

Panorama geral da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX

Ricardo Sartine Fernandes de Oliveira

Pós-graduação Lato Sensu em História Econômica e Professor na rede municipal de Juiz de Fora

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

Na passagem do século XIX para o século XX ocorreu um processo singular de modernização no Brasil. O setor de transportes sofreu uma rápida expansão da rede férrea devido à necessidade de comunicação pelo vasto território nacional. A construção de várias estradas de ferro passou por cinco períodos distintos¹. As primeiras tiveram papel importante para as regiões produtoras de café². Seus caminhos partiam dos portos do Rio de Janeiro ou de Santos e ramificavam pelo interior. Mas a expansão da rede férrea no Brasil teve outros modelos de expansão, como nas regiões Nordeste, Norte³ e Centro Oeste.

Neste contexto histórico, o professor Paulo Roberto Cimo Queiroz faz um profundo estudo sobre a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, na primeira metade do século XX. Foi sua tese de doutorado em História Econômica, defendida na Universidade de São Paulo, em 1999. Ele já havia pesquisado o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no período de 1904-1908⁴. Agora aprofunda seu objeto de estudo e, com um corte temporal maior, passou a analisar os desdo-

bramentos da expansão da rede férrea desde o Estado de São Paulo até o Mato Grosso.

Utilizando as mais diversificadas fontes documentais que são fundamentais para a pesquisa, o professor coligiu os documentos da NOB⁵, representados principalmente pelos relatórios anuais dos diretores; os relatórios anuais dos presidentes e governadores do Estado de Mato Grosso; os censos oficiais brasileiros, realizados entre 1920-1960, e por fim as atas do conselho de Tarifas da Contadoria Central Ferroviária.

Ao longo do capítulo 1, ele buscou compreender a expansão da estrada de ferro para o interior e seus problemas decorrentes entre 1918 e 1956. Demonstrou as dificuldades de transporte de passageiros e de cargas para se chegar ao interior do Brasil, no Estado do Mato Grosso (região conhecida como pantanal): seu clima, as inundações, os traslados pelos rios em bolsas devido à ausência de pontes férreas, até as condições de instalações das estações, além de problemas de manutenção como os frequentes descarrilhamentos.

A linha Bauru-Porto Esperança, maior trecho da

¹ Os cinco períodos são: de 1854 a 1870, de 1871 a 1890, de 1891 a 1910, de 1911 a 1930 e de 1931 a 1954. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA — CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro, Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954, p. 2-9.

² Para aprofundar o tema sobre ferrovias e café ler: EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982. MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias, a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Editora Pontes, 1990, 183 p. RODRIGUES, Nilson. *Cia Paulista: a ferrovia padrão*. Frateschi, 2001. DAVID, Eduardo Gonçalves. *A ferrovia e sua história — Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, AENFER e Amutrem/RJ, 1998.

³ Sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré ler: HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernização na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

⁴ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *As curvas do trem e os meandros do poder*. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 1997.

⁵ Abreviatura da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, refletia os vários problemas, entre eles a travessia do rio Paraná, em que era necessária à utilização de *ferry boat* — sistema de balsas usado até a construção da ponte férrea. Outro problema era a travessia do pantanal, solucionada com a elevação do terreno para evitar as freqüentes inundações.

Ao longo do capítulo, Paulo Roberto analisou a fusão de outras estradas de ferro com a NOB, e as transformações ocorridas na administração. Perpassou a situação dos trabalhadores, sua estabilidade funcional, os problemas no quadro de funcionários entre os diaristas e os titulados, bem como as condições de trabalho apresentadas e a luta dos ferroviários pela melhoria nas condições de trabalho, além das práticas assistenciais apresentadas no período de 50 anos de história.

Sobre o sentido político da NOB descrito no capítulo 2, o autor observou a necessidade que existia de construir uma estrada de ferro até a Bolívia, e paralelamente podia influenciar o Paraguai, pois o caminho margeava suas fronteiras. Neste contexto histórico, podemos observar a participação das elites:

[...] *o domínio do território constitui para essas classes uma importante fonte de legitimação de seu controle sobre a sociedade, e o dogma da unidade e da integridade serve freqüentemente de pretexto para o esmagamento de movimentos de contestação a esse controle [...].*⁶

Neste período, a Argentina exercia uma forte concorrência com o Brasil nos países de fronteiras em comum, Paraguai e Bolívia. A estrada de ferro seria um forte elemento contra os anseios da vizinha Argentina, passando a ser de extrema importância para o projeto de integração nacional e internacional. Nesta parte, analisou a preocupação até dos militares brasileiros pela fragilidade das fronteiras na parte sul do Mato Grosso, quando ocorreu a Guerra do Chaco⁷.

