

DAIANE LIMA DOS SANTOS

**A FERROVIA E SEU AVESSE: A COMISTA E A CONSTRUÇÃO DA
BRASIL-BOLÍVIA NA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL (1937-1963)**

Dourados – 2022

DAIANE LIMA DOS SANTOS

**A FERROVIA E SEU AVESSE: A COMISTA E A CONSTRUÇÃO DA
BRASIL-BOLÍVIA NA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL (1937-1963)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados como requisito para obtenção do título de Doutora em História.

Área de concentração: História, Região, Identidades

Linha de Pesquisa: Fronteiras, identidades e representações

Orientador: Prof. Dr. **Paulo Roberto Cimó Queiroz**

Dourados, 2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

S237f Santos, Daiane Lima Dos

A ferrovia e seu avesso: a Comista e a construção da Brasil-Bolívia na fronteira oeste do Brasil (1937-1963) [recurso eletrônico] / Daiane Lima Dos Santos. -- 2022.

Arquivo em formato pdf.

Orientador: Paulo Roberto Cimó Queiroz.

Tese (Doutorado em História)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2022.

Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:

<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Comista. 2. Ferrovia. 3. Ladário. 4. Vila Operária/Minicidade. 5. Trabalhadores. I. Queiroz, Paulo Roberto Cimó. II. Título.

DAIANE LIMA DOS SANTOS

**A FERROVIA E SEU AVESSE: A COMISTA E A CONSTRUÇÃO DA
BRASIL-BOLÍVIA NA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL (1937-1963)**

TESE PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO DE DOUTORA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH/UFGD

Aprovada em _____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA:

Presidente e orientador:

Prof. Dr. Paulo Roberto Cimó Queiroz (PPGH/UFGD) _____

2º Examinador:

Prof. Dr. Fábio Alexandre dos Santos (UNIFESP) _____

3º Examinador:

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho (USP/SP) _____

4º Examinador

Prof. Dr. Leandro Baller (PPGH/UFGD) _____

5º Examinador:

Prof. Dr. Fabiano Coelho (PPGH/UFGD) _____

À minha família, amigos e colaboradores.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a construção dessa tese. Um trabalho árduo e solitário que foi possível graças a Deus, à minha família e ao meu orientador.

Palavras são pouco para expressar a gratidão ao meu orientador, Paulo Roberto Cimó Queiroz, a quem conhecemos como Cimó. O cuidado, a atenção, as leituras, a compreensão e o conhecimento foram importantes nessa caminhada. Meu muito obrigada.

Os últimos tempos foram difíceis – devido à pandemia Covid-19 e perdas familiares -, mas em nenhum momento pensei em desistir em virtude de ter uma base forte e, hoje me fortaleci mais ainda. Sou grata pelas pessoas que passaram pela minha vida e deixaram sua marca.

Ao longo do processo tive apoio de amigos, pessoas que acreditaram em mim e em meus projetos: a minha querida irmã, Miriam, com suas orientações e torcidas, a minha amiga Lidy, que mesmo distante sempre me motiva, o meu amigo Will – da época da faculdade – com quem sei que sempre posso contar e, claro, a Camila Quadros, uma pessoa incrível e admirável cuja amizade foi construída ao longo do mestrado.

Agradeço àqueles que auxiliaram na busca das fontes e abriram as portas como foi o caso do Centro de Documentação Regional da UFGD, do Núcleo de Documentação da UFMS, da Câmara Municipal de Corumbá, e nos arquivos do Rio de Janeiro. Nesses espaços lidei com pessoas que me receberam com muito profissionalismo.

Agradeço àqueles que contribuíram nas aulas ao longo da feitura das disciplinas do mestrado e do doutorado, dentre eles, alunos e professores, mas em especial, à professora Ana Maria Colling, ao professor Jiani Fernando Langaro e à professora Maria José da Martinelli da Geografia. Aprendi muito ao longo desses últimos anos em que estive no PPGH e, participando de eventos da área de História.

Agradeço àqueles que fizeram essa tese realidade: aos colaboradores entrevistados. Os entrevistados contribuíram para esmiuçar a história social da ferrovia e, em particular, meu muito obrigada vai para o senhor Edelberto Gomes Campos Vianna, que com sua fala enfática sobre a C.M.F.B.B. propiciou esta investigação e, com muito cuidado, mostrou a área da Comista., o que possibilitou a sua reprodução. Ao seu Marcionílio Carvalho, vizinho da minha casa da infância, que foi artífice de mecânica na Comista. Ao seu Sebastião Brandão,

ferroviário e produtor da viola de cocho, com quem pude trabalhar outrora, pessoal agradável e com muito conhecimento. Aos senhores Lorival Selesque, Eury Lisbôa de Macedo, Pedro Ametla, o meu muito obrigada!

Agradeço à CAPES pela bolsa concedida para realização desta pesquisa.

Agradeço a todos que passaram pela minha vida ao longo dessa trajetória.

A maior riqueza do homem é a sua incompletude. Nesse ponto sou abastado. Palavras que me aceitam como sou – eu não aceito. Não aguento ser apenas um sujeito que abre portas, que puxa válvulas, que olha o relógio, que compra pão às 6 horas da tarde, que vai lá fora, que aponta o lápis, que vê a uva etc. etc. Perdoai. Mas eu preciso ser Outros.

(Manoel de Barros).

RESUMO

A presente tese tem como objetivo analisar as contribuições e os impactos da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana/C.M.F.B.B. na fronteira oeste do Brasil, nas cidades de Corumbá e Ladário. A C.M.F.B.B. foi criada pelo Protocolo firmado entre o Brasil e a Bolívia em 1937 com a finalidade de construir a estrada de ferro Brasil – Bolívia/ E. F. B. B. e, para tanto, foi necessário instalar uma sede administrativa no município de Corumbá e suas oficinas de locomoção e reparação de vagões e gôndolas no distrito do Ladário. Conquanto tivesse essa finalidade, a Comista contribuiu para a abertura de ruas e outros pequenos serviços na região e pôde abrigar os seus trabalhadores numa vila operária apelidada neste trabalho como *minicidade*. Desse modo, o objetivo principal da presente tese foi o de analisar a Comista considerando *minicidade* formada em virtude das relações sociais e de trabalho. Para tanto, foram analisados os relatórios da Comista, documentos produzidos de 1938 até o ano de 1957, as legislações, atas, ofícios e demais documentos para entender o objeto de pesquisa. Além disso, foram feitas entrevistas com pessoas que trabalharam na construção da linha férrea visando entender as relações sociais e as vicissitudes do trabalho.

Palavras-chave: Comista. Ferrovia. Ladário. Vila operária/*Minicidade*. Trabalhadores.

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to analyze the contributions and impacts of the Brazilian-Bolivian/C.M.F.B.B. on the western border of Brazil, in the cities of Corumbá and Ladário. The C.M.F.B.B. was created by the Protocol signed by Brazil and Bolivia in 1937 with the purpose of building a railway Brazil – Bolivia/E.F.B.B. for such project, an administrative headquarters was installed in Corumba and its repairing center for wagons and gondolas in the district of Ladário. Although it had the purpose mentioned, the “Comista” contributed to the opening of streets and other small services in the region and they were able to house its workers in a workers' village dubbed in this thesis as a mini-city. Thus, the main objective of the present thesis was to analyze the Comista considering minicity/working village formed by the virtue of social and work relations. In order to do so, the Comista reports, documents produced from 1938 to 1957, legislation, minutes, official letters and other documents were analyzed to understand the research object. In addition, interviews were carried out with people who worked on the construction of the railway line in order to understand social relations and the vicissitudes of work.

Keywords: Comista. Railway. Ladario. Working village/Minicity. Workers.

RESUMEN

Esta tesis tiene como objetivo analizar las contribuciones y impactos de la Comisión Mixta Brasileña-Boliviana/C.M.F.B.B. en la frontera occidental de Brasil, en las ciudades de Corumbá y Ladário. La C.M.F.B.B. fue creada por el Protocolo firmado entre Brasil y Bolivia en 1937 con el objetivo de construir el ferrocarril Brasil-Bolivia, y para tanto, fue necesario instalar una sede administrativa en Corumbá y sus oficinas de locomoción y reparación de vagones y góndolas en el distrito de Ladário. Aunque tenía este propósito, la Comista contribuyó a la apertura de calles y otros pequeños servicios en la región y pudo albergar a sus trabajadores en una aldea obrera denominada en esta tesis como una miniciudad. Así, el objetivo principal de esta tesis fue analizar la Comista considerando la miniciudad formada en virtud de las relaciones sociales y laborales. Para ello, se analizaron los informes de Comista, documentos producidos entre 1938 y 1957, legislación, actas, oficios y otros documentos para comprender el objeto de investigación. Además, se realizaron entrevistas a personas que trabajaron en la construcción de la vía férrea para comprender las relaciones sociales y las vicisitudes del trabajo.

Palabras-clave: Comista. Ferrocarril. Ladário. Aldea de trabajadores/Miniciudad. Trabajadores.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Trecho ferroviário atravessando o município de Ladário.....	19
Figura 2: Ponte Eurico Gaspar Dutra	20
Figura 3: Mapa do trecho faltante da NOB entre Porto Esperança e Corumbá.....	40
Figura 4: Mapa do projeto da ferrovia transcontinental destacando os trechos faltantes.....	45
Figura 5: Perfil topográfico da transcontinental, com indicação das cidades situadas no traçado.....	47
Figura 6: Primeiro trem de petróleo com destino ao Brasil cruzando a ponte provisória sobre o rio Grande.....	56
Figura 7: Caminhão de combustíveis brasileiro sendo transportado pela E. F. B. B.....	57
Figura 8: Localização do Pantanal: Brasil, Bolívia e Paraguai.....	60
Figura 9: O desembarque de trilhos em Ladário pelo guindaste.....	99
Figura 10: Vagão gôndola construído nas oficinas do Ladário.....	102
Figura 11: Inauguração do ramal do Ladário em 1939.....	106
Figura 12: Aterro sendo construído em El Carmen na Bolívia.....	108
Figura 13: Pedreira de Yacuces – Extração de pedra em 1946	109
Figura 14: Trecho do Tacuaral inundado na fase de assentamento dos trilhos	117
Figura 15: Ponte construída sobre o rio Tucabaca, na Bolívia.....	118
Figura 16: Terraplanagem destruída por um turbilhão no km 297, na Bolívia.....	119
Figura 17: Transporte de cargas entre San José e a ponta dos trilhos na Bolívia.....	120
Figura 18: km 451 em Musuruquí, na Bolívia.....	120
Figura 19: Ponte provisória de madeira sobre o rio Grande na Bolívia (cerca de 1953)	130
Figura 20: Construção dos pilares da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia.....	132
Figura 21: Os pilares da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia.....	133
Figura 22: Seção da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia.....	133
Figura 23: Estação de Puerto Pailas, na Bolívia	134
Figura 24: Visita do Presidente Vargas à E. F. Brasil Bolívia em 1941.....	136
Figura 25: O presidente Vargas na ponta dos trilhos na Bolívia em 1941.....	137
Figura 26: Boas-vindas aos presidentes brasileiro e boliviano em 1955.....	138
Figura 27: Descida das bandeiras no ato inaugural da E. F. B. B. em 1955.....	140
Figura 28: Pessoas que participaram da inauguração da E. F. B. B em 1955.....	141
Figura 29: Casas de operários em Ladário em 1945.....	154
Figura 30: Localização espacial da antiga área da Comista no município de Ladário, MS.....	156

Figura 31: Refeitório dos operários em Ladário em 1945.....	168
Figura 32: Modelo padrão de caixa d'água da Comista construída em 1946.....	169
Figura 33: Projeto de loteamento para a construção de casas geminadas da vila naval em Ladário.....	172
Figura 34: Trabalhadores na ponta da linha (km 170) na Bolívia em 1945	179
Figura 35: Frente do hospital da Comista em El Carmen, foto de 1944.....	192
Figura 36: Prejuízos na igreja de Nossa Senhora dos Remédios em Ladário (1953)	205
Figura 37: Homens trabalhando na construção dos pilares da ponte sobre o rio Grande	210
Figura 38: Modelo de casa da Comista em Ladário atualmente.....	226
Figura 39: Imagem do espaço onde funcionou o restaurante	228
Figura 40: Imagem da antiga casa de força da Comista	228
Figura 41: Locomotiva Zero Um na Praça da igreja de Nossa Senhora dos Remédios	229

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Relatórios da Comista do período de 1938 a 1957: autoria, descrição, ano e número de páginas.....	28
Quadro 2: Bolívia-Brasil: acordos e tratados firmados entre 1925-1938.....	51
Quadro 3: E. F. Brasil – Bolívia: trechos estudados, com as respectivas turmas e períodos.....	85
Quadro 4: E. F. Brasil-Bolívia: contratos assinados em meados de 1939.....	89
Quadro 5: Pessoal tabelado da E. F. Brasil-Bolívia.....	93
Quadro 6: Pessoal em efetivo exercício, por nacionalidades; ingressantes; retirados/demitidos.....	95
Quadro 7: Territórios de atuação do pessoal da Comista.....	96
Quadro 8: Dados diversos sobre o pessoal da Comista.....	96
Quadro 9: Dados do departamento de Locomoção, sediado em Ladário.....	97
Quadro 10: Doenças que acometiam os trabalhadores da E. F. Brasil-Bolívia (1942-1957)	189
Quadro 11: Acidentes traumáticos sofridos pelos trabalhadores da E. F. Brasil-Bolívia.....	195
Quadro 12: Serviço médico para atender aos trabalhadores da E. F. B. B.....	198
Quadro 13: Sub armazéns a cargo do Armazém Central de Corumbá.....	199
Quadro 14: Leis, decretos e projetos sobre o pessoal da Comista.....	213
Quadro 15: Trabalhadores brasileiros da Comista aproveitados em 1963.....	222
Quadro 16: Estações ferroviárias tombadas no município de Corumbá.....	231

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ASBRAM – Associação dos Servidores Brasileiros da Mixta
- BRASBOL – Brasil-Bolívia
- CDR – Centro de Documentação Regional (UFGD)
- C. M. F. B. B – Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana
- COMISTA – Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana
- CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
- DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público
- E. F. B. B – Estrada de Ferro Brasil-Bolívia
- FAIND – Faculdade Intercultural Indígena
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
- ILA – Instituto Luiz de Albuquerque (Corumbá)
- INSS – Instituto Nacional de Seguro Social
- IPT-SP – Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo
- NDHER – Núcleo de Documentação Histórica e Estudos Regionais (UFMS/Corumbá)
- MUHPAN – Museu de História do Pantanal (Corumbá)
- NOB – Noroeste do Brasil
- PPGH – Programa de Pós-Graduação em História (UFGD)
- RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.
- RGCMBE – Relatório Geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
- RRE – Relatório das Relações Exteriores
- SAPS – Serviço de Alimentação da Previdência Social
- SOTEMA – Sociedade Técnica de Materiais (São Paulo)
- UFGD – Universidade Federal da Grande Dourados
- UFMS/Cpan – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/ Câmpus do Pantanal (Corumbá)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – O Brasil, a Bolívia e as discussões sobre a ferrovia nacional, internacional e a transcontinental	
1.1. A política nacional sobre as ferrovias na época (anos 30 e 40)	35
1.2. A sonhada ferrovia Transcontinental e a Brasil-Bolívia	43
1.3. Os acordos, protocolos e tratados entre o Brasil e a Bolívia.....	51
1.3.1. <i>Protocolo da Comista de estudos prévios de 24 de novembro de 1936</i>	51
1.3.2. <i>A questão do petróleo</i>	54
1.4. A visão da região atravessada pela ferrovia	58
1.5. O contexto da fronteira oeste na época: o município de Corumbá e o distrito de Ladário...65	
CAPÍTULO 2 – Os antecedentes, o projeto da E. F. B. B. e a criação da Comista	
2.1. Protocolo de 25 de novembro de 1937.....	73
2.2. Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938.....	76
2.3. A definição do projeto da ferrovia Brasil-Bolívia.....	78
2.4. Os trabalhos da Comista: uma visão geral	81
2.4.1. <i>Regulamento para as funções da Comista da E. F. Corumbá-Santa Cruz de 24/05/1938</i>	90
2.5. A instalação das oficinas de locomoção no distrito do Ladário.....	98
2.6. A construção do ramal do Ladário e dos primeiros trechos da Brasil-Bolívia.....	103
CAPÍTULO 3 – Os obstáculos e as realizações da Comista na fronteira oeste brasileira e na Bolívia	
3.1. A Segunda Guerra Mundial: os materiais e equipamentos importados.....	110
3.2. A falta de recursos essenciais à vida	112
3.3. A zona alagadiça e baixos do Tacuaral e Guarapucito e outros	114
3.4. As empreiteiras	121
3.5. A carência de locomotivas de serviço	125
3.6. A epopeia da construção da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas.....	126

3.6.1. Ponte provisória de madeira.....	129
3.6.2. Ponte definitiva	130
3.7. Solenidades oficiais: a visita de Vargas, em 1941, e a inauguração da estrada de ferro Corumbá-Santa Cruz de La Sierra, em 1955.....	134

CAPÍTULO 4 – A Comista e seu pessoal: formação da vila operária/minicidade

4.1. Migração, percurso e chegada em Corumbá.....	145
4.2. A falta de acomodação: as <i>vagocasas</i>	152
4.3. Formação e estrutura da <i>minicidade</i>	155
4.3.1. Formação da vila operária ou <i>minicidade</i>	159
4.3.2. Instrução escolar.....	163
4.3.3. Energia elétrica e cinema.....	165
4.3.4. Padaria, açougue, torrefação de café, restaurante e água potável.....	166
4.4. Relações da Comista com a municipalidade e Marinha.....	169

CAPÍTULO 5: Vicissitudes da construção da E.F.B.B. no Brasil e na Bolívia

5.1. Dificuldades.....	177
5.2. Contatos e conflitos com indígenas.....	180
5.3. Doenças.....	182
5.4. Acidentes.....	194
5.5. Assistência ao pessoal da Comista.....	198
5.6. Os contatos entre brasileiros e bolivianos	201
5.7. Eventos excepcionais.....	204
5.7.1. “Vimos que o sol nasceu à noite”	204
5.7.2. O incêndio no escritório Central da Comista em Corumbá.....	207

CAPÍTULO 6: O Pós-Construção da ferrovia Brasil-Bolívia

6.1. A Comista após a inauguração da E. F. Brasil-Bolívia (1955-1963)	209
6.1.1. Continuidade das obras	210
6.1.2. Protocolo Adicional ao Tratado de 1938.....	211
6.1.3. Extinção da Comista	212
6.2. A situação dos trabalhadores.....	213
6.2.1. Os trabalhadores da Comista perante a legislação.....	213
6.2.2. As lutas dos trabalhadores e o processo de aproveitamento (desde 1952 até 1975)	219

6.3. O fim da minicidade em 1963	226
6.4. A locomotiva Zero Um: um legado isolado?.....	229
CONSIDERAÇÕES FINAIS	232
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	238
ANEXOS.....	247

INTRODUÇÃO

Fruto de indagações sobre a ferrovia em Ladário-MS, *A ferrovia e seu avesso: A Comista e a construção da Brasil-Bolívia na fronteira oeste do Brasil (1937-1963)* é resultado de uma longa pesquisa que, embora tivesse início antes do mestrado, foi aprofundada a partir dele.

Sentada numa cadeira, embaixo da varanda e munida de um gravador nas mãos estava eu a fim de realizar entrevistas com um morador sobre a história de Ladário (à época trabalhava na Fundação de Cultura do município) que falou a respeito da vila operária, do porquê o bairro Boa Esperança ser chamado popularmente como “Mista”.

“Mista” em virtude da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana/Comista, e como ele pronunciou em sua fala soletrando pausadamente: C.M.F.B.B. Eu, mesmo vivendo em Ladário desde criança, não conhecia aquela história.

É fato que o trem passa bem em frente à casa dele (morador) apitando e cortando o município de Ladário. Mas, a história de que, ali, na Mista, era uma vila de trabalhadores, era algo interessante e merecia investigação.

A vida em Ladário, município com mais de 20 mil habitantes, é baseada numa rotina diária de sons: no cantar dos galos às 5 h, no toque do sino da igreja matriz Nossa Senhora dos Remédios às 18 h e no apito do trem que passa pelos trilhos da ferrovia.

Os trilhos em Ladário são um ponto de referência para a localização geográfica local: acima dos trilhos (sul) é a parte alta da cidade e abaixo dos trilhos (norte) a parte baixa, em direção ao rio Paraguai, ou, popularmente conhecida como a região da 14 de Março, principal avenida da cidade, que a integra à cidade de Corumbá.

Sobre ferrovia meus conhecimentos eram quase zero, desconhecia a linguagem técnica ferroviária: Bitola? Dormente? Auto de linha? Pensar a ferrovia implicou para mim em uma constante busca de conhecimento: afinal, mal sabia do que se tratavam os dormentes, embora vivesse pisando num quando, na infância, atravessava a ferrovia em Ladário.

Com efeito, anos se passaram daquela entrevista sobre a história de Ladário e sobre a Comista e, com o decorrer das buscas de fontes ao longo do curso do mestrado na UFGD, cujo tema era a emancipação político-administrativa de Ladário, encontrei referências à Comissão Mista e, à medida que encontrava trechos tratando da ferrovia, registrava – porque era um

assunto de meu interesse – e pensava: “uma hora isso vai me servir”. Desse modo, veio a ideia de trabalhar a história da ferrovia e os trabalhos da Comista no doutorado.

Trabalhar a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana/C.M.F.B.B. enseja abordar o tema fronteira oeste – referimo-nos, especificamente, às cidades pantaneiras de Corumbá e Ladário, no estado de Mato Grosso do Sul – uma vez que a sua criação foi resultado do acordo do Brasil com a Bolívia.

A Comissão Mista Ferroviária Brasileiro Boliviana/C.M.F.B.B. ou Comista na região de Corumbá e Ladário (a época distrito de Corumbá) foi a Comissão responsável por construir, de 1937 a 1954, a ferrovia Brasil-Bolívia que ligou Corumbá, ainda Mato Grosso, à cidade de Santa Cruz de la Sierra, no oriente boliviano.

À primeira vista, a instalação da Comista e o início da construção da ferrovia na região da fronteira oeste do Brasil possibilitariam a geração de empregos, esperança de progresso e a chegada de migrantes e imigrantes que acabaram por se fixar na região.

O projeto inicial era construir a chamada Transcontinental ou Transoceânica para ligar o Porto de Santos, no Brasil, a Arica, no Chile. Embora fizesse parte desse projeto maior, a ferrovia internacional teve papel fundamental na vida dos moradores da região por ela atravessada no Brasil: Corumbá e Ladário. O distrito do Ladário em particular porque foi onde as oficinas de locomoção e vila operária foram instaladas para construção da ferrovia.

Quando a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro Boliviana/Comista foi instalada com sede administrativa em Corumbá e oficinas de locomoção e vila operária no distrito do Ladário, alimentou nos moradores a esperança de progresso para a região, uma vez que esta seria atravessada por uma ferrovia que ligaria dois países. Alimentou, ainda, nos trabalhadores (migrantes e imigrantes) a esperança de vida melhor, de boas condições de trabalho e qualidade de vida.

Desse modo, observa-se a importância histórica e econômica que a mesma produziu na região fronteira das cidades de Corumbá e Ladário. No que diz respeito à importância histórica está relacionada ao contexto em que foi construída somada às forças de trabalhadores nacionais e estrangeiros. Agora, no que tange à história econômica, está relacionada à história dos transportes no Brasil e à ocupação dos lugares mais isolados, no caso o “sertão”.

O objeto principal desta tese é a Comista, que criou a *Minicidade* – hoje conhecida como *Mista* – formada pela dinâmica das relações sociais entre trabalhadores ao instalar suas oficinas e vila operária no distrito de Ladário, fronteira oeste do Brasil. Inicialmente, entender o quê, onde, quando e para que serviu a Comista.

Assim, o objetivo desta tese é entender quais foram as contribuições e os impactos causado em razão da construção da estrada de ferro na região da fronteira oeste, considerando as dinâmicas sociais e econômicas da *minicidade*. Fazer tal reflexão implica na problemática central: Quais foram os impactos políticos, econômicos e sociais da Comista na região?

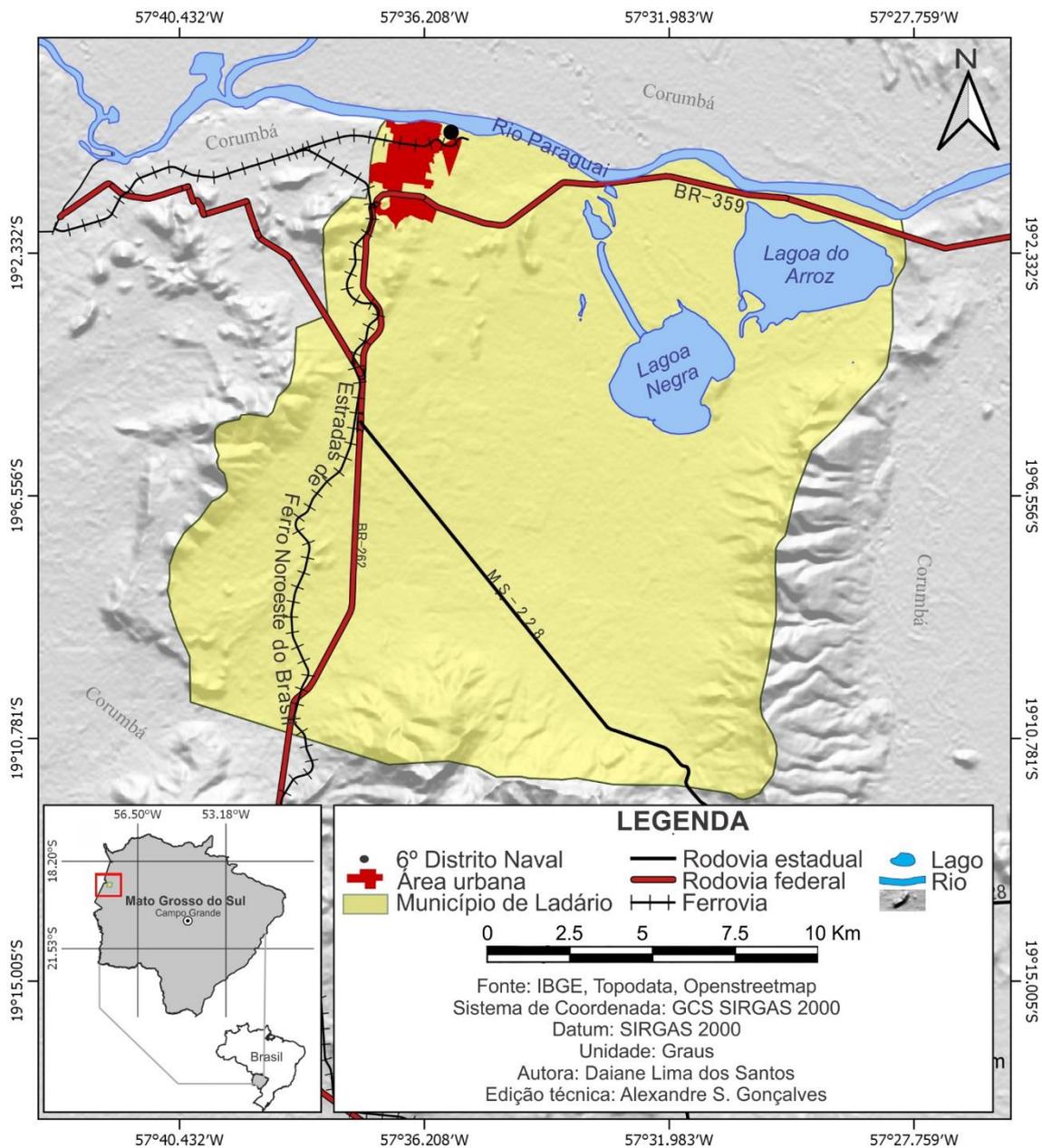
Nesta tese, o conceito de vila operária é abordado sob a alcunha de “*minicidade*”. E por quê? Porque esse termo perpassa as falas dos trabalhadores que encaravam a vila operária como moderna, haja vista que ela dispunha de elementos que até aquele momento estavam indisponíveis na região.

Partindo desse pressuposto, pensar a *minicidade* como invenção dos trabalhadores é uma forma de entender a dinâmica social ali vivenciada. Será que todos os trabalhadores tinham acesso a esse espaço “diferenciado” dentro do distrito de Ladário no município de Corumbá?

Abordar, portanto, a história social dos trabalhadores e refazer os caminhos históricos da ferrovia na região torna-se imprescindível na medida em que demonstra não só a importância de tal empreendimento no sentido econômico e cultural, mas a importância histórico-social de uma ferrovia que hoje funciona sob o regime de concessão, mas parte de suas estações estão abandonadas.

A área da Comista ficava no distrito do Ladário – que, ao longo do processo de construção ferroviária, foi emancipado e desmembrado do município de Corumbá em 1953. É possível observar no mapa abaixo a área do município de Ladário e o trecho atravessado pela ferrovia:

Figura 1: Trecho ferroviário atravessando o município de Ladário



Fonte: IBGE. Produzido pela autora.

Com relação às principais obras sobre a ferrovia Noroeste do Brasil e a Brasil Bolívia temos trabalhos como Fernando Azevedo (1950), Lima Figueiredo (1950), Queiroz (1997 e 2004), Maria Inês Castro (1993) e Moratelli (2009).

A tese do professor Queiroz (1999), que se transformou em livro, *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20* (2004), analisa a NOB, a mudança de seu traçado original (Bauru-Cuiabá, que se transformou em Bauru-

Corumbá), seu prolongamento e o seu entroncamento com a Brasil-Bolívia, ou seja, a NOB e o seu sentido político e estratégico como peça-chave para a ligação internacional.

Nele, há contribuições relevantes a respeito do processo de construção da Noroeste do Brasil – uma vez que era objeto imprescindível para a ligação ferroviária do Brasil com a Bolívia. Em outras palavras, havia a discussão em nível de urgência de se prolongar a NOB – que em 1914 chegou ao distrito de Porto Esperança – até a cidade de Corumbá, mas para tanto, seria crucial a construção de uma ponte sobre o rio Paraguai, a célebre ponte de Porto Esperança (distrito pela qual é atravessada), oficialmente Ponte Eurico Gaspar Dutra.

Figura 2: Ponte Eurico Gaspar Dutra



Fonte: Acervo do centro de memória regional RFFSA/UNESP.

Em razão dessas discussões a respeito da inconclusão da NOB, Queiroz faz uma análise do sentido político da referida ferrovia e, desse modo, trouxe a seguinte afirmação a respeito da mudança do traçado da NOB:

Tudo indica também que, com seu traçado modificado e diretamente dirigido para a fronteira com a Bolívia, a ferrovia poderia prestar-se melhor a um outro objetivo da diplomacia brasileira, em face dos desentendimentos com a Argentina: a busca de aliados entre os vizinhos, isto é, o Paraguai e particularmente a Bolívia. (QUEIROZ, 2004, p. 120).

Como se pode observar, houve a modificação do traçado da NOB visando à ligação internacional, haja vista os interesses do Brasil em relação aos países vizinhos, mas em especial os receios brasileiros em face dos interesses argentinos, sobre os quais o autor realiza uma

abordagem no texto. Nesse sentido, o conflito existente entre o Brasil e a Argentina mereceu atenção ao longo da tese, no capítulo 1, quando se tratou da construção da ferrovia Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra, em território boliviano.

Outrossim, a dissertação do mesmo autor (1992), *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*, publicada em 1997, ajuda na reflexão desta tese uma vez que Queiroz tratou do início das obras da NOB e refletiu o contexto econômico e político de sua construção.

Se, por um lado, Queiroz abordou o sentido político e estratégico, Fernando Azevedo (1950) examinou o sentido econômico como linha estratégica em *Um trem corre para o Oeste*¹:

Com a chegada da Noroeste até Corumbá, para o oeste, e a Ponta Porã, ao sul, não somente será assegurada, pela primeira via férrea no Brasil, a ligação entre a costa atlântica e a costa pacífica, mas se deslocará para o porto de Santos o centro de gravitação do comércio e se encurvará para o Rio de Janeiro o arco da política continental dos dois países centrais [...]. (AZEVEDO, 1950, p. 137-138).

Observa-se que o sentido econômico estava relacionado à ligação com São Paulo e Rio de Janeiro, de onde circulavam mercadorias e produtos entre as rotas ferroviárias que ligariam os dois oceanos. Dessa maneira, a obra do supracitado autor é utilizada na fundamentação teórica porque aponta os interesses econômicos em *fazer chegar* a linha ferroviária até a fronteira oeste do Brasil.

Maria Inês de Castro, em *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*, fez uma abordagem sobre a ferrovia Noroeste do Brasil considerando os aspectos relativos às visões de Mato Grosso, inclusive discutindo a “barbárie progressista”, aproximando-se das discussões feitas por Galetti (2012). Dessa forma, a autora afirmou: “O denominador comum entre viajantes e políticos locais era dado pela maneira de se pensar a existência de terras ‘desocupadas’ e ‘inexploradas’, identificando-as com a barbárie e a selvageria.” (CASTRO, 1993, p. 105).

Thiago Moratelli (2009), em sua dissertação *Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905 – 1914)*, sob a premissa da História Social, apontou a rotina dos trabalhos, as dinâmicas sociais, os problemas que enfrentavam os trabalhadores; em especial, a sua contribuição com esta tese diz respeito ao processo de recrutamento do pessoal trabalhador e no quesito doenças que acometiam os trabalhadores – já

¹ De acordo com Queiroz esse livro foi patrocinado pela administração da estrada de ferro NOB (QUEIROZ, 2004, p. 30-31).

que uma das fontes utilizadas por ele foram os jornais, quando tratou da construção da ferrovia e a organização dos trabalhadores.

Lima Figueiredo, em *A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia*² (consiste em uma conferência pronunciada no Instituto de Engenharia de São Paulo em 21 de dezembro de 1949), realiza uma abordagem acerca dessas duas ferrovias, que estavam interligadas num projeto maior que era o da transcontinental Santos-Arica.

Figueiredo abordou ainda a política externa do Brasil com a Bolívia, destacando os acordos e tratados firmados, ao mesmo tempo em que evidenciou a questão com a Argentina, discutida por Queiroz. Além disso, o autor caracterizou a região atravessada pela ferrovia, evidenciando a fauna, flora, fatores climáticos, geológicos etc., destacando os fatores econômicos e as condições técnicas da ferrovia, elementos que auxiliam na compreensão do contexto de construção da Brasil-Bolívia sob a perspectiva da História Social, uma vez que, também devido às condições naturais, houve a proliferação de doenças e acidentes.

Como visto na revisão de literatura acima, não houve trabalhos que abordassem a história da ferrovia como é abordada nesta tese, o que demonstra a sua originalidade em virtude de focar não apenas na história da estrada de ferro propriamente dita, mas também no “avesso” da construção da ferrovia: na história social, nas experiências, nas expectativas, nas frustrações, nas doenças, nas mortes, no aproveitamento do pessoal quando da extinção da Comista e a situação de abandono da vila operária, em outras palavras, tudo aquilo que está por trás, além dos trilhos, dormentes, bitolas, vagões, locomotivas, além da história econômica.

Referencial teórico-metodológico

Alguns estudiosos contribuem para pensar esta tese, e são eles: Queiroz (1997, 2004, 2011), Castro (1993), Corrêa (1997), Hardman (2005), Azevedo (1950), Lima Figueiredo (1950), Galetti (2012), Souza (2008), Moratelli (2009), Silva (2009), Diniz (2015) e outros.

Pensando as relações estabelecidas na fronteira brasileira com a Bolívia temos alguns trabalhos que contribuem com a abordagem proposta como, por exemplo, o de Machado (2000), Queiroz (2011), Baller (2014), Oliveira (2015) e outros.

Quando o assunto é fronteira, trata-se de um tema que foi e tem sido alvo de preocupação do Estado no sentido do controle e limites, pois se constitui como porta de entrada e saída no sentido político, econômico, social.

² Cabe frisar que a referida obra é utilizada como fonte porque foi produzida em 1950, momento em que a construção da ferrovia Brasil-Bolívia estava a todo vapor, restando 5 anos para a inauguração oficial em Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia.

O tema fronteira é debatido nesta tese porque estamos tratando de um espaço fronteiro do oeste do Brasil para o qual foram construídos projetos de integração terrestres visando estabelecer comunicações, vias de transportes e movimentar a economia.

Lia Machado (2000), em *Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade*, tratou dos aspectos históricos entre limite, fronteira e território chegando até o Brasil de hoje, assinalando que: “[...] a fronteira é de comunicação e troca” (MACHADO, 2000, p. 10). Conforme a autora, a fronteira vai além dos limites físicos e da demarcação territorial; ela considera que nela há dinâmicas sociais e interação. Dessa maneira, a fronteira é um espaço dinâmico de interação e troca permanente, o que foi o caso da construção da Brasil-Bolívia.

Queiroz (2011) abordou, no capítulo intitulado “*Caminhos e fronteiras*”: *vias de transporte no extremo oeste do Brasil*, a perspectiva em torno dos meios de transporte e, nesse sentido, afirmou que o Extremo Oeste foi caracterizado como “fronteira também na acepção de ‘espaço virgem a ser ocupado’[...]”. (QUEIROZ, 2011, p. 102).

Nessa linha de interpretação, outros autores criticam a visão de espaço virgem e desocupado, sobretudo em relação ao espaço chamado Mato Grosso que “precisava urgentemente” ser “desbravado”, o que será debatido ao longo do capítulo 1.

No tocante às vias de transporte para a região, o referenciado autor destacou a vinculação do Mato Grosso com o litoral brasileiro por via fluvial e marítima a partir de meados do século XIX, quando o rio Paraguai foi aberto à navegação brasileira, enfatizando que: “[...] o dinamismo econômico revelado após a abertura dos rios foi muito modesto, e somente adquire certa significação no confronto com a modéstia, ainda maior, dos padrões da economia do Extremo Oeste no período anterior” (QUEIROZ, 2011, p. 124).

Apontou como “despretensioso” o movimento econômico ocasionado pela abertura do rio Paraguai e ressaltou que, no início do século XX, a construção da E. F. Noroeste do Brasil/NOB, que ligou a rede ferroviária paulista às margens do rio Paraguai, “ilustra [...] o caso de um caminho literalmente produzido em função de uma fronteira”. (QUEIROZ, 2011, p. 130).

Isto posto, já que estamos tratando de uma fronteira terrestre, onde são realçados laços fronteiriços históricos que se enraizaram nas relações sociais, produzindo o espaço marcado pela visão de progresso e pela ocupação e transformação do “sertão”, trazemos as contribuições de Baller (2014), que, sob o viés das relações sociais e culturais, em sua tese, *Fronteiras e fronteiriços: a construção das relações sociais e culturais entre brasileiros e paraguaios (1954-2014)*, analisou as relações socioculturais e as representações dos fronteiriços brasileiros paraguaios.

Nessa perspectiva, sua tese também contribui para refletir as fronteiras além da delimitação territorial física, ou seja, além dos limites geográficos:

Os limites físicos que a fronteira apresenta apontam para a necessidade de percepção das relações humanas na fronteira entre Brasil e Paraguai, especialmente em relação às identidades nacionais que são construídas e reforçadas por meio de diferentes formas de autoclassificação e classificação pelos outros, decorrente das práticas sociais exercidas cotidianamente. (BALLER, 2014, p. 267).

O autor destacou que há uma condição fronteiriça que faz construir e reforçar a identidade a partir da visão do “outro”, e foi dessa forma que o Mato Grosso foi visto, pela visão do outro: estrangeiros e brasileiros, tema discutido por Galetti (2012).

A respeito das visões de Mato Grosso pelos brasileiros e estrangeiros no período estudado, Lilia Galetti (2012), em seu livro *Sertão, fronteira, Brasil: imagens de Mato Grosso no mapa da civilização*, criticou o que nomeou como o “estigma da barbárie” e realizou a abordagem a respeito da identidade mato-grossense. Em sua análise tratou da dicotomia sertão e litoral, pontuando:

De um lado, as imagens de Mato Grosso como uma região praticamente isolada, alheia aos avanços do progresso e da civilização, e, de outro, as percepções dos mato-grossenses letrados a respeito de si próprios, que não raro reiteravam aquelas para exaltar suas qualidades civilizadas apesar de viverem na remota fronteira da nação. (GALETTI, 2012, p. 292).

Trata-se do ideal de progresso, largamente difundido pelos intelectuais, adotando como principal ferramenta o meio jornalístico. Nesse sentido, a capital Cuiabá deveria ser assemelhada à capital do país, adequando-se aos moldes civilizatórios europeus. Para tanto, deveria prioritariamente superar a mão de obra escrava, uma vez que a engrenagem do sistema capitalista que se consolidava era a força de trabalho do imigrante.

