nas ferrovias. Além disso, os salários dos chineses em Cuba eram bem inferiores aos valores pagos por escravos alugados. Incluindo todas as taxas relativas aos contratos, o salário dos chineses ainda ficava cerca de 70% mais barato que o de outros trabalhadores. Um relatório da Ferrocarril del Oeste calculava que o seu contingente de trabalhadores asiáticos, deduzindo salários e perdas por fugas, doenças e mortes, resultava em um lucro de 68% de seus custos ao final de oito anos de contrato (Zanetti e García 1987, p. 121–123).³⁰

Os empregadores tiravam vantagens do baixo nível de vida em que os chineses viviam em seu país de origem, e aproveitavam para submetê-los a condições que os trabalhadores nativos não aceitariam. Além disso, imigrantes chineses em geral ficavam isolados de outros grupos de população devido às grandes barreiras culturais que os separavam. A literatura sobre os chineses em Cuba ressalta que não existiam muitas diferenças entre trabalhadores chineses e escravos, apesar de haver legislações que procuravam fazer a distinção (Lamounier 1993).

Na opinião das empresas e empreiteiros, trabalhadores imigrantes constituíam uma mão-de-obra estável e regular. O aumento de seu número contribuía, igualmente, para manter os salários baixos no país, como observou o empreiteiro da BSFR (Relatório da Diretoria, *Railway Times*, 1858, p. 1268). Além do mais, se contratados no exterior especialmente para as obras das ferrovias, os trabalhadores ficavam presos e submetidos a contratos draconianos, obrigados a aceitar as condições de trabalho e salários que lhes eram impostos. Se contratados dentro do país, os empreiteiros podiam se eximir da responsabilidade e despesas com a contratação no exterior. As decisões sobre a matéria, evidentemente, eram condicionadas pelas oportunidades existentes no país/região onde as obras seriam executadas.

No Brasil, desde as primeiras tentativas de construção de ferrovias, os proprietários tinham alertado e demonstrado sua preocupação sobre a existência de uma oferta adequada de mão-de-obra local. Como já indicado, temendo uma competição pelos trabalhadores existentes, fazendeiros e senhores de engenho exigiram que os contratos incluíssem cláusulas que favorecessem a importação de trabalhadores imigrantes.³¹ As obras de construção das

³⁰ Para as obras de implantação de ferrovias no Canadá também foram importados milhares de trabalhadores da Europa Oriental (Polônia e Ucrânia) e chineses; ver Taylor (1988, p. 10). Para a construção de ferrovias no Equador também foram importados trabalhadores estrangeiros, que vieram da Jamaica, de Porto Rico e de Barbados, ver Clark (1998, p. 83).

³¹ A maioria dos contratos incluía cláusulas para a importação de imigrantes, seja como trabalhadores ou como potenciais pequenos proprietários que se estabeleceriam nas próprias terras das companhias; ver, por exemplo, a obrigação de importar trabalhadores imigrantes no contrato acordado entre a SPR e o empreiteiro Mr. Sharpe, no Relatório da diretoria da companhia publicado na *Herapath* (1864, v. XXVI, p. 841 e p. 409). Na década de 1880, foi aprovada legislação provincial para promover a imigração na região cafeeira, exigindo que todas as companhias ferroviárias transportassem os imigrantes e seus pertences gratuitamente; ver Lewis (1991, p. 6; p. 22).

ferrovias no país empregaram milhares de trabalhadores estrangeiros. Muitos eram importados pelas companhias e pelos empreiteiros. Também empregaram trabalhadores importados por intermédio das políticas de incentivo à colonização e imigração estrangeira para o país, e como parte da política de extinção gradual da escravidão, estabelecidas pelo Governo Imperial e por governos provinciais.

Desde o início, seja a empresa financiada com capital nacional ou estrangeiro, empregaram-se trabalhadores estrangeiros nas obras de construção e operação das ferrovias. Os trabalhadores podiam se engajar em seus países de origem ou no Brasil; em turmas ou individualmente por empreitada. Na maioria das vezes trabalhavam em turmas. Muitos empreiteiros preferiam esta forma de engajamento, pois, diziam, assegurava mais disciplina e responsabilidade sobre o prazo contratado, apesar de aumentar disputas sobre o pagamento e acirrar a competição e desconfiança entre os trabalhadores.³²

Como ocorreu em outros países, no Brasil também a força de trabalho engajada na construção de ferrovias constituía-se de uma mistura de raças, condições e culturas, que incluía escravos, “emancipados”, imigrantes chineses, europeus e brasileiros. Evidentemente, as diferenças raciais, culturais e legais tornavam difícil a integração. A diversidade também dificulta falar de trabalhadores das ferrovias como uma categoria definida. A origem do trabalhador influenciava as diversas condições de contratos, de arranjos, o modo e o prazo de engajamento, formas e valores de remuneração (Lamounier 2008).