Discorreu sobre a ferrovia quanto à sua magnitude e aspecto geopolítico ao longo do capítulo 3. Queiroz analisou documentos oficiais sendo a sua ferramenta mais

importante para elaborar um panorama do desempenho econômico-financeiro da NOB. Através de diversas tabelas, podemos observar como foi a administração, os anos de dificuldades e áureos, ao longo de meio século.

A princípio, a estrada de ferro transportava produtos agrícolas como café, açúcar e algodão visando a exportação, destes produtos. Era o Estado de São Paulo o único produtor, mas a grande dependência de material ferroviário oriundo dos países centrais capitalistas, além de técnicos habilitados, fazia com que a NOB ficasse com seus serviços prejudicados. Queiroz analisou o desempenho ascendente partir do momento em que houve introdução de novos volumes transportados. NOB passou a transportar passageiros, mercadorias e animais. Mesmo tendo aumentado o volume de transportes, seu “regime permaneceu deficitário”, facilmente verificado no exame do mais usual indicador das condições de operação de ferrovia, a saber, o “coeficiente de tráfego”, que corresponde à razão “despesa de custeio sobre a receita operacional”.⁸ Diante desta matemática, sabe-se que a ferrovia, durante 39 anos decorridos entre 1918 e 1956, teve esse coeficiente positivo em apenas 14.

Num segundo momento, Queiroz examinou o quadro de funcionários e a eficiência da gestão estatal, as distorções relacionadas à própria técnica utilizada nas construções, na ânsia de se ampliar a quilometragem construída. As vias férreas foram freqüentemente construídas com “erros notórios”, que aumentavam o custo final da operação. Outro problema era o descarrilhamento freqüente, sintoma da má conservação da estrada de ferro e dos trilhos, que se apresentavam gastos e fracos.

No capítulo 4, Queiroz discorreu sobre o desenvolvimento do transporte ferroviário, pluvial e os caminhos de terra no Estado do Mato Grosso. Segundo o autor, quando os trilhos da NOB chegaram ao Mato Grosso houve muita euforia — todos pensavam que a estrada de ferro iria proporcionar uma modernidade ao longo do tempo, pela nova via que se transformou no caminho mais rápido para o sudeste.

Os efeitos da ferrovia foram a aceleração de mercadorias e o aumento do comércio. Paralelamente, o transporte pluvial começava a declinar pela concorrência

⁶ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004, p. 112.

⁷ Segundo Queiroz, a Guerra do Chaco pode ser considerada um divisor de águas na História das relações do Brasil e da Argentina com a Bolívia e o Paraguai. Diante do apoio dos argentinos aos seus vizinhos paraguaios, a Bolívia então aproximou-se muito do Brasil, mas continuou a ter certa relação estreita com a Argentina. QUEIROZ, 2004, p. 166.

⁸ QUEIROZ, op. cit., p. 194.

do frete e a rapidez da NOB. Mas o que ocorreu mais tarde foi uma nova acomodação nos serviços de transportes: a ferrovia passava ter a supremacia e o transporte pluvial se transformava em uma tributária daquela. Queiroz examinou os caminhos de terra que por muito tempo existiram com o objetivo de ligar os vilarejos a NOB. Com o passar do tempo, iniciaram uma política de construção de rodovias que, aos poucos, passou a fazer concorrência com a ferrovia.

Na segunda parte deste capítulo, foi analisado o transporte de mercadorias no sul de Mato Grosso. O professor discorreu sobre o papel econômico da NOB,

utilizando as diversas tabelas, e conseguiu elucidar, por meio de um panorama geral da estrada de ferro, a ajuda que isso deu para o desenvolvimento econômico daquela região.

Em suma, a leitura de *Uma ferrovia entre dois mundos* demonstra a preocupação do historiador com sua região, tentando entender como o transporte influencia as relações sociais, econômicas e políticas. Ao longo do livro, buscou-se aprofundar a temática da estrada de ferro, muito conhecida, porém o objeto de estudo passou a ter um cuidado especial pelo uso de grande número de fontes, fazendo do presente trabalho uma grande obra.