As ideias de progresso atravessaram fronteiras e ultrapassaram Cuiabá, chegando ao interior de Mato Grosso, por meio da imprensa, instrumento que fez observar, sob o olhar estrangeiro, Mato Grosso num cenário de “atraso”, de acordo com Galetti.

Vê-se que a idealização de progresso estava diretamente relacionada aos relatos feitos pelos viajantes estrangeiros que passavam pela região de Mato Grosso:

A proeminência desta má fama, que empanava as qualidades positivas de Mato Grosso, foi também tema de outro texto, no qual o articulista comentava

que, com muita razão, os jornais do Rio de Janeiro diziam que Mato Grosso só era notícia quando se tratava de ‘[...] anunciar que uma revolta estourou, ou que uma invasão o assola, ou que uma revolução está iminente’. (GALETTI, 2012, p. 296).

É de se notar que a visão criada do Mato Grosso em âmbito nacional, sobretudo no Rio de Janeiro – capital da república, onde havia uma circulação massiva dos ideais de progresso que se propalavam – imprimia a ideia de um lugar perigoso, o que dificultou a afirmação de uma identidade mato-grossense.

Trazer tais autoras significa debater a visão de Mato Grosso pelos viajantes brasileiros e estrangeiros, uma visão carregada de estereótipos acerca da região atravessada pela ferrovia: “região desabitada”, “inóspita”, “desprovida de recursos”, que precisava da intervenção humana a fim de garantir a habitabilidade.

Gilson Domingos (2005) seguiu essa linha de raciocínio em sua dissertação de mestrado sobre *Pantanal da Nhecolândia: história, memória e a construção da identidade*, trazendo uma análise profícua a respeito do assunto.

Se, por um lado, os autores acima mencionados contribuem para pensar o Mato Grosso de forma geral no quesito progresso, sertão e fronteira, por outro lado, as produções de Lúcia Salsa Corrêa contribuem para abordar o sul de Mato Grosso e Corumbá, como a sua tese intitulada *A fronteira na história regional: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, de 1997, sua dissertação de mestrado *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*, de 1980, e o seu livro *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, de 1999. Essas produções trouxeram contribuições para pensar a fronteira brasileira em Corumbá, assim como fez João Carlos de Souza (2008) em seu livro.

João Carlos de Souza (2008) em *Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)* discutiu o advento da modernidade vivenciado pelos moradores da cidade de Corumbá. O autor trabalhou com diferentes tipologias de fontes, e em especial os jornais que retratavam a vida social e econômica daquela localidade do final do século XIX até o início do século XX. Tratou do movimento comercial no porto de Corumbá, enfatizando que: “As atividades econômicas da cidade repousavam basicamente sobre o setor comercial, especialmente no comércio de importação e exportação, que constituía seu maior esteio, seguido do comércio interno à Província [...]”. (SOUZA, 2008, p. 178).

Os textos de Lúcia Salsa Correa e João Carlos de Souza auxiliam na reflexão do estado político, econômico e social de Corumbá até meados do século XX, uma cidade em

desenvolvimento comercial de importação e exportação cujo principal meio de transporte era o fluvial, dividindo espaço, a partir de 1914, com a ferrovia Noroeste do Brasil/NOB.

Francisco Foot Hardman (2005), em seu livro que é um clássico da história das ferrovias brasileiras, *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*, ao trabalhar a ferrovia Madeira Mamoré analisou os aspectos das forças produtivas envolvidas na construção da referida estrada, discutindo, por exemplo, as doenças que assolavam os trabalhadores, transformando-os em números que ficaram no esquecimento: “O esquecimento dos mortos e a perda de sua significação, que assume forma fantasmagórica, traduzem o fundo, a decadência do próprio conceito de vida humana como unidade da História [...]” (HARDMAN, 2005, p. 213-214). Desse modo, suas contribuições são feitas no capítulo 3, onde é discutida a questão dos trabalhadores como anônimos e o contexto do trabalho na ferrovia.

Algumas teses produzidas mais recentemente auxiliam na compreensão das relações sociais estabelecidas na fronteira entre o Brasil e a Bolívia, nas cidades de Corumbá e Puerto Quijarro e Puerto Suárez. O estabelecimento dessas relações é de suma importância para esta tese, uma vez que a ferrovia contribuiu com a imigração boliviana para o lado brasileiro e vice-versa, embora algumas imigrações fossem de caráter transitório, durante o tempo dos trabalhos desenvolvidos na ferrovia.

Waldson Diniz, em sua tese de doutorado *Los hermanos bolivianos: representações nos jornais de Corumbá-MS (1938-1999)*, defendida em 2015 pela USP, realiza uma discussão do contexto da fronteira oeste (ocupação, economia, política), considerando os processos migratórios dos bolivianos e abordando os aspectos relativos à construção da ferrovia Brasil Bolívia, ao abordar, embasado nos jornais, a situação dos trabalhadores com relação ao seu aproveitamento quando da extinção da Comista.

A tese de Giovani José da Silva sobre *A presença kamba-chiquitano na fronteira BrasilBolívia (1938-1987): identidades, migrações e práticas culturais*, defendida na UFG (2009), traz uma contribuição substantiva uma vez que discute, em seu capítulo 4, *Além da linha do trem: sobre migração e estigmas*, a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, abordando a diplomacia entre o Brasil e a Bolívia em torno da ferrovia internacional e destacando a memória dos *Kamba* sobre a ferrovia, bem como as mudanças no ordenamento espacial havidas em razão dela.

Nesse sentido, o autor afirmou: “De todas as antigas missões jesuíticas, San José dos Chiquitos tornou-se um importante ponto de passagem e parada dos trens, o que provocou mudanças nos diversos *pueblos* e ranchos proximamente localizados.” (SILVA, 2009, p. 157-

158). Isso porque San José foi um dos pontos de passagem da ferrovia Brasil-Bolívia, onde, de acordo com um colaborador desta tese e com o relatório da Comista, funcionou uma escola para atender os trabalhadores e seus filhos na instrução escolar.

Alguns bolivianos migraram para Corumbá e trabalharam de forma informal, que foi uma alternativa para o migrante: “Tais atividades tornaram-se uma alternativa empregatícia ofertada a todos que compunham esse perfil, inclusive os migrantes, que, em geral, falavam o espanhol e não possuíam uma qualificação profissional específica” (SILVA, 2009, p. 158). Nesse sentido, o autor afirmou que a construção da ferrovia Brasil-Bolívia contribuiu para a migração dos *Kamba* para o território brasileiro e faz uma análise em torno desse processo migratório.

Fontes

As fontes para elaboração da presente tese foram localizadas, de forma presencial, na Câmara Municipal de Corumbá, no Núcleo de Documentação Histórica e Estudos Regionais – NDHER, da UFMS/Campus do Pantanal, no Instituto Luiz de Albuquerque – ILA, no Arquivo do Itamaraty no Rio de Janeiro, no Centro de Documentação Regional – CDR/UFGRD e, a distância, por meio de pesquisas nos sites da Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Concórdia (site do Arquivo do Itamaraty), CPDOC/FGV, CRL.edu, sites da Cancellaría da Bolívia e por meio de colega pesquisador boliviano, Júnior Pantoja, e colega pesquisadora norte-americana, Mira Kohl.

Nesse sentido, foram trabalhadas diferentes tipologias de fontes disponíveis, como os Relatórios ou Informes da C. M. F. B. B. (relatórios da própria C. M. F. B. B./Comista), de autoria dos engenheiros chefe (brasileiro) e delegado (boliviano), Relatórios secretos, reservados e confidenciais, Conferências, Relatórios do Ministério das Relações Exteriores, acordos, tratados, protocolos, atas (Câmara Municipal de Corumbá), jornais (locais, regionais e nacionais), ofícios, requerimentos, resoluções, leis, fotografias, plantas, quadros, organograma, perfis topográficos, mapas etc. e as fontes orais.

Cumprir dizer que não havia autoria nas fotografias encontradas nos relatórios da Comista, no entanto, supõe-se que havia um fotógrafo oficial em virtude da existência de uma Seção Técnica de Fotografia.

Apesar disso, os documentos que compõem a abordagem central da tese e que estarão presentes em todos os capítulos são os relatórios da própria C. M. F. B. B./Comista, de autoria dos engenheiros chefe (brasileiro) e delegado (boliviano) ao longo do tempo.

É importante dizer que o engenheiro-chefe que atuou por mais tempo na Comista foi Luiz Alberto Whately – nomeado em 1938, foi exonerado em 1946, pois o presidente Getúlio Vargas saiu do poder, e reassumiu suas funções em 1951, quando Getúlio volta ao poder – cujos discursos serão analisados aqui tendo em vista que produziu outros documentos além dos relatórios da Comista.

Os relatórios da Comista analisados correspondem aos períodos de 1938 a 1957, tendo a seguinte organização bienal:

Quadro 1: Relatórios da Comista do período de 1938 a 1957: autoria, descrição, ano e número de páginas

Autoria	Descrição	Ano	Nº de páginas
Whately e Rivero Torres	Organização da Comista	1938-1939	71
Whately e Rivero Torres	Atividades da Comista e a imagem de Dr. Aniceto Arce	1940-1941	123 + anexos
Whately e Rivero Torres	Atividades da Comista e imagem de Visconde de Mauá e Emílio Schnoor	1942-1943	210
Whately e Rivero Torres	Atividades da Comista e imagem de Barão do Rio Branco e Euclides da Cunha	1944-1946	227
Whately ³ e Omar Chavez Ortiz	Atividades da Comista e imagem de Juan Rivero Torres Está em espanhol	1947-1948- 1949-1950	125
Whately e Omar Chavez Ortiz	Atividades da Comista e imagem de Victor Paz Estenssoro e Getúlio Vargas Está em espanhol.	1951-1952	97
Whately e Omar Chavez Ortiz ou Echazú?	Não encontrado.	1953 -1954?	---
Armilo Rodrigues Monteiro e Humberto Dorakis V.	Atividades da Comista e sem imagem. (Serviços realizados durante as gestões dos engenheiros Luis Villa Echazú (Assistente técnico), Alfonso Balderrama, Humberto Dorakis V. y Luiz Alberto Whately). Está em espanhol.	1955- 1956- 1957	175

Fonte: criado pela autora com dados dos relatórios da Comista de 1938 a 1957.

A apresentação dos relatórios da Comista pelos engenheiros chefes e delegados era determinada pelos artigos 14 e 19 (alínea I) e 20 (alínea F) do Regulamento da Comista de 1938.

Há uma lacuna na linha de análise da tese no que diz respeito ao biênio 1953-1954 porque o referido relatório não foi localizado.

Cumprir dizer que os relatórios, exceto aquele referente ao exercício de 1938-1939, que está disponível na internet, foram localizados por um pesquisador boliviano da área, Júnior Pantoja, nos arquivos de Sucre, La Paz e Santa Cruz de Sierra, que, após trabalhar sua dissertação, cedeu as fontes como forma de contribuir com a presente pesquisa.

Com isso, a ida aos arquivos com o objetivo de coletar fontes nas cidades bolivianas acima mencionadas foi cancelada.

Nota-se a ausência de títulos nos Relatórios, que eram bienais, “Referente aos exercícios de (os anos)”, e alguns deles trazem algumas imagens de pessoas consideradas importantes no processo de ligação ferroviária e mensagens sobre ou para essas pessoas.

E há de se considerar que, do período de 1947 até 1957, os Relatórios são chamados *Informes* ou *Memória* e estão escritos em língua espanhola.

No que diz respeito às demais tipologias de fontes, a outra composição desta tese são os jornais, tanto os locais quanto os nacionais, em especial os que circulavam no Rio de Janeiro, capital do país, de onde as notícias eram emitidas.

Jornais como *Tribuna*, de Corumbá, e *O Observador Econômico e Financeiro*, do Rio de Janeiro, por exemplo, servirão como suporte documental para subsidiar as abordagens tal como para traçar paralelos e aproximações no tocante às notícias que circulavam localmente ou nacionalmente a respeito da ferrovia, dos trabalhos e dos trabalhadores.

Desses dois jornais, o que mais se destaca para a análise é o *Tribuna*, porque é um jornal produzido em Corumbá, cujo diretor era M. Filartiga Filho, funcionando na rua Antônio Maria nº 6, com distribuição feita em Ladário, Corumbá e Cuiabá.

Com relação à localização do jornal *Tribuna*, suas edições foram encontradas no Núcleo de Documentação Histórica e Estudos Regionais – NDHER/UFMS, Câmpus do Pantanal, em Corumbá, e estavam distribuídos conforme o ano, em prateleiras, embora o arquivo estivesse em fase de organização. Além disso, outros exemplares desse jornal puderam ser encontrados na internet.

No Centro de Documentação Regional CDR/UFMG, por sua vez, foi possível localizar os anuários como *Anuário de Corumbá* e *Anuário do Oeste Brasileiro*, que contribuíram para a

abordagem da visita do presidente Getúlio Vargas à região da fronteira oeste, em 1941, onde percorreu o trecho já construído da Brasil-Bolívia e inaugurou o dique seco em Ladário.

Além dos Relatórios da Comista e dos jornais, trabalham-se aqui os documentos contidos no Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá, compostos de ofícios, requerimentos, mensagens, plantas, leis, projetos de leis, resoluções, atas (utilizadas em maior escala nesta tese) e outros documentos.

A utilização das atas em maior escala justifica-se porque trazem informações importantes sobre o relacionamento da municipalidade e da Marinha com a Comista. É importante dizer que, quando se tratou da Marinha, nesta pesquisa, os documentos são do Arquivo da Câmara de Corumbá e não do acervo da Marinha.

Nessa perspectiva, a respeito do arquivo da Câmara Municipal de Corumbá, ele contém documentos do século XIX até os dias atuais, no entanto, são acondicionados em caixas e inexistente consulta digital com a relação dos documentos ali acondicionados. Como disse, os documentos estão distribuídos em caixas e de acordo com o período, podendo uma caixa conter mais de um período com diversos documentos, por exemplo: uma mesma caixa pode acondicionar documentos de um período de 5 anos com diferentes tipologias de fontes.

Nesse sentido, a pesquisa realizada em 2018 e 2019 consistiu em analisar o conteúdo das caixas por período, começando pela década de 1930 e chegando até a década de 1970, o que auxiliou no entendimento dos diálogos sobre a instalação da Comista na fronteira oeste, assim como o processo relativo à extinção da C.M.F.B.B e a respectiva atenção dada ao aproveitamento dos empregados.

A rigor, as atas trazem discussões e elencam ofícios dos engenheiros da Comista que caracterizam uma relação com a municipalidade no sentido de solicitar autorizações e ao mesmo tempo fornecer informações e contribuições em atendimento a algumas necessidades locais.

Para entender como se deram as tratativas e acordos do Brasil com a Bolívia recorreu-se aos documentos do acervo do site Concórdia, do Itamaraty, no qual se encontram alguns acordos, tratados, protocolos; nos sites do *Diário Oficial da União* e do Planalto estão disponíveis as publicações e legislação a respeito dos direitos, da situação e do aproveitamento dos funcionários da Comista, assunto do capítulo 4.

Sites como o do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e da Biblioteca Nacional contribuíram para esta pesquisa.

O site do CPDOC, em especial, contribuiu quando se tratou da visita de Getúlio Vargas à fronteira oeste em 1941 e da inauguração da ferrovia Brasil-Bolívia em 1955 pelo presidente Café Filho.

O site do IBGE serviu para consulta de dados estatísticos e para a produção dos mapas.

O site da Biblioteca Nacional contribui em grande parte com jornais das diferentes localidades, em especial, aqueles produzidos no Rio de Janeiro.

O site do Arquivo Nacional contribui com fontes como Relatórios do Ministério das Relações Exteriores e as fotografias das visitas dos supracitados presidentes na fronteira oeste do Brasil e na Bolívia.

O Ministério da Viação e Obras Públicas contribuiu com Relatórios do período de 1910-1927.

O site do CRL.edu contribui com os Relatórios do Ministério das Relações Exteriores de 1938-1943.

Além das consultas aos sites, foram analisadas obras de escritores memorialistas porque contribuem para abordar Ladário no contexto de sua criação e da instalação da Comista, o que de certo modo foi um dos motivos para a emancipação político-administrativa do município em 1953.

No que diz respeito às fontes orais, é importante dizer que as entrevistas foram feitas entre os anos de 2018 e 2020 com homens entre 76 e 91 anos de idade, que trabalharam ou não na construção da ferrovia, como o caso de Macedo, que nasceu em Ladário e era militar da Marinha.

Nesse sentido, foram utilizados como referencial teórico textos de Michael Pollak (1992) e Alessandro Portelli (1997), a fim de trabalhar a memória e compreender as minúcias nas narrativas dos colaboradores.

Pollak (1992) traz uma contribuição no que diz respeito à formação e construção da memória individual e coletiva, esclarecendo pontos sobre como interpretar o que está sendo narrado. Portelli (1997), por sua vez, aponta os elementos imprescindíveis e inerentes ao profissional que trabalha com as fontes orais. Nesse sentido, discute as diretrizes éticas a serem adotadas com relação a essa tipologia de fonte, em particular como se deve tratar aquilo que foi narrado pautado num comportamento ético que deve considerar elementos como a honestidade, por exemplo.

Dessa forma, as entrevistas foram realizadas somente com moradores e trabalhadores brasileiros, haja vista que não foi possível encontrar bolivianos morando no Brasil que trabalharam na construção da célebre Brasil-Bolívia.

Com duração média de 1h30min, as entrevistas foram realizadas nas residências dos colaboradores, estas situadas em Ladário, com exceção de Ametla e Selesque, moradores de Corumbá. Embora houvesse um questionário, o método adotado foi o de ouvir o colaborador falar a respeito da estrada de ferro e em momentos oportunos questioná-los.

Ressalta-se que a pandemia de Covid 19 de certo modo afetou as pesquisas no quesito fontes, uma vez que no capítulo 4 e 6 ficaram algumas lacunas em virtude de não encontrar a documentação correspondente à formação e estruturação da vila operária no distrito do Ladário.

As perguntas foram sendo modificadas ao longo do processo de escrita. Houve reformulação de perguntas, houve perguntas respondidas parcialmente, houve perguntas sem respostas e outras perguntas foram deixadas de lado.

Cabe salientar que as informações contidas nos relatórios da Comista, documentos aqui trabalhados, são genéricas e não permitem dizer quando teve início a construção das casas na *minicidade* em Ladário, bem como o quantitativo delas.

A estrutura da tese é composta de 6 capítulos, cada qual com uma abordagem específica sobre o objeto.

O capítulo 1, cujo título é *O Brasil, a Bolívia e as discussões sobre a ferrovia nacional, internacional e a transcontinental*, aborda os debates e acordos entre o Brasil e a Bolívia até chegar ao Protocolo de 1937, que criou a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana/C.M.F.B.B. Ademais, analisa as visões da fronteira oeste do Brasil, das cidades de Ladário e Corumbá, pertencentes ao então estado de Mato Grosso, com a reflexão dos seguintes autores: Corrêa (1999), Castro (1993), Domingos (2005), Souza (2008), Galetti (2012).

Os antecedentes, o projeto da E. F. B. B. e a criação da Comista é o título do capítulo 2, em que são abordados os antecedentes ao início das obras de construção da ferrovia, ou seja, como se projetou a estrada de ferro internacional e a criação de uma Comissão responsável por sua construção.

Intitulado *Os obstáculos e as realizações da Comista na fronteira oeste brasileira e na Bolívia*, o capítulo 3 realiza uma abordagem da parte técnica da construção da ferrovia, ou seja, das obras e das realizações, apontando quais foram os obstáculos e as maiores dificuldades, uma delas foi a 2ª Guerra Mundial, que, inclusive, atrasou as obras em virtude das dificuldades de importação de materiais e equipamentos.

Outros entraves de relevância ao longo da construção da estrada foram: a falta de recursos, a zona alagadiça e pantanosa da Bolívia, a travessia de rios como o Tucabaca, os turbilhões, os problemas com as empreiteiras, a falta de locomotivas de serviço, a dificuldade de construção da ponte sobre o rio Grande, a inauguração da estrada de ferro.

Para análise deste 3º capítulo utilizou-se Lima Figueiredo e relatórios da Comista, principal fonte desta tese. Os relatórios da Comista trazem em número e fotografias as questões elencadas acima.

O capítulo 4: *A Comista e seu pessoal: formação da vila operária/minicidade* analisou a história dos trabalhadores, a (i) migração, as dinâmicas sociais, a construção da vila operária e, para tanto, foram usadas as contribuições de Hardman (2005), Moratelli (2009), Silva (2009), Diniz (2015).

O processo migratório para a região de Corumbá e Ladário à época foi penoso, considerando os meios de transportes disponíveis e o tempo da viagem. Por outro lado, o processo imigratório de bolivianos para o Brasil deu-se por meio da fronteira terrestre.

No capítulo 5: *Vicissitudes da construção da E.F.B.B. no Brasil e na Bolívia* analisamos as dificuldades da construção relacionadas à natureza, do contato com indígenas ao longo do trajeto da ferrovia, das doenças que acometiam os trabalhadores, dos acidentes de trabalho, da assistência médica disponível ao pessoal trabalhador pela Comista e dos eventos que nomeamos como excepcionais.

É um capítulo que tem como foco pensar o trabalhador de uma ferrovia nas condições de ambiente de trabalho e perigos a que eram submetidos rotineiramente. Um ambiente de trabalho insalubre, precário, propício a doenças de diferentes tipologias sujeitando o trabalhador a acidentes diversos. As condições do ambiente de trabalho na ferrovia constituíram-se como a única garantia do ferroviário da Brasil-Bolívia e, certamente de outras ferrovias.

No Capítulo 6: *O pós-construção da ferrovia Brasil-Bolívia* é abordada a situação dos trabalhadores no pós-construção, ou seja, após a estrada de ferro chegar a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, em 1955.

Desse modo, visa entender quais foram as reivindicações dos trabalhadores nesse período, a questão do aproveitamento dos funcionários e dos seus direitos perante a legislação. Ademais, trata da extinção da mesma em 1963 (Protocolo Adicional sobre o Tratado de Ligação Ferroviária).

Com a extinção da Comista a vila operária foi abandonada e, conquanto alguns trabalhadores continuassem morando, já não havia fornecimento de água e energia elétrica porque os trabalhos haviam sido encerrados.

Nesse sentido, são feitas algumas perguntas: qual foi a situação dos funcionários que lá permaneceram? Quais os resquícios da vila operária e da ferrovia em Ladário?

Capítulo 1

O BRASIL, A BOLÍVIA E AS DISCUSSÕES SOBRE A FERROVIA NACIONAL, INTERNACIONAL E A TRANSCONTINENTAL

Neste capítulo abordamos e exploramos a política nacional brasileira no que diz respeito às ferrovias, assim como realizamos uma breve análise do contexto histórico, político, econômico e social da fronteira oeste do Brasil no período anterior à instalação da Comista/C.M.F.B.B (Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana) – instituição responsável pela construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia/E.F.B.B. –, ou seja, no período anterior ao ano de 1938.

Trazemos ainda uma análise da política internacional e das relações diplomáticas Brasil-Bolívia para o entendimento das conversações que culminaram na assinatura de Tratados entre esses dois países com relação aos interesses intrínsecos na construção da estrada de ferro internacional.

1.1. A política nacional sobre as ferrovias na época (anos 30 e 40)

O século XIX no mundo pode ser chamado de século do “caminho de ferro”, segundo assinalou Azevedo (1950) em *Um trem corre para o oeste*, obra em que discute a ferrovia brasileira Noroeste do Brasil (NOB) e o seu papel na viação nacional.

Ao tratar do século XIX como século das invenções mecânicas, como da máquina a vapor que eclode com a Revolução Industrial, Azevedo trouxe que “[...] O caminho ou estrada de ferro foi uma de suas maiores conquistas, e tão grande, pela sua importância e suas repercussões, na vida social, econômica, política e militar, que o século XIX se pode considerar o século do ‘caminho de ferro’” (AZEVEDO, 1950, p. 26).

Nesse sentido, a ferrovia teve grande importância global, em especial porque o mundo vivenciava a *Belle Époque*³, momento de efervescência nas inovações tecnológicas. Assim, a ferrovia tomou frente e ganhou espaço, pois era um dos novos meios que visavam atender às

³ Período de transformações econômicas, culturais, políticas, compreendido entre as décadas finais do século XIX e o início da I Guerra Mundial.

novas necessidades de comunicação e transporte do mundo que se transformava em seus aspectos econômicos, políticos, sociais etc.

Quando o assunto diz respeito às ferrovias no Brasil, é possível observar que a implantação destas data do período imperial, momento em que os meios de navegação, embora tivessem um papel principal, já eram insuficientes às necessidades logísticas de transporte, econômicas e estratégicas, uma vez que era preciso pensar em formas de comunicação e transportes terrestres.

Verifica-se em Grandi (2010), na sua tese de doutorado sobre *Estado e capital ferroviário em São Paulo com foco para a Companhia Paulista de Estradas de ferro entre 1930 e 1961*, ao analisar o contexto histórico das estradas de ferro brasileiras, que em 1835 foi aprovada uma lei que “[...] autorizava o governo [central] a conceder o direito a uma ou mais empresas para a construção de estradas de ferro que ligassem a capital imperial, o Rio de Janeiro, às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.” (GRANDI, 2010, p. 65).

Tal afirmação demonstra a importância da ligação ferroviária da capital imperial às capitais das províncias com o objetivo de estabelecer comunicações e comércio com as outras regiões brasileiras, sob o viés da modernidade e progresso, diminuindo as distâncias espaciais, sociais e fortalecendo assim o sistema econômico.

Embora fossem criados planos e projetos de viação não foi possível construir uma rede férrea integrada no Brasil Imperial e República, num primeiro momento, tendo em vista as diferenças técnicas como, por exemplo, o tamanho das bitolas⁴ dos trilhos.

Todavia, observa-se, por exemplo, em meados do século XX, o caso da criação da Rede Ferroviária Federal S. A (RFFSA) em 1957, por meio da Lei 3.115, com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal. Apesar da integração das linhas férreas, a RFFSA foi dissolvida em 1999 e extinta no ano de 2007.

Diante disso, aqui será abordada a importância da estrada de ferro Noroeste do Brasil (que ligou o estado de São Paulo ao sul de Mato Grosso e da qual, como veremos, a Brasil-Bolívia foi uma espécie de prolongamento)⁵ e a política *Marcha para Oeste* do presidente do Brasil, Getúlio Vargas, para o interior, uma vez que estamos tratando de fronteira oeste do Brasil, uma fronteira que exigiu políticas específicas.

⁴ É a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos ou carris em uma via férrea.

⁵ De acordo com Queiroz, a denominação Noroeste do Brasil surgiu em 1918, pois antes disso existiu, inicialmente, a Estrada de Ferro Bauru-Cuiabá, e depois outras duas independentes: Bauru-Itapura e Itapura-Corumbá. (QUEIROZ, 2004, p. 67).

Faz-se imprescindível trazer as reflexões de Maria Inês de Castro em sua dissertação *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*, na qual realiza uma análise da estrada de ferro Noroeste do Brasil (NOB), começando pela discussão das primeiras estradas de ferro e o interesse embutido na construção delas ao longo do tempo no mundo e no Brasil, com foco para a abordagem do progresso e do seu preço aos trabalhadores da NOB.

Dessa maneira, a autora afirmou que, durante o Brasil República, a mística do progresso alcançou seu ponto alto:

Entretanto, tornava-se difícil aceitar a incorporação do Brasil no âmbito das nações progressivas contando com tantas disparidades em seu interior, com áreas distintas quanto à produção, ao modo de vida e ao grau de ocupação populacional. Impunha-se homogeneizar o país e diminuir as distâncias espaciais, econômicas e sociais, que dividiam o país e o tornavam tão desigual (CASTRO, 1993, p. 87).

A autora apresentou a dicotomia de litoral e interior, um com riquezas e o outro com recursos infindáveis, porém, inexplorados, intocados. Foram discussões desse tipo que levaram o governo federal numa busca de tirar do “isolamento” o Mato Grosso – o gigante adormecido nomeado pela autora – por meio da construção da NOB.

Com a chegada da ferrovia tem-se um novo olhar com perspectivas de “progresso” e “civilização”: “As obras públicas, como as ferrovias e o aproveitamento dos rios para a moderna navegação a vapor, apareciam revestidas de um caráter ‘progressista e civilizador’” (CASTRO, 1993, p. 138).

Em linhas gerais, as ferrovias inauguraram uma nova forma de transportar materiais e produtos, informações, pessoas etc. Queiroz, ao tratar do problema dos transportes, apontou que: “As ferrovias seriam o veículo do avanço da ‘civilização’, ou seja, do desenvolvimento econômico, indispensável para a consolidação da unidade nacional, isto é, a submissão da ‘barbárie’”. (QUEIROZ, 1997, p. 83).

A ferrovia surge, portanto, como uma forma de poder transformador das áreas “inóspitas” e “isoladas”, tornando-as habitáveis e “civilizadas”, o que implicava em transpor quaisquer obstáculos naturais como rios, áreas alagadas, terrenos arenosos, morrarias, montanhas, pedreiras etc.⁶

⁶ Sobre esse assunto, ver o item 1.4 (“A visão da região atravessada pela ferrovia”, adiante).

No Brasil, na primeira metade do século XX, a criação de uma companhia ferroviária para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) desencadeou um processo que acabou ultrapassando não só as fronteiras físicas, mas históricas, culturais e sociais.

Queiroz (2004), em sua tese, hoje livro, *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*, trouxe a abordagem sobre a NOB até Porto Esperança, ou seja, fez a discussão da sua incompletude⁷ anterior ao processo de prolongamento da estrada de ferro até Corumbá.

Outros trabalhos também contribuem para pensar a ferrovia NOB em contextos diferentes, como o de Lima Figueiredo, que traz uma discussão da ligação da NOB com a Brasil-Bolívia (1950), Castro (1993), Queiroz (1997 e 2004), Carvalho (2009) e outros.

Destinada, inicialmente, a ligar a rede ferroviária paulista, desde Bauru, a Cuiabá, então capital de Mato Grosso, a ferrovia teve o seu traçado alterado entre 1906 e 1908: o ponto final passou a ser Corumbá, e desde então se previa que a NOB seria o trecho brasileiro de uma ferrovia transcontinental⁸, que ligaria os litorais sul-americanos do Atlântico e do Pacífico.

Em 1914 foi concluído o trecho entre Bauru e o Porto Esperança, às margens do rio Paraguai. Ficou faltando construir, no entanto, um pequeno trecho entre Porto Esperança e Corumbá. Desse modo, sobre o prolongamento da NOB e sua importância no contexto internacional, Queiroz destacou que:

De fato, como é evidenciado pelos tratados e convênios internacionais, o prolongamento da ferrovia, de Porto Esperança até Corumbá, deve ser visto antes de tudo como peça indispensável à conexão com a ferrovia Brasil-Bolívia, empreendida na mesma época; e essas duas obras, bem como a construção do ramal de Ponta Porã, não podem ser vistas senão no contexto das tensões e rivalidades entre Brasil e Argentina, aguçadas, como vimos, pela guerra do Chaco e seus desdobramentos. (QUEIROZ, 2004, p. 176-177).

No trecho, fica em evidência que a NOB funcionaria como peça-chave do sistema ferroviário internacional. Entretanto, a atenção e os investimentos brasileiros na NOB, além da questão internacional, envolveram outras razões, no âmbito nacional, como afirmou Queiroz:

Certamente, razões “internas”, por assim dizer, continuaram a contribuir para decisões acerca dos investimentos realizados na NOB – vinculando-se ainda uma vez, como no início do século, ao intuito de reforçar a soberania do

⁷ Termo utilizado por Queiroz (2004, p. 39) para designar o inacabamento da estrada de ferro antes da abordagem do processo de prolongamento.

⁸ O primeiro Congresso Ferroviário das Estradas de Ferro do Brasil aconteceu em 1882, momento em que foram discutidas uma estrada de ferro central que atravessasse todo o país estendendo os trilhos pelo continente sul-americano.

Estado nos confins sul-mato-grossenses do território nacional. (QUEIROZ, 2004, p. 177).

Observa-se que os investimentos feitos na NOB estavam relacionados ao esforço do governo em buscar reforçar e manter a soberania do Estado nacional numa região estratégica e que, em razão disso, precisava de atenção, exigindo-se, para tanto, políticas e investimentos que priorizassem o fortalecimento e a proteção dos interesses nacionais.

Fernando Azevedo (1950), em sua discussão a respeito da NOB, afirmou que: “a estrada de ferro, de tamanho alcance estratégico e internacional, estacara desde 1914, em Porto Esperança, para atravessar o rio Paraguai somente em 1947, sobre a ponte gigantesca de 2.009 metros de extensão [...]” (AZEVEDO, 1950, p. 136).

Por causa da ausência do “prolongamento”, todo o tipo de material que chegava de trem pela NOB desembarcava no distrito de Porto Esperança, de onde era feita a baldeação para a cidade de Corumbá via navegação fluvial com os populares (na memória dos entrevistados e nas notícias jornalísticas) vapores Fernandes Vieira e Cidade Branca.

A construção do trecho ligando Porto Esperança (distrito de Corumbá) até a cidade de Corumbá era inadiável para que se pudesse ligar a rede ferroviária brasileira à boliviana. De acordo com Queiroz, a construção desse trecho (chamado de “prolongamento”) foi discutida em diversos momentos, depois de 1914: “A questão, de todo modo, reaparece em nosso período já no relatório de Luz [1921], segundo o qual ‘urge’ levar as linhas da NOB até Corumbá e daí a Puerto Suarez (Bolívia), visando a uma futura ligação transcontinental.” (QUEIROZ, 2004, p. 61).

Observa-se a urgência na construção do trecho faltante da NOB. Esse processo de prolongamento ferroviário do trecho faltante, 92,7 km, da estrada de ferro Noroeste do Brasil, no lado brasileiro, era imprescindível para a ligação ferroviária internacional:

Embora projetada e construída menos para estreitar relações continentais do que para assegurar a união interna do país e a defesa de suas fronteiras, e, portanto, por motivos políticos e estratégicos, a E. F. Noroeste do Brasil – flecha lançada para o Oeste, não só formará a seção mais importante (1.403 km) da primeira Transcontinental, mas pelo seu traçado e seu arremesso para Corumbá, representará, com a Brasil-Bolívia, poderosa força de atração atuando sobre as linhas desse país que se projetam para o levante [Leste], à procura do sistema ferroviário brasileiro. (AZEVEDO, 1950, p. 313).

Azevedo destacou, assim como Queiroz, em linhas anteriores, os interesses políticos e estratégicos da NOB a partir da chegada dos trilhos a Corumbá visando a construção da ferrovia transcontinental.

Cabe notar que, apesar do projeto de prolongamento inicial contabilizar 92,7 km, o trecho final da NOB compreendeu menos de 80 quilômetros (porque o projeto foi modificado e o trajeto foi encurtado) e foi construído concomitantemente às obras da Comista e inaugurado no ano de 1952.

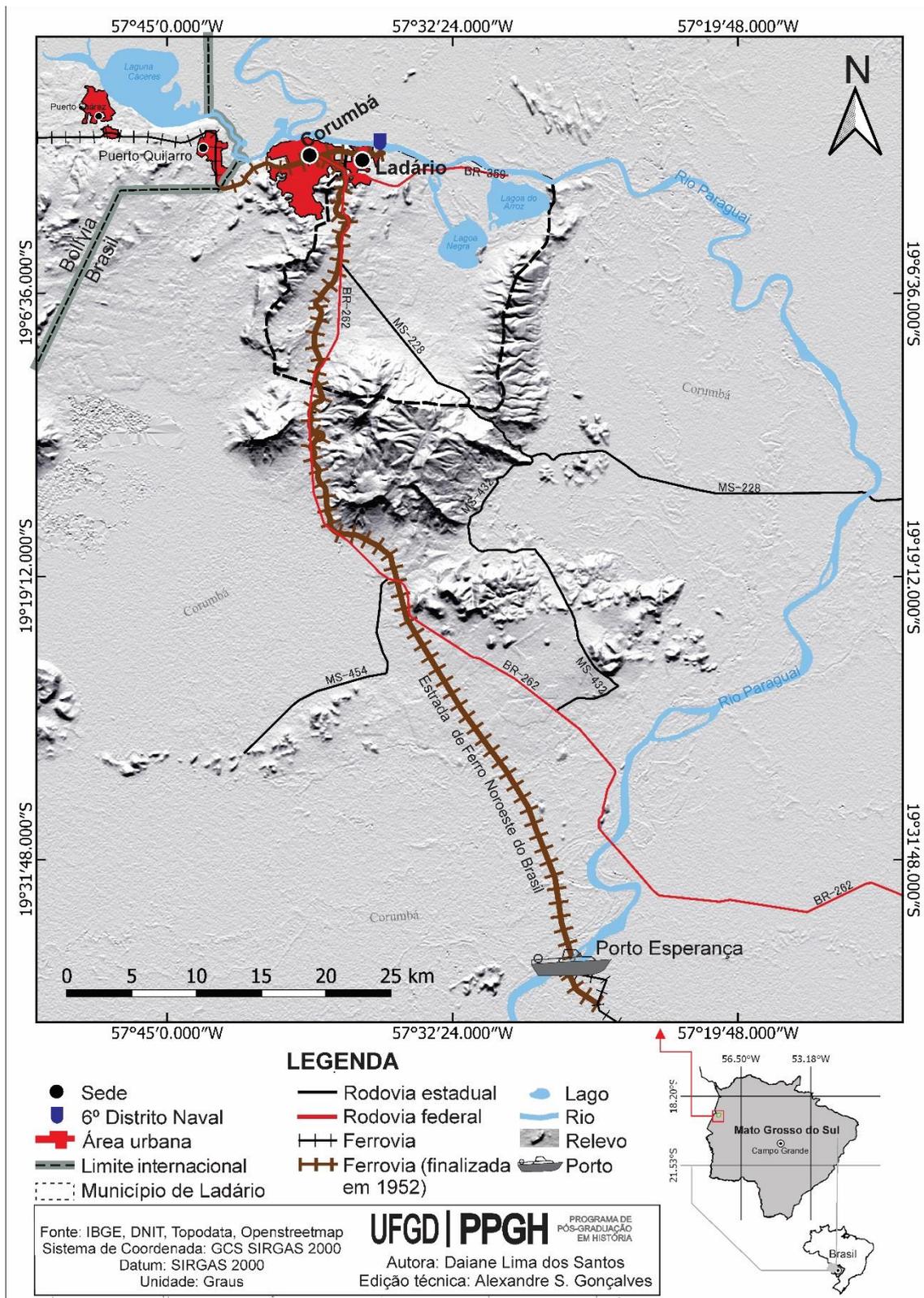
Embora a inauguração do prolongamento até Corumbá tenha ocorrido na década de 1950, foi em 31 de setembro de 1947, na gestão de Lima Figueiredo como diretor da NOB, que a ponte (com 2 mil metros de comprimento) sobre o rio Paraguai, em Porto Esperança⁹, foi inaugurada e significou parte desse processo, como apontou Azevedo.

Nessa perspectiva, para ilustrar o que estamos falando, o trecho faltante da NOB pode ser verificado na figura abaixo:

Figura 3: Mapa do trecho faltante da NOB entre Porto Esperança e Corumbá¹⁰

⁹ Essa ponte foi nomeada como “Presidente Eurico Gaspar Dutra” e sua construção teve início em 1939, na administração de Marinho Lutz na NOB, sendo o seu projeto de autoria do engenheiro Glebe Saharov e construída pela firma Leão Ribeiro S. A. Foi inaugurada em setembro de 1947 e sua utilização efetiva em 1952. (GHIRARDELLO, 2020, p. 136).

¹⁰ Note-se que, ainda na margem esquerda do rio Paraguai, um pequeno trecho foi construído para permitir a ligação da linha antiga à ponte recém-concluída.



Fonte: IBGE, 2020, produzido pela autora.

Havia no Brasil, em meados do século XX, uma política de nacionalização das fronteiras sendo empregada para adentrar, explorar e proteger o interior do país, o “sertão”. Destaca-se

então que as décadas de 1930 e 1940, no Brasil e no Estado de Mato Grosso, foram marcadas pelo contexto da *Marcha para Oeste*, em um momento em que as discussões sobre a efetivação da construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia estavam a todo o vapor por meio da assinatura de acordos, protocolos e tratados, como observaremos mais adiante.