As informações a seguir fornecem uma idéia do número e procedência destes trabalhadores nas obras das ferrovias no país.

A primeira ferrovia implantada no Brasil, Estrada de Ferro Mauá, financiada com capital nacional e inaugurada em 1854, foi construída por um empreiteiro inglês e empregou um grande número de trabalhadores ingleses e irlandeses. A construção da RSFR começou em 1854 com aproximadamente 2.000 trabalhadores; destes cerca de 200 eram trabalhadores ingleses. Surtos de febre amarela e cólera atingiram os trabalhadores estrangeiros e parte da população nativa empregada. Depois disso, a companhia teve que contratar mais 200 trabalhadores europeus, alemães e belgas. Ao final da década de 1850, havia 1.750 homens trabalhando na RSFR; além destes, o pessoal técnico perfazia 230 trabalhadores (Melo 1995).

Segundo Benévolo (1953), foram contratados na Europa, para a construção do trecho inicial da BSFR, 1.000 trabalhadores, dos quais “mais da metade já havia chegado em 1858”. Em 1859, havia 1.886 trabalhadores empregados nas obras (p. 311). Em 1860, o pessoal empregado na construção da estrada incluía italianos, ingleses, alemães, franceses e suíços.

Sobre as condições de importação e os tipos de contratos as informações são ainda mais raras. Há indícios, porém, de que as condições impostas aos

³² Coleman (1965, p. 52) observa que o empreiteiro inglês Thomas Brassey preferia o sistema de turmas em que o grupo combinava o serviço e dividia igualmente o pagamento entre eles.

trabalhadores estrangeiros sem qualificação eram bastante precárias.³³

Price, o empreiteiro encarregado das obras da primeira seção da EFDPII, inicialmente importou trabalhadores europeus: em torno de 1.000 trabalhadores ingleses e irlandeses. Como muitos se recusaram a trabalhar nas condições insalubres, Price decidiu importar trabalhadores chineses. Segundo a bibliografia, Price contratou milhares de chineses, dos quais mais de 5.000 parecem ter morrido durante as obras de construção da estrada.³⁴

Antes de deixar Inglaterra, o empreiteiro John Watson, encarregado da BSFR, tomou as devidas precauções para obter um contingente adequado de mão-de-obra, que ele imaginava ser escassa no Brasil. Com a permissão do governo da Sardenha, seus agentes engajaram 500 homens, “[...] que devem seguir logo para o Brasil, e que deverão ser seguidos por mais 500 o mais rápido possível”. Uma parte era de trabalhadores qualificados, com experiência prévia na construção de ferrovias na Lombardia e no Piemonte. A medida foi considerada positiva pelos diretores da companhia: “[...] sua chegada no Brasil permitirá ao empreiteiro desenvolver os trabalhos, e contribuirá para que os trabalhadores nativos moderem a demanda por salários excessivos” (Relatório da Diretoria, *Railway Times*, 1858, p. 1268). Um grande número de trabalhadores imigrantes foi empregado nas obras da BSFR. Um ofício do Ministro de Obras Públicas ao representante consular brasileiro em Londres indagava sobre a melhor maneira de estabelecer os 3.000 trabalhadores ingleses engajados na construção da BSFR quando as obras fossem concluídas. O governo pensou em transferi-los para a agricultura, mas no final decidiu mantê-los em obras públicas, construindo estradas ligando os engenhos às estações das ferrovias (Aviso de cinco de abril de 1862) (Benévolo (1953, p. 311); Costa (1976, p. 158)).

Cechin (1978) notou que as contas das despesas da São Paulo Railway (SPR) mostravam um gasto de 250 *contos* (1,3% do total das despesas) com a importação de trabalhadores (p. 42). O engenheiro Fox (1870) observou que durante a construção da SPR foram empregados trabalhadores de “todas as nacionalidades e cores”. O maior grupo era de portugueses:

o grupo mais numeroso e que trabalhava mais arduamente, mas ao mesmo tempo os mais desordeiros, eram os portugueses e naturais das ilhas ocidentais. Os alemães eram os trabalhadores mais regulares [...] Artesãos nativos, tais como os carpinteiros, pedreiros e ferreiros eram inferiores; na verdade, os únicos artesãos

³³ As várias tentativas de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré “engoliram”, segundo Cenni (2003, p. 199), milhares de ingleses, americanos, irlandeses, barbadianos, espanhóis, gregos, italianos e brasileiros. Muitos morreram vitimados pelos índios, pela malária, pela varíola e pela fome.