De acordo com um Relatório Confidencial datado de 28 de dezembro de 1937, apresentado a Mário Pimentel Brandão, ministro de estado das Relações Exteriores, pela delegação brasileira que integrava a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana responsável pelos entendimentos iniciais relativos à futura ferrovia Brasil-Bolívia, a *Marcha para Oeste* favorecia a exploração de novas riquezas:

Deixando o litoral, definitivamente conquistado e ao abrigo de qualquer surpresa, pelo já notável incremento e grau de civilização do povo que o habita, o Brasil vai iniciar, na palavra clarividente do Presidente Getúlio Vargas, a marcha rumo oeste, que, em todos os tempos, por um determinismo histórico, presidiu os grandes movimentos migratórios. Vai incorporar à economia coletiva, pela exploração de novas e variadas fontes de riqueza, os imensos territórios que ainda aguardam o labor pacífico e fecundo de seus filhos. (Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, ministro de estado das relações exteriores, pela delegação brasileira que integra a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana – Itamaraty, Rio de Janeiro, 28.12.1937, p. 70).

A *Marcha para Oeste* tinha por objetivo a exploração de riquezas em locais inexplorados e, visava, além disso, nacionalizar e proteger as fronteiras, o que pode ser observado na dissertação de mestrado de Lúcia Santos, *Sanear, educar, povoar: um estudo sobre o Território Federal de Ponta Porã (1943-1947)*:

[...] o presidente interligava em seu entorno todos os setores da sociedade, para que, em conjunto com seus objetivos e suas propostas, se consolidasse uma nação forte economicamente, com suas fronteiras protegidas e povoadas; seria a efetivação de seu “imperialismo”, onde todos se sentiriam parte integrante desse projeto. (SANTOS, 2018, p. 93).

O discurso de uma nação forte, protegida, povoada e, principalmente, integrada levou à construção de estradas férreas no interior com o intuito de estabelecer comunicação e transporte com essas áreas.

Sobre os objetivos da *Marcha para Oeste*, Santos afirmou que:

A Marcha para Oeste alcançaria seus objetivos na região do antigo Sul de Mato Grosso, incentivando a vinda de migrantes para ajudar na tarefa de nacionalizar e colonizar as regiões mais longínquas do país, sendo o governo

federal o responsável por subsidiar todas essas realizações, para o “bem-estar” dos trabalhadores nacionais. (SANTOS, 2018, p. 128).

Em outras palavras, a região sul do estado de Mato Grosso, especificamente com a criação da colônia agrícola de Dourados e o Território Federal de Ponta Porã, foi contemplada com a chegada de migrantes em cumprimento com a política implantada por Vargas que subsidiava tal empreitada migratória, o que resultaria em desenvolvimento das terras.

Diniz, em sua tese *Los hermanos bolivianos: representações nos jornais de Corumbá/MS (1938-1999)*, afirmou que a *Marcha para Oeste* ficou constituída “na materialização de um conjunto de premissas expansionistas muito ligadas à ideia de que gerar desenvolvimento equivalia a ocupar terras aparentemente sem dono da região centro-oeste [...]” (DINIZ, 2015, p. 44).

Conquanto a *Marcha para Oeste* tenha atraído a atenção do governo federal sobre as fronteiras, não é ela que explica, propriamente, a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, mas sim a política internacional do Brasil estabelecida com a Bolívia (cf. o item a seguir).

Sílvia Brito, em sua tese de doutorado *Educação e sociedade na fronteira oeste do Brasil: Corumbá (1930-1954)*, apontou como foram marcadas as décadas de 1930 e 1940 no Brasil: “Desta forma, entre os anos 30 e o início da década de 40, a política externa brasileira esteve afastada, pelo menos de forma direta, da preocupação nacionalizante que movia a discussão e ações do governo brasileiro, no tocante à questão da faixa de fronteira, no plano interno” (BRITO, 2001, p. 237).

Observamos, portanto, que o foco do governo brasileiro nas décadas de 1930 a 1940 foram as fronteiras num plano internacional, em especial, na manutenção das relações diplomáticas entre o Brasil e a Bolívia, como será possível verificar no item a seguir.

1.2. A sonhada ferrovia transcontinental e a Brasil-Bolívia

O Brasil, ao longo da história, estabeleceu acordos com países no sentido político e econômico, mas, na política de boa vizinhança com a Bolívia, teve uma relação mais profunda e duradoura sobre o tema ferrovia, o que fez surgir a discussão de uma futura ferrovia sul-americana que ficou conhecida nos projetos como transcontinental. Nesse sentido, a pergunta é: a partir de que momento surgiu a ideia da transcontinental/transoceânica?

Em meados do século XX, a política brasileira visava atrair a Bolívia para o Atlântico em sua zona de influência, conforme destacou Travassos em *Projeção continental do Brasil*, quando abordou a construção das ferrovias Porto Esperança – Corumbá, Corumbá – Santa Cruz e Santa Cruz – Cochabamba:

A construção desses trechos redundaria na construção da segunda Transcontinental Sul-Americana, por isso, que poria o Porto de Santos em ligação com três portos do Pacífico, a saber: Antofagasta, Arica, Molendo. Além de desafogar a economia do planalto boliviano, serviria a um dos mais ricos trechos da costa andina, causa essencial da chamada Guerra do Pacífico. (TRAVASSOS, 1947, p. 194).

Trata-se da política do Brasil no tocante às ferrovias internacionais fazendo surgir a ideia da *transcontinental Santos-Arica*, que foi noticiada nos jornais¹¹ e cujo mapa do *Atlântico (Santos) ao Pacífico (Arica)* era retratado em documentos, livros – como o de Azevedo (1950) – e conferências a respeito do assunto. Nesse sentido, as discussões sobre a ferrovia internacional Brasil-Bolívia ganharam proporção na década de 1920. (Ver WHATELY; RIVERO TORRES, 1940).

Cumprir destacar que nos Tratados e Protocolos aqui analisados não há menção direta e, tampouco implícita, à transcontinental/transoceânica, embora os Relatórios da Comista apresentem mapas e façam referências, assim como o livro de Azevedo (1950).

A estrada de ferro Brasil-Bolívia foi projetada como parte integrante da transcontinental ou transoceânica Arica-Santos e, de acordo com o documento *Realidades de uma política continental*, escrito pelo engenheiro civil Luiz Alberto Whately¹², “a ferrovia chamada ‘Brasil-Bolívia’ é uma secção da transcontinental Arica-Santos; liga o oriente boliviano, no Departamento de Santa Cruz, ao sistema ferroviário leste brasileiro cuja ponta de trilhos detém-se em Corumbá.” (WHATELY, 1952, p. 6).

Observa-se que a Brasil-Bolívia foi considerada uma seção da transcontinental, e é por isso que o traçado da ferrovia transcontinental pode ser visualizado nos Relatórios da Comista¹³, em especial, daquele referente ao exercício de 1938-1939, período em que trata da sua organização; mas, além dele, o mapa original da transcontinental foi reproduzido na parede da

¹¹ Veja-se, por exemplo, os jornais *O Observador Econômico e Financeiro*, 1939; *Anuário de Corumbá*, 1943 e; também a *Revista da Semana*, 1944.

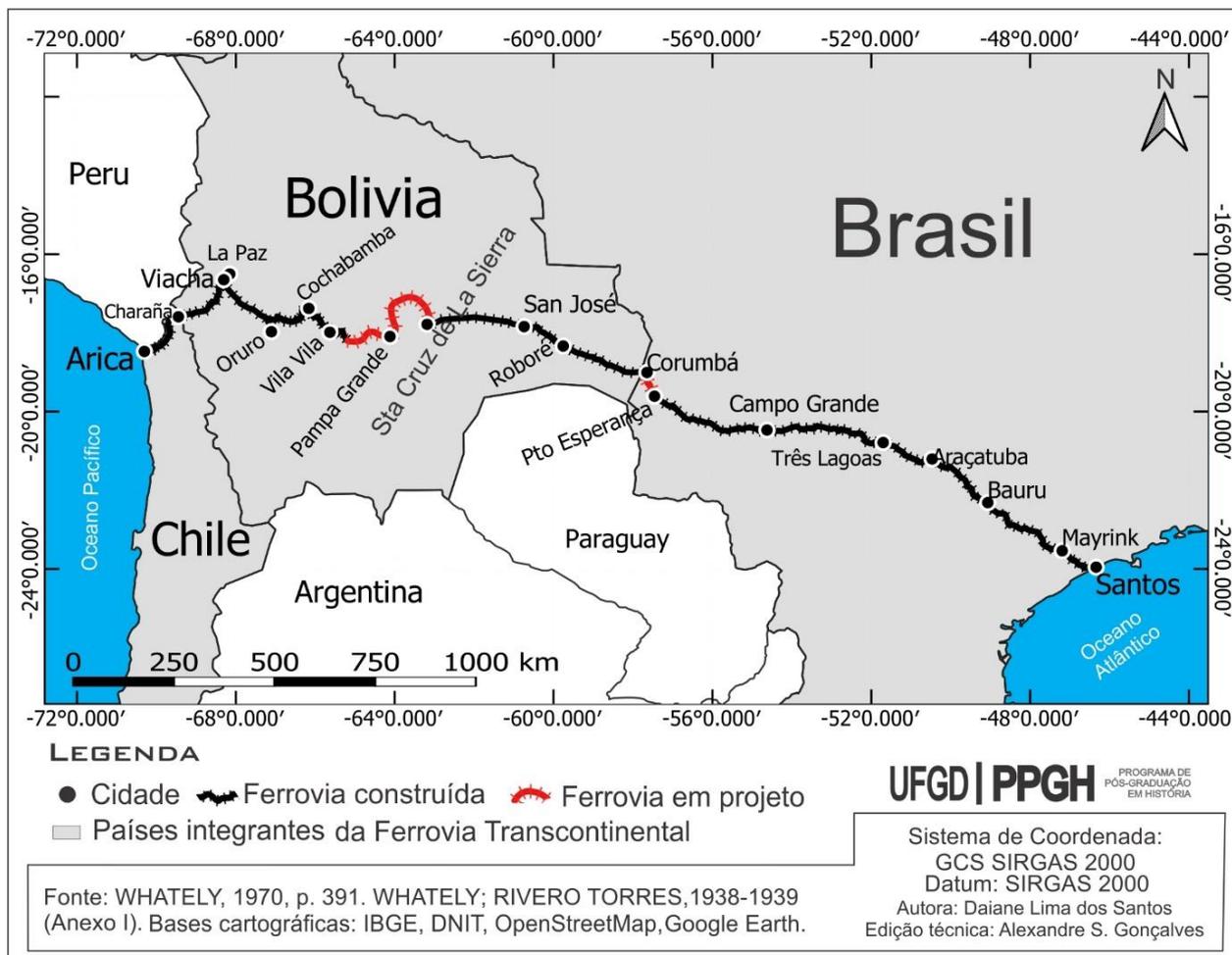
¹² Luiz Alberto Whately foi o primeiro engenheiro-chefe da Comista e, além disso, foi o que mais permaneceu no cargo, embora tenha ficado ausente no período de 1946-1950, governo do presidente Eurico Gaspar Dutra.

¹³ O mesmo mapa pode ser encontrado no livro de Lima Figueiredo, 1950.

sede administrativa da Comista em Corumbá, a antiga casa Wanderley Baís & Cia.¹⁴, hoje Museu de História do Pantanal – MuHPan.

Com isso, considerando o relatório Comista, o documento escrito por Whately em 1970 e o mapa original reproduzido na parede da sede administrativa, observaremos o mapa a seguir, que foi produzido por mim e que evidencia o projeto da transcontinental e os trechos faltantes.

Figura 4: Mapa do projeto da ferrovia transcontinental destacando os trechos faltantes



Fonte: WHATELY, 1970, p. 391 e WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939. Com informações do mapa original, de 1941, pintado na parede da sede administrativa em Corumbá, atual MuHPan. Produzido pela autora.

Nele, é possível notar o trecho em projeto da NOB de Porto Esperança até Corumbá e o trecho que ficou faltando construir, entre Vila Vila e Santa Cruz de la Sierra na Bolívia.

Vejamos, portanto, que estamos tratando de um segundo prolongamento. Primeiro, temos o prolongamento/integração nacional da NOB e, segundo, temos a proposta de um

¹⁴ A Casa Wanderley Baís & Cia. foi uma casa comercial que praticava importação e exportação (cf., por exemplo, TARGAS, 2012 e 2017).

prolongamento/integração internacional. Pode-se dizer, assim como ocorreu com a NOB, que a Transcontinental seria uma espécie de prolongamento da E. F. Brasil-Bolívia.

Conforme Lima Figueiredo¹⁵, ao tratar da extensão da linha ferroviária transcontinental: “A grande linha terá cerca de 4.000 quilômetros, assim distribuídos: E. F. Sorocabana 510 km; E. F. Noroeste do Brasil, 1.349 km; E. F. Brasil-Bolívia 666 km; Santa Cruz-Vila Vila (em projeto) 511 km; e Vila Vila a Arica 953 km” (LIMA FIGUEIREDO, 1950, p. 77).

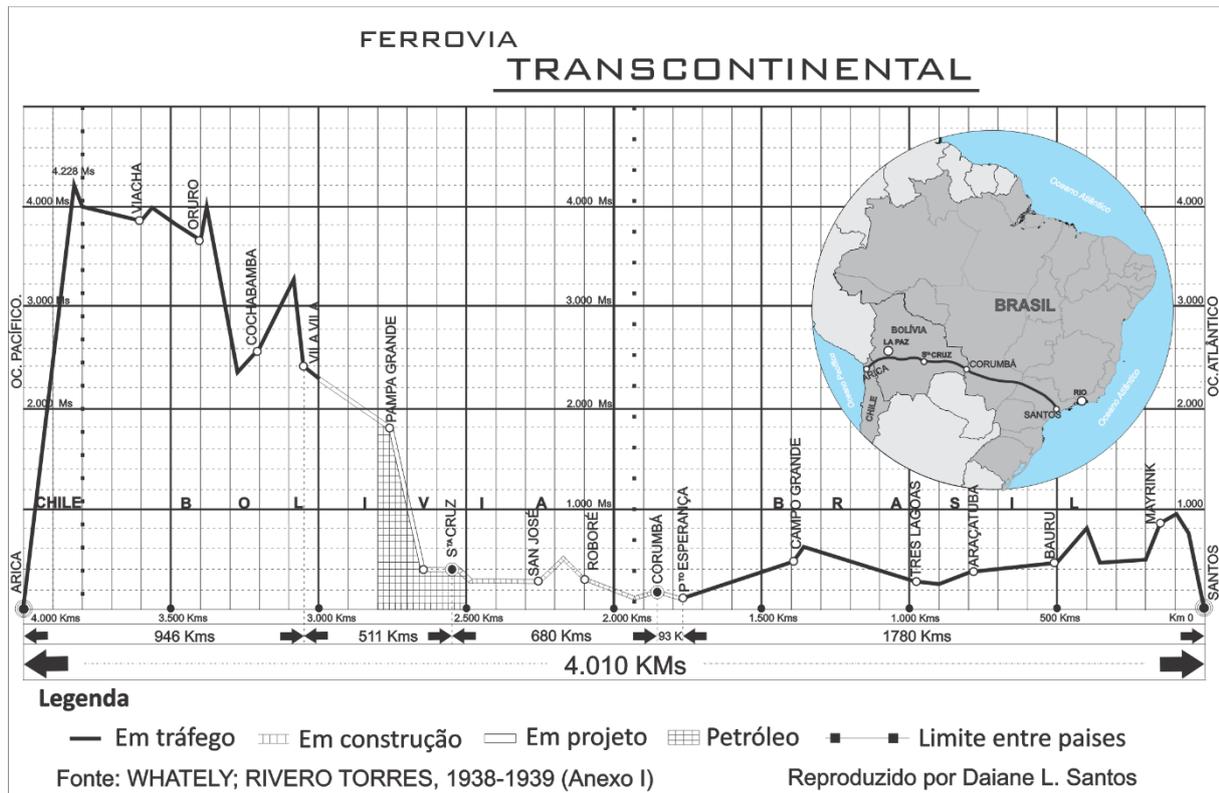
O projeto da transcontinental, além de ser uma via de comunicação econômica internacional, foi pensado em virtude da inexistência de acesso da Bolívia ao oceano Pacífico. É importante frisar que outrora a Bolívia tivera acesso ao Pacífico, no entanto, com a guerra do Pacífico (1879-1883), parte de seu território, em especial a região de Antofagasta, foi conquistada pelo Chile.

Apesar disso, a Bolívia conseguiu acesso ao oceano Pacífico pela via férrea posteriormente, no século XX, conforme afirmou Hardman: “[...] os altiplanos e a Amazônia boliviana comunicavam-se agora com o Pacífico mediante ligações ferroviárias com os portos de Antofagasta, Arica (Chile) e Mollendo (Peru).” (HARDMAN, 2005, p. 161-2).

No livro de Lima Figueiredo *A Brasil-Bolívia e a Noroeste do Brasil* temos o perfil topográfico da transcontinental, no qual estão destacadas as cidades pelas quais a idealizada ferrovia transcontinental passaria:

¹⁵ O engenheiro militar Cel. Lima Figueiredo foi o diretor da NOB de 1946 a 1949.

Figura 5: Perfil topográfico da transcontinental, com indicação das cidades situadas no traçado



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939 (anexo I). Reproduzido pela autora.

Nota-se nos Tratados e Protocolos que a ideia era realizar a ligação ferroviária de Corumbá, no Brasil, a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, objetivando, entre outras coisas, a exploração do petróleo boliviano e, por esta razão, no ano de 1938, além da assinatura do Tratado sobre Ligação Ferroviária foi assinado também o Tratado de Aproveitamento do Petróleo.

De fato, foi após a guerra do Chaco (1932-1935) que o Brasil e a Bolívia entraram em conversações mais sólidas – uma vez que desde a década de 1920 discutia-se a construção da estrada de ferro entre o Brasil e a Bolívia – que resultaram na assinatura do Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938¹⁶.

Após a guerra do Chaco: “[...] os acordos com o Brasil e a Argentina tiveram como objetivo dar vida nova ao Oriente Boliviano – ou seja a zona petrolífera, agrícola e de criação,

¹⁶ Antes da assinatura do Tratado de 1938, as discussões sobre a ferrovia brasileiro-boliviana culminaram na assinatura do Protocolo de 3 de setembro de 1925 e no Tratado de Natal, de 25 de dezembro de 1928 que, posteriormente, foram modificados.

– a Bolívia do futuro, construindo vias férreas, até sua única saída natural e geográfica: o rio da Prata.” (AZEVEDO, 1950, p. 320).

Azevedo assinalou que uma nova vida seria dada ao Oriente Boliviano, uma área promissora devido ao rio da Prata, por meio da exploração dos seus potenciais econômicos, dentre eles, o “ouro negro”, que seria transportado pela via férrea para o Brasil.

Contreras, pesquisador da área dos transportes, em seu texto *Temas e fontes históricas sobre as ferrovias*, ao tratar dos períodos históricos da ferrovia na Bolívia trouxe que: “[...] *Es em este período (1940) que la política estatal da prioridad a las carreteras sobre los ferrocarriles. Sin embargo, si construyen los ferrocarriles a Argentina y Brasil a través de Comisiones Mixtas y se consolida lo que se llamará la red oriental.*” (CONTRERAS, 2017, p. 99).

O objetivo do governo boliviano com a ferrovia era ligar o Oriente boliviano, até então carente de políticas e povoamento, ao Atlântico por meio do porto de Santos em São Paulo. Além disso, a nova ferrovia permitiria também à Bolívia uma outra saída ao Atlântico, por meio da navegação fluvial a partir de Corumbá, saindo no estuário do Prata.

A ideia era criar um eixo ferroviário subandino ligado ao andino e, por conseguinte, ligando o oriente boliviano ao ocidente. Porém, em decorrência da construção da rodovia de Cochabamba a Santa Cruz, o projeto da transcontinental ficou incompleto, uma vez que se tinha de construir um trecho ferroviário de Cochabamba a Santa Cruz passando por Vila Vila, cujas obras foram paralisadas em 1939, conforme destacou Azevedo:

Mas, infelizmente, parece que os trilhos da Brasil-Bolívia alcançarão Santa Cruz de la Sierra antes de se reiniciarem as obras da estrada de ferro Cochabamba a Santa Cruz, que ficou detida, em consequência da crise mundial de 1930, e novamente paralisada desde a crise econômica de 1939, em Vila Vila, a 511 km de Santa Cruz, no oriente boliviano. (AZEVEDO, 1950, p. 323).

Nota-se que a ligação ferroviária de Cochabamba a Santa Cruz inexistiu porque as obras ficaram paralisadas em Vila Vila, ou seja, de Vila Vila a Santa Cruz de la Sierra faltaram 511 km de trilhos para serem assentados e foi isso que implicou negativamente na concretização do projeto da transcontinental, acrescido ao fato de que a região atravessada pelos trilhos era o altiplano.

O compromisso de construção do trecho faltante foi assumido pelo governo boliviano (o Brasil comprometeu-se na ligação Porto Esperança-Corumbá, ou seja, com o prolongamento brasileiro da NOB) e está descrito no Relatório das Relações Exteriores de 1938, apresentado ao

presidente do Brasil pelo ministro das relações exteriores, referiu-se ao Tratado sobre Ligação Ferroviária que, em seu artigo V: “Comprometeu-se o governo boliviano a continuar a construção da linha de Vila Vila a Santa Cruz” (RRE, 1943, p. 13).

Como se vê, temos um exemplo do descumprimento, por parte do governo da Bolívia, na construção do trecho ferroviário que se iniciaria em Vila Vila e chegaria a Santa Cruz. O governo da Bolívia descumpriu esse acordo, pondo fim ao projeto da transcontinental, porque firmou um acordo com os norte-americanos para a construção da rodovia Cochabamba a Santa Cruz (cf. LIMPIAS ORTIZ, 2009).

Afinal, se a rodovia estava construída entre Cochabamba e Santa Cruz, por que haveria um gasto “excedente” por parte do governo boliviano com o trecho ferroviário faltante, de Vila Vila a Santa Cruz, para concretizar a ferrovia Cochabamba a Santa Cruz? (Lembrando que tal trecho, de 511 km, era de suma relevância para o projeto da transcontinental).

Grandi (2010), ao tratar da questão ferroviária no Brasil desse período, cujo jargão era “governar é fazer estradas”, atribuído a Washington Luís, afirmou que seu governo foi um “marco divisório na política de transportes, ao dar início à transição de certa mentalidade ferroviária para a rodoviária, tanto entre os profissionais das áreas técnicas como entre as autoridades governamentais.” (GRANDI, 2010, p. 118).

O que, aliás, foi adotado pela Bolívia, conforme se observa em Victor Hugo Limpas Ortiz quando discute as transformações no oriente boliviano em seu livro *Las ferrovias y la carretera que transformaron el oriente boliviano, 1937-1957*, de 2009, em que traz um panorama das três obras que, segundo ele, mudaram o oriente boliviano.

As três vias de comunicação foram: a ferrovia Corumbá-Santa Cruz (com 680 km de extensão, que acabou sendo 650 km, sendo 7 km em território brasileiro e 643 km em território boliviano), a ferrovia Santa Cruz-Yacuiba e a rodovia Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra.

Trazer os aspectos em torno da construção da rodovia Cochabamba-Santa Cruz é interessante para evidenciar a política boliviana no quesito comunicações terrestres, em especial, os acordos que estabeleceu com a Argentina na construção da ferrovia Yacuiba-Santa Cruz e no acordo com os norte-americanos para a construção da supracitada rodovia.

A rodovia Cochabamba-Santa Cruz foi construída, segundo Limpas Ortiz, porque a crise econômica de 1929 fez paralisar as obras da ferrovia Cochabamba-Santa Cruz, cuja

construção havia sido iniciada em 1928 e, com isso, houve a inversão dos planos por meio do Plano Bohan¹⁷, que dizia respeito à construção da rodovia. (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 14).

De acordo com Limpias, *“el plan Bohan demostró científicamente el potencial del Oriente, que el Memorándum de 1904 ya había explicado, y planteaba un proyecto de inversiones no solo concreto y preciso, sino también factible e beneficioso para todo el país, el cual incluía como proyecto central la construcción de una carretera pavimentada desde Cochabamba hasta Santa Cruz .”* (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 15).

Quer dizer que a construção do trecho ferroviário faltante não foi levada adiante porque se construiu uma rodovia entre Cochabamba e Santa Cruz. Ademais, soma-se a isso os altos custos de uma ferrovia, a morosidade do processo e os obstáculos naturais de difícil transposição como, por exemplo, a subida da cordilheira andina (em segundo lugar como cordilheira mais alta do mundo).

Hipoteticamente, se pensarmos na construção da ferrovia transpondo a Cordilheira dos Andes, teremos o seguinte: a construção de rampas muito inclinadas e/ou muitos cortes e aterros, além de túneis. E no que isso implica? Vejamos: cortes, aterros e túneis encarecem grandemente a construção. Por sua vez, rampas muito inclinadas, acima de 4%, ou seja, mais de 4 metros a cada 100 metros de linha, implica em praticamente inviabilizar o transporte ferroviário já que, em uma operação normal, trens não sobem rampas muito inclinadas, diferentemente de veículos automotores.

Esses veículos, por sua vez, podem subir rampas mais altas do que os trens, o que geraria um custo menor com a construção da rodovia porque “o movimento de terra” (aterros, túneis e cortes na rocha ou no solo) é menor. Nesse sentido, a construção de uma rodovia seria menos custosa aos cofres públicos.

Ao que tudo indica, esse foi apenas o começo das relações, acordos e tratados firmados, todavia, cumpridos parcialmente pelo Brasil ou pela Bolívia, já que observaremos as retificações e a ratificação de novos tratados relacionados ao sistema ferroviário entre os dois países.

Em resumidas contas, a transcontinental foi uma política projetada e discutida na década de 1920, sendo mencionada nos relatórios da Comista (dos quais as capas evidenciam o mapa de Santos, em São Paulo, a Arica, no Chile) à medida que se construiu a estrada, todavia foi

¹⁷ Foi uma missão técnica norte-americana, liderada por Mervin L. Bohan, convocada pelo presidente boliviano Peñaranda e que incorporaria os EUA na cena dos grandes projetos nacionais de vinculação terrestre. (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 14).

uma construção discursiva de diplomacia política ficando no papel e, embora incompleta, contribuiu na urbanização de cidades bolivianas e favoreceu o intercâmbio internacional.

Por isso, no próximo item serão brevemente debatidos os documentos firmados entre o Brasil e a Bolívia para a construção da E.F.B.B.

1.3. Os acordos, protocolos e tratados entre o Brasil e a Bolívia

É importante trazer os acordos, protocolos e tratados firmados entre o Brasil e a Bolívia antes da e para a criação da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana – C. M. F. B. B. destinada à construção da estrada de ferro Corumbá a Santa Cruz de la Sierra. Tais documentos dizem respeito às discussões sobre as comunicações ferroviárias entre o Brasil e a Bolívia.

Por isso, o quadro a seguir traz um detalhamento dos acordos firmados por meio de protocolos e tratados entre o Brasil e a Bolívia entre os anos de 1925 e 1938.

Quadro 2: Bolívia-Brasil: acordos e tratados firmados (data, assunto e situação) – 1925-1938

Espécie	Data	Assunto	Situação
Protocolo ferroviário	3 de setembro de 1925	Determinou que o Brasil e a Bolívia aplicassem seus recursos provenientes do Tratado de Petrópolis na construção de uma via de Mato Grosso a Santa Cruz de la Sierra.	Protocolo arquivado e novas discussões a partir do Tratado de Natal
Tratado de Natal ou Tratado de Limites e Comunicações Ferroviárias	25 de dezembro de 1928	Definir claramente a fronteira comum bem como trechos e determinar o melhor modo de execução dos Tratados de 27 de março de 1867 e o de Petrópolis. Previa “a realização de um plano de construções ferroviárias que, ligando Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra, daí se prolongue, de um lado, a um porto na bacia do Amazonas e, do outro, a um porto no rio Paraguai, em local que permita o contato com a viação férrea brasileira” (art. 5º).	Modificado pelo protocolo de novembro de 1937
Protocolo da Comista de estudos prévios	24 de novembro de 1936	Instítui uma Comissão de Estudos prévios para a estrada de ferro Brasil-Bolívia.	-
Protocolo ferroviário	25 de novembro de 1937	Estabelece o compromisso de criação do Tratado sobre Ligação Ferroviária.	-
Tratado sobre Ligação Ferroviária	25 de fevereiro de 1938	Estabelece as comunicações ferroviárias entre o Brasil e a Bolívia.	Em vigor

Fonte: Disponível em: <https://concordia.itamaraty.gov.br/>. Acesso em 12/07/2019. Quadro elaborado pela autora.

1.3.1. Protocolo da Comista de estudos prévios de 24 de novembro de 1936

As longas discussões sobre a ferrovia internacional resultaram na assinatura de um protocolo que criou, no ano de 1936, uma Comissão Mista Brasileiro-Boliviana de estudos prévios com o objetivo de realizar os estudos iniciais da região a fim de determinar os melhores pontos para construir a estrada de ferro internacional.

O Protocolo que instituiu uma Comissão Mista Brasileiro Boliviana para estudos prévios das comunicações ferroviárias foi assinado por José Carlos Soares, Ministro das Relações Exteriores do Brasil, e Alberto Ostría Gutiérrez – Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da República da Bolívia em 24 de novembro de 1936.

No trecho inicial do Protocolo da Comista de estudos prévios é possível observar de que forma foi composta a Comissão:

[...] convieram mandar efetuar estudos técnicos confiados a uma Comissão Mixta Boliviana-Brasileira, especialmente organizada para estudar a ligação ferroviária e rodoviária entre o Brasil e a Bolívia, prevista no Tratado de 25 de dezembro de 1928; compor-se-á a Comissão de três membros para cada país e reunir-se-á em La Paz logo após a sua constituição. (Protocolo Comista de estudos prévios, 24/11/1936).

O que chama atenção no trecho é o fato de que, além de estudar a viabilidade da ferrovia, a Comissão estudaria também a rodovia entre ambos os países, visto que a preocupação era estabelecer vias de comunicação e transporte.

Por meio do protocolo de 1936 ficou determinado que a Comista – após sua instituição – deveria se reunir em La Paz, porém os membros optaram por se inteirar e trocar conhecimentos técnicos antes da partida.

Três membros brasileiros iniciaram os estudos que foram divididos de acordo com as áreas técnicas de conhecimento. Nesse sentido, a Comissão teve a composição brasileira nomeada em 2 de fevereiro de 1937 e a boliviana nomeada em 6 de março de 1937.

O Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, ministro das Relações Exteriores, escrito pela delegação brasileira que integrava a Comissão Mista Brasileiro-

Boliviana, de 28 de dezembro de 1937, explicitava quem eram os membros brasileiros¹⁸ e bolivianos¹⁹.

No dia 26 de julho de 1937 realizou-se a primeira sessão da Comissão Mista, com a presença de todos os seus membros e assessores e de Dyonisio Foianini, presidente dos Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos²⁰.

Naquele ato foi decidida a inspeção *in loco* nas regiões onde as vias de comunicação passariam, com a utilização do Lloyd Aéreo Boliviano:

Em 2 de agosto a Comissão partiu [de La Paz] para Santa Cruz de la Sierra no trimotor chamado Bolívar, onde a Comissão deveria ficar alguns dias para estudos e observações. A partir desse dia começou uma rotina de viagens aéreas e estudos, sobretudo, averiguando a existência de petróleo que serviria para gasolina, querosene para iluminação e uso doméstico. (Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, 28.12.1937, p. 19).

No dia 7 de agosto deixaram Santa Cruz e partiram para Puerto Suarez e Corumbá, e “a rota seguida foi em geral a [mesma da] estrada de rodagem existente, que passa por Matacucito, Santiago, Roboré, Tucabaca, Santa Ana, Puerto Suárez.” (Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, 28.12.1937, p. 20).

Assim, para a construção da ferrovia Brasil-Bolívia ficou definido que:

As comunicações ferroviárias ou rodoviárias, em alternativas, previstas no Tratado de Natal e no Protocolo de 24 de novembro, nos termos explícitos das conclusões formuladas pela Comissão Mixta, serão estabelecidas por uma via férrea que, partindo do território brasileiro, do ponto convenientemente escolhido no trecho da estrada de ferro Noroeste do Brasil, entre Porto Esperança e Corumbá, se dirija para Santa Cruz de la Sierra, seguindo a direção geral das serranias de San José e Santiago. Salvo as modificações que forem aconselhadas pelos estudos definitivos, essa estrada ficará localizada na faixa percorrida pela atual estrada de rodagem, que liga Santa Cruz a Porto Suarez. (Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, 28.12.1937, p. 53).

¹⁸ Para a delegação brasileira os delegados foram o professor, engenheiro de minas e civil Domingos Fleury da Rocha; o tenente-coronel de engenharia Néstor Figueira Pegado; e o engenheiro civil Francisco Belisário Távora; posteriormente, por decreto de 6 de abril do mesmo ano, foi nomeado como assessor técnico o engenheiro geólogo Glycon de Paiva Teixeira.

¹⁹ Para a delegação boliviana foram nomeados os engenheiros Juan Muñoz Reyes, Jorge Muñoz Reyes e Guillermo Mariaca, membros, e Juan Rivero Torres, assessor de sua delegação, que teria como presidente o primeiro dos técnicos mencionados.

²⁰ Com a Guerra do Chaco e a irrupção do movimento nacionalista na Bolívia nasceu a ideia de um órgão para explorar o petróleo. Nesse sentido, em 22 de outubro de 1935 foi organizado o Y. P. F. B. (*Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos*), entidade autárquica criada com o objetivo de luta contra a *Standard Oil*. (Documento do Fundo Getúlio Vargas - GV c 1954.06.21/6 – Documento relativo à viagem de Getúlio Vargas a Santa Cruz de la Sierra – CPDOC, 1954, p. 10).

Com os estudos finalizados e os pontos previamente determinados foi que deram prosseguimento aos trabalhos visando à construção da estrada, quando em 1938 foram assinados o Tratado sobre ligação ferroviária e o Regulamento das funções da Comista, pondo em prática a construção da dita estrada de ferro.

Antes da assinatura do Tratado de 1938, porém, em 25 de novembro de 1937, foi assinado o Protocolo que, além de criar uma outra Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana para a execução dos trabalhos de construção da estrada férrea em seu artigo IV, trouxe alguns compromissos ferroviários do Brasil com a Bolívia e vice-versa.

1.3.2. A questão do petróleo

O petróleo, ao longo da história, ocupou lugar de destaque nas relações econômicas em virtude de gerar riquezas e, em particular, porque a partir dele é possível produzir gasolina, óleo diesel, lubrificante, querosene e outros derivados.

Não foi diferente ao se verificar a possível exploração do produto das jazidas de Samaipata e Espejo, na Bolívia. Em 1937, o jornal brasileiro *A Noite* noticiava “Petróleo da Bolívia para o Brasil”, afirmando que era o das

ricas jazidas de Samaipata, Espejo e outras povoações contíguas à fronteira brasileira. O petróleo das jazidas de Camiri será utilizado exclusivamente para suprir as necessidades internas do país e o das jazidas de Sanandita e Yacuiba será transportado para o exterior, através do território argentino. (*A Noite*, RJ, 28 set. 1937, p. 2).

Parece que havia petróleo na região boliviana próxima à fronteira brasileira e, por isso, o Brasil selou acordos com a Bolívia, a saber: Protocolo ferroviário de 1937 e o Tratado sobre ligação ferroviária de 1938 criando comissões mistas brasileiras-bolivianas que trabalharam nas zonas subandinas para estudar, explorar e transportar o líquido precioso.

Outrossim, o mesmo jornal, datado de 9 de janeiro de 1939, trouxe “Petróleo para o Brasil: Manufaturas para a Bolívia”, discursando e fundamentando a ideia da ligação ferroviária direta com São Paulo, que era o parque industrial do Brasil e da América do Sul.

Nesse sentido, a respeito da consolidação da exploração do petróleo, no artigo II do Protocolo Ferroviário de 1937 ficou determinada a criação de um Tratado que visasse a exploração, estudos, saída e aproveitamento do petróleo pelo Brasil. (PROTOCOLO, 1937).

Por isso, no artigo VI foi criada a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana de Petróleo, que previa o início das sondagens e estudos topográficos e geológicos em 60 dias, “destinados a determinar o valor dos depósitos petrolíferos da faixa subandina boliviana [...]”.

Como garantia do adiantamento de recursos que deveria ser feito pelo Brasil, para a construção da ferrovia, a Bolívia forneceria “o produto da exploração das zonas petrolíferas que atravessasse ou a que chegue a referida estrada de ferro”. (artigo IV do Tratado sobre Ligação Ferroviária).

O Tratado sobre Ligação Ferroviária está vinculado ao do petróleo porque, além de terem sido assinados no mesmo dia – de forma simultânea, quando foram criadas duas Comissões Mistas para cuidar cada qual do assunto de referência – consistiam em complementar um ao outro, tendo em vista o objetivo do Brasil ao construir a estrada de ferro para a Bolívia e nela transportar o petróleo extraído da zona petrolífera boliviana.

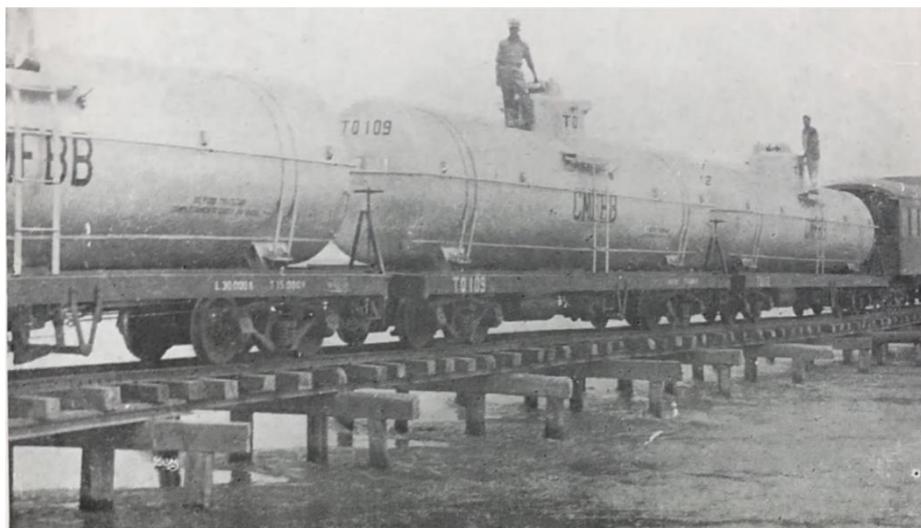
Consoante Azevedo: “[...] O petróleo forçou a mão do gênio político, animando-o a estabelecer, pelo ferrocarril Brasil-Bolívia, comunicações diretas com as redes ferroviárias dos dois países e a imprimir um grande impulso à ideia da Transcontinental, destinada a dar acesso, por via férrea, aos dois oceanos”. (AZEVEDO, 1950, p. 320).

Verifica-se que a ideia do aproveitamento do petróleo boliviano foi uma espécie de justificativa que daria impulso às comunicações ferroviárias entre o Brasil e a Bolívia, mais especificamente ao projeto da transcontinental.

Logo que inaugurada, a ferrovia Brasil-Bolívia fez os primeiros transportes de petróleo, segundo o Relatório da Comista e jornais como, por exemplo, o *Diário Carioca* de 5 de fevereiro de 1955, que noticiou “Petróleo da Bolívia para o Brasil: destaque da ferrovia”, afirmando que o trem partiu de Corumbá para Santa Cruz e “[...] esclareceu que a ferrovia custou 1 bilhão e 200 milhões de cruzeiros que serão pagos pela Bolívia, de preferência em petróleo.” (*Diário Carioca*, 5/2/1955, p. 3).

O transporte de petróleo pela ferrovia Brasil-Bolívia pode ser observado no Relatório da Comista do triênio 1955-1957 cuja fotografia encontra-se a seguir:

Figura 6: Primeiro trem de petróleo com destino ao Brasil cruzando a ponte provisória sobre o rio Grande

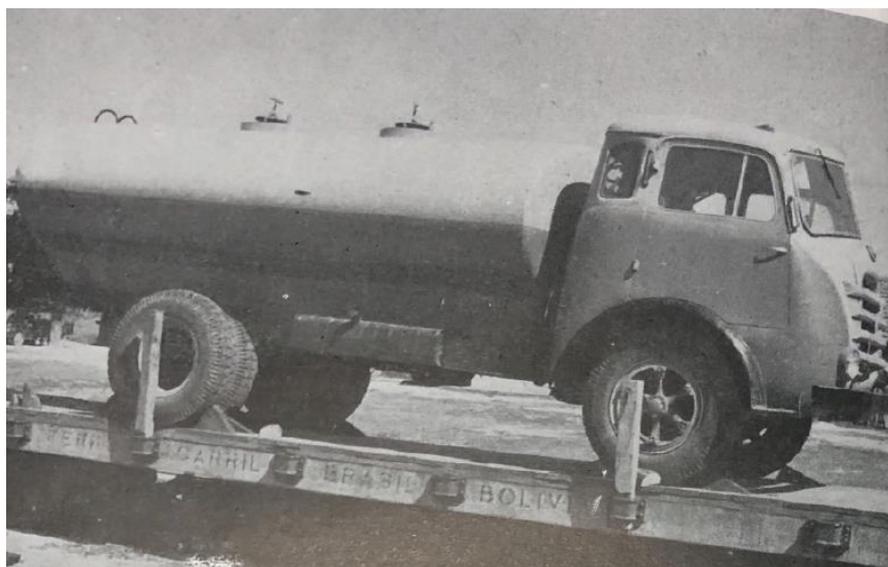


Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 13.

De acordo com o relatório, este primeiro trem transportando combustíveis partiu em 19 de agosto, conforme previa o tratado comercial assinado entre Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos/YPFB e o Conselho Nacional do Petróleo/CNP do Brasil.

É possível visualizar ainda um caminhão da Fábrica Nacional de Motores do Brasil (FNM), utilizado no transporte de combustíveis derivados do petróleo entre Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra, sendo transportado em um vagão plataforma da E. F. Brasil-Bolívia.

Figura 7: Caminhão de combustíveis brasileiro sendo transportado pela E. F. B. B.



Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 14.

Nesse sentido, os despachos de gasolina e querosene ficaram a cargo da seção técnica, sendo transportados por três firmas: Esso Standard do Brasil, The Texas Co. South América LTDA e Shell do Brazil Limited (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 16).

Ao que o mesmo relatório assinala, os primeiros vagões tanque transportaram combustíveis de 19 de agosto a 9 de dezembro de 1955. Em 1956 há o registro de movimento de 442 vagões-tanque, sendo 339 de gasolina e 43 com querosene. (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 66).

Apesar disso, não há menção direta ao tempo de transporte dos derivados do petróleo depois desse período. Em outras palavras, não é possível afirmar por quanto tempo esses trens atuaram no transporte de gasolina e querosene pela ferrovia Brasil-Bolívia.

Sobre este assunto ainda, parece que há controvérsias e faltam explicações mais contundentes se realmente havia transporte dos derivados do petróleo. Isso porque em julho de 1956 o jornal *Correio da Manhã* trouxe a seguinte notícia “O Brasil e a Bolívia precisam de petróleo que não podem explorar.” (*Correio da Manhã*, RJ, 20/7/1956, p. 1).

Não somente o jornal como Cervo & Bueno afirmam que no mês seguinte à inauguração da E.F.B.B., em 1955 “o governo brasileiro admitiu rever o acordo de 1938, inclusive porque carecia de recursos para iniciar as pesquisas petrolíferas [...]” (CERVO; BUENO, 1992, p. 302).

1.4. A visão da região atravessada pela ferrovia

A região atravessada pela ferrovia Brasil-Bolívia, no Oriente boliviano, costuma ser caracterizada, nas fontes aqui utilizadas, de modo muito negativo. Veja-se, por exemplo, o modo como o engenheiro Luís Alberto Whately descreveu os trabalhos da comissão de estudos da estrada de ferro:

a faina de desbravamento desenvolveu-se sob condições excepcionalmente adversas, marcada por surpresas às vezes alarmantes. O serviço de abastecimento incluía até a água para beber, porque o terreno arenoso, as planícies sem fim, não ofereciam mananciais que provesses às necessidades [...]. A água das chuvas, empoçada nas depressões, umedecendo a argila e formando os grandes pântanos, não podia ser utilizada [...]. De todas as vicissitudes sofridas, uma logrou distinguir-se pela sua cruel pertinácia: a praga dos mosquitos, presente todas as horas do dia e da noite (WHATELY, 1944, p. 17-18).

Segundo o autor, o pessoal dos estudos havia trabalhado em “pleno coração da América sertaneja, na selva bruta ou nos descampados quase despidos de vida vegetal, [...], ora sob aguaceiros torrenciais, ora sob o sol escaldante dos trópicos, [...] sujeitos a moléstias várias, [...] constantemente expostos à ameaça de incursões de tribos selvagens” (op. cit., p. 18).

Em termos físicos, parte da região atravessada pela ferrovia costuma ser caracterizada como “Pantanal boliviano”, ou seja, uma continuação do Pantanal de Mato Grosso. Quanto ao restante do traçado (pertencente ainda, parcialmente, à bacia do rio Paraguai), situava-se já nas imediações do Chaco, outra planície inundável de características semelhantes ao Pantanal.

Assim, é preciso observar que a visão que se tinha dessas regiões interiores da América do Sul eram visões europeias estereotipadas, construídas ao longo do tempo, e a esse respeito podemos usar como exemplo a visão construída sobre Mato Grosso – a qual traz elementos muito semelhantes àquela construída sobre a região atravessada pela ferrovia no Oriente boliviano.

Quem auxiliará nessa discussão das visões de Mato Grosso pelos europeus e brasileiros “do litoral” serão Lylia Galetti (2012), com o seu livro *Sertão, fronteira, Brasil: imagens de Mato Grosso no mapa da civilização*, e Lúcia Salsa Côrrea em *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)* de 1999.

A respeito do Pantanal temos trabalhos como os de Valverde (1972), Silva e Abdon (1998), Padovani (2010), Salvati (2002) e outros.

O Pantanal²¹ é uma extensa área úmida localizada na Bacia do Alto Paraguai, ocupando áreas dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil, e uma pequena parte dos territórios boliviano e paraguaio.

De acordo com o Ministério do Meio Ambiente,

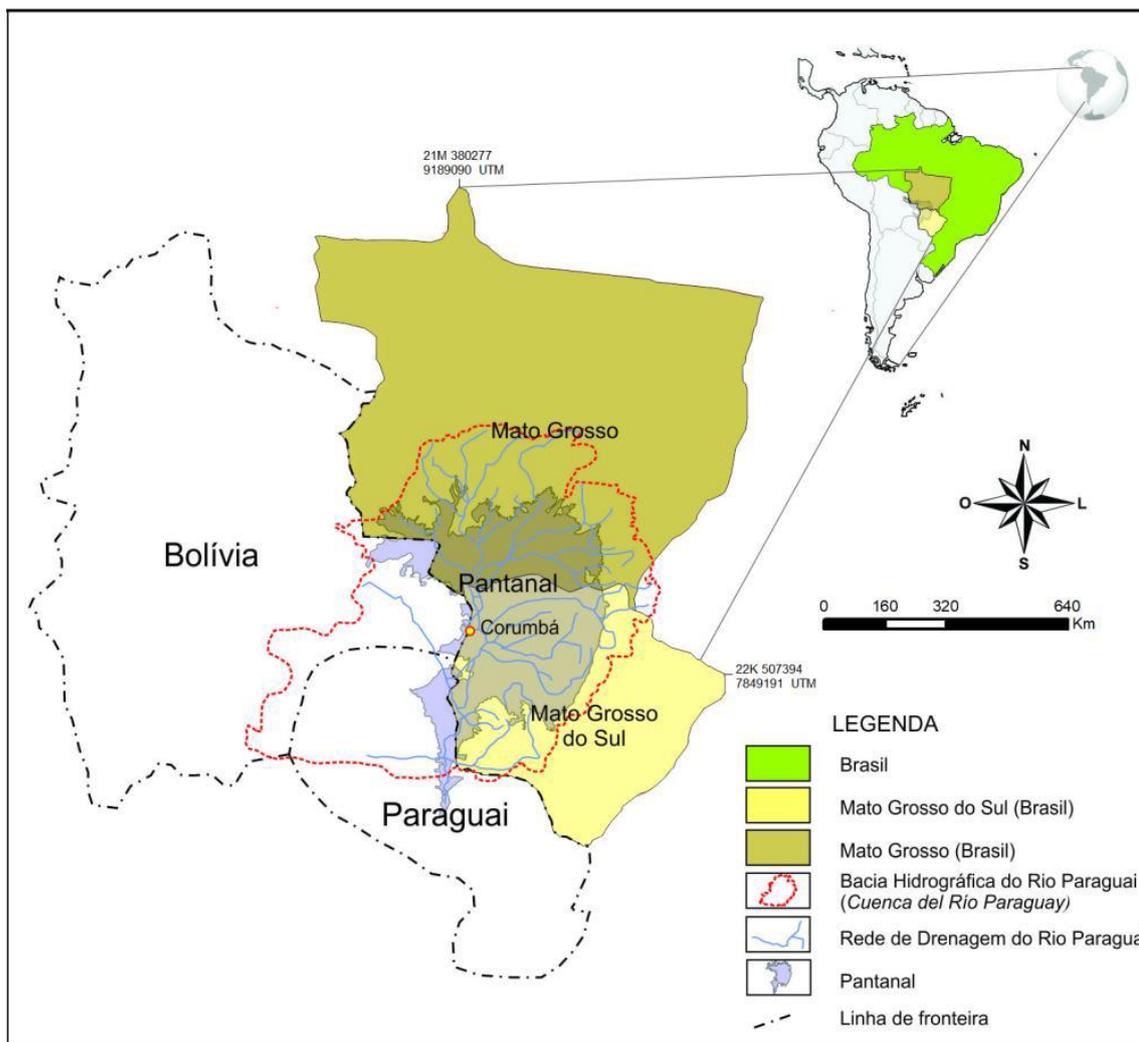
O bioma Pantanal é considerado uma das maiores extensões úmidas contínuas do planeta. Este bioma continental é considerado o de menor extensão territorial no Brasil, entretanto este dado em nada desmerece a exuberante riqueza que o referente bioma abriga. A sua área aproximada é 150.355 km² (IBGE, 2004), ocupando assim 1,76% da área total do território brasileiro. (BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Pantanal. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/biomas/pantanal.html>>. Acesso em 08/04/2020).

Nesse aspecto, Lima Figueiredo afirmou que “o pantanal, como muita gente pensa, não é um charco ou um pântano e sim uma vasta planície bem drenada, coberta de excelentes pastagens, que se inunda durante as cheias do Paraguai e seus principais afluentes: Cuiabá, Taquari, Negro e Miranda.” (LIMA FIGUEIREDO, 1950, p. 25).

Abaixo é possível verificar a localização do pantanal:

²¹ É Patrimônio Nacional pela Constituição de 1988 e Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

Figura 8: Localização do Pantanal: Brasil, Bolívia e Paraguai



Fonte: MARTINS, 2018, p. 132.

A ocupação do Pantanal, de acordo com os estudos (geológicos e arqueológicos), remonta a um período de aproximadamente 8 mil anos atrás, há sítios arqueológicos na região denominados “aterros”²² com vestígios totalmente pré-cerâmicos.

Agora, no que concerne à visão sobre a fronteira oeste, é pertinente apontar Galetti (2012), autora que traz algumas contribuições para pensar a construção identitária de Mato Grosso a partir da análise da percepção dos viajantes e da construção do estigma da barbárie²³, analisando as ideias de sertão e deserto:

²² Nos milênios que se seguiram a esta primeira ocupação, o Pantanal se cobriu de sítios arqueológicos, representados principalmente por aterros de 50 a 100 m de diâmetro e 2 a 3 m de altura em que a população indígena vivia quando as águas dos rios estavam altas e cobriam os campos. (MARTINS; ROGGE, 2012, p. 262).

²³ Desenvolveu, no capítulo 8 da sua tese, hoje livro (2012), a ideia da identidade estigmatizada pela barbárie: segundo a autora, “a noção de barbárie estava atrelada à de sertão, sobretudo quando a referência eram as regiões interiores, habitadas por sociedades indígenas caracterizadas como inteiramente selvagens. É, portanto, na acepção de terras incultas, desertas e/ou sob o domínio de grupos indígenas que o sertão se diferencia de outros espaços –

Assim, visto pela ótica dos viajantes estrangeiros, Mato Grosso era concebido como uma *região* ainda muito próxima da barbárie: abundante em recursos naturais, seu imenso território encontrava-se quase *vazio*, dominado pelos indígenas e por uma população mestiça, indolente e sem espírito empreendedor, razão pela qual seu progresso só seria possível com a introdução de imigrantes e capitais europeus. (GALETTI, 2012, p. 33; grifos do original).

As características de sertão e deserto deveriam ser eliminadas, abrindo portas para o progresso que chegaria tão somente com os imigrantes e os investimentos europeus, desconsiderando assim qualquer existência humana anterior.

Tendo o modelo europeu como referência e parâmetro do Pantanal e do sertão, os brasileiros acabaram por elaborar imagens ambíguas de Mato Grosso, ora isolado e bárbaro, ora como um sertão idealizado, visto como uma “reserva de brasilidade”: “[...] valorizado negativamente em razão das distâncias geográficas, históricas e culturais que o separavam do mundo e do Brasil civilizado, também o era positivamente como sertão e fronteira da pátria [...]” (GALETTI, 2012, p. 33).

Essa dúbia visão foi construída ao longo do tempo e gerou um “mal-estar cultural”, conforme destacou a autora, afetando diretamente a identidade mato-grossense, visto que a visão do europeu, do imigrante, do civilizado, acabou construindo o Outro geográfico.

Outra autora que contribui para pensar o Mato Grosso é Lúcia Salsa Correa, que, em seu texto *História e fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, destacou conceitos utilizados na historiografia mato-grossense:

Na historiografia tradicional sobre a região mato-grossense foi bastante comum o uso dos conceitos *desbravamento* e *vazios territoriais e populacionais*, com o intuito de justificar o processo efetivo de ocupação do sertão que ocorreu nesse período. A ideia de um *deserto de homens*, difundida por Corrêa Filho, menospreza o papel desempenhado pelas comunidades indígenas e pelas tentativas anteriores de fixação de espanhóis, sertanistas do século XVI e XVII e jesuítas, das quais restaram apenas vestígios após as investidas dos bandeirantes paulistas [...]. (CORREA, 1999, p. 92; grifos do original).

vilas, cidades e terrenos cultivados em seus arredores – mesmo situados no interior da colônia [...]” (GALETTI, 2012, p. 57).

Esses conceitos foram usados para justificar o “desbravamento” do sertão, e a autora critica os trabalhos, em especial, de Corrêa Filho, porque o autor ignorou a importância do papel dos indígenas no território.

Conforme apontou Maria Inês Malta Castro, os discursos sobre a construção de ferrovias em Mato Grosso, desde A. Bueno no final do século XIX em *A estrada de ferro para Mato Grosso*, estavam embebidos de uma ideia “civilizatória” do sertão: “Tirar o Mato Grosso da letargia, elevar a moral e a disposição para o trabalho de seus habitantes, povoar seus ‘desertos’ e aproveitar suas riquezas exigia estabelecimento de vias de comunicação com o litoral [...]” (CASTRO, 1993, p. 147).

Com relação à região de fronteira entre o Brasil e a Bolívia, por outro lado, trata-se aqui ainda de uma vasta área que, além de parte do Pantanal Sul-mato-grossense, compreende o Oriente boliviano, região atravessada pela ferrovia.

Sobre o Pantanal boliviano, Patrícia Martins afirma que: “O fato do Pantanal boliviano apresentar um mosaico heterogêneo de ecossistemas – combina elementos de quatro dos biomas mais importantes da América do Sul: Chaco, Amazônia, Cerrado e Bosque Chiquitano – é uma das justificativas para torná-lo uma área protegida.” (MARTINS, 2018, p. 138).

Logo, o pantanal boliviano engloba características chaquenas e de outros três biomas que fazem aumentar a importância da sua preservação.

As características físicas da região atravessada foram responsáveis, sem dúvida, por falta de recursos, tanto do lado brasileiro como do boliviano, e isso implicou negativamente na construção da ferrovia em vários sentidos, tanto na questão de transporte de material quanto na própria construção, devido ao regime de chuvas e cheias, e na necessidade de construir aterros e de cruzar áreas rochosas. Entretanto, é preciso notar esses aspectos não podem justificar a caracterização da região em termos preconceituosos (lugar “inóspito”, “inabitável” etc.), conforme aparece na documentação.

Observa-se em relatos de viajantes como, por exemplo, Maurício Nabuco, a visão estereotipada atribuída à região atravessada pela ferrovia no lado boliviano. Maurício Nabuco, em sua passagem pela estrada de ferro Brasil-Bolívia, pontuou: “Os trabalhadores bolivianos, que são apenas 4%, resistem dificilmente ao trabalho. E são em geral homens nascidos naquela região inóspita” (Relatório do Embaixador Maurício Nabuco em visita à estrada de ferro, 1942, p. 7).

A dissertação de mestrado de Gilson Domingos sobre o *Pantanal da Nhecolândia: História, memória e a construção da identidade*, defendida em 2005 na UFGD, traz uma abordagem interessante a respeito do Pantanal, desmitificando a ideia de local inóspito.

Nela, o autor afirma que “[...] o Pantanal, para a população dessa cidade [Corumbá], ainda era aquele outro geográfico, vizinho inconveniente, um obstáculo, local terrível e inóspito.” (DOMINGOS, 2005, p. 56). Sua análise é próxima à que foi feita por Galetti (2012), quando critica a visão europeia com relação aos mato-grossenses.

Com efeito, o autor trouxe a forma como o pantanal era reafirmado na memória escrita:

Constantemente a memória escrita reafirma que o Pantanal era uma área agressiva, de difícil ocupação, exigindo dos pioneiros tenacidade e dedicação para superar as barreiras naturais envoltas em mistérios e temores típicos das terras desconhecidas, caracterizadas também pelo isolamento e solidão. (DOMINGOS, 2005, p. 56).

Tal visão foi construída ao longo do tempo pelos relatos dos memorialistas, cronistas e viajantes, conforme afirmaram o próprio autor e Galetti (2012), ao tratarem da questão da visão do lugar pelo outro. O pantanal, por exemplo, era visto ou sob o viés do inferno ou sob o viés do paraíso, a depender da conveniência.

Se, por um lado, os espanhóis, na época da conquista (século XVI), viam o pantanal como paraíso, por outro, os luso-brasileiros tinham outra visão, totalmente diferente, uma vez que “adjetivaram o lugar de forma negativa, afastando a imagem de terra maravilhosa, transformando o antigo paraíso dos espanhóis em inferno em que os entraves naturais somavam-se à atuação dos temíveis [indígenas] Payaguá.” (DOMINGOS, 2005, p. 57).

Para fazer tal reflexão, o autor citou o exemplo de como o *Album graphico do Estado de Matto-Grosso* (publicado em 1914), por ele utilizado como fonte, retratou positivamente o pantanal, já que o seu caráter era propagandístico.

Assim como o *Album graphico*, os jornais também vendiam a imagem do Pantanal, como é o caso das caçadas que atraíam tanto brasileiros quanto estrangeiros.

Isso leva a refletir acerca das diversas narrativas existentes sobre um lugar que é o pantanal, narrativas construídas conforme a conveniência e a oportunidade, talvez em épocas e contextos distintos.

Domingos (2005) destacou o conflito entre homem e natureza, sobretudo com relação aos animais selvagens que atacavam os domésticos, e enfatizou que “a dominação do Pantanal caracterizou-se pelo conflito com a natureza. Como em qualquer frente de ocupação econômica,

também ali se orientou na eliminação de obstáculos que impediam a sobrevivência do homem [...]” (DOMINGOS, 2005, p. 66).

Conflito que pode ser relacionado à construção da ferrovia Brasil-Bolívia e que, de certo modo, modificou a paisagem natural por meio de uma relação violenta para com o pantanal: “[...] A natureza mato-grossense em que está incluído o pantanal, mesmo exuberante, ainda é vista como um fator negativo de sua geografia, um lugar que deve ser domesticado.” (DOMINGOS, 2005, p. 67).

Nesse ponto, há que considerar que problemas causados por condições naturais podem ser encontrados em muitos lugares, até mesmo em plena região Sudeste do Brasil, e em pleno século XX, como mostra o artigo de Marcos Lobato Martins sobre *As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930*, publicado na *Revista Brasileira de História*.

O autor faz uma discussão a respeito das variáveis ambientais, que incluem os tipos de solo, a temperatura, as características dos rios etc., analisando estradas que margeiam a cidade de Diamantina, em Minas Gerais, considerando o fluxo das passagens das tropas pelo local.

Apontou algumas atividades que dependiam das chuvas ou da ausência delas e outros elementos naturais como a altitude, por exemplo, que fazia “os viajantes vencerem terrenos íngremes, de terreno muito movimentado, pontuado por numerosíssimos afloramentos rochosos, numa marcha por trilhas sinuosas e difíceis.” (MARTINS, 2006, p. 144).

Isso nos mostra que a região atravessada pela ferrovia, assim como qualquer outro lugar, tinha problemas naturais dos mais diversos níveis, entretanto, há um possível exagero na narração do local, conforme é feita por cronistas, viajantes e memorialistas.

A rigor, os problemas ali enfrentados foram enfrentados em outros lugares do Brasil, isto é, a região aqui considerada não era uma exceção, conforme os discursos procuravam demonstrar, numa tentativa de inferiorizar um local com a alcunha de inóspito, sem vida e passível das mais diversas adversidades naturais.

Marcos Martins destacou em sua análise, ainda, as dificuldades encontradas pelas autoridades no quesito melhoria das estradas: “[...] o desejo das autoridades em relação às estradas não era de fácil concretização. A falta de recursos, as características do relevo e da meteorologia regionais conspiraram contra a qualidade dos caminhos que levavam a Diamantina.” (MARTINS, 2006, p. 157).

Tal preocupação leva-nos a refletir na questão de que, para a construção da ferrovia Brasil-Bolívia, foram enfrentados entraves reais, de ordem natural e de recursos humanos como,

por exemplo, na dificuldade dos cortes sobre as rochas ao longo do caminho férreo, as regiões alagadiças que precisavam ser aterradas, a falta de água potável, a utilização do carro de boi, o corte de árvores gigantes, as pontes alagadas em períodos de enchentes e a abertura de caminhos; tudo isso exigia muito do trabalhador. Além disso, é certo que a capacidade produtiva da região não tinha como atender, de pronto, ao grande volume de exigências subitamente colocadas pela construção da ferrovia.

Esses entraves, contudo, não poderiam servir para caracterizar esta região específica como sendo intrinsecamente “selvagem” e “inóspita”. Para os moradores locais, aquela área não se caracterizava dessa maneira, muito ao contrário: aquele era o seu lar, ao qual estavam adaptados.

Uma vez que abordamos a importância da região atravessada pela ferrovia em seus aspectos naturais, agora iremos apontar o contexto urbano da fronteira oeste, considerando as dinâmicas econômicas, políticas e sociais praticadas na cidade de Corumbá (onde se situaria a sede administrativa da Comista) e no seu distrito chamado Ladário (que viria a ser a sede das oficinas de locomoção).

1.5. O contexto da fronteira oeste na época: o município de Corumbá e o distrito de Ladário

Trabalhos que contribuirão para entender o contexto da fronteira oeste na época são os de Valverde (1972), Salsa Côrrea (1980, 1997, 1999), Souza (s. d.), Ito (2000), João Carlos de Souza (2008) e outros.

Falar do contexto da fronteira oeste é também tratar do estado de Mato Grosso com algumas características ou termos impostos ao longo do tempo, como um território vasto, porém longe dos grandes centros, com uma fronteira tornando-se área estratégica, mas, por outro lado, possuindo um sistema deficiente de comunicação e outros elementos que dificultavam o desenvolvimento.

O foco aqui é a região fronteira brasileira conhecida como região pantaneira – bioma Pantanal, que engloba as cidades de Ladário, Corumbá e seus respectivos distritos.

Face ao exposto, a efetiva ocupação não indígena aconteceu quando foram formados os primeiros povoados nas localidades, destinados a garantir a posse portuguesa na região, em face dos rivais espanhóis e da presença indígena.

Nesse sentido, foi criada a povoação de Albuquerque – hoje Corumbá, sob as ordens do governador da Capitania de Mato Grosso, Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, em 1778, após a fundação da fortificação militar de Forte Coimbra em 1775.

Com relação a Ladário, ainda existe uma incógnita sobre a sua criação, haja vista que se tem apenas fontes memorialísticas²⁴ que reproduziram a mesma ideia, afirmando que o lugar Ladário serviu como ponto de apoio – localizado rio abaixo em 2 de setembro de 1778 – de subsistência do pessoal incumbido de fundar a povoação de Albuquerque no mesmo mês e ano. (SOUZA, s. d., p. 26).

Em termos econômicos, o pantanal foi um espaço que serviu, já no século XIX, para a criação de gado, ao passo que na povoação de Corumbá era feita a comercialização da carne:

[...] o Pantanal, no decorrer do século XIX, foi visto como ambiente propício para o criatório de gado vacum. No final daquela centúria já eram verificadas fazendas de gado e indústrias com produção de charque e couro. Em Corumbá era visível a presença de açougues desde o período anterior à Guerra do Paraguai, com a comercialização de carne “verde” e seca. (SENA, 2012, p. 88).

A dinâmica econômica do pantanal foi marcada no decorrer do século XIX com as fazendas de gado e com as indústrias produtoras de charque e couro, além da criação dos açougues para a comercialização da carne “verde” (que significa carne fresca).

Após esse período, os povoados foram crescendo e se desenvolvendo, em um primeiro momento com a efervescência da navegação fluvial e em um segundo momento com a chegada da estrada de ferro, que sequer inviabilizou o transporte fluvial, já que este se manteve por um longo período de tempo, e hoje o porto de Corumbá funciona com atividades de caráter turístico.

Em se tratando de navegação fluvial, Côrrea enfatizou que “[...] possibilitou um crescente intercâmbio de mercadorias entre os mercados da Bacia do Prata e demais portos brasileiros da orla atlântica” (CORRÊA, 1999, p. 124).

De acordo com João Carlos de Souza, em *Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*, obra fruto da sua tese,

[...] a navegação internacional, que tinha seu ponto terminal em Corumbá e era realizada por navios de maior calado, já na primeira década após a guerra com o Paraguai, contribuiu para que a cidade se tornasse polo de distribuição das mercadorias para a capital, Cuiabá, bem como para outras regiões da Província. (SOUZA, 2008, p. 36).

²⁴ Ver Lécio Gomes de Souza (s. n. t), Raul Silveira de Mello (1966) e Renato Báez (1981e 1986).

Souza descreveu o auge econômico vivenciado na cidade de Corumbá em virtude do comércio distribuidor de mercadorias diversas que ali fora estabelecido e que a colocava na linha de frente das outras cidades do estado no quesito importação e exportação.

Corumbá era, então, o ponto terminal da navegação internacional, facilitando a distribuição de produtos e mercadorias de diversos tipos localmente e para além da província, o que resultou numa posição econômica de destaque, atraindo assim diferentes tipos de comerciantes.

Em linhas gerais, o movimento no porto²⁵ de Corumbá, na segunda metade do século XIX e inícios do século XX, possibilitou um intercâmbio comercial que marcou a história do local e, sobretudo, deixou o seu legado. Um legado advindo de um período áureo de importação e exportação de materiais via navegação na bacia do rio da Prata.

Ainda conforme Souza (2008), quando trabalhou os periódicos em sua obra, Corumbá era conhecida por “sua posição geográfica e estratégica privilegiada, o porto, a importância do comércio atraindo capital, viajantes, estrangeiros e o crescimento populacional” (SOUZA, 2008, p. 49).

Pode-se dizer que a cidade de Corumbá ganhou o estatuto de uma das cidades prósperas da região pantaneira porque está situada numa posição geográfica estratégica e privilegiada, graças ao rio Paraguai²⁶, principal meio de comunicação, o que fez circular mercadorias, pessoas, culturas, informações e alavancar a economia local.

Sobre Ladário, que era um distrito de Corumbá no século XIX até meados do século XX, temos o relato de João Severiano da Fonseca²⁷, que, em sua *Viagem ao redor do Brasil*, na década de 1870, descreveu o que vira e vivenciara:

Às 11 $\frac{3}{4}$ chegamos ao Ladário, primeiro sítio do estabelecimento da antiga Albuquerque, que, então, consistia n'um retângulo fechado pela casaria e pelo único portão para o rio, sendo esse retângulo de 75 passos de comprimento, 50 de largo e habitado por 200 pessoas. (FONSECA, 1880, p. 290).

A descrição feita pelo viajante demonstra Ladário como um sítio dentro de Albuquerque (o nome original de Corumbá), cuja área povoada era nas imediações do portão do Arsenal de Marinha e que era habitado por 200 pessoas quando de sua passagem.

²⁵ A abertura do rio Paraguai à navegação brasileira aconteceu em 1856, porém, foi interrompida pela Guerra contra a República do Paraguai (1864-1870).

²⁶ O rio Paraguai percorre quatro países: Brasil, Bolívia, Paraguai e Argentina. A sua nascente está localizada no Alto Paraguai, em Mato Grosso, banhando também o Mato Grosso do Sul.

²⁷ Médico e militar brasileiro que percorreu o Brasil como membro da Expedição Demarcadora de Limites Brasil-Bolívia; passando por Corumbá e Ladário na década de 1870, deixou os registros de suas impressões.

Naquele período, Ladário era sede do arsenal de Marinha²⁸, que havia sido transferido de Cuiabá em 1873, e na sua passagem Fonseca destaca a inconclusão das obras do arsenal: “É hoje um vasto e formoso arsenal de marinha ainda incompleto, apesar de suas obras já excederem a quatro mil contos de réis, e que houve necessidade de suspendê-las por projetadas n’uma escala muito superior às forças do país.” (FONSECA, 1880, p. 290).

Em sua passagem, o viajante trouxe ainda dados sobre a população, casas e palhoças no período de 1878 no distrito de Ladário e em Corumbá, período em que “o comércio dobrou e a presença da tropa²⁹ chamou uma nova colônia de negociantes, ou melhor traficantes. O Ladário converteu-se também n’uma florescentíssima povoação, com cerca de três mil almas, várias ruas e boa casaria.” (FONSECA, 1880, p. 299).

É possível perceber que o movimento comercial de Corumbá, no final do século XIX, bem como o estabelecimento das tropas imperiais, favoreceu o comércio de Ladário porque o viajante trata agora de “uma florescentíssima povoação”, em que podemos notar o aumento da população de 200 pessoas para três mil.

Entre o final do século XIX e meados do século XX Corumbá teve um porto bastante movimentado, em decorrência das importações e exportações de diversos produtos e materiais, como é possível notar no *Álbum graphico do Estado de Mato Grosso*, que citou alguns dos produtos que eram exportados: “[...] borracha, couro, charque, ipecacuanha, etc., quase todos, porém, da zona norte do estado, pois, fora de outros couros vacuns, charque e um pouco de borracha mangabeira, o município de Corumbá não produz por enquanto coisa alguma” (*Álbum graphico*, 2006, p. 326).

Os produtos citados eram alvos de exportação porque existia um mercado externo consumidor, mas, ao mesmo tempo, havia deficiência na produção local de outros tipos de produtos que, normalmente, eram objetos de importação.

O franco desenvolvimento do comércio de importação e exportação refletiu-se na chegada de imigrantes, como apontou João Carlos de Souza ao afirmar: “[...] imigrantes europeus, especialmente italianos, portugueses e espanhóis, mas também franceses e alemães, aportaram em Corumbá”. (SOUZA, 2008, p. 205).

A chegada de imigrantes para tentar a vida em Corumbá resultou numa troca cultural, em razão das relações de trabalho, que marcou a identidade corumbaense, como assinalou Sena (2012): “Em 1863, Corumbá tinha número maior de pessoas que nas décadas anteriores.

²⁸ Sobre o Arsenal de Marinha de Ladário ver Mello (2008).

²⁹ O autor refere-se ao numeroso contingente militar brasileiro estacionado em Corumbá.

Destacamos entre os habitantes (negros, mestiços, indígenas e brancos), a presença de imigrantes europeus, do Oriente e da América Latina”. (SENA, 2012, p. 76).

Alguns imigrantes ali permaneceram, fixando o seu comércio e outros estiveram apenas de passagem. Há uma fixação do pequeno comércio no Ladário naquele momento, como se pode observar: “O final do século XIX é marcado pela instalação do pequeno comércio que se estabeleceu próximo à região portuária e região adjacente e pela instalação do Arsenal de Marinha em 1873, transferido de Cuiabá.” (SANTOS, 2017, p. 26).

O período subsequente foi marcado pela redução no movimento de transportes via navegação fluvial em razão das mercadorias e produtos serem transportados por uma nova via de comunicação: a estrada de ferro, esta que, por sua vez, denotava celeridade e modernidade.

Com relação ao início do século XX, é possível encontrar uma descrição do que era Corumbá no *Álbum gráfico do Estado de Matto-Grosso*, documento propagandístico, editado em 1914 na cidade de Hamburgo, na Alemanha:

Cidade em contínuo progresso devido, sem dúvida, à operosa colaboração do elemento estrangeiro de que é composta a maioria de sua população, seu porto é visitado por embarcações de grande calado, nacionais e estrangeiras, que aqui aportam, conduzindo grandes carregamentos de mercadoria, umas destinadas a esta praça e outras destinadas às demais localidades do Estado, bem como o oriente da Bolívia, via porto Suarez, com o qual confina pela parte ocidental [...]. (Álbum gráfico, 2006, p. 326).

O documento trouxe uma descrição do movimento comercial no porto por meio da atracação de grandes navios brasileiros e estrangeiros. Um movimento comercial que ultrapassava barreiras regionais e, sobretudo, fronteiriças, porque pôde estabelecer-se com países mais próximos, como a Bolívia e, com países mais distantes, como a Itália, por exemplo.

A época anterior à instalação da Comista na região da fronteira oeste corresponde a um período em que, no início do século XX, Corumbá era um porto com intenso movimento fluvial de importação e exportação, ao passo que o ano de 1914 foi um marco na história da viação e comunicação terrestre em função da inauguração da estrada de ferro Noroeste do Brasil – NOB cujo ponto final atingia o distrito de Porto Esperança.

À época, Corumbá era um município que possuía seis distritos, entre os quais estavam Ladário e Porto Esperança. O distrito do Ladário³⁰ tornou-se município ao longo do processo de ligação ferroviária internacional.

³⁰ Município criado pela lei estadual nº 679, de 11 de dezembro de 1953, e instalado em 17 de março de 1954.

Na dissertação de mestrado de minha autoria *Apologia à inconstitucionalidade: Os desdobramentos em torno da criação e formação da municipalidade do Ladário-MS (1948-1955)* foi debatido no segundo capítulo o item *A influência da ferrovia na busca pela autonomia*, trazendo uma análise de dois textos memorialísticos escritos por João Lisbôa de Macedo acerca da motivação para a emancipação político-administrativa do distrito do Ladário no ano de 1953.

Os argumentos usados por João Lisbôa de Macedo (1997) foram de que o distrito de Ladário recebia pouca assistência da prefeitura e, além disso, estavam diretamente ligados ao fato de que a estação da ferrovia Brasil-Bolívia deveria ser construída em Ladário, mas foi construída em Corumbá em função de sua hegemonia. Macedo afirmou que os líderes políticos conseguiram “torcer a engenharia” e fazer com que a estação fosse construída em Corumbá, por isso, os políticos ladarenses lutaram para a criação de uma subprefeitura e depois pela emancipação político-administrativa.

Desse modo, no ano de 1948, momento em que a construção da estrada ocorria, o distrito de Ladário passara por uma mudança política-administrativa: conquistou pela resolução nº 13 de janeiro de 1948 uma subprefeitura sendo nomeado como subprefeito Anolbe Rodrigues Freire cuja administração terminou em 1952.

Desse período em diante, o distrito passara por mudanças até os seus representantes conquistarem a sua autonomia, em 1953.

Os moradores daquela região fronteira, Ladário e Corumbá, tinham o rio Paraguai como meio de navegação e comunicação, realizadas através dos portos de Corumbá, Ladário e Porto Esperança. Todavia, com a chegada da estrada de ferro esse panorama de comunicação exclusivamente via fluvial foi gradativamente mudando.

No que diz respeito à presença da ferrovia NOB em Corumbá, João Carlos de Souza, ao analisar o conteúdo dos periódicos corumbaenses, a saber, os elementos de modernidade neles veiculados, destaca que, “com frequência, a imprensa periódica de Corumbá referia-se à cidade como a mais importante de Mato Grosso, especialmente ao comentar a incorporação do telégrafo e da ferrovia, esses elementos da modernidade, em sua paisagem.” (SOUZA, 2008, p. 49).

A imagem que os jornais propalavam de Corumbá estava intrinsecamente agregada aos elementos de comunicação e transporte, como o telégrafo e a ferrovia, que contribuíram, além do transporte fluvial, para a disseminação da cultura, de ideias, informações, de produtos, caracterizando, assim, o que o autor chamou de “Sertão Cosmopolita”.

Parte-se do pressuposto de que a chegada dos trilhos em Porto Esperança foi um divisor de águas para as atividades comerciais, que poderiam ser praticadas de duas formas: por via fluvial ou terrestre. O que trouxe uma nova opção que viria a colaborar para o fluxo das atividades econômicas.

Em outras palavras, quebra-se, dali em diante, o atestado de exclusividade comercial via navegação fluvial, haja vista que havia um novo concorrente mais rápido e mais moderno.

Frente ao exposto, Corumbá, município da região pantaneira, englobava Ladário e mais cinco distritos³¹ no período estudado, sendo que os meios utilizados para a comunicação eram o rio Paraguai, a ferrovia e pequenas estradas de rodagem que interligavam os distritos ao centro econômico.

A NOB teria então, “[...] no sistema ferroviário de São Paulo, a vocação do oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões.” (AZEVEDO, 1950, p. 74). Esse autor, ao fazer a apologia dos bandeirantes e exaltar a suposta conquista civilizatória do sertão, cometeu ainda um equívoco ao ressaltar que o sertão consistia em espaço vago, pois desconsiderou que esse espaço era ocupado por pessoas e existia uma dinâmica social, política e econômica praticada ali.

Numa linha de raciocínio diferente sobre a NOB, Brito assinalou que a chegada da ferrovia contribuiu para um desenvolvimento econômico duradouro naquela região de fronteira brasileira nos anos 50 e, “[...] além disso, a proposta concretizada nesse período reforçava a visão do Estado brasileiro sobre a necessidade de transformar a região em foco numa fronteira viva, à medida que se conseguisse incorporá-la produtivamente ao restante do país.” (BRITO, 2001, p. 299-300).

Destacou que a ideia do Estado era tornar a fronteira “viva” e incorporada ao país, como se já não estivesse. Em outras palavras, a região fronteira brasileira precisava ser integrada no quesito de comunicação e interação econômica com outros estados brasileiros.

³¹ Hoje Corumbá possui sete distritos: Albuquerque, Amolar, Forte Coimbra, Nhecolândia, Payaguás, Porto da Manga e Porto Esperança.

Capítulo 2

OS ANTECEDENTES, O PROJETO DA E. F. B. B. E A CRIAÇÃO DA COMISTA

Há um tempo veio a Comissão Mista para fazer a estrada de ferro Brasil-Bolívia que foi determinada pelo presidente Getúlio Vargas. Isso já foi no começo do ano de 39/40 por aí. Justamente na mesma época vieram inaugurar o Dique Seco na Marinha e o dique foi outra Companhia que veio fazer: a Raja Gabaglia. Então, essa Comissão Mista trouxe a Companhia de São Paulo, Sotema (Sociedade Técnica de Materiais), que vieram para montar os vagões aqui em Ladário. (MACEDO, entrevista concedida em 2018).

Antes de iniciar abordagem e análise do tema cabe dizer que os documentos deste capítulo incluem os Relatórios da Comista (dos exercícios de 1938 até 1957),³² escritos pelos engenheiros chefe e delegado da Comissão que, inicialmente, foram, respectivamente, Luiz Alberto Whately (brasileiro) e Juan José Rivero Torres (boliviano); em outros momentos, com as mudanças de governo, notam-se outros chefes, cujos nomes estão registrados nos relatórios, assumindo tais funções.

Tais documentos são bastante descritivos, trazendo informações quantitativas em maior escala (apesar de conter informações qualitativas sobre vários aspectos), já que o objetivo era justificar os gastos e relatar as questões técnicas e administrativas da construção da ferrovia.

Nesse sentido, os relatórios da Comista contêm toda espécie de gastos, desde os estudos até os aspectos relativos à contratação de empresas via contratação direta, própria ou subempreitada e os demais aspectos relativos à construção da Brasil-Bolívia pela C.M.F.B.B.

Os relatórios ou informes (assim chamados em espanhol) da Comista encontram-se nos arquivos da Cancellaría, em Santa Cruz de La Sierra, onde foram fotografados e encaminhados para a autora. É importante destacar que o relatório referente ao exercício de 1953-1954 não foi localizado. Também não foram encontradas informações sobre os anos de 1949-1950, embora conste que esse biênio fosse abrangido no Relatório referente ao período 1947-1950, isto é, conjugado em um documento só.