³⁴ É recorrente na literatura a menção aos mais de 5.000 trabalhadores chineses mortos nestas obras; ver, por exemplo, Costa (1976, p. 158); Cechin (1978, p. 43). Benévolo (1953), comentando a informação de que “esses chins foram, às centenas, atacados de febres e segundo uma testemunha da época, avalia-se em mais de cinco mil o número desses trabalhadores infelizes sepultados em Belém”, observa que “se mais de cinco mil morreram, quantos vieram?” (p. 316).

dignos desse nome no país eram estrangeiros, principalmente portugueses, alemães e italianos (Fox 1870, p. 25).

Segundo Fox (1870), os trabalhos de construção das estações e de alvenaria tinham sido feitos por imigrantes ingleses, alemães e portugueses (p. 20). Benévolo (1953) observa que a conservação da via permanente era privilégio de imigrantes portugueses e espanhóis (p. 47).³⁵

Embora um grande número de imigrantes tenha vindo contratado diretamente pelas companhias, parece que a maioria dos trabalhadores imigrantes não qualificados empregados nos trabalhos das ferrovias entrou no país por outros meios. Na região cafeeira de São Paulo, provavelmente, muitos que entraram como trabalhadores agrícolas por particulares ou subsidiados pelo governo provincial terminaram trabalhando nas obras de construção das ferrovias durante a entressafra, ou como atividade regular.

Em março de 1859, o fazendeiro Benedito Antônio de Camargo, de Rio Claro, enviou ofício ao presidente da província de São Paulo questionando a portaria do mesmo que teria autorizado o engenheiro do governo a admitir nos trabalhos de obras públicas dois colonos portugueses da colônia de sua fazenda. Segundo o proprietário, os colonos estavam “insubordinados e insolentes” e, prontos para se retirarem da fazenda com suas famílias, não queriam mais prestar serviços na fazenda. E o pior, segundo o fazendeiro, era que toda a colônia sentia-se desmoralizada e queria fazer o mesmo, insuflada com o que os colonos diziam, exagerando os lucros ou o valor do jornal que ganhariam: “que dizem ser mui elevado” (APESP, Manuscritos, ordem 7213, caixa 2).³⁶

Entre os imigrantes importados pela Associação Auxiliar da Colonização e Imigração, entre 1872 e 1873, de um total de 480 havia 278 alemães, oitenta e nove franceses, sessenta e sete portugueses e quarenta e seis de diversas nacionalidades.³⁷ Destes, segundo o então presidente da Associação, “os Alemães contrataram-se para a lavoura [...] os **Franceses, Portugueses e de outras nacionalidades recusaram-se a assignarem contractos indo buscar nas estradas de ferro em construção e outras indústrias emprego à sua actividade**” (*apud* Campos (2002, p. 137) (grifo nosso)).

Este é, provavelmente, o caso do colono alemão Nicolau Rheder estabelecido na fazenda de Mateus Blumer em São Paulo. Segundo Bruit (1990), Rheder

³⁵ Segundo Benévolo (1953), nas ferrovias do sul do país, a via permanente era privilégio de imigrantes portugueses e espanhóis (no nordeste, de mestiços), nos serviços de construção imperavam os brasileiros, no tráfego e tração estavam negros e mestiços, e os imigrantes brancos estavam nas oficinas (p. 47-48).

³⁶ Parece que o colono saiu da fazenda sem a autorização do fazendeiro; em julho de 1859 o fazendeiro informou que o colono estava preso na Casa de Correção, obrigado a trabalhar em obras públicas para pagar o que devia ao fazendeiro; ver APESP, Manuscritos, ordem 7213, caixa 2.