³² Após esse período não foram encontrados relatórios, embora a Comista tenha feito suas atividades até 1963.

Outro destaque é para o fato de que os relatórios de 1947 em diante foram escritos em espanhol, haja vista que os documentos da Comista deveriam ser produzidos em português e espanhol. Com isso, a tradução para a língua portuguesa foi de responsabilidade da autora.

Além desses relatórios, aqui foram trabalhados documentos Confidenciais, Reservados e Secretos emitidos pelo Itamaraty (vale dizer, o Ministério das Relações Exteriores do Brasil – MRE), assim como outros documentos pesquisados de forma presencial no Arquivo Histórico do Itamaraty (Rio de Janeiro). Os protocolos, tratados e notas reversais foram encontrados no Portal Concórdia, do MRE (<https://concordia.itamaraty.gov.br/>), cujos arquivos estão digitalizados.

Outros documentos trabalhados são os da seção de arquivos pessoais do Fundo Getúlio Vargas e do Fundo Café Filho, do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC, digitalizados e disponíveis na internet para consulta em <https://cpdoc.fgv.br/acervo/arquivospessoais>.

São trabalhadas ainda fotografias do Arquivo Nacional, disponíveis na internet (<http://arquivonacional.gov.br/br/>), quando o assunto foi a inauguração da estrada de ferro em 1955.

2.1. Protocolo de 25 de novembro de 1937

A Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana – C. M. F. B. B.³³ ou Comista³⁴ foi criada pelo artigo IV do Protocolo de novembro de 1937 com o objetivo de construir a estrada de ferro brasileiro-boliviana/E.F.B.B.

Embora em 24 de novembro de 1936 tenha sido instituída, também por meio de protocolo, uma outra Comissão Mista para estudos prévios das comunicações ferroviárias entre o Brasil e a Bolívia, num primeiro momento composta de 3 membros para cada país, oficialmente a Comista que se instalou para a construção da ferrovia foi aquela criada pelo Protocolo de 1937, que também estabeleceu a célere criação do Tratado de 25 de fevereiro de 1938³⁵.

Trata-se da assinatura do Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938 (aqui foi trabalhada a versão em língua portuguesa), que trouxe os pormenores da questão ferroviária envolvendo

³³ Estrada de Ferro Brasil-Bolívia que também pode ser chamada de estrada de ferro Brasbol.

³⁴ Aqui utilizarei o termo Comista ou a sigla C. M. F. B. B. em referência à Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana.

³⁵ Assinado pelo chanceler brasileiro, Dr. Mário Pimentel Brandão, e o enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de Bolívia no Brasil, Dr. Alberto Ostría Gutierrez.

os dois países, ao passo que deixou em evidência, no artigo VII, o comprometimento com a construção, imediata, do trecho faltante da Noroeste do Brasil, para o qual já existia o projeto de prolongamento que ligaria Porto Esperança à cidade de Corumbá, sem o qual seria inviável estabelecer comunicação ferroviária internacional e conseqüente ligação transoceânica.

Nesse aspecto, o grande entrave foi a estrada de ferro Noroeste do Brasil – NOB ter ficado inconclusa, os problemas de sua inconclusão são mencionados por Queiroz (2004) em sua tese.

Partindo desse pressuposto, pode-se dizer que também a ferrovia Brasil-Bolívia seria então uma espécie de “prolongamento” da Noroeste do Brasil, lembrando que a conclusão da NOB foi possível devido às tratativas para a construção da Brasil-Bolívia, caso contrário há que se pensar na possibilidade desse trecho de Porto Esperança a Corumbá ficar apenas no papel.

Em suma, o artigo VII do Tratado, mencionado em linhas anteriores, tem como principal característica a construção imediata do trecho da NOB acima referido, que funcionou como peça chave do sistema ferroviário entre os dois países cuja construção deveria ser iniciada a partir do território brasileiro (artigo XII) em um ponto convenientemente³⁶ escolhido entre Porto Esperança e Corumbá, ficando sob a responsabilidade da Comista.

Nesse sentido, a seguir discutiremos o protocolo ferroviário de 1937, assinado pelo Brasil e pela Bolívia, que estabeleceu o compromisso da criação do Tratado sobre Ligação Ferroviária visando à construção da Brasil-Bolívia.

Se, por um lado, foi instituída uma primeira Comista para os estudos prévios da região e da viabilidade técnica para a construção da ferrovia pelo Protocolo de 1936, por outro, o protocolo de 1937 versou sobre a criação de uma outra Comista, dessa vez para a construção da estrada de ferro, e determinou a assinatura do Tratado sobre Ligação Ferroviária.

O Protocolo de 25 de novembro de 1937 (em versões em língua portuguesa e espanhol), cuja composição era de 8 artigos, foi assinado na cidade de La Paz por Gastão Paranhos do Rio Branco, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário do Brasil na Bolívia, e Enrique Baldivieso, ministro das Relações Exteriores da Bolívia.

O artigo II desse protocolo é de suma relevância porque nele foi estabelecido o compromisso da assinatura de dois Tratados no ano de 1938:

[...] um destinado a dar execução às estipulações do Tratado de 25 de dezembro de 1928 (modificado pelo Protocolo de 1937) e a efetivar a ligação ferroviária entre o território do Brasil e a cidade de Santa Cruz de la Sierra, na

³⁶ Escolhido após os estudos feitos pela C. M. F. B. B.

Bolívia; e o outro destinado a efetivar a exploração, estudos, saída e aproveitamento do petróleo pelo Brasil. (PROTOCOLO, 1937).

Ou seja, o Protocolo diz respeito à futura assinatura do Tratado sobre Ligação Ferroviária com a Bolívia e o Tratado de Saída e Aproveitamento do petróleo boliviano.

No artigo III foi dada a importância da futura assinatura do Tratado de 1938 a respeito da ligação ferroviária, sendo que, enquanto perdurava a falta de assinatura do Tratado, os estudos da linha férrea continuariam sendo feitos, buscando como ponto de partida “um ponto convenientemente escolhido entre Porto Esperança e Corumbá”.

Assim, no artigo IV do Protocolo de 1937 ficou criada a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana (C. M. F. B. B), o que é possível verificar em outros documentos³⁷. Nesse sentido, além de criar a Comista, o artigo IV estabeleceu ainda que a Comissão seria dirigida por um técnico brasileiro, “em consideração de que é o Brasil que adianta os fundos necessários para esses estudos [...]”, sendo que os honorários seriam pagos conforme previu o artigo V: “[...] por cada uma das partes contratantes, adiantando o governo do Brasil a importância correspondente às despesas gerais, que lhe será reembolsada [...]”.

O conferencista Whately, em seu discurso sobre o petróleo e a ferrovia Brasil-Bolívia, assim se referiu à criação da C.M.F.B.B pelo Protocolo de 25 de novembro de 1937:

O protocolo de 25 de novembro de 1937, que antecedeu o Tratado de Vinculação Ferroviária, criou a Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana, composta de técnicos e funcionários brasileiros e bolivianos, dotada de organização administrativa peculiar, cuja chefia foi confiada a um engenheiro brasileiro, em consideração a que é o Brasil que adianta os fundos necessários à construção da ferrovia referida. (WHATELY, 1955, p. 52).

O artigo VII previa que os gastos com os estudos e trabalhos, “calculados em um milhão e meio de dólares”, serão pagos “em partes iguais pelos governos do Brasil e da Bolívia e reembolsados de acordo com as recomendações e conclusões da Comissão Mixta Brasileiro-Boliviana”.

No oitavo e último artigo, ressalta-se o compromisso assumido pelos dois países em “[...] conceder mútuas e eficientes facilidades às Comissões Mixtas técnicas ferroviárias e petroleiras.”

Em outras palavras, o Protocolo de novembro de 1937 subsidiou a criação do Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938. Desse modo, faremos abaixo uma análise desse Tratado assinado em 25 de fevereiro de 1938.

³⁷ Ver Protocolo adicional ao Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938.

2.2. Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938

As discussões a respeito da Brasil-Bolívia culminaram no Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938, pelo qual foi possível dar início aos trabalhos de construção no ano de 1939, tendo em vista que os levantamentos e estudos tiveram início desde 1936, como vimos anteriormente no capítulo 1.

Com 14 artigos, o Tratado sobre Ligação Ferroviária foi assinado no Rio de Janeiro em 25 de fevereiro de 1938 por Mário de Pimentel Brandão, Ministro das Relações Exteriores do Brasil, e Alberto Ostría Gutiérrez, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da Bolívia no Brasil.

O referido Tratado, em seu artigo primeiro, altera o artigo 5º do Tratado de Natal de 1928 e o Tratado de Petrópolis:

Os governos do Brasil e da Bolívia convêm em modificar o artigo 5º do Tratado de 25 de dezembro de 1928, assinado no Rio de Janeiro, no qual ficou estabelecida a substituição da obrigação estipulada no artigo 7º do Tratado de 17 de novembro de 1903 por um auxílio do Brasil para a realização de um plano de construções ferroviárias que, ligando Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra, deveria daí se prolongar, por um lado, a um porto na Bacia do Amazonas, e por outro, a um porto no rio Paraguai, em um lugar que permitisse contato com a rede ferroviária brasileira. (Tratado sobre Ligação Ferroviária, 1938, artigo primeiro).

Essa modificação aconteceu em virtude do silenciamento no supracitado artigo do Tratado de Natal quanto à especificação da forma como o auxílio financeiro (de 1 milhão de libras esterlinas, segundo o mesmo tratado) seria aplicado.

Nota-se que, por meio do primeiro artigo, foi modificado o artigo V do Tratado de Natal e no artigo II, por sua vez, consta a justificativa da modificação, estipulando que o valor a ser aplicado na construção de estrada de ferro na Bolívia (1 milhão de libras esterlinas) seria especificamente para construção da linha férrea entre um ponto convenientemente escolhido (que veio a ser Corumbá) e a cidade de Santa Cruz de la Sierra, como veremos abaixo.

Em outras palavras, foi imprescindível descrever de que forma o auxílio financeiro seria efetivamente aplicado.

Segundo o artigo II e a conferência proferida por Whately – aqui já mencionada em linhas anteriores:

[...] A modificação consiste, propriamente, em aplicar um auxílio de um milhão de libras ouro, estipulado no referido artigo 5 do Tratado de 25 de dezembro de 1928, na construção de uma linha férrea que, partindo de um ponto convenientemente escolhido, entre Porto Esperança e Corumbá, fosse terminar na cidade de Santa Cruz de la Sierra. (WHATELY, 1955, p. 52).

Nessa linha de interpretação, o artigo III complementa o artigo anterior no sentido da forma como seria aplicada a contribuição pecuniária, a qual seria “posta pelo governo do Brasil à disposição do governo da Bolívia, em um Banco de Londres [...]”.

No tocante à assinatura do Tratado sobre ligação ferroviária, Queiroz destacou que “[...] com o tratado assinado em fevereiro de 1938, os dirigentes brasileiros parecem haver passado à frente dos rivais argentinos, visto que apenas em 1941 seria firmado entre Argentina e Bolívia um efetivo tratado relativo à construção da ferrovia Yacuiba-Santa Cruz [...]”. (QUEIROZ, 2004, p. 174).

Queiroz fez referência à rivalidade do Brasil com a Argentina sobre o acordo que a Bolívia firmou para a construção da ferrovia Santa Cruz de La Sierra até Yacuiba, que foi iniciada em 1942 e finalizada em 1957 consoante Limpas Ortiz (2009).

Observa-se a existência do conflito entre Brasil e Argentina, esta última que tentou se adiantar no quesito ferrovia para firmar um Tratado com a Bolívia em 1936, quando foram feitos os estudos prévios da ferrovia Brasil-Bolívia. (cf. capítulo 1).

Esse Tratado foi importante porque foi reconhecida, no artigo IV, a insuficiência do auxílio de 1 milhão de libras esterlinas para a construção da estrada de ferro, determinando que o Brasil adiantasse ao governo da Bolívia “a quantia suplementar, que se fizer mister, para a sua integral construção, depois de submetidos à sua aprovação o projeto e o orçamento das obras [...]”.

Ademais, o artigo preceituava que deveria ser feito um adiantamento da quantia então fixada, e esse adiantamento foi de suma relevância, sendo que o reembolso seria feito pela Bolívia e poderia ser pago “[...] em libras esterlinas, ouro, ou em quantidade equivalente de petróleo bruto ou gasolina, posta em Corumbá ou em outro ponto da fronteira brasileira ao preço corrente desses produtos nos centros de produção”.

Ressalta-se que, além da integração do sistema ferroviário internacional, a Bolívia comprometeu-se, no artigo V, em cooperação com o governo brasileiro, a “construir a linha férrea Vila Vila a Santa Cruz de la Sierra [...]”.

Dando prosseguimento à análise, a redação do artigo VIII preceitua o exame, por parte dos dois governos, “da conveniência de reservar no Porto de Corumbá parte das instalações ou

de estabelecer, nas proximidades do referido porto, outras especiais destinadas a facilitar o trânsito de mercadorias de importação e exportação à Bolívia e da Bolívia”.

Em consonância com o artigo VIII do protocolo de 25 de novembro de 1937, ficou em evidência a preocupação com o sentido econômico da estrada de ferro, todavia, assegurando as garantias e condições a serem estabelecidas por ambos os países.

Ademais, ficou definido no Tratado que a bitola da ferrovia seria de um metro, ou seja, a mesma da NOB (artigo IX); que o adiantamento dos gastos gerais dos estudos da linha – que ligaria Santa Cruz ao território brasileiro, iniciados em 25 de janeiro de 1938 – seria reembolsado, de acordo com o artigo IV (artigo X); estabeleceu o prazo de estudos completos e definitivos da linha férrea contado 1 ano a partir de seu início, ou seja, a 25 de janeiro de 1939 (artigo XI); determinou que a estrada de ferro deveria ser iniciada pelo território brasileiro depois que os projetos dos dois primeiros trechos (50 km cada um) fossem aprovados pelos governos do Brasil e da Bolívia, sendo a sua construção por concorrência pública (artigo XII); facilitou a entrada e saída dos países concedendo as maiores franquias e facilidades possíveis e isentando objetos pessoais e técnicos dos direitos aduaneiros (artigo XIII) e finalizou, no artigo XIV, com as diretrizes para a ratificação das partes, que deveria ser feita no Rio de Janeiro.

No que concerne aos custos da ferrovia internacional, Limpias Ortiz afirma que “*El primer presupuesto elaborado pela Comisión Mixta estimó el costo total de la obra em 2.532.469,00 libras esterlinas papel [...]*” (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 25).

Como visto, esse orçamento foi o inicial, e ainda é preciso analisar dados para obter o custo total da ferrovia de Corumbá a Santa Cruz de la Sierra. Isto posto, no item abaixo discutiremos a definição do projeto da ferrovia Brasil-Bolívia.

2.3. A definição do projeto da ferrovia Brasil-Bolívia

No tocante ao assunto, no Relatório da Comista a justificativa feita para a escolha do lugar de partida da estrada de ferro foi a de que: “[...] chegou-se à conclusão de que a cidade de Corumbá, porto fluvial de grande movimento à margem direita do rio Paraguay, impunha-se, sem lugar a vacilações, como ponto obrigado para a partida da estrada em demanda de Santa Cruz de la Sierra”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 10).

O Relatório aponta ainda que os estudos realizados anteriormente, sobre a ligação ferroviária internacional, por Estanislau Bousquet, com rumo direto de Porto Esperança a Santa

Ana, na Bolívia, sem passar por Corumbá, detectaram a impraticabilidade da construção por causa da difícil passagem pela região dos baixos pantanais.

E, teoricamente, haveria outra solução³⁸, mas esta exigiria a construção de uma via que permitisse os transportes dos materiais necessários aos trabalhos, em razão dos trilhos da NOB chegarem somente até Porto Esperança, faltando construir o trecho até Corumbá.

Essa definição de que Corumbá seria o ponto de partida da estrada foi essencial para o início das obras de prolongamento da estrada de ferro Noroeste do Brasil e a ligação com a Brasil-Bolívia.

Feito isso, o momento seguinte foi definir a localização da estação inicial da estrada de ferro, em outras palavras, a estaca zero:

Assim, resultou que a estaca zero fosse cravada nos terrenos relativamente planos situados ao sul da cidade, onde haviam chegado os estudos da estrada de ferro Noroeste e que tinham a vantagem de oferecer uma área ampla para a esplanada da futura estação comum às duas estradas, com pequenas despesas de expropriação. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 11).

A estaca zero foi definida e, além disso, definiu-se a estação inicial da estrada de ferro. Não bastou, contudo, definir essa estação inicial, pois faltava ainda determinar um meio de comunicação fácil entre ela e a margem do rio Paraguay para que ficasse assegurado o transporte dos materiais destinados aos serviços; e, para tal finalidade,

impôs-se Ladário, subúrbio de Corumbá, situado a cinco quilômetros a jusante no rio Paraguay, aproveitando-se o local onde existia uma ponte de desembarque da antiga Companhia de Minas e Viação do Urucum³⁹, pois dita instalação permitia que o desnível de mais de 60 metros entre o local da estação e as águas do rio fosse facilmente vencido por um ramal de construção leve, além de oferecer, junto à barranca do Paraguay, a área necessária ao parque de instalações destinadas ao desembarque de material importado e às oficinas de montagem de material rodante, e ainda facilitar a comunicação entre o Arsenal de Marinha do Ladário e a sede do 17º Batalhão de Caçadores (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 11).

O lugar *Ladário* foi escolhido tendo em vista, portanto, três motivos: o aproveitamento do local onde existia a ponte de desembarque da extinta Companhia de Minas e Viação; o local

³⁸ Teoricamente seria viável uma linha que, partindo do prolongamento da Noroeste do Brasil, 30 quilômetros antes da chegada a Corumbá, inflétisse para a esquerda em Piraputangas, contornando a Serra do Urucum em direção a Porto Suarez e depois se desenvolvesse pela encosta da serra de Mutum (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940, p. 10).

³⁹ Trata-se aqui da empresa denominada *Companhia Minas e Viação de Mato Grosso*, que, entre a segunda e a terceira décadas do século XX, deteve uma concessão para exploração de minérios no Maciço do Urucum, tendo construído, para tanto, uma pequena ferrovia ligando suas minas ao porto do Ladário.

era propício à construção de um ramal leve, que ligaria essa ponte de desembarque à linha tronco da ferrovia; e possuía área necessária para desembarque e montagem do material e facilitação da comunicação entre o Arsenal de Marinha e a sede do 17º Batalhão.

Com a definição do local apropriado para o desembarque de material foi iniciada a construção do primeiro ramal e dos trechos principais, conforme será visto adiante, neste trabalho.

Diante dos estudos, o Relatório da Comista de 1938 aponta que o traçado da Brasil-Bolívia compreendia quatro seções: Corumbá km 0 - El Carmen⁴⁰ km 113 (113 km); El Carmen km 113 - Roboré km 250 (137 km); Roboré km 250 - San José dos Chiquitos km 385 (135 km); San José dos Chiquitos km 385 - Santa Cruz de la Sierra km 651 (266 km).

Além da definição das seções, aponta-se a diferença, considerada pequena, entre a extensão da estrada de ferro e a distância, em linha reta, entre Corumbá e Santa Cruz: nas estacas extremas, a ferrovia atingiu “a extensão de 680 quilômetros, que, comparada à distância direta de 598 km 65 entre os pontos geograficamente determinados nestas duas cidades, acusa um alongamento pouco maior que 81 quilômetros, ou sejam 13,6% apenas”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 35).

Os estudos técnicos contribuíram para a extensão da ferrovia, com 4 seções, com saída de Corumbá e passando pelas seguintes localidades bolivianas: Puerto Quijarro, Puerto Suaréz Arana, Matacucito, Tacuaral, Yacuces, Palmito, El Carmen, Santana, Tucabaca, Naranjos, San Lorenzo, Águas Calientes, Tayoy, Roboré, Limoncito, El Porton, Ipiás, Taperas, Losiros, San José, Piococa, Quimone, Musuruqui, El Tinto, Tunas, Guarayito, Pozo del Tigre, Três Cruces, Cañada Larga, Puerto Pailas, Cotoca e Santa Cruz. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, p. 47-48).

A definição das seções por meio dos estudos feitos faz observar que o projeto de construção da ferrovia era a chegada até a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra, embora o projeto fosse a transcontinental.

Cada seção exigia uma atenção especial, em decorrência das peculiaridades do terreno, inclusive mereceram destaque, em matéria de dificuldades, alguns trechos pantanosos da Bolívia cuja área era de difícil acesso e de realização de trabalhos.

⁴⁰ Também chamada nos relatórios Comista de Engenheiro Rivero Torres, mas atualmente recebe o nome de El Carmen Rivero Torres.

Ao total, o projeto da Brasbol (outra forma pela qual era conhecida a ferrovia Brasil-Bolívia) contava com 31 estações ferroviárias, sendo uma no lado brasileiro, na cidade de Corumbá, ponto de partida, e as demais na Bolívia.

2.4. Os trabalhos da Comista: uma visão geral

A palavra Comissão significa incumbir pessoas em trabalhos temporários e no caso da Brasil-Bolívia foi montada uma comissão que durou o tempo da realização dos trabalhos de construção da ferrovia.

Organizada no Rio de Janeiro com representantes chefes dos dois países, a Comista na fronteira oeste do Brasil teve sua sede administrativa no município de Corumbá (Rua do Comércio, 26 A), e suas oficinas para a construção de vagões e gôndolas funcionavam no distrito do Ladário, próxima a área portuária e da Marinha.

Embora a Comista tenha sido criada em 1937 e suas funções regulamentadas em maio de 1938, a Comissão chegou na cidade de Corumbá no segundo semestre do ano de 1938, conforme o Relatório da Comista de 1938: “A 31 de agosto de 1938, a Comissão saiu do Rio de Janeiro, com destino a Corumbá, onde chegou no dia 9 do mês seguinte. Estava composta dos engenheiros, funcionários e demais pessoal subalterno.” (WHATELY & RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 9).

A Comissão saíria equipada do Rio de Janeiro segundo Whately e, após chegar em Corumbá, no dia 9 de setembro, os trabalhos foram iniciados 48 horas depois. (WHATELY, 1955, p. 52).

Com relação ao início dos trabalhos, Victor Hugo Limpas Ortiz, em seu livro *As ferrovias e a rodovia que transformaram o oriente boliviano, 1938-1957*⁴¹, afirma que “*los trabajos de campo se iniciaron formalmente apenas meses después, el 21 de septiembre de 1938, con la colocación de la primera estaca del poligonal del trazado, em la futura estación de Corumbá [...]*”. (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 25).

Isto posto, é possível identificar uma discrepância no que se refere à data de início dos trabalhos, em especial, porque Limpas Ortiz considera o início dos trabalhos a partir da colocação da primeira estaca e a Comissão considera a partir dos primeiros trabalhos de reconhecimento e estudos da área. Apesar disso, a obra de Limpas Ortiz contribui

⁴¹ É importante destacar que o livro está em espanhol e sua tradução feita pela autora.

significativamente para pensar a ferrovia Brasil-Bolívia e os demais aspectos relativos às vias de comunicação para o Oriente boliviano.

A forma como a equipe da Comista se equipou antes de sair do Rio de Janeiro foi destacada no Relatório:

Durante sua permanência no Rio de Janeiro, a Comissão equipou-se com material indispensável aos seus trabalhos iniciais, a saber: instrumentos e material de engenharia e desenho, móveis, utensílios, materiais de instalação para os acampamentos, ferramentas etc., além de duas estações fixas e seis portáteis de radiocomunicações, as primeiras de 250 watts e as restantes de 50 watts. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 9).

O fato de a Comissão sair equipada da cidade do Rio de Janeiro revela a preocupação na rapidez para o início dos trabalhos. Feita a descrição dos equipamentos imprescindíveis para os trabalhos e que seriam transportados do Rio de Janeiro a Corumbá, há o destaque de como a Comista equipou-se dos materiais contidos em Corumbá, que serviriam para a subsistência e para o início dos trabalhos:

Em Corumbá, completou o seu aparelhamento com a aquisição de víveres para o abastecimento do pessoal de saída para os trabalhos de campo, e assim puderam-se aproveitar os últimos dias de estíagem de 1938, para iniciar e impulsionar imediatamente os estudos (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 9).

O aparelhamento com os materiais de subsistência pôde ser deixado para quando chegaram a Corumbá, uma vez que a Comissão de estudos não era composta com um número elevado de pessoas.

Entretanto, durante o período de construção da estrada de ferro, mesmo com o abastecimento de gêneros alimentícios de Corumbá, houve a necessidade de trazer tais gêneros de São Paulo ou Rio de Janeiro em razão do número de trabalhadores.

Queiroz (2004), ao abordar a questão do abastecimento alimentício da NOB, afirmou que:

Com efeito, no início da década de 30 encontram-se menções à circulação, na NOB, de "trens de abastecimento de viveres"; em fins de 1931 editam-se normas já com vistas a reorganizar o serviço – sendo importante notar que, nessa ocasião, o diretor afirma que tais trens eram necessários apenas no trecho de Araçatuba a Porto Esperança [...]. (QUEIROZ, 2004, p. 106).

Percebe-se que o abastecimento foi alvo de organização já que era necessário fazê-lo, em especial, nas áreas “desprovidas” de recurso e no caso da construção da Brasil-Bolívia não foi diferente.

Whately, em uma conferência sobre as dificuldades enfrentadas, apontou que: “Os gêneros alimentícios, o material de expediente, o equipamento das turmas etc., procedentes dos mercados paulistas ou cariocas, percorreram, até o local da construção, distâncias variando de 2.000 a 2.300 km em média.” (WHATELY, 1944, p. 17).

Whately destacou a longa distância para que os materiais necessários, em especial, gêneros alimentícios chegasse a Corumbá e, ainda, aos locais onde determinados trabalhos eram realizados, áreas de acesso complicado em decorrência das condições das estradas da região, sobretudo da área pantanosa da Bolívia.

A economia brasileira, nesse período, estava voltada para produção agrícola destinada ao abastecimento interno, que era transportada pelas ferrovias paulistas como afirmou Grandi (2010): “[...] a economia brasileira ainda se caracterizava basicamente por produzir gêneros agrícolas tanto para exportação como para o abastecimento interno, mercadorias estas que consistiam na maior parte do volume de carga transportado pelas estradas de ferro. (GRANDI, 2010, p. 228).

Com esse movimento econômico e de abastecimento interno, as ferrovias serviram para transportar diversos tipos de materiais a longas distâncias, o que foi o caso da Brasil-Bolívia cujos gêneros e outros eram transportados via NOB.

Certo é que, após instalada a Comissão, foram feitos os primeiros estudos, para os quais foram designadas seis turmas de estudos, que “[...] realizariam o levantamento topográfico e o estudo preliminar dos diversos trechos [...]. Uma turma suplementar, dirigida pelos assistentes técnicos, faria o estudo do ramal a Ladário [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 19).

O Relatório da Comista é bastante descritivo sobre esse assunto e, nesse sentido, nele podemos perceber a composição das turmas que eram compostas por seis turmas de exploração sendo: “quatro brasileiras, numeradas de 1 a 4, e duas bolivianas, de 5 a 6, compostas com o pessoal: 1 engenheiro chefe de turma, 1 engenheiro auxiliar, 2 niveladores, 4 seccionistas, 1 encarregado do acampamento e do serviço de rádio, 1 motorista, 1 feitor, 40 trabalhadores.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 22-23).

Observa-se que havia uma divisão não igualitária do número de turmas, de acordo com a nacionalidade. Havia mais turmas brasileiras do que bolivianas, provavelmente porque,

conforme o Relatório, quando explicou o porquê do engenheiro-chefe ser brasileiro, era o governo do Brasil quem arcava com os custos de construção. Essa distribuição desigual poderia dever-se também, possivelmente, ao fato de que o Brasil dispunha de profissionais – engenheiros e técnicos – em maior número que a Bolívia.

No Relatório de 1938, que trata da organização da Comista e dos primeiros estudos, fica em evidência a forma adotada diariamente para a realização dos trabalhos:

Para se obter uma constante verificação da diretriz do traçado, as turmas desenhavam diariamente a planta da poligonal levantada, na escala de 1:20.000 por coordenadas topográficas retangulares, cujo cálculo se fazia de acordo com o modelo junto. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 23).

Queiroz (1997) em seu livro ao tratar da ligação ferroviária da NOB entre Mato Grosso e o litoral brasileiro destacou a precariedade das vias de transportes existentes, referindo-se tanto às vias interiores “[...] quanto à própria via platina, vista como suscetível de ser interrompida ao arbítrio dos países vizinhos.” (QUEIROZ, 1997, p. 19).

Contudo, não foi surpresa que os trabalhos iniciais apresentassem dificuldades para os trabalhadores, particularmente no que tange ao transporte, que, de acordo com Whately e Rivero Torres, era ineficiente:

Um dos grandes obstáculos à boa marcha do trabalho consistiu na dificuldade do transporte. A deficiente rodovia existente torna-se intransitável por auto caminhões logo após as primeiras chuvas, e foi preciso apelar, conforme a urgência reclamada pelo serviço, para um dos dois únicos meios de transporte que curiosamente se colocam nos extremos da escala das velocidades: a carreta de bois e o avião. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 23).

As rodovias, sem o asfalto, foram a causa do problema ao longo do processo de construção ferroviária, sobretudo nos períodos chuvosos, quando em determinados trechos o trânsito de caminhões era quase impraticável. Frente ao problema, a solução encontrada foi a utilização da carreta de bois e do avião.

Com relação aos trechos da ferrovia, ao todo foram estudados 16, incluindo a passagem pelo rio Grande, já nas proximidades de Santa Cruz de la Sierra⁴².

Desse modo, para melhor visualização, os trechos estudados foram colocados em um quadro:

⁴² O rio Grande, ou Guapay, é um curso de água da Bolívia que pertence à Bacia do rio Amazonas, com nascente na cordilheira de Cochabamba.

Quadro 3: E. F. Brasil – Bolívia: trechos estudados, com as respectivas turmas e períodos

Trecho	Nome	Turma	Início dos estudos	Fim dos estudos
1º	Corumbá a Matacucito	1º turma	21/09/1938	14/10/1938
2º	Matacucito a Potrero de abril	2º turma	27/09/1938	25/10/1938
3ª	Potrero de Abril a Potrerito de la Noria	3ª turma	18/10/1938	18 dias
4ª	Potrerito a El Carmen	4ª turma	29/09/1938	25 dias
5ª	El Carmen a Candelária	5º turma	10/11/1938	78 dias
6º	Candelária a Tunama	6ª turma	17/11/1938	25/01/1939
7º	Tunama a Roboré	4ª turma	07 /01/1939	55 dias
8º	Roboré a Matacucito	1ª turma	07/01/1939	49 dias
9º	Matacucito a Ipiás	3ª turma	03/01/1939 até 27/04	102 dias
10º	Ipiás a Taperas	2ª turma	15/03/1939	20 dias
11º	Taperas a Piocóca	2ª turma	09/01/1939 a 20/03	84 dias
12º	Piocóca a El Tinto	5ª turma	16/03/1939	70 dias
13º	El Tinto a Guarayito	6ª turma	04/05/1939	31 dias
14º	Guarayito a Tres Cruces	4ª turma	11/04/1939	33 dias
15º	Três Cruces a Rio Grande	1ª turma	17/04/1939	40 dias
15º A	Passagem do Rio Grande	2ª turma	Sem informação	Idem
16º	Rio Grande a Santa Cruz	3º turma	13/05/1939	25 dias

Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 23-28. Quadro elaborado pela autora.

O quadro aponta para 16 trechos, mais um suplementar (o 15º A, que foram os estudos direcionados para a construção da ponte sobre o rio Grande), e destaca também o tempo de estudos de cada trecho, cujo menor tempo foi 18 dias, sem considerar os estudos do trecho 15 A, ao passo que o maior tempo, 102 dias, foi dispendido com estudos do trecho de Matacucito a Ipiás, na Bolívia.

Também, observa-se a importância na distribuição de turmas para facilitar os estudos, mas acima de tudo a importância da turma suplementar nº 15 A, em decorrência da necessidade de estudar a melhor forma de passagem sobre o rio Grande ou Guapay, que fica na região de Puerto Pailas, na Bolívia, cuja construção da ponte exigia estudos específicos.

Com relação à passagem pelo rio Grande, e com base nos estudos realizados, a Comista concluiu inicialmente que: “[...] o ponto mais adequado [é] o lugar denominado Punta Del Monte, onde o rio se estreita em margens mais elevadas, constituídas de terrenos bem consistentes e com aspecto de oferecerem uma fundação adequada para a ponte”. (WHATELY, RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 27).

Tais estudos para a construção da obra de arte⁴³ ainda tinham localização temporária, como demonstrou o Relatório, sendo que o comprimento da ponte seria de 600 metros:

A localização definitiva da obra ficará a depender dos estudos e sondagens do subsolo, a fim de garantir uma boa fundação, os quais serão realizados pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, para que já foram iniciados os necessários entendimentos. Segundo os estudos hidrológicos efetuados, esta ponte requererá um comprimento de 600 metros. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 28).

Esses estudos foram realizados anos depois, em razão de algumas mudanças e ciclo das águas considerando as particularidades do rio Grande. A construção da ponte sobre o rio Grande, assim como a estação de Corumbá, entrou no rol de obra de arte especial.

É possível observar no trecho acima a participação de um instituto de suma relevância nos estudos e trabalhos, que foi o Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo – IPT/SP. Ao longo da leitura dos Relatórios observa-se a presença desse Instituto realizando alguns trabalhos, como no aterro do Tacuaral, conforme o Relatório de 1940-1941:

O traçado da estrada de ferro Brasil-Bolívia, depois do km 40, começa a transpor o pantanal do Tacuaral, cujo solo, de argila orgânica escura, argila marnosa, quando embebido de água, perde grande parte da coesão, formando longos atoleiros. Sendo esta argila imprópria, por motivos óbvios, para a construção de aterros, foram confiados ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo a sondagem do solo no referido pantanal e o estudo de um tipo de terraplano que, com o aproveitamento das terras marginais, melhor resistisse à desagregação pela ação da seca e das águas alternadas e bem suportasse os esforços cortantes da superestrutura. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 30).

Além desse trabalho, o IPT/SP realizou outros, dando suporte ao longo do processo de construção ferroviária. Mas, além desse Instituto, outras firmas ou empresas também colaboraram nesse sentido, todavia em trabalhos como abertura de poços, como foi o caso da Sotema.

A Sociedade Técnica de Materiais/Sotema realizou alguns trabalhos nas oficinas de Ladário e outros trabalhos relativos à abertura de poços para abastecimento de água na Bolívia:

A região boliviana marginal à estrada que vai da fronteira do Brasil ao rio Tucabaca apresenta, praticamente, dois mananciais permanentes: o chamado jorro de El Carmem e o rio Tucabaca. Todos os demais, na estiagem, ou secam por completo ou proporcionam descargas deficientes para as exigências

⁴³ Na construção de ferrovias e rodovias, pontes, pontilhões, viadutos, túneis etc. são chamadas de “obras de arte”.

ferroviárias. Para conjurar esse grave inconveniente, visto ser o vapor o sistema de tração na estrada de ferro Brasil-Bolívia, a Comissão confiou à Sociedade Técnica de Materiais Limitada (Sotema) o serviço de abertura de poços, a qual, por sua vez, recorreu à experiência técnica de dois engenheiros especializados nesse mister, confiando-lhes, sob regime de administração contratada e a título experimental, a perfuração do poço de Yacuces (km 68) e, mais tarde, a do poço do km 88. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 31).

Os poços eram imprescindíveis ao fornecimento de água potável para os trabalhadores e para a realização das obras. Embora a empresa Sotema tenha sido contratada a título experimental, ela aparece em outros momentos, quando venceu a concorrência pública para o fornecimento de dormentes e, por isso, consta no relatório seu bom desempenho.

No que diz respeito aos gastos com recursos materiais e humanos, o preço inicialmente previsto para aquisição dos materiais foi o do mercado brasileiro, sendo estimado que o pessoal trabalhador receberia 10 (dez) *bolivianos*: “A questão do orçamento foi estudada de forma provisória tomando-se por base os preços vigentes no mercado brasileiro, para os materiais, e por hipótese, um salário médio diário de 10 bolivianos por trabalhador [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 36).

Além do estabelecimento de um salário médio, pago em *bolivianos*⁴⁴, houve ainda o problema com encarecimento da vida na Bolívia, porque

[...] o início das atividades da Comissão Mixta em uma região desprovida de todos os recursos provocou imediatamente um grande encarecimento da vida, a exemplo do que acontece sempre que surgem os ‘rushs’ em demanda de grandes trabalhos em locais semelhantes [...]. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 37).

Como se pode verificar, o encarecimento da vida não foi, propriamente, o resultado do fato de a região ser simplesmente caracterizada como “desprovida” de recursos indispensáveis à sobrevivência. O problema estava em que a demanda por recursos foi subitamente elevada, e muito, pelo início dos trabalhos, situando-se acima da capacidade produtiva habitual do local. À medida que a estrada de ferro avançava novos desafios nesse sentido apareciam e a procura por soluções foi contínua.

⁴⁴ O *boliviano* era a moeda corrente na Bolívia.

No que concerne à forma de contratação das empresas⁴⁵, todas as normas relativas aos editais de condições gerais e de especificações⁴⁶ estavam dispostas no Regulamento de Construção, que foi aprovado pelos dois países em conjunto com o regulamento de estudos por meio das notas reversais de 24 de maio de 1938, sendo criada uma Junta Especial de Concorrência, de caráter internacional, para classificação e aceitação das propostas a serem contratadas.

O governo da Bolívia, por sua vez, foi o responsável por baixar o decreto supremo de 27 de fevereiro de 1939 e a Resolução Suprema de 3 de abril de 1939, que abriu a concorrência pública para a construção do primeiro trecho (Corumbá-El Carmen) e assinalou o prazo de apresentação das propostas para o dia 15 de junho seguinte. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 39-40).

Percebe-se a reponsabilidade do governo da Bolívia em baixar decretos em La Paz, capital do país, o que também é verificado no rol de documentos emitidos que consta nos Relatórios da Comista. Documentos que nortearam as atividades de construção da estrada de ferro, resoluções e decretos, estão relacionados cronologicamente como anexos nos Relatórios da Comista.

Conforme o Relatório de 1940-1941, os trilhos do primeiro trecho, Corumbá-El Carmen,

[...] provêm do contrato celebrado entre a Comissão Central de Compras do Brasil e a Cia. Gokkes do Brasil Ltda., numa extensão de 50 quilômetros [...]. Esse material foi confeccionado na Polônia e inspecionado pelo engenheiro boliviano Antonio P. Trigo, tendo atingido o custo total CIF Ladário de Rs. 5.399:501\$800. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 16).

Com material fabricado fora do país, na Polônia, teve início a construção do primeiro trecho; entretanto, houve contratos firmados com outras empresas para a construção dos demais trechos, dos quais alguns inclusive foram alvos de notificações pela Comista.

O processo de construção ferroviária no Brasil exigiu que alguns materiais e equipamentos tivessem de ser importados, a exemplo do carvão mineral, como destacou Queiroz ao tratar do problema do combustível: a NOB era levada a utilizar lenha devido ao “[...]”

⁴⁵ Será possível observar que no rol das empreiteiras contratadas a maioria era de empresas aparentemente pequenas ou médias (simples sociedades mercantis, caracterizadas pela sigla “Cia. Ltda.”), havendo algumas aparentemente maiores, identificadas pela sigla “S. A.”, de Sociedades Anônimas.

⁴⁶ O Edital de Condições Gerais tinha 126 artigos e o edital de Especificações 91 artigos, obedecendo ao Regulamento de construção, todos aprovados por ambos os governos.

alto preço do carvão mineral (importado, como se sabe, uma vez que o Brasil não dispunha de carvão mineral de boa qualidade)” (QUEIROZ, 2004, p. 219).

Outrossim, tal exigência de importação não se limitou apenas a esse elemento, foram alvos de importação equipamentos, materiais e locomotivas, como acrescentou: “Ademais, nem sempre as locomotivas, adquiridas no estrangeiro, traziam grelhas apropriadas ao consumo da lenha, o que resultava em despesas com adaptações (aliás nem sempre bem-sucedidas)” (QUEIROZ, 2004, p. 219).

Cabe notar que essa não foi uma particularidade da NOB ou da Brasil-Bolívia, mas a Madeira-Mamoré e outras tantas ferrovias situadas na faixa territorial brasileira também exigiram importação de materiais e equipamentos.

No que tange aos primeiros contratos⁴⁷ realizados, no relatório da Comista consta que foram firmados na cidade de La Paz, na Notaria de Fazenda, no final de julho de 1939, com três firmas, de acordo com o tipo de material e trabalho fornecido, conforme é possível verificar no quadro abaixo:

Quadro 4: E. F. Brasil-Bolívia: contratos⁴⁸ assinados em meados de 1939

Empresa	Cidade	Tipologia de trabalhos	Valor
Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa	Rio de Janeiro e Belo Horizonte	Realização dos trabalhos de construção da linha	£ 43,031.16.6
Empresa Antelo	Santa Cruz de la Sierra	Fornecimento de dormentes	£ 21,968.0.4
Bruckner de Buchner & Cia., representantes de <i>Comptoir Siderurgique de France</i>	La Paz	Fornecimento de trilhos, acessórios e aparelhos	£ 76,429.11.0

Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 41. Adaptado pela autora.

Observaremos que houve problemas com as empresas do quadro acima devido ao descumprimento do contrato. A Comista teve de rescindir, por exemplo, o contrato com a empresa *Comptoir Siderurgique de France* por dois motivos, vejamos.

Primeiro, porque a empresa demonstrou a impossibilidade de realizar o fornecimento de trilhos em virtude de motivo de força maior, relacionado à guerra europeia⁴⁹, e segundo porque

⁴⁷ O regime de contratos foi previsto pelo Tratado sobre Vinculação Ferroviária de 1938.

⁴⁸ Importante destacar que os contratos assinados com as firmas estão anexos ao Relatório da Comista de 1940-1941.

⁴⁹ Conforme Memorando nº 295, de 29/12/1939, do acervo do Arquivo do Itamaraty, a firma *Bruckner de Buchner y Cia.*, representante da *Comptoir Siderurgique de France*, dirigiu-se à Comista para dizer que “[...] era impossível prover os trilhos fabricados pela *Comptoir Siderurgique* que havia comprometido a entregar e solicitando, em consequência, a devolução da garantia depositada no momento da assinatura do contrato”. Datilografado e impresso. Documentos das relações exteriores – Livro Bolívia/notas (Identificação do livro: 82/2/9) – 1939.

achava-se dependendo de acordo entre os dois governos a autorização para reajustar os preços unitários dos contratos dos trabalhos e fornecimento de dormentes, determinando o seu pagamento em dólares em vez de libras, em que haviam sido estabelecidos.

Ainda consoante informações do Relatório, com relação aos primeiros trabalhos da Comista, realizados inteiramente em território brasileiro, a ideia foi de que as obras fossem realizadas em regime de “tarefa” por meio da Comista, sendo autorizadas pelo governo do Brasil.

Dessa maneira, a construção do ramal de Ladário-Corumbá foi feita pelo engenheiro construtor Geraldo de Rezende Martins, e no trecho compreendido entre Corumbá e a fronteira brasileiro-boliviana (7.714 m) o engenheiro construtor foi João de Góes Manso Sayão Filho. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1940, p. 41).

2.4.1. Regulamento para as funções da Comista da E. F. Corumbá-Santa Cruz de 24/05/1938

A organização operacional das ferrovias brasileiras normalmente seguia um padrão, o que foi feito pela NOB, com 4 divisões: a primeira divisão era Administração Central, que incluía os serviços de contabilidade e almoxarifado; a segunda era a de tráfego (movimento de trens, iluminação e telégrafo); a terceira era a de via permanente e edifícios e a quarta era a de Locomoção. (QUEIROZ, 2004, p. 82).

Entretanto, embora a Comista abrangesse essa divisão de um certo modo, nota-se uma diferenciação já que se tratava de uma ferrovia internacional. Analisando o Regulamento para as funções da Comista observa-se que possui 40 artigos e foi assinado no dia 24 de maio de 1938, na cidade do Rio de Janeiro, pelos engenheiros chefe e delegado, respectivamente, brasileiro e boliviano, Luís Alberto Whately e José Juan Rivero Torres.

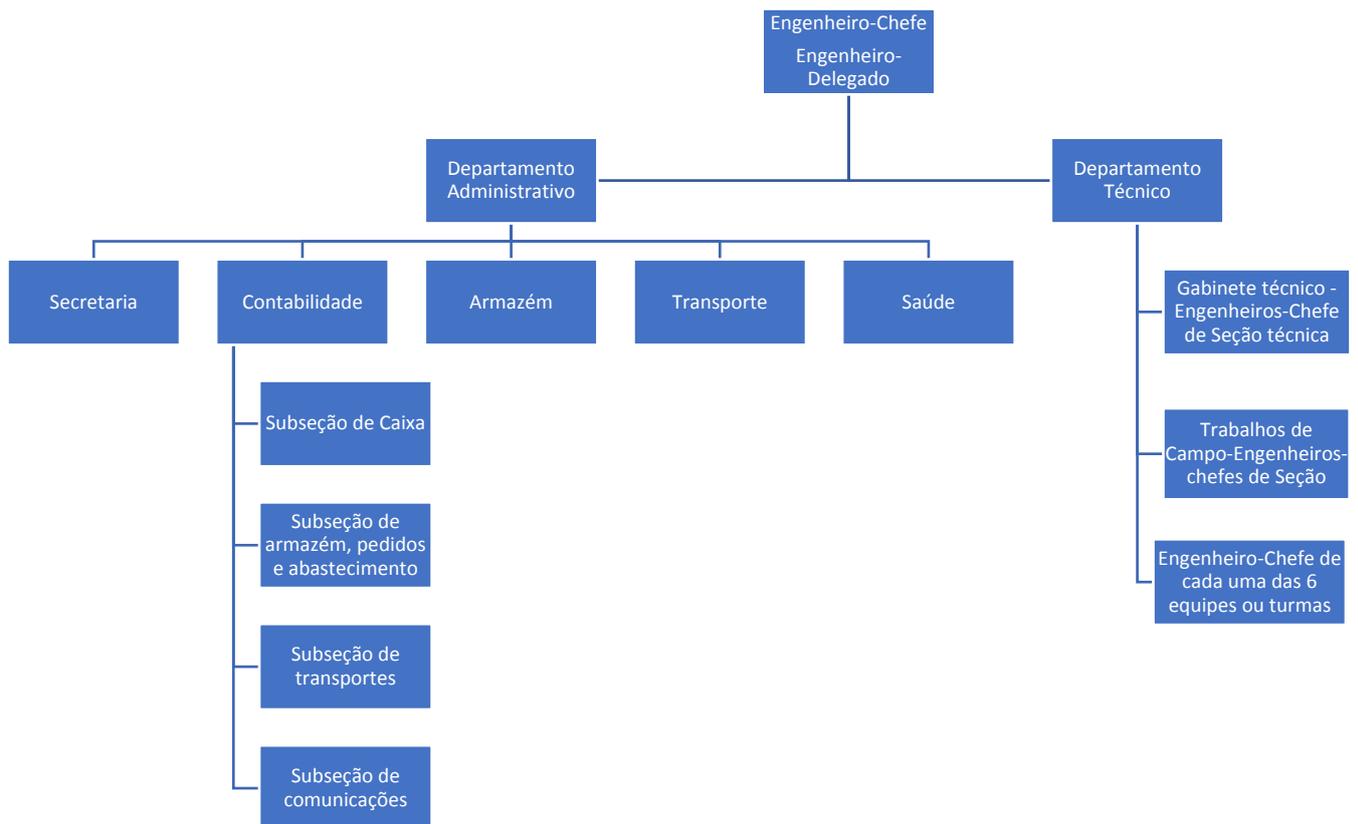
No artigo I ficou constituída a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana, especificando as funções dos governos brasileiro e boliviano. Apesar disso, o que o regulamento das funções da Comista traz de importante diz respeito aos artigos que tratam das funções do engenheiro chefe, artigo 19, e engenheiro delegado, artigo 20, assim como as funções do engenheiro chefe da seção técnica, de acordo com o artigo 21.

Além de preceituar as funções, o regulamento traz o conjunto das obrigações dos engenheiros-chefes de seção, no artigo 22, e as obrigações dos engenheiros-chefes de turma, artigo 23. E, para finalizar o conjunto de funções, determina a existência de duas

superintendências, sendo uma brasileira e outra boliviana, artigo 24, bem como define as atribuições dos respectivos superintendentes.

De acordo com Zambello (2005): “As estradas de ferro reproduziam a divisão do trabalho por departamentos e setores das estradas de ferro europeias e estadunidenses. Tanto a Mogyana quanto a Paulista adotaram as mesmas divisões e subdivisões [...]”. (ZAMBELLO, 2005, p. 244).

Observa-se um padrão de divisão de trabalho para as estradas de ferro brasileiras, o que não foi diferente com relação à ferrovia Brasil-Bolívia, o que se pode notar no organograma abaixo:



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939. p. 8 (Anexo 3). Adaptado pela autora.

O engenheiro-chefe (brasileiro) ocupa a posição de destaque no organograma acompanhado do engenheiro-delegado (boliviano), este, com funções parecidas e responsável por assumir a chefia na ausência do engenheiro-chefe. Os departamentos administrativo e técnico tinham sede na cidade de Corumbá embora submetidos ao escritório Central que ficava no Rio de Janeiro (rua São José, 85, 2º andar, salas 206 e 209) e em São Paulo (rua Florêncio de Abreu, 157, 7º andar, sala 709).

A regulamentação das funções facilitou o andamento dos serviços de acordo com o setor em que trabalhavam, ao passo que a área administrativa produzia a história da Comista por meio dos registros e documentos.

Cabe destacar que, dentro da seção técnica, havia a seção fotográfica, conforme apontou o Relatório da Comista (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 116). No entanto, não se sabe quando foi criada essa seção, já que a única menção foi feita no relatório supracitado.

Diferentemente da Brasil-Bolívia, para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, no início do século XX, foi contratado pela Brazil Railway Company um fotógrafo, o *Official Photographer* Dana B. Merrill, assunto discutido por Hardman (2005, capítulo 7: *Os negativos da história: a ferrovia fantasma e o fotógrafo cronista*).

É de se observar que no Relatório da Comista de 1938-1939, quando de fato foram iniciadas as atividades de construção da estrada de ferro, houve a redução no movimento burocrático e à Secretaria atribuiu-se o Serviço de pessoal, aumentando as atribuições (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940, p. 45).

No período citado, o expediente ficou classificado pela procedência ou destino (expediente externo e expediente interno) e pela matéria. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1939, p. 46).

Observa-se a organização de dois protocolos, um para a superintendência brasileira e outro para a superintendência boliviana. Assim, todos os papéis em português tinham o seu protocolo próprio (fichas com legendas em português), onde se registravam apenas os documentos recebidos e expressos em português, e, de igual forma, os papéis em castelhano, cujo protocolo só registrava documentos expedidos e expressos em castelhano (fichas com legendas em castelhano). (WHATELY; RIVERO TORRES, 1939, p. 46).

Outra importante informação diz respeito ao expediente interno-externo destinado, que também se distingue pelo idioma e são registrados e arquivados independentemente, tendo apenas em comum a numeração, sendo que se distribuem cópias de todo o expediente redigido

em português à secretaria boliviana e vice-versa. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 46).

A rigor, como forma de sistematizar todas as atividades burocráticas e técnico-administrativas, melhorando os sistemas de arquivo e registro, foram adotados registradores Kardex⁵⁰ – que foram utilizados até o fim das atividades – para uso da secretaria e demais dependências da Comissão Mista. Trata-se da primazia dada à utilização de materiais de qualidade nos movimentos de secretaria, visando uma melhor organização e produção dos trabalhos burocráticos.

Como exemplificação do movimento burocrático, nota-se que no biênio de 1944-1945 foram recebidos e processados milhares de documentos, entre cartas, memorandos e ofícios, sendo que em 1944 os brasileiros foram 3.274 e, em 1945, 3.208; já os bolivianos em 1944 foram 1.651 e em 1945 1.765. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 75).

Com relação à prestação de contas, os artigos 10 e 13 previam ser feita semestralmente, porém, a partir da nota reversal nº 272/105, de 6 de julho de 1940, da embaixada boliviana no Brasil, passou a ser anualmente.

Inegavelmente, a presença humana foi peça principal dessa engrenagem. Sobre esse aspecto, Azevedo salientou que:

No entanto, esse “elemento humano” cuja presença quase não se percebe, nessas vastas estruturas, onde tudo parece funcionar mecanicamente, é, na verdade, a medula do sistema, a seiva que circula pela organização em todos os seus ramos, o sangue que, vivificando o organismo, é impelido a todas as zonas periféricas por um poderoso coração. (AZEVEDO, 1950, p. 284).

Como se vê, a importância do homem no processo produtivo a fim de que haja o desenvolvimento dos trabalhos. Ou seja, o trabalho, por mais mecânico que pareça exige a presença humana.

No tocante ao pessoal da Comista, o Relatório aponta ainda que foi distribuído em três tabelas anexas ao decreto-lei nº 515, de 23.06.38. Consta também das “Disposições para aplicação dos orçamentos”, aprovadas em notas reversais de 25 de maio de 1938, trocadas entre ambos os governos, a composição do pessoal tabelado, de acordo com o quadro abaixo.

Quadro 5: Pessoal tabelado da E. F. Brasil-Bolívia

⁵⁰ De acordo com informações encontradas na internet, “O Kardex é um sistema de controle de fichas e armários criado pela empresa americana com o mesmo nome em 1898. O método ficou tão famoso que virou sinônimo de gestão de estoques e almoxarifados.” Disponível em: <https://blog.luz.vc> – Acesso em 3/01/2019.

Tabela nº 1	Tabelas nº 2 e 3	Tabela nº 4
Pessoal técnico-administrativo; remunerado em libras.	Pessoal técnico e operário diarista; remunerado em bolivianos.	Fixando as diárias em função das remunerações, por serviços prestados fora da sede.

Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 47. Quadro elaborado pela autora.

Essa era a composição do pessoal tabelado com foco para a forma de remuneração do pessoal técnico e operário, em *bolivianos*, o que depois foi analisado em razão das peculiaridades de trabalhadores brasileiros.

Cabe dizer que, embora tenha havido a urgência nos estudos e trabalhos preliminares da Comista, houve a exigência para a contratação de pessoal especializado, e por esse motivo a tabela nº 3 foi complementada em decorrência da proposta feita pela Comista.

Em virtude disso, os governos de ambos os países aprovaram uma complementação da Tabela nº 3 por meio das notas reversais de 08.12.1938, que criaram a tabela nº 3 A com o pessoal técnico e operário diarista, remunerado em *bolivianos*.

Essa aprovação da complementação da tabela nº 3 implicou em alterações nas normas para pagamento de pessoal. A discussão que se impôs diz respeito, em primeiro lugar, à desvalorização da libra esterlina devido ao conflito europeu – a saber: a Segunda Guerra Mundial, que afetou a situação do mercado monetário, afetando dessa forma a economia da Comista.

Por conseguinte, isso levou os governos, por meio das notas reversais de 24.10.1939, a autorizarem uma medida de urgência substituindo a libra esterlina em papel pelo dólar americano a partir de 1º de setembro de 1939, à taxa de equivalência de £ 1 = US\$ 4,615, para remuneração, diárias, gratificações e ajudas de custo ao pessoal técnico administrativo da tabela 1. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 48).

Em segundo lugar porque o artigo 10 do Regulamento de estudos estabeleceu “que os salários do pessoal técnico e operário diarista seriam pagos em moeda boliviana, obrigando a Comista a converter a moeda brasileira até 60% dos salários dos diaristas desta nacionalidade [bolivianos]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 48).

Como muitos bolivianos passaram a fixar-se no Brasil, precisavam receber em moeda brasileira, por isso, a moeda precisou ser convertida.

De acordo com o Relatório da Comista, esta regra estabelecida no Regulamento tinha por objetivo:

[...] facilitar aos diaristas brasileiros, residentes em território brasileiro e transitoriamente em serviço no interior boliviano, prover monetariamente a subsistência de suas famílias, ao abrigo dos azares de conversões a baixos tipos de câmbio e da usura de intermediários, e fundava-se na hipótese de que a totalidade do pessoal jornaleiro⁵¹ permanecesse em território boliviano, pois na época, maio de 1938, seria impossível prever que parte desse pessoal viria a fixar-se em Corumbá, circunstância que colocou em situação de inferioridade os diaristas bolivianos, cujos salários foram atingidos pelas oscilações que a moeda boliviana sofreu, de £ 1 = 120 bls para £ 1 = 160 bls., no mercado livre, no espaço de um ano, enquanto que o mil réis flutuava em torno de 89\$ = £ 1 ao câmbio oficial e 100\$ = £ 1, no mercado livre. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 48).

Se, por um lado, os governos queriam facilitar aos diaristas a providência monetária para a subsistência de suas famílias, por outro, o governo fazia esses diaristas sofrer com a aplicação da regra pois, de acordo com o Relatório, recebiam 40% dos seus salários em moeda boliviana depreciada e sem muita utilidade no território brasileiro.

No que concerne ao pessoal do serviço geográfico e magnético (atribuído aos funcionários do Departamento de Aeronáutica Civil, Drs. Hermínio Malheiros Fernandes da Silva e Manuel Hito Pereira Soares), estes não fizeram parte do pessoal tabelado acima mencionado, tendo em vista o caráter temporário de suas funções, com previsão de cinco meses de trabalho, embora, conforme o Relatório da Comista, esse prazo, na prática, fosse estendido. Apesar da condição temporária desse pessoal, a remuneração era determinada de acordo com a tabela nº 1, ou seja, a remuneração deles era a mesma dos cargos de engenheiros chefes de seção e de engenheiro chefe de turma. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 49). Tratava-se, enfim, de um pessoal que estava colocado numa tabela “favorável”, embora as condições de trabalho fossem precárias.

Nesse sentido, para melhor visualizar, abaixo encontram-se vários quadros contendo dados relativos ao pessoal da ferrovia.

Quadro 6: Pessoal em efetivo exercício, por nacionalidades; ingressantes; retirados/demitidos

Ano	Pessoal em efetivo exercício			Atuação no território	
	Brasileiro	Boliviano	Outras nacionalidades	Ingresso	Retirados/demitidos
1940-1941	-	-	-	159	125
1942-1943	-	-	-	1.100 em 1942 1.193 em 1943	368
1944-1946	1.400	1.700		1.674 1594 em 1944	889 1.266 no biênio

⁵¹ Os “jornaleiros” seriam, no caso, os diaristas. De acordo com Queiroz (2004, p. 85), “os jornaleiros ocupavam-se de trabalhos caracteristicamente manuais”.

				1576 em 1945 Ingresso no biênio 3.071	Demitidos em 1944: 489 Demitidos em 1945: 777
1947	1.195	1.827	-	-	-
1948	-	-	-	-	628
1951	746	1.865	-	583	-
1952	705	2.092	-	-	-
1955	338	1.595	14	62	491
1956	338	-	-	-	-
1957	-	1.854	12	216	167
Total	4.722	10.933	26	8.157	4.823

Fonte: Produzido pela autora com dados dos Relatórios da Comista.

Quadro 7: Territórios de atuação do pessoal da Comista

Territórios de atuação			
Ano	Brasileiro	Boliviano	Total Brasbol
1940-1941	-	-	
1942-1943	300 - 1942 400 - 1943	-	700
1944-1946	600	2.500	3.100
1947	342	2.680	3.022
1948	-	-	-
1951	520	2.091	2.611
1952	407	2.343	2.750
1955	294	1.653	1.947
1956	-	-	-
1957	349	1.905	2.254
Total	3.212	13.172	16.384

Fonte: Produzido pela autora com dados dos Relatórios da Comista.

Quadro 8: Dados diversos sobre o pessoal da Comista

Dados diversos sobre o pessoal da Comista					
Ano	Passaportes emitidos para ingresso na Bolívia	Passaportes revalidados	Desistência/ abandonos	Pessoal da linha	Pessoal do quadro de eventuais
1940-1941	-	-	-	-	-
1942-1943	-	-	360 em 1942 583 em 1943	-	-
1944-1946	1.678	-	-	-	-
1947	412	1.266	-	-	-
1948	-	-	-	-	-
1951	-	-	-	700 a 830	300 a 930
1952	-	-	-	-	-
1955	120	-	-	-	-
1956	-	-	-	-	-
1957	378	-	-	-	-
Total	2.588	1.266	943	830	930

Fonte: Produzido pela autora com dados dos Relatórios da Comista.

Quadro 9: Dados do departamento de Locomoção, sediado em Ladário

Pessoal em exercício em Ladário				
Ano	Ingresso	Retirada	Em Ladário	Total de empregados
1940-1941	-	-	-	-
1942-1943	-	-	-	-
1944-1946	-	-	-	-
1947	116	102	189	462
1948	-	-	-	-
1951	-	-	-	-
1952	-	-	-	-
1955	-	-	-	-
1956	35	6	150	269
1957	20	21	131	242
Total	171	129	479	973

Fonte: Produzido pela autora com dados dos Relatórios da Comista.

Obs.: O departamento de locomoção tinha as seguintes dependências: oficina em Ladário, oficina e depósito de tração em Roboré (km 250), destacamento de tração em Rivero Torres (km 113), destacamento de tração em San José (km 385) e destacamento de tração em Porto Pailas (km 607).

Observa-se um pequeno aumento de trabalhadores no ano de 1947, se comparado ao ano de 1945, e prevalece um número maior de trabalhadores de nacionalidade boliviana. Além disso, numa observação do todo, o maior número de trabalhadores estava posicionado no quadro número 4, que era o pessoal de linha, e no quadro 8, que era o pessoal contratado para trabalhos eventuais.

Com essas informações, podemos afirmar que mais de 2.000 empregados foram admitidos para cada biênio, entre 1940 e 1957 (de 1955 a 1957 esse número começa a baixar), sendo expedidos mais de 2.000 passaportes uma vez que o maior número de trabalhadores estava concentrado no território boliviano.

Embora haja a presença feminina no trabalho ferroviário, se pôde encontrar apenas algumas referências a elas no *Diário Oficial da União*, dentre elas, na documentação do aproveitamento do pessoal, 1963, quando da extinção da Comista, que cita nome de 4 (quatro) mulheres trabalhando como zeladoras – Maria José de Melo, Maria Tereza Quirino, Nize de Castro e Maria Aparecida de Almeida – que foram aproveitadas pelo Departamento de Correios e Telégrafos em Mato Grosso.

2.5. A instalação das oficinas de locomoção no distrito do Ladário

Quando o assunto foi a sede administrativa e sede das oficinas da ferrovia Brasil-Bolívia, pode-se afirmar que foram instaladas no município de Corumbá e no distrito de Ladário, respectivamente.

Não obstante, sobre esse aspecto na Madeira-Mamoré, construída em duas fases, no final do século XIX e no início do século XX, observamos que teve duas sedes, sendo a primeira em Santo Antônio do Madeira e a segunda em Porto Velho, conforme assinalou Hardman: “Santo Antônio representava o passado, e um passado de malogros, as experiências fracassadas do século XIX, Porto Velho nascerá junto com o empreendimento bem sucedido do século XX [...]” (HARDMAN, 2005, p. 197).

Embora não semelhante ao caso da Brasil-Bolívia, nota-se que a primeira péssima experiência fez escolher o segundo lugar, que virou sinônimo de sucesso. Na Brasil-Bolívia, por sua vez, os trilhos tinham de ter início em Corumbá, mas como se precisava de um ponto adequado ali inexistente, acabaram escolhendo o distrito do Ladário. De certo modo, as histórias se cruzam numa justificativa da (não) escolha de lugares.

Em decorrência da procura por um ponto adequado para facilitar o desembarque de materiais para a construção da Brasil-Bolívia, considerando a facilidade de localização portuária e conseqüentemente a instalação da sede das oficinas de montagem de vagões, gôndolas e de reconstrução de locomotivas, o porto do distrito do Ladário foi o ponto estratégico escolhido, como mencionado em páginas anteriores.

De fato, de acordo com o Relatório da Comista dos exercícios de 1940-1941, a falta de instalações portuárias em Corumbá fez com que fosse reconstruída uma ponte de atracação de madeira, no porto do distrito do Ladário, melhorando-se também o aterro de acesso e respectivos paredões de alvenaria, o que gerou o reforço de outra ponte de madeira já existente, tornando-se assim possível a atracação de navios e a respectiva descarga em qualquer época do ano, qualquer que fosse o nível do rio Paraguay. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 32).

O colaborador Vianna, um dos entrevistados para esta pesquisa, realiza uma descrição dos elementos que existiam na área da Comista no Ladário:

Ali tinha um abatedouro público, tinha uma olaria, tinha cimento que embarcava dia e noite no porto e, naquele outro ponto que tem abandonado hoje, – que margeava o muro da Marinha – onde hoje tem uma empresa de navegação, ali havia uma ponte e um guindaste com um vapor enorme. Ali se

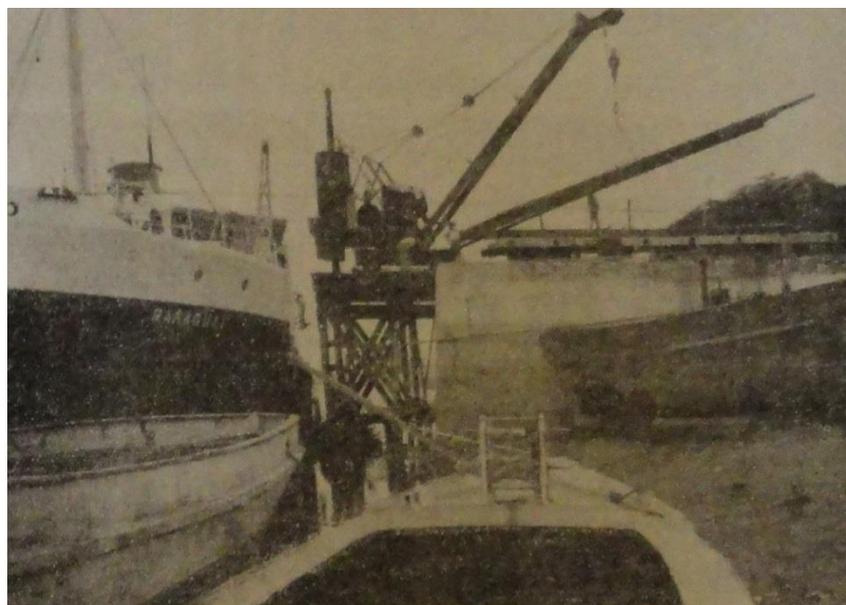
desembarcava tudo que tinha na época da Comissão Mista. Ali as locomotivas vinham da Inglaterra, vinham de navio toda desmontada, tiravam do navio e montava ali mesmo. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Vianna evidencia os trabalhos realizados na área portuária – chamada de Porto Malheiros – onde eram desembarcados os materiais que chegavam, em particular, as locomotivas que eram montadas e colocadas em funcionamento devido à existência de um pequeno ramal que possibilitava o tráfego.

Hardman (2005), quando discute a construção da história nacional dando como exemplo a exposição fotográfica da História do Brasil ocorrida em 1881 como imagens da modernidade, destacou a importância das fotografias “[...] que acompanharam os avanços e percalços no campo das obras ferroviárias, portuárias, das reformas e melhoramentos urbanos, do surgimento das primeiras instalações fabris do tipo moderno, das novas conquistas técnicas quanto à navegação fluvial e marítima” (HARDMAN, 2005, p. 225).

Por essa razão, é pertinente trazer a figura do guindaste citado em linhas anteriores pelo colaborador e que servia para efetuar o desembarque do material que chegava para a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia.

Figura 9: O desembarque de trilhos em Ladário pelo guindaste



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 37.

Ainda assim, o Relatório apontou que no pátio de Ladário, que contava com um perímetro cercado de 2.300 metros, “foram construídos em 1940 cinco desvios para manobra. Também se reconstruiu uma ponte de desembarque e reforçou-se outra, ambas de madeira, para

circulação e descarga do material pesado, e instalou-se uma caixa d'água.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 65).

Nota-se que foram construídas e reconstruídas as estruturas necessárias para subsidiar a construção da ferrovia e ainda foram construídas as oficinas e um galpão, trabalho feito pela Sotema: “As oficinas de reparação das locomotivas tendo 1.200 metros quadrados de área coberta, sendo que com a contratação da Sociedade Técnica de Materiais Ltda., em 1940, foi construído um galpão de 2.000 metros quadrados para a montagem dos vagões.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 65).

De acordo com o Relatório Comista de 1944-1946, “o centro das atividades administrativas da locomoção está situado em Ladário, no recinto das oficinas, com um escritório central contando com as seguintes seções: expediente, ponto, apropriação, material rodante e de tração, almoxarifado e movimento de lenha.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 171).

Logo, as oficinas de Ladário ocupam um lugar de destaque nos primeiros anos de estruturação da Comista porque, à medida que os trabalhos avançavam, foram construídas oficinas em El Carmen e Roboré, na Bolívia.

Nas oficinas de locomoção em Ladário, de acordo com o Relatório da Comista, eram feitas as reparações e serviços em locomotivas, automóveis de linha, gôndolas e vagões, autos e caminhões e reparações diversas e outros serviços, assim como a verificação do consumo de combustíveis e lubrificantes além dos serviços de descarga em Ladário. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 172-174). Cabe destacar que esses serviços também eram realizados pelas oficinas em Roboré e El Carmen.

Tais serviços eram imprescindíveis ao bom andamento dos trabalhos e, por isso, nas oficinas eram feitos todos os serviços possíveis visando atender pormenores relativos à construção da estrada de ferro e até alguns serviços locais no atendimento da municipalidade, como será observado no capítulo 4.

No que tange à questão do tráfego e ao funcionamento das oficinas observa-se a notícia do Anuário de Corumbá⁵² de 1943:

No tráfego é utilizado parte do material rodante assaz apreciável de que já dispõe a estrada. É o que se dá, por exemplo, com as antigas locomotivas reconstruídas nas oficinas mantidas pela Comissão Mixta, no Ladário, bem como com os vagões fornecidos pela firma vencedora da concorrência

⁵² Os Anuários de Corumbá e do Oeste brasileiro foram localizados no acervo do Centro de Documentação Regional – CDR, da UFGD.

procedida em La Paz, vagões estes, aliás, montados igualmente no Ladário, segundo os termos do contrato de fornecimento. (Anuário de Corumbá, 1943, p. 128).

A estrada dispunha de um material e de locomotivas que já estavam na região (haviam pertencido à antiga Companhia Minas e Viação) e que puderam ser aproveitadas minimizando os custos, otimizando os trabalhos e o tráfego.

O conteúdo jornalístico destacou, além da reconstrução de material rodante, a existência de aparelho novo e moderno, como o caso da compra de 4 locomotivas por meio da firma Nielsen Reyes & Co., de La Paz, sendo que, por meio da Sociedade Técnica de Materiais S. A. (Sotema), de São Paulo, foram adquiridos noventa vagões e dois carros de inspeção.

Um número significativo de material que atendeu às demandas iniciais dos trabalhos e por um bom tempo, podendo-se afirmar que muitos desses materiais foram utilizados como cedidos ou próprios, passando por reconstrução, até o final dos trabalhos da Comista.

Percebe-se a imprensa enaltecendo a construção da estrada de ferro, o que é muito comum a esse meio de comunicação, em especial, evocando a ideia de uma obra gigantesca financiada pelo governo federal.

A publicação destacou também que “foram adquiridos ainda, no mercado brasileiro, trinta e cinco vagões planos para transporte de terras e um torno de rodas.” (Anuário de Corumbá, 1943, p. 128).

Tais aquisições e reconstruções levam a refletir sobre a existência de um trabalho árduo nos primeiros anos de construção da estrada na região. Trabalho que precisava vencer as inúmeras dificuldades impostas, sobretudo pela natureza, como as condições climáticas e ambientais.

Ainda considerando o Relatório de 1940-1941, as oficinas do Ladário, as linhas de manobra e instalações adjacentes, também chamadas de “Pátio do Ladário”, foram construídas em caráter provisório, com os objetivos de reparar o material rodante em serviço e atender às exigências da linha e de outras dependências da estrada.

De acordo com o Relatório das Relações Exteriores de 1942, apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado das Relações Exteriores:

O material de transporte, carros e vagões, se cifra em dois carros de inspeção cedidos por empréstimo pela estrada de ferro Central do Brasil e Rede Mineira de Viação, e 222 vagões, dos quais 178 foram montados em Ladário, com estruturas de aço adquiridas nos Estados Unidos, e dez foram fabricados com

material metálico de produção brasileira, exceção feita dos rodeiros importados. (RRE, 1942, p. 28).

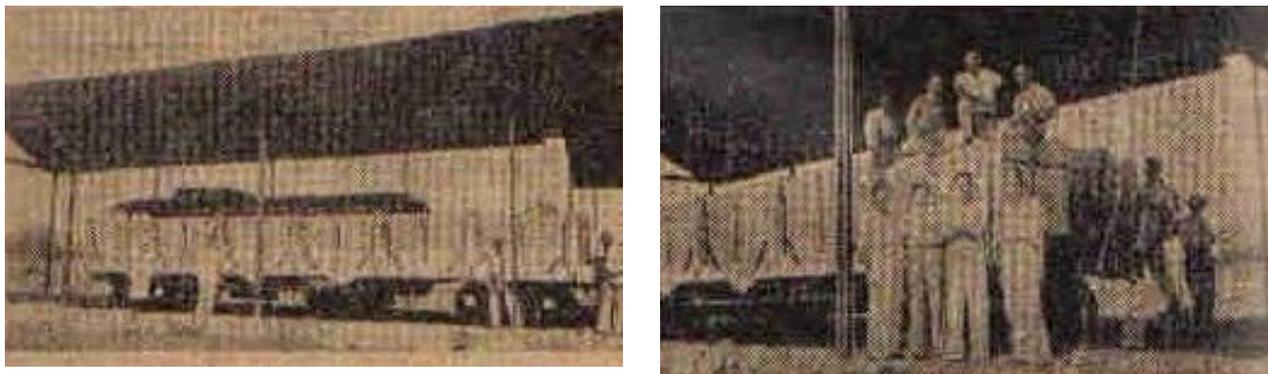
Como se vê, além da reparação e reconstrução de material rodante⁵³, havia materiais cedidos por outras ferrovias brasileiras, destacando-se que a estrutura para a montagem de vagões era norte-americana, mas que havia produção de material brasileiro. Inclusive, observamos que, após anos, o Brasil consegue atender algumas demandas e não é preciso mais importar determinados materiais para a estrada de ferro Brasil-Bolívia.

No mesmo Relatório é perceptível a existência de duas oficinas da Comista: “Em Ladário e El Carmen, estão localizadas oficinas com aparelhamento para montagem e reparação de material rodante e de tração, realizando-se a conservação desse material de modo regular.” (RRE, 1942, p. 28).

Apesar dessa informação, é indispensável ressaltar que, depois de um tempo, quando a estrada avançou Bolívia adentro, as oficinas de El Carmen tornaram-se a mais importante e as oficinas de Ladário ficaram em segundo plano, cabendo aos trabalhadores dela a reparação de materiais.

Para ilustrar as oficinas do Ladário, trouxemos as figuras contidas no Anuário de Corumbá, de 1943, que retratam um vagão gôndola construído na oficina:

Figura 10: Vagão gôndola construído nas oficinas do Ladário



Fonte: Anuário de Corumbá, 1943, p. 128.

De acordo com o Relatório Comista de 1947-1950, houve algumas melhorias nas oficinas como, por exemplo, a substituição dos trilhos antigos da Cia. Urucum por trilhos americanos, usados no pátio das oficinas, porque aqueles estavam “ocasionando frequentes descarrilamentos”. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 27; sobre descarrilamentos da NOB, cf. QUEIROZ, 2004, p. 208, tabela).

⁵³ Sobre este assunto ver WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 22.

Trata-se da contínua substituição de materiais e reparação de máquinas e equipamentos visando melhorar a qualidade do trabalho e o tráfego ferroviário, já que problemas relacionados à substituição de materiais foram comuns ao longo das construções e operações ferroviárias (cf. Queiroz, 2004).

Conforme o Relatório de 1947-1950, foram reparadas 152 gôndolas e vagões nas oficinas de Ladário (1947) e no ano de 1946 foram 156 reparações. (WHATELY, CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 22).

Ainda sobre o ano de 1946, temos a informação de que foram reparadas 652 locomotivas, vagões, gôndolas e automóveis em Ladário, 310 em El Carmen e 484 em Roboré. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 102).

Percebe-se a existência de um trabalho árduo em torno às reparações de gôndolas, vagões, automóveis, locomotivas etc., o que provavelmente exigia muito do trabalhador das oficinas. Oficinas estas que foram montadas em função de subsidiar a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, começando pelo ramal do Ladário-Corumbá, como veremos a seguir.

2.6. A construção do ramal do Ladário e dos primeiros trechos da Brasil-Bolívia

Alguns meses após a instalação da Comissão na região pantaneira, em paralelo à construção das oficinas, deram início aos trabalhos de construção do ramal do Ladário em 13 de abril de 1939. Trata-se, no caso, do pequeno trecho ferroviário que ligava o porto e as oficinas de Ladário à estaca zero da Brasil-Bolívia, em Corumbá – um ramal sem o qual seria inviável a carga e descarga dos materiais necessários à construção da estrada de ferro, conforme apontou o Relatório da Comista.

De acordo com o Relatório referente aos exercícios de 1940-1941: “Este ramal, com 5,228 quilômetros de extensão total até a ponte de desembarque, ligando Corumbá à base naval de Ladário, foi construído em 1939, empregando-se trilhos de 20 kilos por metro linear da antiga linha férrea industrial do Urucum.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 36).

Segundo os estudos prévios, houve uma economia de recursos na construção do ramal do Ladário, mediante o aproveitamento de um trecho de linha já existente: “Este ramal, com a extensão 5.156, m40, obedeceu às mesmas condições técnicas da linha principal, com exceção de um trecho de 656, m40, em que se aproveitou a antiga linha de Urucum e em que se manteve a rampa existente de 2,18%.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 36).

De acordo com o Relatório de organização da Comista 1938-1939, o custo total para o ramal

[...] foi orçado em Rs.290:069\$553, para uma extensão total de 5.156,40 m, o que corresponde a um custo quilométrico médio de 56:254\$276, apenas, o que se explica com o aproveitamento dos trilhos entre Urucum e Ladário e ainda de parte da própria linha. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 39).

Como se observa, houve uma economia significativa na construção do ramal do Ladário, pois o pessoal de obras pôde contar com o aproveitamento de alguns materiais abandonados, como apontou o Relatório da Comista de 1938-1939:

[...] Para êste ramal, contava-se com os trilhos e materiais da antiga Companhia de Minas e Viação, inclusive três locomotivas pequenas abandonadas, que era possível reparar e pôr em estado de funcionamento. Para o futuro, depois que se construa o porto de Corumbá, impor-se-á a sua ligação à E. F. Brasil-Bolívia. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 11).

Foi feito o aproveitamento do local e trilhos que estavam em desuso com a finalidade de efetuar os desembarques dos materiais e equipamentos que serviriam para o assentamento dos trilhos e a construção de vagões e gôndolas.

Não obstante, a economia não se restringiu somente aos trilhos e ao aproveitamento do local, porque foram aproveitadas três locomotivas “abandonadas” pela Companhia Minas e Viação Urucum, estas que, num momento posterior – quando as atividades de assentamento dos trilhos estavam a todo o vapor – serviram para o transporte de funcionários e operários da Comista, consoante os relatos.

Cumprе salientar ainda que o Anuário de Corumbá de 1943 também noticiou que, das locomotivas reconstruídas e utilizadas, algumas eram “[...] do antigo acervo das Minas do Urucum, outras da rede de Viação Cearense, outras ainda da rede Viação Mineira.” (Anuário de Corumbá, 1943, p. 128).

A construção do referido ramal ficou sob a responsabilidade da firma “Geraldo de Rezende Martins”, que concluiu as obras no mês de setembro de 1939, como afirmou o Relatório da Comista: “[...] a construção desta linha foi executada pela firma Geraldo de Rezende Martins e os trabalhos iniciaram-se a 13 de abril de 1939. A 7 de setembro do mesmo ano, era inaugurado o ramal e nos últimos dias desse ano, ficaram concluídos todos os trabalhos complementares”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 42).

No tocante à inauguração do ramal do Ladário é pertinente frisar que foi noticiada pelo jornal *O Estado de Mato Grosso*, com o título “Inaugurado festivamente o ramal de Ladário da estrada de ferro Brasil-Bolívia: O povo corumbaense saudou com emoção os silvos da primeira locomotiva que trafegou a Cidade Branca [Corumbá]”:

O trem inaugural, lotado de autoridades [...], partiu de Ladário às 10 e ½ entre grandes manifestações de entusiasmo popular. A histórica viagem foi vencida galhardamente por uma pequena locomotiva de serviço [...] Toda Corumbá se comprimia no local em que se achava a estaca zero do ramal do Ladário [...]. (*O Estado de Mato Grosso*, Cuiabá, 12 set. 1939, p. 1).