³⁷ Aparece também como Associação Auxiliadora da Colonização e Emigração. Foi fundada em 1871 pelo Barão de Souza Queiróz e estava envolvida com a importação de imigrantes portugueses subsidiados pelo governo central. Souza Queiróz era senador do Império e fazendeiro em Campinas e genro de Antônio Vergueiro, e também era membro da Associação Auxiliadora da Imigração para São Paulo fundada em 1865; ver Zorzetto (2000, p. 62-72).

era homem áspero, perigoso, inquieto e ambicioso. Em 1870, foi denunciado como aliciador de colonos pelo Visconde de Indaiatuba. Pouco tempo depois apareceu como dono de uma quitanda na cidade de Campinas, na qual explorava a mão-de-obra familiar de uma irmã e um sobrinho que, por sua vez, também moveram um processo contra ele por “maus tratos e injúrias de toda espécie”. Mais tarde, também foi trabalhar na ferrovia. Em 1874, Rheder já se tornara empreiteiro (não há informações se trabalhou antes como trabalhador engajado, mas é bem possível) na construção da Paulista no trecho Campinas-Jundiaí. Logo depois, respondeu outro processo judicial movido por Antonio Cabral de Mello por não cumprimento de contrato verbal de subempreitada (p. 13).

As áreas rurais nesta sociedade escravocrata não ofereciam muitas oportunidades para um trabalhador livre desempregado, e as obras das ferrovias constituíam uma das poucas opções disponíveis além do trabalho na lavoura. Segundo Mattoon Jr. (1977), durante a construção da Paulista em direção a Rio Claro, a companhia encontrou um grande número de imigrantes sem destino, muitos dos quais passaram a trabalhar nas escavações, considerada das tarefas mais inferiores (p. 199). Segundo relatos da época, muitos dos trabalhadores do trecho entre Campinas e Rio Claro eram portugueses. Quando as obras chegaram perto de Santa Bárbara, em 1873,

começaram a chegar trabalhadores que acamparam ao longo da faixa de terra por onde os trilhos iam passar. A maioria era de imigrantes portugueses, havendo muito poucos de outras nacionalidades. Uma das turmas acampou na fazenda Machadinho, pertinho da sede, para facilidade de abastecimento e de convívio social. [...] As matas margeando a estrada forneceram boa madeira e muitos foram os americanos que forneceram e transportaram dormentes. De um dia para o outro apareceram as oportunidades de serviço de comércio. Os lavradores acharam compradores fáceis para o excedente do seu feijão, arroz e milho, sem falar na aguardente (Americana 1975, p. 20).

As obras demoraram dois anos. O trecho até Santa Bárbara foi inaugurado em 1875.

De acordo com um cônsul britânico, depois da chegada ao Brasil os imigrantes trabalhavam de acordo com os contratos. Mas, com o tempo, os imigrantes, sobretudo os ingleses, tornavam-se “insatisfeitos e ambiciosos”

e ganhando experiência, procuram independência, finalmente todos se concentrando nos centros populosos procurando emprego no comércio e na indústria. Ferrovias, *tramways*, construção de estradas, e de prédios, e uma variedade de tais obras garantem a eles altos salários (Grã-Bretanha. *Parliamentary Papers*, 1876, v. LXXV, p. 45).

Mas, os relatórios dos cônsules ingleses revelam que não havia unanimidade entre as opiniões. Um relatório de 1872 do cônsul inglês em Pernambuco (Mr. Corfield) advertia para que se evitasse qualquer esquema de emigração para o Brasil. O funcionário inglês observava que as condições do país eram

tão inadequadas que os administradores de várias companhias estrangeiras evitavam “o quanto podem solicitar pessoal especializado ou qualquer tipo de trabalhador para o país, devido à deterioração física e mental que logo acomete aqueles que vieram para cá com emprego garantido”. Mesmo para técnicos e estrangeiros que vinham “em condições bastante favoráveis”, observou o cônsul, referindo-se aos altos salários, passagens de ida e volta, entre outras (Grã-Bretanha. *Parliamentary Papers*, 1873, v. LXIV, p. 437).

Mas, os fatos mostravam que era difícil manter os imigrantes ingleses em determinadas atividades e condições. Numa carta anterior (20 de maio de 1872) ao seu colega Mr. Mathew, o cônsul inglês Mr. Phipps relatou que os imigrantes britânicos trazidos da colônia de Cananéia, na província de São Paulo, **não aceitaram trabalhar nas ferrovias**. Às ofertas feitas por ingleses residentes no país, para que se empregassem como diaristas nas ferrovias, eles responderam que “deixaram a Inglaterra para aproveitar as vantagens que o governo ofereceu para se estabelecerem nas colônias como produtores independentes” (Grã-Bretanha. *Parliamentary Papers*, 1874, v. LXXVI, p. 3).