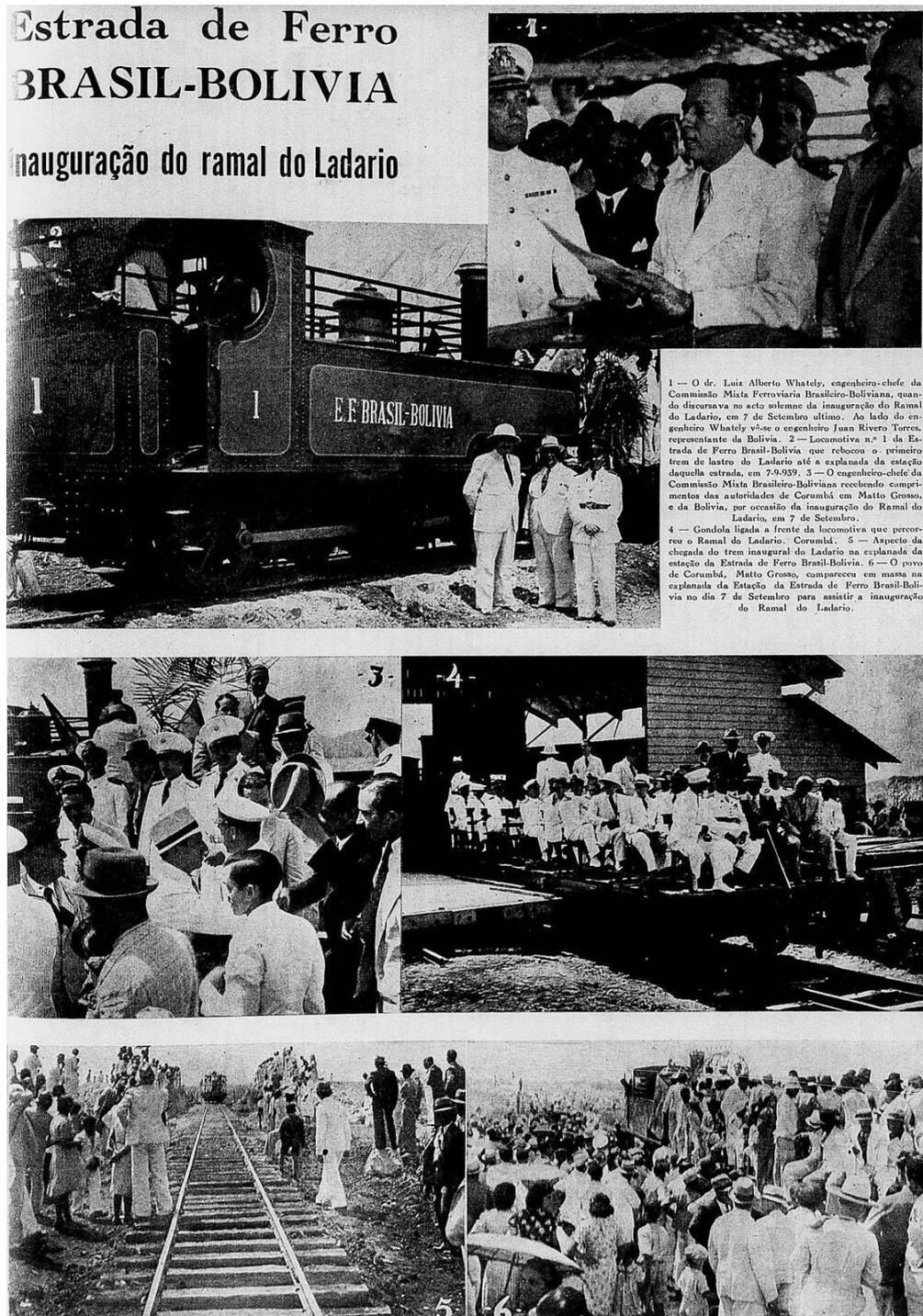
Diante do trecho apresentado, a Comista, por meio dos trabalhadores, conseguiu cumprir com as suas atividades e realizar a inauguração do supracitado ramal.

Ao final da notícia jornalística está descrita qual foi a composição da caravana que fez o percurso no trem inaugural:

A caravana que tomou parte na viagem inaugural da estrada Brasil-Bolívia era composta das seguintes pessoas: prefeito Agostinho Mônaco, Comandante Afonso Ribeiro de Camargo, tenente-coronel Orlando Verney Campelo, comandante do 17º B. C., Cel. Nicola Scaffa, representado pelo dr. Pedro da Cunha Lopes, general Evollo, do exército boliviano, dr. João Leite de Barros, tenente-coronel Manoel Pereira da Silva, prefeito de Três Lagoas, dr. Amaro Paes Barreto, Juiz de direito da Comarca, dr. Vicente Bezerra Neto, promotor público, e vários oficiais do exército e da armada nacional. O dr. Pedro da Cunha Lopes representou também o Estado. (*O Estado de Mato Grosso*, Cuiabá, 12 set. 1939, p. 1).

Outros jornais e revistas também noticiaram a inauguração do ramal do Ladário, como foi o caso da *Revista Semana*, o *Diário Carioca* e outros do Rio de Janeiro, além do jornal local, *Tribuna*.

Figura 11: Inauguração do ramal do Ladário em 1939



Fonte: *Revista Semana*, Rio de Janeiro, 20/9/1939 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Em paralelo às obras do ramal do Ladário tiveram início também as obras da linha principal, que consistiam nos trechos “Corumbá x Fronteira” e “Fronteira x El Carmen”, trechos que tiveram seu contrato de construção celebrado na cidade de La Paz, em julho de 1939, com

a firma construtora Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa, em consequência da licitação realizada esse ano, teve por objetivo a execução dos trabalhos do trecho compreendido entre a fronteira brasileiro-boliviana (Arroyo Concepción) que cruza o traçado no km 7, 646 e El Carmen, no km 113. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 13).

No que diz respeito ao trecho de Corumbá à fronteira, temos o seguinte:

A construção dos 7.340 m situados em território brasileiro foi feita pelo Engenheiro João de Góes Manso Sayão Filho. Os trabalhos se iniciaram a 9 de junho de 1939 e, no fim do ano, estavam concluídas a terraplenagem e obras de arte, ficando para 1940 apenas o assentamento da via permanente. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 42).

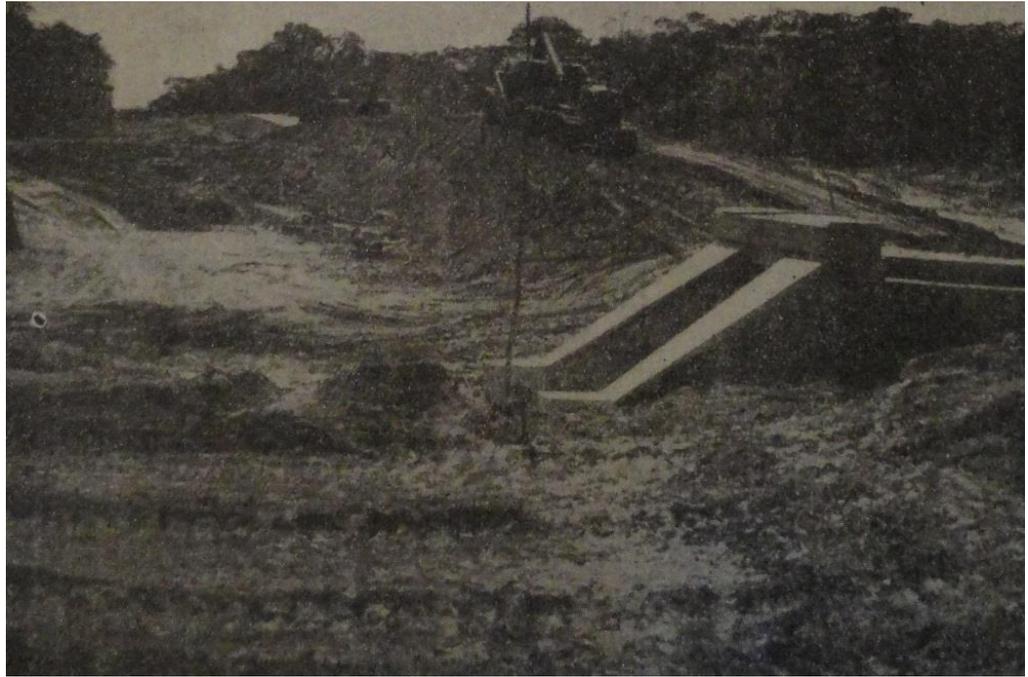
O referido trecho foi construído quase que concomitantemente ao ramal do Ladário, dois meses após, e ficando algumas partes para o ano subsequente. Esse trecho constituiu-se no passaporte para a ligação internacional.

Agora, no que tange ao trecho “Fronteira x El Carmen”, nota-se que as mesmas firmas, Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa (eram duas firmas que atuavam juntas e eram compostas por Alvimar Carneiro de Rezende, José de Rezende Costa, Abel de Rezende Costa – ver *Jornal do Brasil*, RJ, 14 de janeiro de 1940, p. 9), encarregadas de construir o ramal do Ladário, foram as responsáveis por essa obra: “Os trabalhos foram começados no dia 16 de agosto de 1939, e até o fim desse ano haviam sido realizadas [obras] em uma extensão de 17 quilômetros de linha atacada [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 42).

Logo, a construção destes trechos fecha o ciclo da integração ferroviária nacional e dá início à integração internacional, ou seja, a torna viável.

Com relação ao trecho até El Carmen é possível notar que no km 113 foi construído um aterro, devido às características do terreno:

Figura 12: Aterro sendo construído em El Carmen na Bolívia

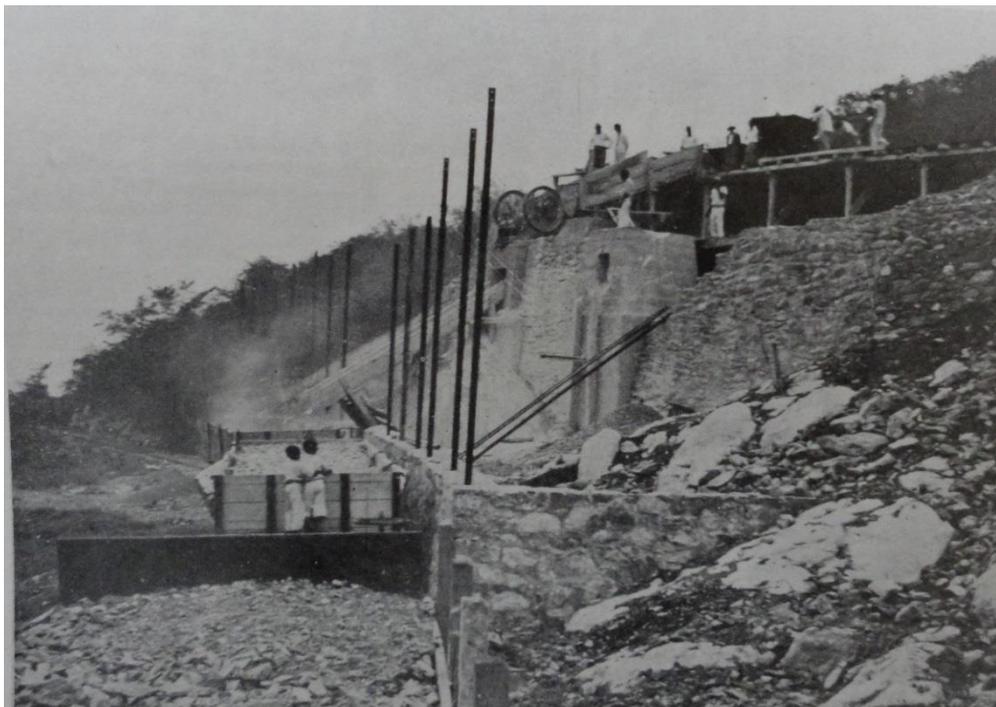


Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 48.

Como se vê, a área dos trabalhos era um desafio e exigia força física dos trabalhadores e, por isso, algumas áreas na Bolívia requereram especial atenção devido à natureza pantanosa dos terrenos, como foi o caso do aterro de El Carmen, a passagem pelo rio Tucabaca e outros.

Devido à área pantanosa, era preciso aterrar e existia um lugar permanente de onde se extraía o chamado lastro (pedras para colocar ao longo da linha, junto aos dormentes), que era a pedreira de Yacuces, no km 68, como podemos verificar na imagem:

Figura 13: Pedreira de Yacuces – Extração de pedra em 1946



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 188.

A mão de obra trabalhadora fazia a diferença, já que contavam com poucos equipamentos que pudessem substituir o trabalho pesado. Com relação ao pessoal de obras observa-se que, na construção dos trechos em território brasileiro, a contratação foi feita em regime de tarefas, devido à situação especial:

Trata-se de pessoal não tabelado, sem discriminação singular, motivo por que foi equiparado a pessoal de obras, devido à situação toda especial (e imprevisível no período de organização da Comissão Mixta) que criou a construção do ramal e do trecho antes mencionados, na extensão de 14 quilômetros, constitutivos ambos da parte da E. F. Brasil-Bolívia, lançada em território brasileiro, que será incorporada à E. F. Noroeste do Brasil. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 49).

O pessoal era contratado para diversos serviços, dentre eles a recuperação de materiais e equipamentos da Cia. Minas e Viação Urucum, carga e descarga de material, montagem etc. Em razão desse regime de contratação e das peculiaridades da construção, as despesas para a construção do ramal do Ladário e do trecho Corumbá-Fronteira foram contabilizadas à parte⁵⁴.

⁵⁴ Ver também Relatório Whately e Rivero Torres dos exercícios de 1938-1939.

Capítulo 3

OS OBSTÁCULOS E AS REALIZAÇÕES DA COMISTA NA FRONTEIRA OESTE BRASILEIRA E NA BOLÍVIA

Lima Figueiredo, em seu livro de 1950, *A Brasil-Bolívia e a Noroeste do Brasil*, trouxe uma descrição da área atravessada pela ferrovia na Bolívia:

A região atravessada pela ferrovia apresenta a mais variada vestimenta, cujo porte e feição dependem do solo. As florestas ciliares dos rios, principalmente as do Tucabaca e do Grande, apresentam espécimes florísticos bem desenvolvidos, que podem ser excelentemente empregados como dormentes. Nas zonas desprovidas de irrigação, a vegetação é tipo caatinga, baixa, retorcida e espinhenta. Nos trechos alagadiços aparece com toda a pujança a palmeira carandá. Nas proximidades da serra Santiago topam-se formações campestres com inconfundíveis nuances locais: a *abayoy* constituída de arbustos [...]. (LIMA FIGUEIREDO, 1950, p. 67).

O autor fez uma descrição das riquezas naturais e da vegetação existentes na área que seria atravessada pela ferrovia, composta por zonas desprovidas de irrigação e zonas alagadiças, estas últimas que implicaram em consequências à construção e afetaram diretamente a saúde dos trabalhadores, como veremos no capítulo 5.

Em um panorama geral, existiram alguns problemas de maior ou menor complexidade para a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia e aqui cabe dividi-los conforme os fatores explicativos de cada um deles.

3.1. A Segunda Guerra Mundial: os materiais e equipamentos importados

É certo que a Segunda Guerra Mundial abalou a economia mundial e no caso brasileiro causou prejuízos e atraso nas obras da ferrovia internacional, em particular porque a importação de materiais foi dificultada. Isso porque materiais e equipamentos eram importados da Polônia e outros países.

Na introdução do Relatório da Comista de 1940-1941 é perceptível que a Segunda Guerra Mundial, chamada de guerra europeia, gerou um estado crítico na construção da estrada

de ferro, sobretudo depois que os EUA entraram como beligerante, o que atingiu em cheio a economia sul-americana⁵⁵.

Um dos problemas ocasionados foi a falta de combustíveis: “Devido à escassez de combustíveis líquidos no mercado brasileiro, sobretudo a gasolina, cuja importação baixou enormemente em consequência da guerra, a Comissão Mista viu-se subitamente exposta a uma paralisação de seus trabalhos mecânicos [...]” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 92).

No Relatório das Relações Exteriores de 1942, percebe-se ainda uma maior descrição dos problemas ocorridos no ano de 1942:

[...] a falta de materiais, máxime de sobressalente para as máquinas de terraplanagem, em virtude das limitações de toda ordem, oriundas da entrada na conflagração mundial dos Estados Unidos da América do Norte, e, mais tarde, do Brasil; e a carência de mão de obra, sobretudo especializada em construção ferroviária. (RRE, 1942, p. 27).

Entre os problemas elencados no relatório estão a falta de materiais, a Segunda Guerra Mundial e um terceiro ponto que foi a carência de mão de obra especializada. A falta de materiais se justifica porque a indústria brasileira produzia, porém, não atendia à demanda da ferrovia e, por isso, muitos materiais eram importados.

Tudo isso acabou gerando problemas em série na construção da ferrovia internacional, contando ainda com o “[...] aumento do custo dos trabalhos devido à elevação dos preços de materiais e mão de obra e o fator homem que tem constituído um dos problemas primordiais da construção, que se desenvolve em zona despovoada e desprovida de elementos e recursos de vida.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 13).

A guerra ocasionou, portanto, o encarecimento dos materiais e de mão de obra, tanto é que a empresa J. O. Machado & Cia. Ltda. manifestou-se apresentando um memorial, em setembro de 1941, com o objetivo de não continuar os trabalhos pelos mesmos preços unitários então contratados e solicitou uma forma de bonificação para ressarcir os prejuízos com material e mão de obra e, caso a proposta fosse indeferida, solicitava uma rescisão amigável com a Comista.

Sobre este assunto o Relatório da Comista apontou que o regime rígido de contratos de grandes empreitadas acabou se revelando como “[...] dificultoso para a economia da construção ferroviária. O fator tempo, com seus imprevistos oriundos da situação anormal que o mundo

⁵⁵ Como se sabe, os EUA entraram oficialmente no conflito após o ataque japonês a *Pearl Harbor*, ocorrido em dezembro de 1941.

atravessa, abalado em seus fundamentos por esta tremenda e desastrosa guerra [...]” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 23).

Consoante o documento da embaixada da Bolívia, em La Paz, de 19 de agosto de 1942, o fornecimento de materiais como trilhos também foi afetado pela guerra, trilhos estes que seriam fornecidos pela empresa Palácios & Co., representante da *Bethlehem Steel Export Corporation*.

Frente a esse problema a Comista optou por rescindir o contrato com a empresa, como é possível verificar também em Whately, quando pronunciou a conferência em 27 de janeiro de 1944 no Clube de Engenharia sobre *A estrada de Ferro Brasil-Bolívia: parte integrante da transcontinental Arica-Santos*, ao afirmar que:

Em 1940, a Comissão Mista contratou com a *Bethlehem Steel Export*, por intermédio da firma boliviana Palácios & Cia., o fornecimento de uma grande partida de trilhos, acessórios e aparelhos de mudança de via. Essa transação já se acha integralmente liquidada mediante a abertura de créditos irrevogável. As graves consequências econômicas da guerra, entretanto, impossibilitaram a Bethlehem de entregar a totalidade do material adquirido, devido sobretudo às dificuldades de transporte marítimo. (WHATELY, 1944, p. 26).

Trata-se de um dos problemas ocasionados pela guerra em razão das dificuldades com o transporte marítimo e, ainda assim, com relação a esse assunto, o problema foi maior ainda porque:

Até hoje, de um total de 27.000 tn., recebemos apenas 9.000. Restando, portanto, um saldo de cerca de 18.000, que se destinam a cobrir a distância que medeia o Tucabaca no km 160 e San José no km 404, numa extensão de 240 kms. Essa compra feita à Bethlehem, resultante de um contrato firmado com os governos do Brasil e da Bolívia, eleva-se à vultosa soma de \$ US 1.350.000,00 dólares americanos. (WHATELY, 1944, p. 25).

Whately finalizou o seu discurso dizendo que eram mínimas as possibilidades do recebimento desse saldo, ou seja, mais um prejuízo que implicou no atraso das obras e outro prejuízo de ordem financeira afetando as contas da Comista.

3.2. A falta de recursos essenciais à vida

No que tange à falta de recursos, há relatos de dificuldades enfrentadas em outros cenários, não apenas em contextos de construção de ferrovias, mas nas rodovias e outras obras também.

Ao longo da construção da estrada de ferro foram observados alguns problemas no que diz respeito ao abastecimento de alimentos e no fornecimento de água potável uma vez que, em determinadas localidades, inexistiam mananciais.

Em 1942, conforme o Relatório das Relações Exteriores, houve problemas que impediram o bom andamento da construção da estrada e, dentre eles, é possível citar a estação chuvosa, que ia de fevereiro a maio, causando problemas e atrasos na construção: “[...] estendendo-se de fevereiro a maio, alagou as canchadas, danificou a única via carroçável existente na região, quase paralisando por completo o suprimento de gêneros e materiais dos empreiteiros, e causou destruições parciais mesmo no trecho em tráfego entre Corumbá e El Carmen.” (RRE, 1942, p. 27).

As chuvas implicavam na paralisação não apenas do suprimento de materiais de construção, mas também dos suprimentos alimentícios, o que, por sua vez, gerou a falta de alimentos para os trabalhadores.

Observamos mais uma vez a descrição da área como “inóspita e desprovida de recursos” com um certo exagero no Relatório da Comista ao enfatizar que:

De Corumbá a Santa Cruz, numa extensão de 600 kms, zona inóspita, desprovida de recursos, sobretudo de vias de comunicação praticáveis, os transportes de provisão para as turmas de exploração foi realizado em caminhões e carretas tiradas a bois, nas piores condições imagináveis, ora vadeando rios e brejos, ora afundando nos areais intermináveis. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 28).

Como se pode observar, os trabalhadores enfrentaram dificuldades de transporte na região, sendo utilizados caminhões e carretas a boi para a construção da estrada de ferro, o que foi relatado também por um colaborador. Considerando a inexistência de tratores, a estrada foi construída com a utilização de caminhões, conforme apontou o colaborador Vianna: “Então essa estrada de ferro foi feita na base de caminhões, a gente não tinha tratores como tem hoje”. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Além do problema do precário serviço de transporte de materiais em meio a área alagadiça e arenosa, outro problema relatado foi a falta de água para abastecer as locomotivas:

O traçado até o quilômetro 200 se desenvolve em zona pobre de mananciais perenes e com descarga insuficiente [...] A abertura de poços artesianos foi a solução encontrada [...] todavia, as águas apresentam um certo teor de sais insolúveis de cálcio, que se precipitam e aderem às caldeiras das locomotivas, forçando o uso contínuo de desencrustantes e agravando os dispêndios e custeios. (RRE, 1942, p. 29).

Como se verifica, a dificuldade de abastecimento de água era grande devido aos meios precários de se obter o líquido precioso, e a solução encontrada foi a construção de poços e caixas d'água para atender os trabalhadores em suas necessidades diárias e ao mesmo tempo abastecer as locomotivas.

Whately, na conferência sobre *A estrada de Ferro Brasil-Bolívia: parte integrante da transcontinental Arica-Santos*, mencionada em linhas anteriores, trouxe que, devido à região ser de planície, os mananciais não proviam as necessidades dos acampamentos dos operários, que estavam em constante movimento à medida que a estrada avançava. O autor chegou a chamar de “completa pobreza hidrográfica”, já que, segundo ele, as águas dos pântanos não podiam ser utilizadas quando chovia, havendo ainda uma particularidade, que do km 30 ao km 113, numa extensão de 82 km, inexistia qualquer manancial. (WHATELY, 1944, p. 18).

Além dessas descrições da área enfatizando a pobreza hidrográfica, Whately destacou que houve uma inquietação contínua dos trabalhadores motivada pelos ataques de mosquitos: “De todas as vicissitudes sofridas, uma logrou distinguir-se pela sua cruel pertinácia: a praga dos mosquitos, presente todas as horas do dia e da noite.” (WHATELY, 1944, p. 18).

Para amenizar os casos das picadas dos mosquitos foram adquiridos mosquiteiros individuais: “As regras para o seu uso são precisas, levando-se em conta que sua finalidade é evitar as picadas do mosquito que são mais frequentes na hora do crepúsculo [...]”.(WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 117).

Além dos mosquitos, os trabalhadores deviam enfrentar problemas com outras espécies de insetos e animais como a cobra, por exemplo, já que foram registradas picadas de cobras na campanha de estudos e dos trabalhos. (ver WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 63-66).

Há que se considerar que as dificuldades narradas poderiam ser, eventualmente, exageradas, como forma de justificar o fato de os trabalhos não terem sido realizados do modo e no prazo previsto.

3.3. A zona alagadiça e baixos do Tacuaral, Guarapucito e outros

Pensar na construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia é lembrar que a região é composta de uma zona alagadiça com argila e pântanos, sobretudo, na área territorial boliviana. Isso implicou na construção de aterros, como já dito, o que acarretou o maior emprego da força de trabalho.

De acordo com o documento confidencial de 1937, que trata dos estudos iniciais da Comissão Mista:

As dificuldades naturais a vencer localizam-se: nas proximidades de Santa Cruz, na travessia do Rio Grande que tem regime torrencial e leito divagante, em terreno baixo, alagadiço, formado de depósitos aluviais recentes de areias provenientes da erosão da rocha dominante, que é um arenito friável; na transposição da Serra de Santiago para alcançar Roboré; na travessia do Tucabaca que corre igualmente em leito chato; e finalmente, no trecho de Santa Ana a Puerto Suárez, em que a atual estrada de rodagem percorre longas extensões de terras alagadiças. (Relatório Confidencial apresentado a Mário Pimentel Brandão, ministro de estado das relações exteriores, pela delegação brasileira que integra a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana [28.12.1937]. Itamaraty, Rio de Janeiro, p. 20).

Verifica-se a existência de dificuldades naturais que não se limitaram apenas à travessia do rio Grande, mas em outras localidades da Bolívia, como a transposição da Serrania de Santiago e a travessia do rio Tucabaca, um dos grandes desafios – o maior foi a construção da ponte sobre o Rio Grande – da construção, conforme os relatórios da Comista.

A respeito da questão do transporte dos materiais e equipamentos para a construção por via fluvial e terrestre, Whately ressaltou a questão da distância percorrida:

Dos mercados paulistas, através da Sorocabana e da Noroeste até Porto Esperança, o transporte ferroviário dos recursos destinados à provisão das atividades da Comissão Mista cobre uma extensão de 1.700 kms. O transporte fluvial de Porto Esperança a Corumbá, acompanhando as sinuosidades do rio Paraguai, vence uma distância calculada de 150 kms. De Corumbá até o local dos trabalhos, cujo limite se situa presentemente no km 404, perfaz-se o total de cerca de 2.300 kms de caminho percorrido. O transporte dos trilhos e acessórios, bem como o do material rodante e da tração, adquiridos na Polônia e nos EE. UU. da América, foi realizado em trânsito para a Bolívia, via Montevidéu, e subordinou-se à capacidade do Lloyd Brasileiro e ao regime das enchentes do rio Paraguai (WHATELY, 1944, p. 17).

Tudo isso faz observar que o trabalho se tornou demorado em razão das distâncias percorridas e das possíveis dificuldades encontradas no caminho, relacionadas com o regime de enchentes do pantanal, o que era previsto pela firma que vencera a concorrência para a construção da ferrovia.

Por meio das Notas Reversais de 2 e 30 de setembro de 1942 foi determinada a execução dos trabalhos sob regime de emergência, com a cooperação da Cia. Comércio e Construções S. A. e J. O. Machado & Cia. Ltda., ficando o trecho do km 80 a 110 a cargo da própria firma Carneiro de Rezende & Cia e Abel de Rezende Costa.

Essa obra diz respeito ao trecho Fronteira-El Carmen e sobre o trecho, o Relatório trouxe que:

[...] este setor de linha apoia-se em terrenos altos e ondulados, constituídos por rochas calcárias, a margem direita do rio Paraguai onde se localiza Corumbá, em seu extremo oriental, e alcança os últimos contrafortes da Serrania de Santiago que aparecem em El Carmen, no outro extremo. Para ligar esses dois pontos altos e livres de inundações, a linha teve de atravessar a zona alagadiça e de baixos do Tacuaral e Guarapucito, constituída por argila marnosa, exposta a enchentes periódicas determinadas por precipitações pluviais que se conservam durante seis a oito meses do ano, sob a forma de um extenso pântano ainda que de pouca profundidade. O terreno argiloso umedecido, converte o caminho em um lodaçal pegajoso que desde há um século tem constituído grande obstáculo [...] (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 14).

A obra que a empresa Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa iniciara era a realização da travessia da região do Tacuaral (que incluía movimentos de terras, obras de arte e assentamento de trilhos) e essa travessia, que se tornou um desafio, fez-se em condições bastante precárias devido à época chuvosa de final de 1940 e início de 1941; nesse contexto, foi dada preferência à celeridade dos trabalhos, de modo que a construção deixou de seguir os padrões técnicos definidos: “[...] os trilhos foram assentados sobre o terreno natural previamente roçado, destocado e limpo, empregando-se 800 ao em vez de 1.600 dormentes por quilômetro, conforme determina o regulamento, a fim de assegurar o maior avanço possível.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 15).

Dessa forma, trazemos a seguir a imagem do trecho do Tacuaral, construído em terreno inundado na Bolívia:

Figura 14: Trecho do Tacuaral inundado na fase de assentamento dos trilhos



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 34.

É possível verificar que o assentamento da linha nessa área implicou um trabalho pesado, em que certamente homens trabalhavam com parte do corpo imersa em água e lamaçal, sujeitos a doenças.

Cabe destacar que essa travessia da região do Tacuaral não foi o único desafio, já que existiram outras zonas delicadas ou críticas como o caso da zona pantanosa de Yacuces e a travessia do rio Tucabaca, região boliviana.

A título de visualização, temos a figura da ponte que foi construída sobre o rio Tucabaca, exigindo, certamente, muito esforço físico dos trabalhadores.

Figura 15: Ponte construída sobre o rio Tucabaca, na Bolívia



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 49.

Outro aspecto de suma relevância que atrasou as obras foram os incidentes naturais como é o caso das enchentes do rio Grande, em determinadas épocas do ano, e os chamados turbilhões⁵⁶.

Abaixo é possível verificar uma terraplanagem destruída por um turbilhão em novembro de 1949.

⁵⁶ Turbilhão pode ser definido como uma massa de água que redemoinha rapidamente.

Figura 16: Terraplanagem destruída por um turbilhão no km 297, na Bolívia



Fonte: WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, anexo.

Percebemos nessa imagem a ação da natureza, algo que o homem não podia controlar, que era a ação de um turbilhão. Além dos obstáculos acima citados, outra questão desafiadora foi a de realizar o transporte de cargas e materiais nas áreas alagadas. Esse tipo de tarefa se tornou difícil em razão do transporte ser feito em caminhões que acabavam por ficar submersos na lama e na água.

Figura 17: Transporte de cargas entre San José e a ponta dos trilhos na Bolívia



Fonte: WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 28.

Frente a essa imagem, nota-se a dificuldade de transporte, que se acentuava nas regiões alagadiças e nas estações chuvosas. Nesse sentido, torna-se conveniente trazer a imagem de outra região alagada onde foram construídos os trilhos na Bolívia, a saber, a cidade de Musuruqui.

Figura 18: km 451 em Musuruqui, na Bolívia



Fonte: WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, anexo, sem página.

Em suma, a partir das figuras podemos perceber a existência dos obstáculos naturais que, além de contribuírem com o atraso das obras e da renovação dos materiais, máquinas etc., certamente foram um fator que auxiliou na proliferação de doenças em determinadas áreas, ocasionando, por sua vez, a substituição da mão de obra.

Isso caracteriza os problemas enfrentados pelas empreiteiras e pelos trabalhadores. Por outro lado, ainda são objeto de análise os problemas enfrentados com as empreiteiras ao longo da construção da ferrovia, uma vez que a Comista contratava por administração direta e em regime de tarefa, abrindo concorrência pública às empresas para prestação de serviços.

3.4. As empreiteiras

Ao longo do processo de construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia houve rescisões contratuais, problemas com empresas no quesito relativo ao descumprimento de prazo, notificações por atrasos na entrega de materiais e equipamentos ou mesmo na entrega de trechos, obras e estações, transferências de obrigações e direitos de contratos, mas tudo isso passando pelos olhares, em primeira instância, da Comista.

Nesse sentido, algumas empresas solicitaram, em decorrência da guerra, sobretudo, e de problemas naturais, o reajustamento de preços, como foi o caso da J. O. Machado mencionado em linhas anteriores.

O reajustamento solicitado pela empresa J. O. Machado foi estudado pela Comissão Mista, que consultou os governos – Ministério das Relações Exteriores do Brasil e Embaixada da Bolívia no Rio de Janeiro – e compôs novos preços unitários, autorizados *ad referendum* pela Embaixada da Bolívia e aprovados pelo Itamaraty, em novembro de 1940.

Apesar disso, o assunto continuou em pauta em dezembro de 1941, momento em que se rediscutiam os reajustes, que foram concedidos em 1945⁵⁷.

Outro aspecto de suma relevância no quesito das concorrências e contratações das empresas diz respeito ao ciclo das águas. Toda e qualquer empresa contratada tinha, para a realização de bons trabalhos de construção, de se adequar ao regime de cheias (cf. capítulo 1) e de se dispor a realizar os trabalhos nos períodos de estiagem, o que foi um verdadeiro desafio.

Nesse contexto, as empresas precisariam ter uma perfeita organização interna, de modo a poderem aproveitar ao máximo o período de seca, administrando do melhor modo possível os

⁵⁷ Cf. ofício DPD/30 577 18/09/1945. Que trata do adiantamento do reajustamento pleiteado pelos empreiteiros – do Ministério das Relações Exteriores do Rio de Janeiro ao engenheiro chefe Luiz Alberto Whately.

serviços tanto da construção como do suprimento de mão de obra e materiais – sendo que, em alguns casos, a falta dessa organização interna contribuiu para tornar a obra mais onerosa e protelatória, tendo a Comista de notificar determinadas empresas por motivos diversos.

A título de exemplo, a Comista enfrentou sérios problemas com as empresas Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa (duas empresas que trabalhavam juntas), que venceram a concorrência pública e ficaram responsáveis por construir os primeiros trechos, Corumbá-Fronteira e Fronteira-El Carmen:

Infelizmente esses empreiteiros não cumpriam o seu programa, originando-se de sua atuação profissional falha e deficiente uma série de inconvenientes e dificuldades, decorrentes todas de sua carência completa de elementos indispensáveis para o trabalho, quer em material, em mão de obra ou em recursos financeiros suficientes, agravados por uma completa imprevisão que pode ser arrolada como uma das principais determinantes de todos os males subsequentes. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 14).

No Relatório Comista é usado o seguinte termo: “Produção muito reduzida”, para descrever os trabalhos das firmas Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa, e por causa disso a Comissão Mista chegou a decidir pela rescisão do contrato; porém, depois de realizar reuniões e conferências, a comissão suspendeu a rescisão e outras firmas foram autorizadas a colaborar com a Carneiro de Rezende para o andamento das obras, cujo prazo de entrega era dezembro de 1940.

Além disso, o governo da Bolívia deu autorização, em 30 de setembro de 1940, para a execução dos trabalhos na zona do Tacuaral antes que as chuvas chegassem (Documento datilografado e impresso nº 484/182, emitido pela Embaixada da Bolívia por David Alvéstegui ao ministro das relações exteriores brasileiro, Oswaldo Aranha, em 30/09/1940, RJ – Arquivo do Itamaraty). Por esse motivo, é importante destacar que as empresas supracitadas tinham sob sua responsabilidade a construção do primeiro trecho e dos trabalhos na região do Tacuaral, na Bolívia.

Algumas condições foram impostas à empresa, que seriam: “Entregar a uma empresa construtora idônea, a Companhia de Comércio & Construções S. A. do Rio de Janeiro, a execução dos trabalhos empreendidos entre os km 30 e 70 inclusive, na zona denominada Tacuaral, trabalhos que deverão ser concluídos até 31 de dezembro de 1940” (Condições exigidas pela Comista – Obrigações que contraem as empresas Carneiro de Rezende & Cia. e Abel de Rezende Costa, de 23/07/1940, p. 1, assinadas por Whately e Rivero Torres, anexo do documento nº 506/183, de 18 de agosto de 1941, da embaixada da Bolívia, encaminhado ao

ministro das relações exteriores, Oswaldo Aranha – Datilografado e impresso – Arquivo do Itamaraty).

Importante dizer que esse documento previu outras obrigações às empresas acima mencionadas, sobretudo, de continuar e concluir os trabalhos restantes da primeira seção entre “os km 20 a 29 e km 71 a 110 (inclusive obras de artes, edifícios, linhas telefônicas e cercas)”.

Nota-se que os problemas diziam respeito aos atrasos na construção devido ao regime de contratação, que se tornou oneroso e prolongado demais, como apontou o Relatório. Ademais desses problemas, houve o entrave na entrega de dormentes cuja responsabilidade era da Empresa Antelo⁵⁸ – boliviana – que, por sua vez, juntou-se à Carneiro de Rezende, mas não conseguiu atender à demanda e, por isso, em julho de 1940 transferiu para J. O. Machado & Cia. os direitos e obrigações do seu contrato.

Vemos aqui, mais uma vez, a figura da empresa J. O. Machado & Cia. como solucionadora dos problemas com as empresas contratadas que descumpriam as cláusulas contratuais.

Cumprir dizer que a J. O. Machado havia sido contratada também para a construção do segundo e terceiro trecho, assim como para o fornecimento dos dormentes.

Parece, pois, que foram eliminados os problemas a partir do momento em que a J. O. Machado assumiu o contrato:

Em virtude da sub-rogação realizada, a empresa J. O. Machado & Cia. Ltda. entregou 185.000 dormentes que vieram a completar o número de 205.000 peças estabelecidas no contrato Antelo. A sub-rogação foi aprovada pelo governo da Bolívia mediante Resolução Suprema de 28 de maio de 1941, a qual amplia além disso o prazo de recebimento para o dia 31 de maio de 1941. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 16).

Apesar dos relatores efetuarem a crítica à empresa Antelo, pois ela havia conseguido entregar apenas 20.000 peças dos dormentes, nota-se que mesmo a J. O. Machado & Cia. Ltda. não conseguiu entregar na data prevista, e sim em agosto do mesmo ano, por questões inerentes ao seu trabalho.

Como dito anteriormente, a empresa J. O. Machado & Cia. venceu a concorrência para a construção do segundo e terceiro trechos da estrada de ferro, e na cláusula XV do seu contrato

⁵⁸ O documento do Itamaraty nº 361/211, de 01/11/1940, emitido por David Alvéstegui, descreve que a empresa “[...] não cumpre suas obrigações na forma prevista no contrato [...]” e por isso a Comista solicitou a compra direta dos dormentes. Documento datilografado, impresso no livro: Bolívia – Notas – 1940-1942, constante do Arquivo do Itamaraty, RJ.

com a Comista era prevista a execução dos trabalhos por administração própria ou subcontratação.

Foi por esta razão que a empresa, ao iniciar os seus trabalhos em agosto de 1940, distribuiu os dois segmentos do seu contrato, referente ao segundo e terceiro trecho, em três partes:

1. Do km 110 ao 242,5 – em subempreitada à firma Carneiro de Rezende & Cia.
2. Do km 242,5 ao 311,600 – subcontratado à Cia. Comércio e Construção S. A. (Dolabella, Portella e Cia., construtores de Minas Gerais).
3. Do km 311,600 ao 404 (San José dos Chiquitos) – à firma J. O. Machado & Cia. Ltda. sob administração direta ou pequenas tarefas.

Distribuição que facilitaria o trabalho por ela desenvolvido, objetivando o cumprimento dos prazos contratuais.

Embora a J. O. Machado entrasse como parceira, submetendo ao regime de subempreitada a firma Carneiro de Rezende & Cia., a Comista continuou enfrentando problemas com os serviços prestados com esta última, “[...] que, apesar de toda a colaboração prestada pela Comissão Mista, ainda desta segunda vez não cumpriu satisfatoriamente seu cometido, acarretando as consequências mais funestas para a construção devido à sua imprevisão e falta de elementos.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 18).

A Comista teceu críticas à firma Carneiro & Cia. e, por outro lado, buscou enaltecer outras empresas que tinham um bom nome na praça, como foi o caso da Cia. Comércio e Construções S. A., que também se dispôs a colaborar com a Carneiro de Rezende & Cia. nos trabalhos do Tacuaral sob o regime de administração contratada.

O problema gerado pela firma Carneiro & Cia. diz respeito ao atraso nas obras e à falta de elementos, ou seja, materiais para a entrega dos dormentes. Quer dizer que a empresa firmou um contrato sem planejar de que modo conseguiria atendê-lo efetivamente.