O agente Mr. J. Bayliss, que trabalhou para a construção da RSFR, observou por ocasião da discussão do texto do engenheiro Fox no Instituto de Engenheiros Civis de Londres que “é verdade que os ingleses no Brasil às vezes ‘perdem a cabeça’; mas, mais frequentemente eles perdem a vida”. Nas obras sob sua responsabilidade em torno de 75% dos trabalhadores europeus tinham sido enviados para casa por morte ou por invalidez, e havia também aqueles que **fugiam**. Ele mesmo havia presenciado o funeral de “seis dos seus melhores homens, num curto espaço de 10 dias [...]” (Fox 1870, p. 46–47).

Durante todo o período analisado, foram recorrentes as reclamações contra acomodações precárias, alimentação deficiente, atrasos nos pagamentos ou salários inadequados e não cumprimento dos contratos. Acidentes e doenças tropicais eram frequentes nos acampamentos. No começo da década em 1860, o cônsul britânico em Pernambuco observou que as doenças tropicais constituíam o maior embaraço para os empreiteiros que tentavam atrair imigrantes europeus para o Brasil. Sua observação se baseava nos dados sobre mortes devido a epidemias dentre os imigrantes europeus empregados na construção da RSFR: de 175 trabalhadores jovens inicialmente selecionados por sua condição física, vinte e seis tinham morrido e dez tinham sido enviados de volta para casa incapacitados devido ao clima. O cônsul observava que “estes homens eram principalmente artesãos que trabalhavam sob um teto; sabe-se que o número de mortos entre os escavadores europeus, dos quais não se têm dados precisos, é muito grande” – estimado em cerca de 60% (Grã-Bretanha. *Parliamentary Papers*, 1865, v. LIII, p. 353).

Revoltas e violências também constituíam uma preocupação constante para os engenheiros, empreiteiros e autoridades. O emprego de trabalhadores estrangeiros, para a construção e operação de ferrovias, significava a introdução de grupos de trabalhadores com uma história de organização. Como observou Coleman (1965, p. 31), “*While they lived they lived riotously*”; e, como observou

Lewis (1997, p. 10), os *navvies* eram notoriamente conhecidos por “[...] se unir na tentativa de aumentar os salários [...]”.³⁸

Em 1859, o engenheiro Vignoles da BSFR alertava para a dificuldade com os trabalhadores imigrantes contratados pela companhia. Eles têm dado “[...] muitos problemas, e só foram subjugados depois de tomadas medidas firmes e vigorosas [...]”. O empreiteiro já tinha planejado “mandar para a Bahia 900 a 1.000 trabalhadores de todas as classes da região da Sardenha”. Porém, eles tinham provocado muitos problemas e “só foram chamados à ordem mediante procedimentos firmes e bem severos”. O presidente da empresa acreditava que as medidas adotadas pelo empreiteiro podiam “satisfazer os homens, os quais provavelmente devido à novidade de sua posição, e por não entender a natureza do país, e do trabalho que eles têm de fazer, foram levados a se revoltarem”. Ele acreditava que as medidas adotadas pelo governo também contribuíram para acabar com as revoltas (Relatório da Diretoria, *Railway Times*, 1859, p. 445, p. 482). A medida adotada pelo Governo tinha sido o estabelecimento de um efetivo sistema de polícia nas obras (Relatório da Diretoria, *Railway Times*, 1861, p. 1.342).

Para engenheiros, empreiteiros, oficiais do governo e polícia, os trabalhadores na construção de ferrovias eram uma raça bruta, difícil de controlar. Durante a construção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pequenos batalhões policiavam toda a obra. Em caso de distúrbios, os chefes de polícia do interior enviavam telegramas para a capital requisitando apoio adicional, e “[...] revelando desse modo o lado mais turbulento do trabalho de construção das ferrovias” (Mattoon Jr. 1971, p. 199). As companhias e os empreiteiros demandavam policiamento efetivo das obras (Relatório da Diretoria da RSFR, 11/1861. *Railway Times*, 1861, p. 1.342).

4. Conclusão

O exame da literatura em torno dos trabalhadores empregados nas obras de construção de ferrovias mostrou que a associação frequentemente feita entre a implantação da ferrovia e a difusão do trabalho livre/assalariado é equivocada. Por um lado, os indícios do emprego de escravos nas obras de construção – apesar das restrições estabelecidas nos contratos de concessão – e o recurso aos imigrantes contratados denunciam moldes de relações bem diferentes do trabalho livre e assalariado, associado, em geral, à operação das ferrovias. Por outro lado, as evidências revelam que as condições e expectativas de “trabalho livre” para as ferrovias eram condizentes com aquelas que, de modo geral, se configuravam com o processo de emancipação gradual e de transição para o trabalho livre. A idéia de submeter todos os trabalhadores a contratos garantidos por legislações repressivas, destacada pelos fazendeiros e pelos

³⁸ O comportamento também é observado em Ducker (1983, p. 29).

senhores de engenho, adequava-se igualmente às demandas das companhias e dos empreiteiros das obras de construção das ferrovias.

Se por um lado, a ferrovia, em suas atividades de operação, ajudava a disseminar novos hábitos de trabalho, baseados em moldes mais capitalistas (trabalho livre/assalariado), como destaca a bibliografia, nas obras de construção, a ferrovia contribuía para cristalizar propostas de promoção de relações de trabalho mais “tradicionais” baseadas na coerção e submissão de trabalhadores a contratos de serviços e a legislações repressivas, que obrigavam ao cumprimento dos contratos e puniam com prisão a quebra dos mesmos. O emprego de escravos, de imigrantes submetidos a contratos de serviços, sujeitos a regras e costumes de um país estrangeiro e a presença frequente da polícia nos acampamentos e nas obras como meio de garantir a disciplina e impedir a livre circulação dificultam a caracterização daqueles trabalhadores como ingressos em um tipo de “trabalho voluntário”.

As condições de recrutamento e de trabalho pelas empresas e empreiteiros revelam as dificuldades de inserção de instituições capitalistas “modernas” em uma sociedade em que atitudes com relação ao trabalho eram largamente condicionadas pela existência da escravidão e pela agricultura voltada para exportação. Recrutar e conservar os trabalhadores eram uma preocupação constante para as empresas e empreiteiros. Claramente o uso de força e o pagamento de salários não eram incompatíveis; a coerção extra-econômica era empregada em associação com a remuneração monetária.

Referências bibliográficas

- Alencastro, L. F. (1988). Escravos e proletários. *Novos Estudos CEBRAP*, 21:30–56.
- Almeida, A. (1981). *Vida e Morte do Tropeiro*. Martins/EDUSP, São Paulo.
- Americana (1975). São Paulo-Brasil (Edição Histórica). Americana: Focus (Pesquisa histórica: Judith MacKnight e Ablio Serra Bryan).
- APESP (s/d). Arquivo do Estado de São Paulo. Seção de Manuscritos. *Colônias*, ordem 7213, caixa 1 e 2 (1827-1858); ordem 7212 (1850), ordem 7215, caixa 3 (1870-1877); ordem 5533 (1952-1859).
- Aufhauser, R. K. (1974). Slavery and technological change. *The Journal of Economic History*, 34:36–50.
- Bassanezi, M. S. C. B. & Francisco, P. M. S. B. (s/d). *Estrangeiros no Estado de São Paulo. Dados Censitários*. NEPO, Campinas. Cd-rom.
- Benévolo, A. (1953). *Introdução À História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, Político e Histórico*. Folha da Manhã, Recife.
- Brasil (1861). Relatório do Ministerio da Agricultura, Comercio e Obras Publicas.
- Brasil (1870). *Collecção das Leis do Imperio do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- Bruit, H. H. (1990). O cotidiano dos colonos do café segundo documentos cartoriais. *Boletim do Centro de Memória*, 2:6–16.
- Campos, M. C. S. S. (2002). Imigração e desenvolvimento regional: Um estudo sobre os portugueses no meio rural paulista na primeira metade do século XX. Tese de

- Livre-Docência, USP, Ribeirão Preto.
- Cechin, J. (1978). A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas.
- Cenni, F. (2003). *Italianos no Brasil. "Andiamo in' Merica"*. EDUSP, São Paulo.
- Cervo, A. (1981). *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*. UnB, Brasília.
- Chandler Jr., A. D. (1995). *Strategy and Structure. Chapters in the History of the American Enterprise*. MIT Press, Cambridge.
- Clarence-Smith, G. (1984). The Portuguese contribution to the Cuban slave trade and coolie trade in the nineteenth century. *Slavery & Abolition*, 5(1):24–33.
- Clark, A. K. (1998). *The Redemptive Work. Railway and Nation in Ecuador, 1895-1930*. SRBooks, Wilmington, Delaware.
- Coleman, T. (1965). *The Railway Navvies. A History of the Men Who Made the Railways*. Hutchinson & Co. Ltd., Londres.
- Congresso Agrícola (1878). *Collecção de documentos*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- Conrad, R. (1975a). *Os Últimos Anos da Escravatura no Brasil*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro.
- Conrad, R. (1975b). The planter class and the debate over Chinese immigration to Brazil, 1850-1893. *International Migration Review*, Spring:41–55.
- Conrad, R. (1985). *Tumbeiros. O Tráfico de Escravos para o Brasil*. Brasiliense, São Paulo.
- Costa, E. V. (1982). *Da Senzala À Colônia*. Brasiliense, São Paulo.
- Costa, W. P. (1976). Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Campinas.
- Debes, C. (1968). *A Caminho do Oeste. História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Bentivegna, São Paulo.
- Ducker, J. H. (1983). *Men of the Steel Rails. Workers on the Atchinson, Topeka & Santa Fe Railroad, 1869-1900*. University of Nebraska Press, Londres e Lincoln.
- Eisenberg, P. (1977). *Modernização sem Mudança. A Indústria Açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. São Paulo: Paz e Terra; Campinas: Editora da UNICAMP.
- El-Kareh, A. C. (1982). *Filha Branca de Mãe Preta: A Cia. Estrada de Ferro D. Pedro II: 1855-1865*. Vozes, Petrópolis.
- Eltis, D. (1987). *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. Oxford, Londres.
- Engerman, S. L. (1985). Economic change and contract labour in the British Caribbean. The end of slavery and the adjustment to emancipation. In Richardson, D., editor, *Abolition and its Aftermath. The Historical Context, 1790-1916*, pages 225–244. Frank Cass, Londres.
- Fishlow, A. (1965). *Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*. Harvard University Press, Cambridge.
- Fogel, R. W. & Engerman, S. L. (1995). *Time on the Cross. The Economics of American Negro Slavery*. W. W. Norton and Company.
- Forjaz, D. (1924). *O Senador Vergueiro: Sua Vida e sua Época (1778-1859)*. Diário Oficial, São Paulo.
- Fox, D. M. (1870). *Description of the Line and Works of the São Paulo Railway in the Empire of Brazil, with an Abstract of the Discussion Upon the Paper*. William

- Clowes and Sons, Londres.
- Freyre, G. (1948). *Inglês no Brasil: Aspectos da Influência Britânica sobre a Vida, a Paisagem e a Cultura do Brasil*. José Olympio, São Paulo.
- Garcia, L. B. R. (1992). Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: Trabalho e vida operária. Tese de Doutorado, UNICAMP, Campinas.
- Gebara, A. (1986). *O Mercado de Trabalho Livre no Brasil*. Brasiliense, São Paulo.
- Gorender, J. (1990). *A Escravidão Reabilitada*. Ática, São Paulo.
- Grã-Bretanha (s/d). British Parliament Papers. Consular Reports. 1865, 1873, 1874, 1876.
- Herapath (s/d). Herapath's Railway and Commercial Journal. 1861, 1862, 1863, 1864, 1866.
- Hobsbawm, E. J. (1975). *A Era do Capital (1849-1875)*. Paz e Terra, Rio de Janeiro.
- Katinsky, J. R. (1994). Ferrovias nacionais. In Motoyama, S., editor, *Tecnologia e Industrialização no Brasil*, pages 37–65. UNESP, São Paulo.
- Lamounier, M. L. (1988). *Da Escravidão ao Trabalho Livre*. Papirus, Campinas.
- Lamounier, M. L. (1993). Between slavery and free labour: Experiments with free labour and patterns of slave emancipation in Brazil and Cuba, 1830-1888. Tese de Doutorado, Universidade de Londres, Londres.
- Lamounier, M. L. (2007). Agricultura e mercado de trabalho: Trabalhadores livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. *Estudos Econômicos*, 37(2):353–372.
- Lamounier, M. L. (2008). Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. Tese de Livre Docência, USP, Ribeirão Preto.
- Lewis, C. (1997). Regulating the private sector: Government and railways in Brazil, c.1900. In *II Anglo-Brazilian Business Conference*, Belo Horizonte, Brasil.
- Lewis, C. M. (1991). *Public Policy and Private Initiative: Railway Building in São Paulo*. ILAS, Londres.
- Licht, W. (1983). *Working for the Railroad. The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton University Press, Princeton.
- Machado, M. H. P. T. (1994). *O Plano e o Pânico: Os Movimentos Sociais na Década da Abolição*. São Paulo: EDUSP; Rio de Janeiro: UFRJ.
- Matos, O. N. (1971). Vias de comunicação. In Holanda, S. B., editor, *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Monárquico*, pages 42–59. Difusão Européia do Livro, São Paulo. Tomo II, vol. 4.
- Mattoon Jr., R. H. (1971). The companhia paulista de estradas de ferro, 1869-1900: A local railway enterprise in São Paulo, Brazil. Tese de Doutorado, Yale University, New York.
- Mattoon Jr., R. H. (1977). Railroads, coffee and the growth of big business in São Paulo, Brazil. *Hispanic American Historical Review*, LVII(2):273–295.
- Mello, P. C. & Slenes, R. W. (1980). Análise econômica da escravidão no Brasil. In Neuhaus, P., editor, *Economia Brasileira: Uma Visão Histórica*. Campus, Rio de Janeiro.
- Melo, J. C. (1995). Railways and the organization of the labour market. Paper, mimeo.
- Nagamini, M. (1994). Engenharia e técnicas de construção ferroviárias e portuárias no Império. In Vargas, M., editor, *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*, pages 131–161. Editora da UNESP, São Paulo.

- Oliveira, L. E. & Lamas, F. G. (2007). A Companhia União Indústria e as vicissitudes da escravidão e da imigração na fronteira das províncias mineira e fluminense (1850-1870). In *Anais do VII Congresso Brasileiro de História Econômica e 8ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Aracaju. Cd-rom.
- Pércheiro, D. A. G. (1878). *Portugal e Brazil. Emigração e Colonização (Crítica)*. Typographia Luso-Espanhola, Lisboa.
- Pinto, A. (1903). *A História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)*. Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., São Paulo.
- São Paulo (1852). Discurso com que o Ilmo. Sr. Dr. Presidente da Província José Thomaz Nabuco de Araújo abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 1º de maio de 1852. São Paulo: Typographia de Antonio Louzada Antunes.
- São Paulo (1853). Collecção das Leis promulgadas pela Assembléia Legislativa da Província de São Paulo desde 1835 até 1850. São Paulo: Typographia Aurora Paulistana.
- São Paulo (1870-1871). Collecção das Leis e Posturas Municipais promulgadas pela Assembléia Legislativa provincial de São Paulo. São Paulo: Typographia Americana.
- São Paulo (1888a). Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, pelo presidente da província Exmo. Sr. Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves no dia 10 de janeiro de 1888. São Paulo: Typographia Jorge Seckler & Comp. (Museu Republicano de Itu).
- São Paulo (1888b). Relatório apresentado ao Ilmo. Sr. Tenente Coronel Francisco de Barros e Accioli de Vasconcellos, Inspector Geral de Terras e Colonização, pelo Inspector Especial de Terras e Colonização da Província de São Paulo.
- Saes, F. A. M. (1996). Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In Szmrecsányi, T. & Lapa, J. R., editors, *História Econômica da Independência e do Império*, pages 177–196. FAFESP/Hucitec, São Paulo.
- Scott, R. (1985). *Slave Emancipation in Cuba. The Transition to Free Labor, 1860-1899*. Princeton University Press, Princeton.
- Segnini, L. R. P. (1982). *Ferrovias e Ferroviários: Uma Contribuição para a Análise do Poder Disciplinar na Empresa*. Autores Associados/Cortez, São Paulo.
- Silva, L. O. (1996). *Terras Devolutas e Latifúndio. Efeitos da Lei de 1850*. Editora da UNICAMP, Campinas.
- Souza, R. S. (2007). Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: Trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909). Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Campinas.
- Stein, S. J. (1985). *Vassouras: A Brazilian Coffee County, 1850-1900. The Roles of Planter and Slave in a Plantation Society*. Princeton University Press, Princeton.
- Taylor, G. W. (1988). *The Railway Contractors. The Story of John W. Stewart, his Enterprises and Associates*. Morris Publishing, Victoria, British Columbia.
- Telles, P. C. S. (1984). *História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI a XIX)*. Livros Técnicos e Científicos, Rio de Janeiro.
- The Railway Times (s/d). 1856, 1858, 1859, 1860, 1861.
- Thomas, H. (1998). *The Slave Trade. The History of the Atlantic Slave Trade, 1440-1870*. MacMillan, Londres.
- Tinker, H. (1974). *A New System of Slavery. The Export for Indian Labour Overseas*,

- 1830-1920. Oxford University Press, Londres.
- von Tschudi, J. J. (1953). *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Martins, São Paulo.
- Zanetti, O. & García, A. (1987). *Sugar & Railroads. A Cuban History, 1837-1959*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill.
- Zorzetto, A. F. (2000). Propostas imigrantistas em meados da década de 1860: A organização de associações de apoio à imigração de pequenos proprietários norte-americanos. Análise de uma colônia. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, Campinas.