Não foi, contudo, a única firma que trouxe problemas. De acordo com o Relatório, a Cia. Comércio e Construções S. A. – que havia se disposto a colaborar com a Carneiro de Resende – também atrasou os trabalhos: embora “[...] não hajam mostrado resultado tão negativo, [seus trabalhos] tampouco se desenvolveram com a normalidade requerida para que sua conclusão se verificasse dentro do prazo contratual [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 18).

Ainda sobre a produção das firmas foi feita a seguinte afirmação:

Infelizmente, na realidade, a colaboração dos subempreiteiros Carneiro de Rezende & Cia. ou Cia. Comércio e Construções S/A. produziu resultados deploráveis [...] grande atraso na construção dos primeiros trechos, onde a produção foi quase nula ou muito deficiente e avanço normal no último trecho [...]. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 19).

Fato pelo qual a empresa foi notificada para dar melhor andamento aos trabalhos. Assim, a Comista teve de recorrer às notificações às empresas descumpridoras das cláusulas contratuais, o que não se limitou a essas duas supracitadas empresas.

Outro elemento que dificultou os trabalhos de construção da ferrovia foi a falta das locomotivas de serviço, tendo a Comista de emprestar algumas locomotivas, assim como a precariedade das já existentes.

3.5. A carência de locomotivas de serviço

Além das dificuldades apontadas, houve também a falta de locomotivas para atender à construção, consoante apontou o Relatório da Comista de 1944-1946, referindo-se às locomotivas que entraram em serviço em 24 de março (locomotiva 10) e 18 de dezembro de 1946 (locomotiva 52), acrescentando: “Convém esclarecer, todavia, que a 52 não está propriamente entregue à Comissão, pois foi enviada pela E. F. Noroeste do Brasil para atender a seus serviços de construção do ramal de Porto Esperança a Corumbá, podendo a Comissão, no entanto, utilizá-la em casos necessários.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 183).

Observa-se que a Comista pôde contar com locomotivas emprestadas para a realização dos seus trabalhos e uma delas pertencia à NOB. As locomotivas eram necessárias para atender tanto aos serviços de construção da linha como ao tráfego regular da Brasil-Bolívia (trens de cargas e passageiros, nos trechos já inaugurados) – e isso era, às vezes, problemático.

Informou o Relatório sobre a deficiência das locomotivas no atendimento de transporte e serviços: “A extensão da linha em tráfego, cerca de 295 km, de Ladário a El Portón, já exige maior número de unidades de tração. As 4 locomotivas tipo Mogul, número 101 a 104, são escaladas, de preferência, para trens de horário ou de construção urgente.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 183).

Por outro lado, as locomotivas pequenas cumpriam o papel de “[...] avançamento de trilhos, transportes locais, distribuição de água, dormentes, turmas etc., não havendo vantagem

na utilização em trens de horário, devido à pequena capacidade de tração que possuem”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 183-184).

Ou seja, as locomotivas pequenas serviam mais como forma de suporte logístico à construção da estrada como, por exemplo, o transporte de trabalhadores, o abastecimento de água e transporte de materiais como trilhos e dormentes. Por esse motivo recebiam a denominação de locomotivas de serviço ou tração.

3.6. A epopeia da construção da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas

Lima Figueiredo, ao discutir a Brasil Bolívia, trouxe que “[...] o problema mais sério para a conclusão do serviço é a travessia do inconstante rio Grande por meio de uma ponte com 1.000 metros. O leito arenoso e o regime torrencial das águas complicam a solução.” (LIMA FIGUEIREDO, 1950, p. 67).

O colaborador Luiz Pedro Ametla, 85 anos, que foi o engenheiro de locomoção⁵⁹ e auxiliou na parte final da construção da ponte sobre o rio Grande, já no final da década de 1950, apontou o seguinte: “A barranca era uma areia argilosa e quando o rio enchia desbarrancava tudo. Os bolivianos falavam que aquele rio não prestava para nada porque havia época que nem peixe tinha. E depois nem queria passar por debaixo da ponte.” (AMETLA, entrevista concedida em 2019).

Tais trechos evidenciam a obra de arte mais desafiadora ao longo da construção da ferrovia Brasil-Bolívia: a construção da ponte sobre o rio Grande ou Guapay na Bolívia. Por esse motivo, pode-se afirmar que foi uma grande epopeia.

De acordo com o engenheiro-chefe da Comista, Luís Alberto Whately, a ferrovia Brasil-Bolívia estava prevista para ser entregue no ano de 1946, no entanto, houve o atraso no início da construção da ponte sobre o rio Grande, na Bolívia, em virtude das condições ambientais.

Whately afirmou, no documento *Realidade de uma política continental de comunicações ferroviárias*, por ele escrito em 1952 e publicado no Rio de Janeiro:

Chefiei a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana de março de 1938 a novembro de 1946. Oito anos de trabalhos dos quais a maior parte decorreu em plena Segunda Guerra. Não fossem as dificuldades opostas à importação, sobretudo do material metálico destinado à superestrutura da linha, e a ferrovia

⁵⁹ Nascido em 2/07/1934, foi admitido na Comista em 1958, onde atuou como encarregado das máquinas a vapor, vagões, fundição, torno, serviço elétrico, manutenção de veículos a diesel e gasolina, fazia revisão de poços semiartesianos com compressores e as residências de oficinas de El Carmen, Roboré, San José e Santa Cruz. Atuou também como engenheiro ferroviário da NOB.

Corumbá-Santa Cruz estaria concluída precisamente em fins de 1946. Este prazo fora previsto em nosso plano de construção. (WHATELY, 1952, p. 24).⁶⁰

Enfatizou ainda que havia deixado “completos os estudos preliminares das condições de fundação realizados pelo I. P. T” (op. cit., p. 27) para a construção da ponte sobre o rio Grande ou Guapay.

Entretanto, é de se questionar tal afirmação de Whately, uma vez que, posteriormente, outros estudos foram feitos, devido às características naturais desse rio.

No período em que Whately reassumiu a Comista, em março de 1951, o material metálico para superestrutura, em torno de 10.500 toneladas, estava “[...] sendo fornecido pela Companhia Siderúrgica Nacional, cujo programa de laminação e de embarques só pode ser iniciado em setembro de 1951. A ferrovia Corumbá-Santa Cruz está sendo concluída com trilhos fabricados no Brasil.” (WHATELY, 1952, p. 25).

Essa informação permite dizer que o Brasil avançara no quesito da indústria de produção de aço, o que resultou no desenvolvimento da economia nacional e na diminuição dos custos com as taxas de importação de materiais e equipamentos pesados.

Quando Whately reassumiu as suas funções, a construção da ponte sobre o rio Grande era algo no papel, o que ele próprio lamentou. Por isso, sua maior tarefa era dar início à construção da referida ponte. Porém, a construção da ponte não era algo simples, o que Whately desconsiderou.

Considerada a maior obra de arte da estrada de ferro Brasil-Bolívia, com extensão aproximada de 600 metros, a construção da ponte sobre o rio Grande mostrou-se uma tarefa difícilíssima em razão do regime das águas.

Os estudos de sondagem e os estudos do subsolo no leito e nas margens do rio Grande ficaram sob a responsabilidade do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. Os prováveis locais de travessia desse rio, isto é, para a construção da ponte, eram a Punta de Monte, por onde passava o projeto, e Zenteno, por onde se daria efetivamente a travessia.

Apesar disso, foi observado que, embora esses pontos fossem os mais aconselháveis e praticáveis, a Comissão fez o estudo ainda do “subsolo de Puerto Banegas, onde aquela variante cruza o Rio Grande a caminho de Montero”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 29).

⁶⁰ Pelo que se observa, a saída de Whately pode estar relacionada à mudança de governo ocorrida no Brasil, com a renúncia forçada de Getúlio Vargas em outubro de 1945 e a eleição de um novo presidente (Eurico Gaspar Dutra) em dezembro do mesmo ano. De fato, como se verá na sequência, Whately voltaria à chefia da Comissão em 1951, quando Vargas voltou à presidência pelo voto popular.

Segundo o Relatório da Comista, os estudos iniciais da passagem pelo rio Grande foram feitos pela 2ª turma, que era formada por brasileiros, de acordo com o quadro número 2.

No Relatório de 1942 a 1943 ainda aparecem os anteprojetos para a construção da ponte sobre o rio Grande e outras obras de arte especiais. (ver WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 40).

Nota-se ainda que em 1944 os estudos estavam sendo feitos: “[...] os trabalhos de sondagem, estudo para estabelecer o local mais apropriado para a travessia e trabalhos preliminares foram levados a cabo pela Comista, em 1944, auxiliada pelo IPT/SP.” Deu destaque ainda afirmando que “[...] esteve entre nós o engenheiro Oscar Machado da Costa, técnico brasileiro especializado em pontes e de renome continental.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 19).

Cogitou-se construir a ponte provisoriamente em madeira, o que é possível perceber em documentos das relações exteriores de 1943; entretanto, em 1945 o governo da Bolívia baixou a resolução suprema de 14/07/1945⁶¹, determinando que a ponte fosse construída com ferro na região denominada Porto Pailas.

É importante frisar que a construção da ponte sobre o rio Grande em madeira havia sido definida pelo ofício nº 317/41, de 28/06/1943, emitido por David Alvístegui e remetido para o Dr. Oswaldo Aranha, Ministro das Relações Exteriores, cuja justificativa para a construção em madeira foi que a “[...] carência dos materiais necessários não permite a construção em ferro e concreto da ponte sobre o rio Grande.”

A Resolução Suprema de 14 de julho de 1945, emitida em La Paz, além de determinar o local da construção da ponte em Porto Pailas, trouxe que: “2º. A mencionada ponte deverá ser erigida de forma definitiva em aço e concreto e não como obra provisória de madeira, ficando assim modificado o artigo 4º da resolução suprema de 23 de agosto de 1943”. (Documento nº 13.632 e 14/07/1945, emitido pelo Ministério de Comunicação e Obras Públicas da Bolívia – Datilografado e impresso – Arquivo do Itamaraty).

Embora houvesse essa alteração para a construção em aço e concreto, houve, de fato, a construção de uma ponte provisória de madeira na região de Puerto Pailas, sobre o rio Grande, para dar apoio/suporte à construção da ponte definitiva no mesmo rio, como veremos a seguir.

⁶¹ De acordo com o documento nº 575/24 de 17 de agosto de 1945 emitido pela Embaixada da Bolívia ao ministro das relações exteriores, Pedro Leão Veloso – Datilografado e impresso – Arquivo do Itamaraty).

3.6.1. Ponte provisória de madeira

As obras da ponte provisória de madeira foram iniciadas, segundo Limpas Ortiz (2009, p. 29), em 16 de janeiro de 1950.

Conforme o Relatório Comista de 1955-1957, a urgência na construção de uma ponte de madeira sobre o rio Grande foi assim explicada:

Com a finalidade principal de transportar combustíveis da Bolívia para o Brasil, de acordo com o convênio firmado entre ‘Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos’ (Y.P.F.B.), de Bolívia, e o ‘Conselho Nacional de Petróleo’ (CNP), do Brasil, se construiu, por administração direta, uma ponte provisória de madeira sobre o rio Grande, que foi utilizada no período de estiagem, até os primeiros dias do mês de dezembro; a mesma que mais tarde foi desarmada. (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 10).

Como se observa, o objetivo era o transporte de combustíveis restrito ao período de estiagem, mas, além disso, vamos perceber que havia outros motivos para a sua construção, porque tinha o objetivo de “[...] permitir o tráfego de trens sem transbordo entre Corumbá e Santa Cruz, facilitando desta maneira o transporte de materiais destinados à construção da ponte definitiva, assim como o transporte de combustível da Bolívia ao Brasil.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 59-60).

O Relatório da Comista do período de 1955-1957 trouxe que: “A ponte provisória sobre o rio Grande foi construída com uma extensão de 600 m, sendo que 400 m construídos em área seca e 200 em terrenos com correntes de água.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 145).

Na figura abaixo é possível perceber a ponte construída provisoriamente em madeira, com um dos primeiros trens atravessando-a.

Figura 19: Ponte provisória de madeira sobre o rio Grande na Bolívia (cerca de 1953)



Fonte: LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 31.

3.6.2. Ponte definitiva

Limpias Ortiz, em seu trabalho, trouxe que: “*Con la perspectiva de llegar a Santa Cruz a fines de 1950, se agilizó el trámite para construir un puente sobre el Río Grande, cuyo costo se estimó inicialmente em 2 millones de dólares.*” (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 29).

De fato, por meio de um memorando de 18/10/1950, do Rio de Janeiro, o governo da Bolívia apresentou a proposta ao governo do Brasil, por meio de um contra projeto [sic] em notas reversais, de contratar uma empresa norte-americana especializada para a construção de pontes ferroviárias, incluindo a ponte do rio Grande.

Nesse sentido, a concorrência foi aberta em julho de 1951, cuja exigência era que a estrutura da ponte deveria ser metálica e adquirida no exterior⁶². Já o jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, de 13 de janeiro, anunciava que o edital de abertura de concorrência para a construção da ponte fora publicado em 11 de novembro de 1953.

Em novembro de 1944, havia sido definido o lugar para a travessia do rio, pelo engenheiro Oscar Machado da Costa: “O ponto de travessia indicado foi Puerto Pailas, por ser

⁶² Conforme nota nº 473/20, emitida pela Embaixada da Bolívia ao ministro das relações exteriores, João Neves da Fontoura, cujo conteúdo destaca a nota DF/32/577(31), sobre a abertura de concurso aos países para o projeto da construção da ponte sobre o rio Grande, de 20/07/1951 – Datilografado, impresso, Acervo do Itamaraty, RJ, Cx. 1951.

um ponto de menor risco de uma possível mudança de curso.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 118).

Cumprir dizer que, no local próximo à construção da ponte de Puerto Pailas, foram construídas:

[...] casas provisórias para residência, de pau a pique, com paredes rebocadas e pintadas, pisos de ladrilhos etc.; duas casas de turma; uma casa de feitor; banheiro para operários; cinco galpões provisórios para alojamento dos operários, sendo 2 de 16m x 6m, 2 de 20m x 4, 50m e 1 de 14 x 4,50m; casa para instalação de luz e instalação do mesmo motor; reparação de edifícios; instalação da água para o consumo do acampamento; desmatamento de 123.720m²; serviço de topografia, serviços diversos no leito do rio; transbordo da carga; instalação de uma estação de rádio; observações cotidianas do regime do rio e meteorológicas; transporte e depósito de areia e cascalho, destinados à construção da ponte, em Puerto Pailas. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 165-166).

Era necessário equipar a região do entorno da ponte, visando atender às demandas dos trabalhadores na construção e à logística da estrada de ferro.

A rigor, a ponte sobre o rio Grande foi construída definitivamente em ferro após a inauguração da Brasil-Bolívia, em 1955, como apontou o Relatório da Comista de 1955-1957: “A construção definitiva da ponte sobre o rio Grande, iniciada no mês de novembro de 1955, teve que interromper seus trabalhos nos primeiros dias do mês de fevereiro até abril devido às crescentes do rio, período em que o subcontratista reorganizou suas equipes a fim de intensificar depois os seus trabalhos.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 60).

Ponte que foi construída pela Companhia Técnica Internacional (Techint – a qual firmou contrato em março de 1955), afirmando-se que a empresa iniciou no ano de 1955 “os trabalhos de instalação do acampamento na margem esquerda do rio Grande e conseguiram iniciar os trabalhos de fundação do primeiro pilar da ponte.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 67).

O primeiro pilar era o nº 15 e foi em maio que se iniciou a construção de mais 9 pilares da ponte, cujo setor responsável pela fiscalização da obra era a Seção Técnica da Comista.

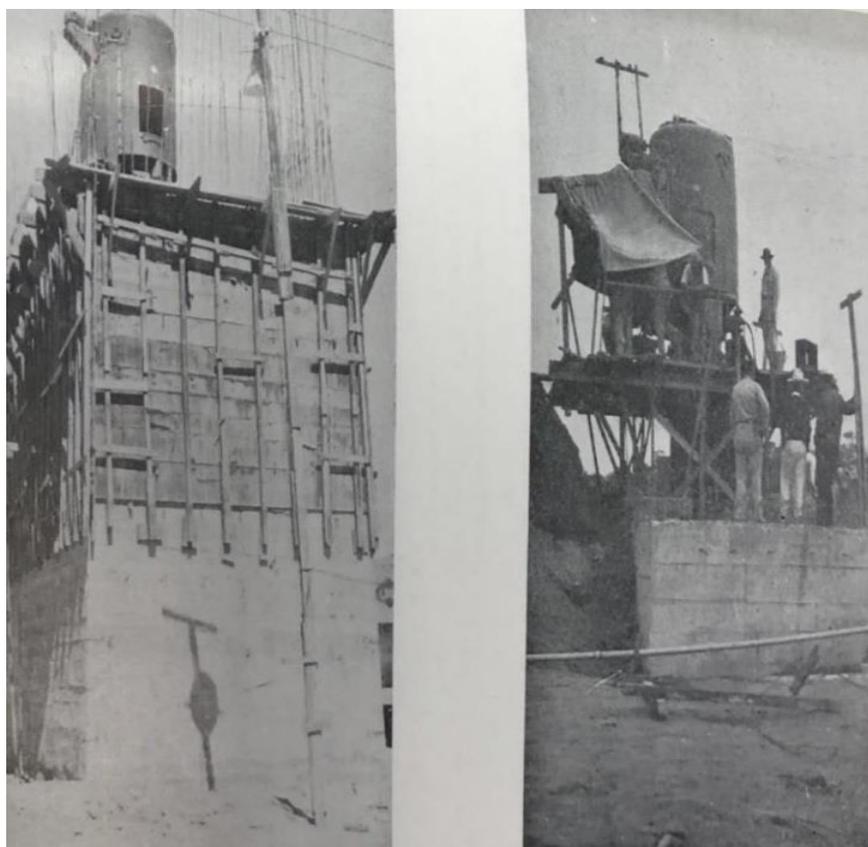
A firma Techint subcontratou os trabalhos das firmas *Société Anonyme de Ateliers de Construction de Jambes Namur* (Bélgica) para a construção do projeto definitivo da superestrutura e a empresa “Subra – Comercial Construtora Suíço-Brasileira, de São Paulo [Brasil], para elaboração de projeto de infraestrutura e execução das obras pertinentes.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 120).

Nesse sentido, o início oficial da construção da ponte definitiva data de 16 de agosto de 1955. (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 120).

No período de 1951-1956 houve a erosão da margem do rio Grande: “Na margem direita a erosão foi de 300 metros e na margem esquerda de 50 metros.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 120). Tal evento implicou em maiores dificuldades para finalizar as obras, mas, por outro lado, em 1956 foram construídos os demais pilares da ponte: “Durante o ano de 1956 se deu começo à construção dos pilares nº 16-14-13-13,11-10-9-8 e 7.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 68).

Trouxemos abaixo a figura dos pilares para melhor compreensão da complexidade de construção deles.

Figura 20: Construção dos pilares da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia



Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 69.

Figura 21: Os pilares da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia



Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 74.

Abaixo é possível verificar as seções construídas indicando o avanço dos trabalhos:

Figura 22: Seção da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, na Bolívia



Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 74.

Para finalizar, temos ainda a estação que foi construída em Puerto Pailas para dar suporte à estrada de ferro:

Figura 23: Estação de Puerto Pailas, na Bolívia



Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 84.

Segundo Limpias Ortiz, a obra da ponte definitiva foi entregue “a princípios de 1960” (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 34).

Iremos tratar da inauguração da estrada de ferro, porém, é importante lembrar que a ponte sobre o rio Grande ainda não estava construída em 1955, ou seja, inaugurou-se a estrada de ferro até Santa Cruz sem a ponte definitiva que atravessaria o rio Grande na Bolívia.

3.7. Solenidades oficiais: a visita de Vargas, em 1941, e a inauguração da estrada de ferro Corumbá-Santa Cruz de La Sierra, em 1955

Na conferência pronunciada em 1955, Whately disse que “[...] no dia 14 de novembro de 1953, após 15 anos de duríssimos e ininterruptos trabalhos, a ponta de trilhos alcançou o seu destino, com 651 km de desenvolvimento, na cidade de Santa Cruz de la Sierra.” (WHATELY, 1955, p. 52).

Há um certo exagero na fala do engenheiro-chefe da Comista porque observou-se, ao longo deste capítulo, que houve atraso nas obras e os trabalhos foram interrompidos em razão

da falta de materiais no período da Segunda Guerra Mundial e devido a outros motivos relacionados às condições naturais. Além disso, a estrada teve, ao final de sua construção, 650 km de extensão sendo 7 km em território brasileiro e 643 km em território boliviano. (*Diário Carioca*, RJ, 5/2/1955).

Embora a ponta de trilhos tenha alcançado a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra em fins de 1953, faltaram algumas obras menores e, em função disso, a inauguração oficial da estrada de ferro Brasil-Bolívia aconteceu em janeiro de 1955 na referida cidade, contando com a presença dos presidentes da Bolívia e do Brasil, autoridades civis e militares.

O ato inaugural da estrada de ferro Brasil-Bolívia foi planejado no período do governo de Getúlio Vargas⁶³, consoante a documentação do CPDOC⁶⁴, porém, devido ao seu suicídio, em 1954, a inauguração oficial acabou sendo feita pelo presidente Café Filho.

Assim, a visita planejada de Vargas para inaugurar a ferrovia internacional, em 1955, não aconteceu. É importante frisar, contudo, que, em 1941, Getúlio Vargas havia visitado as obras da ferrovia e a região da fronteira oeste do Brasil⁶⁵. Segundo o Relatório da Comista e matérias em jornais, o objetivo da visita também foi a inauguração do Dique Seco⁶⁶ da Marinha do Brasil, situado no distrito do Ladário.

Na introdução do Relatório mencionado, do biênio de 1940-1941, de Whately e Rivero Torres, nota-se a fotografia de um dos atos durante a visita:

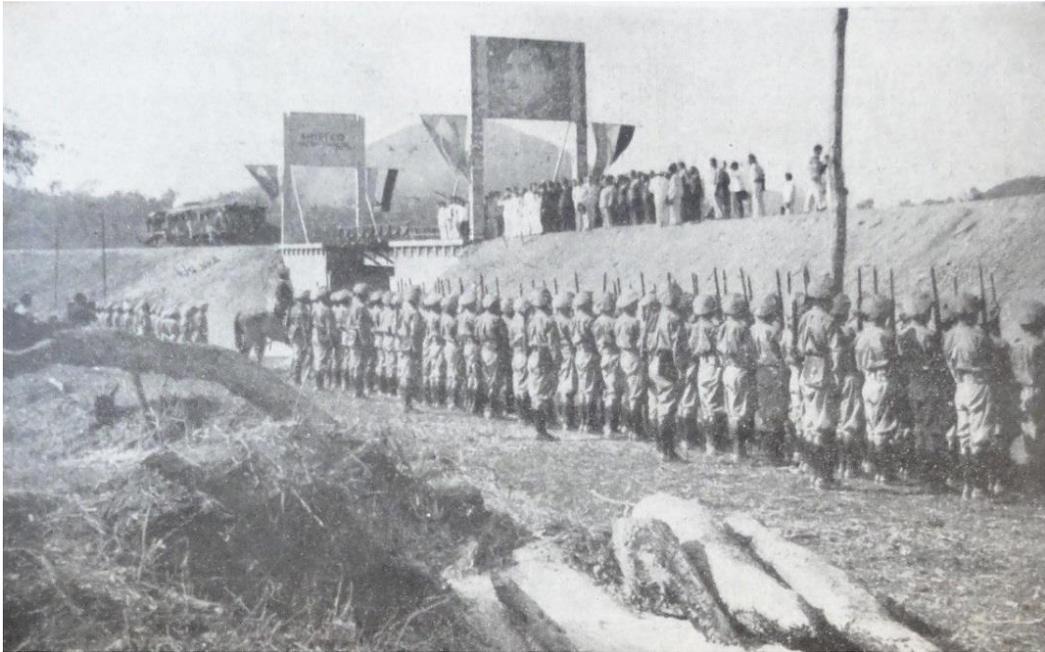
⁶³ Os governos do presidente Getúlio Dornelles Vargas compreenderam o período de 1930-1945, conhecido como a Era Vargas, e 1951-1954.

⁶⁴ Ver: Documento do Fundo Getúlio Vargas – GV c 1954.06.21/6 – CPDOC Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/GV/textual/documentos-relativos-a-viagem-de-getulio-vargas-a-santa-cruz-de-la-sierra-para-inauguracao-da-estrada-de-ferro-brasil-bolivia-contendo-mensagens-d>

⁶⁵ O dia da visita foi considerado feriado municipal em Corumbá.

⁶⁶ “Uma das grandes notas da visita presidencial a Corumbá, sem dúvida, foi a inauguração oficial do Dique Seco do Ladário, obra de grande envergadura, destinada a reparações completas da flotilha mato-grossense, assim como a construção de novas unidades, que virão enriquecer o patrimônio naval brasileiro.” (Anuário de Corumbá, 1943, p. 148).

Figura 24: Visita do Presidente Vargas à E. F. Brasil Bolívia em 1941



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 26.

No Relatório da Comista há o registro da passagem do presidente pela região fronteiriça: “A comitiva presidencial visitou todos os trabalhos de construção da E. F. Santa Cruz de la Sierra, no dia 29 de julho de 1941, saindo de Corumbá pela manhã em direção da ponta dos trilhos que, nessa época, se encontrava no km 86 (Palmito) [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 25, introdução).

Observa-se que Vargas visitou os trabalhos da estrada de ferro Brasil-Bolívia, que possuía 96 km construídos, sendo 10 km em território brasileiro e 86 km em território boliviano, numa comitiva que partiu de trem e ao longo do trajeto ia conhecendo os trechos até chegar à Bolívia, local onde foi servido um almoço. (*Anuário do Oeste Brasileiro*, 1943, p. 126).

Na figura a seguir é possível observar o presidente na Bolívia, no ano de 1941, acompanhado da comitiva presidencial:

Figura 25: O presidente Vargas na ponta dos trilhos na Bolívia em 1941



Fonte: Anuário de Corumbá, 1943, p. 126.

Nos discursos proferidos, as autoridades presentes, de acordo com o Relatório, se caracterizaram “[...] por uma nota comum de concórdia e harmonia e reafirmaram os propósitos de uma franca e leal colaboração, tão nitidamente objetivados pela construção da ferrovia inspirada por um são e sincero ideal americanista.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 25, introdução).

Dessa forma, a visita de Getúlio Vargas significou inauguração de empreendimentos na região da fronteira oeste brasileira e o percurso dos trechos construídos da estrada de ferro Brasil-Bolívia.

Anos após a primeira visita, houve o planejamento do retorno do presidente à região para inaugurar a estrada de ferro Brasil-Bolívia. Muito embora a inauguração da estrada de ferro estivesse prevista para julho de 1954, com a presença dos presidentes do Brasil e da Bolívia, o ato foi realizado em 1955.

Sobre esse aspecto, Limpias Ortiz afirmou que:

[...] En realidad, esta ferrovía debió inaugurarse en julio de 1954 con la presencia del presidente del Brasil, Getúlio Vargas, pero se postergó por el suicidio de ese gobernante en el mes de agosto siguiente, hasta el 24 de septiembre, fecha que también se postergaría, al igual que otra subsiguiente. (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 30).

Limpas Ortiz tratou das sucessivas postergações da inauguração da estrada de ferro, mas é importante salientar que as alterações na data de inauguração foram iniciadas pela incompletude de outras pequenas obras da estrada e pela crise política e o suicídio de Vargas.

Na solenidade em Santa Cruz de la Sierra, os trilhos da Brasil-Bolívia foram inaugurados pelos presidentes Angel Victor Paz Estenssoro e João Fernandes Campos Café Filho⁶⁷, da Bolívia e do Brasil respectivamente.

Desse modo, os créditos pela inauguração da estrada de ferro foram dados ao presidente Café Filho, cujo discurso, feito em 5 de janeiro de 1955, esteve embebido de patriotismo:

[...] A estrada de ferro Corumbá-Santa Cruz aí está, para provar ao mundo que não há empresa, por mais árdua e arrojada em suas concepções, que não possa ser levada a cabo, através de uma cooperação construtiva e leal entre os povos. (Documento encaminhado ao primeiro secretário da Câmara dos deputados, Ruy Almeida, junho de 1955, Fundo Café Filho – CF pi Café Filho, J. 1955.01.05 – CPDOC, 1955, p. 2).

Os bolivianos, bastante festivos, prepararam uma comemoração grandiosa, dando boas-vindas aos presidentes em Santa Cruz de la Sierra:

Figura 26: Boas-vindas aos presidentes brasileiro e boliviano em 1955



Fonte: Fundo Agência Nacional (BR_RJANRIO_EH_0_FOT_PR_04613_d0016de0046) – Arquivo Nacional, RJ, 1955.

⁶⁷ As fontes não trazem de que forma foi planejada a visita do presidente brasileiro Café Filho⁶⁷ para o ato inaugural de 1955.

Após enfatizar a importância da cooperação entre os dois países, Café Filho afirmou que a ferrovia serviria para o transporte de gasolina: “A importância desta vinculação ferroviária já vai ser demonstrada com o transporte da gasolina boliviana que, em virtude de recente acordo, irá abastecer o mercado do Estado de Mato Grosso.” (Fundo Café Filho – CF pi Café Filho, J. 1955.01.05 –, CPDOC, 1955, p. 4).

Continuou o seu discurso ressaltando os benefícios resultantes da estrada de ferro, como o progresso do Oriente boliviano e do Oeste brasileiro, afirmando que haveria

a valorização dos níveis de vida das populações fronteiriças e, conseqüentemente, a sua participação mais ativa na estrutura econômica e social de ambos os países; os horizontes que se abrem a novas iniciativas conjuntas dos dois povos, em favor do seu soerguimento econômico – tudo isso representa conquistas permanentes, duramente alcançadas, graças ao esforço de bolivianos e brasileiros. (Fundo Café Filho – CF pi Café Filho, J. 1955.01.05 –, CPDOC, 1955, p. 5).

Seu discurso quis demonstrar a visibilidade econômica dos países “alcançada” pelas mãos de trabalhadores brasileiros e bolivianos, mas se nota a ausência de menção aos problemas enfrentados ao longo da construção e das vidas que nela se perderam.

Ainda sobre o ato inaugural, é importante mostrar o momento em que os presidentes desceram as bandeiras brasileira e boliviana que estavam sobre o pórtico que servia de marco ao ponto terminal da ferrovia.

Figura 27: Descida das bandeiras no ato inaugural da E. F. B. B. em 1955



Fonte: Fundo Agência Nacional (BR_RJANRIO_EH_0_FOT_PR_04613_d0006de0046) – Arquivo Nacional, RJ, 1955.

Esse foi considerado um momento significativo, que inaugurava oficialmente a estrada de ferro Brasil-Bolívia na cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra.

Uma inauguração que contou com um número expressivo de pessoas que se comprimiam para assistir ao ato de inauguração, umas inclusive procurando lugares mais altos que favorecessem a visibilidade.

Figura 28: Pessoas que participaram da inauguração da E. F. B. B em 1955



Fonte: Fundo Agência Nacional (BR_RJANRIO_EH_0_FOT_PR_04613_d0036de0046) – Arquivo Nacional, RJ, 1955.

Cumprir destacar que, embora a estrada tivesse sido inaugurada, nem todos os trechos estavam prontos, consoante apontou Limpias Ortiz: “ *Al momento de la inauguración oficial, todavía quedaban pendientes varias obras importantes y complementarias, siendo la principal el puente sobre Río Grande o Guapay*” (LIMPIAS ORTIZ, 2009, p. 32).

Limpias Ortiz afirmou ainda que as obras da ponte ficaram concluídas apenas em 1960 e que as outras obras de menor amplitude para a conclusão dos 651 km demoraram vários anos, apontando para um total de 35 pontes provisórias de madeira construídas até 1967.

É possível afirmar que a estrada de ferro Brasil-Bolívia é, portanto, um prolongamento da Noroeste do Brasil que ultrapassou os limites geográficos brasileiros, atingindo uma dimensão simbólica e cultural para as vidas dos brasileiros e bolivianos trabalhadores e moradores.

Com a ferrovia inaugurada ocorria o transporte de passageiros, materiais e petróleo conforme destacou o jornal *Diário Carioca*: “[...] a carga que predomina do Brasil para a Bolívia é a de produtos industriais que saem de São Paulo; e da Bolívia para o Brasil é matéria pura, já estando o gesso figurando em primeiro plano e que se destina à fábrica de cimento existente em Corumbá”. (*Diário Carioca*, 5/2/1955, p. 3).

Capítulo 4

A COMISTA E SEU PESSOAL: FORMAÇÃO DA VILA OPERÁRIA/*MINICIDADE*

Essa Comissão Mista era uma *minicidade*, tinha cinema, luz elétrica e restaurante que fornecia a comida para os trabalhadores. Tinha as casas que a Comissão Mista fez. O cinema acontecia uma vez por semana no restaurante. Coisa que [em] Ladário não existia na época [1956]. Ladário não tinha cinema nem luz, só no lampião. (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Observa-se uma estrutura de moradia ofertada ao pessoal trabalhador da Comista, moradores da vila operária localizada no distrito do Ladário. Conforme os relatos e documentação, os benefícios eram: moradia, cinema, alimentação para o trabalhador, caderneta no armazém, farmácia – atrativos que a comissão tinha que oferecer para poder contar com um número suficiente de trabalhadores, em uma região com carência de mão de obra.

Guillen em seu artigo *Cidades no sertão: centros de trabalho e resistência fabril. A história de Campanário e Guaíra*, em que discute a estrutura das vilas operárias criadas pela Companhia Matte Laranjeira (Campanário, no sul de Mato Grosso, e Guaíra, no oeste do Paraná), afirmou que:

Campanário e Guaíra tinham tudo o que uma cidade deveria ter: água encanada, esgoto, luz elétrica, boas casas, além dos edifícios da administração, padaria, açougue e matadouro, curtume, hospital, escola, farmácia, cemitério, hotel ou hospedaria, um cassino e um cinema em Campanário, quadras de esporte e pistas de equitação. Dessa listagem, é importante destacar as "maquinarias do conforto" (açougue, padaria, cinema, quadras etc.) [...] (GUILLEN, 2003, p. 103).

Tratando dos aspectos da modernidade a autora evidenciou que Campanário e Guaíra foram projetadas como cidades, que não tinham, contudo, espaço público e caracterizaram-se como verdadeiros centros de trabalho, porque o planejamento urbano “[...] atendia a princípios de ordenamento do espaço no sentido de facilitar a disciplina a ser imposta ao trabalhador, necessária para moldá-lo às necessidades da produção racionalizada, visando construir-lhe um novo perfil: o de ordeiro e pacífico” (GUILLEN, 2003, p. 105).

Considerando essa linha de raciocínio, é possível afirmar que, em razão da instalação da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana – C. M. F. B. B. (1939), que construiu a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia – E. F. B. B. (1955) chegando até a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra, a imagem de Ladário foi vendida como cidade operária, o que foi resultado das experiências dos trabalhadores da ferrovia nascidos na região e os migrantes que contribuíram para o inter-culturalismo.

Tal imagem estava relacionada ao Projeto de lei nº 155, que subsidiou a criação do município de Ladário, documento que trouxe a seguinte justificativa: “É o ponto inicial da estrada de ferro Brasil-Bolívia, e onde estão instaladas as oficinas da Sotema e montados e reparados os vagões que trafegam por aquela estrada internacional. É um grande centro operário. Uma verdadeira colmeia de trabalho [...]” (Projeto de lei nº 155/1953, p. 3).

Com a chegada da estrada de ferro nacional (NOB) e da ferrovia internacional E.F.B.B. houve o estreitamento dos laços fronteiriços e, ao mesmo tempo, as novas vias de transporte e comunicação possibilitaram ligações políticas, econômicas, históricas, sociais com os vizinhos bolivianos, em especial porque a E. F. B. B. viabilizou a escoação de mercadorias brasileiras para o Oriente boliviano.

Entretanto, o que importa aqui é a figura do trabalhador migrante brasileiro em busca de trabalho na construção da estrada de ferro, viajando longas distâncias até chegar a Corumbá.

Os migrantes formaram um grupo heterogêneo, já que saíam das regiões Nordeste e Sudeste do país, em especial, das cidades do estado de Minas Gerais. E há que se considerar também a imigração boliviana para o lado brasileiro na busca de emprego na ferrovia.

Diniz (2015), em sua tese *Los hermanos bolivianos: representações nos jornais de Corumbá/MS (1938-1999)*, afirmou que, devido ao fato de as empreiteiras recrutarem pessoas para trabalhar na ferrovia Brasil-Bolívia, essa ação acabou resultando em

uma reunião de indivíduos do sexo masculino propensos à geração de distúrbios. É dessa forma que podemos entender as ocorrências policiais citadas nas páginas dos jornais pesquisados, envolvendo bolivianos, nordestinos em geral, paulistas e mineiros, seja na condição de autores de delitos ou de vítimas”. (DINIZ, 2015, p. 3).

Observa-se que existiam conflitos entre pessoas de nacionalidade brasileira e boliviana na região fronteira e, ao mesmo tempo, percebe-se que parte dessas pessoas eram de outras regiões brasileiras.

Apesar disso, muito provavelmente, como não se tem fontes sobre o assunto, a Comissão Mista começou os seus trabalhos, em 1939, com trabalhadores locais – assim considerando também os de nacionalidade boliviana – e num segundo momento pôde aumentar o quadro de pessoal com a chegada de migrantes brasileiros.

É incerto ainda o ano de chegada dos migrantes, mas é provável, conforme os relatos, que o processo migratório tenha começado por volta do ano de 1942 – tomando como base a chegada do colaborador Edelberto Vianna, como veremos – e tenha sido desacelerada por volta dos anos de 1950 em virtude de que o maior número de empregados nesse período era o de nacionalidade boliviana, consoante os relatórios da Comista.

Com a instalação da Comista surgiu na região da fronteira oeste do Brasil com a Bolívia o trabalhador ferroviário, que saiu da sua terra natal na busca de um emprego promissor, sendo submetido a condições precárias de trabalho.

Embora a construção da estrada exigisse mão de obra qualificada, observa-se que, quando passou a ser construída do lado boliviano, o grande quantitativo empregado era boliviano, mais que 70%, e os brasileiros e de outras nacionalidades contabilizavam um número relativamente baixo.

A rigor, as fontes orais utilizadas neste capítulo possibilitarão compreender ainda um universo de diferentes narrativas sobre os fatos e acontecimentos em torno do cotidiano dos trabalhadores, em particular, dos brasileiros, e das contribuições que a Comista proporcionou para a comunidade local.

No que diz respeito a esse assunto, o historiador Alessandro Portelli faz reflexões pertinentes para compor o trabalho, conforme o presente trecho, fazendo a afirmação de que: “[...] a memória é um processo individual, que ocorre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados. Em vista disso, as recordações podem ser semelhantes, contraditórias ou sobrepostas”. (PORTELLI, 1997, p. 16).

O autor destaca a forma como a memória apropria-se dos instrumentos que são socialmente construídos pelos sujeitos, o que, no caso deste capítulo, apontará para um universo de diferentes narrativas sobre o assunto.

Logo, os relatos dos moradores locais serão cruciais para a compreensão da trama de construção de memórias compartilhadas. Torna-se fundamental entender as dinâmicas e desdobramentos em torno da Comista para abordar a história do internacional ao regional sob o viés da memória formada em relação à ferrovia e à formação da vila operária chamada de *minicidade* pelos colaboradores desta tese.

O objetivo deste capítulo é, portanto, abordar o processo migratório, a viagem, a chegada do pessoal trabalhador brasileiro, as condições sanitárias, de moradia, alimentação e a formação da *minicidade* na área das oficinas do distrito do Ladário. Buscando compreender, nesse sentido, as contribuições e os impactos que a Comista trouxe para a fronteira oeste, considerando suas relações com a Marinha e com a municipalidade.

4.1. Migração, percurso e chegada em Corumbá

O processo migratório, seja ele compulsório ou não, na busca de emprego, permeia a história. No período das inovações mecânicas com a chegada da ferrovia, o processo migratório aumentou consideravelmente, em particular porque a procura de emprego era constante devido às ofertas promissoras do “fazer carreira”.

Para se construir a estrada de ferro Brasil-Bolívia era preciso mão de obra qualificada e preparada às condições ambientais pantanosas da Bolívia.

Em outubro de 1942, em um documento que trata das convocações de reservistas pela 9ª Região Militar (Mato Grosso), o então ministro das Relações Exteriores do Brasil, Oswaldo Aranha, referiu-se à Comista, observando a carência de trabalhadores e ressaltando que os brasileiros que compunham a Comissão tinham entre 20 e 30 anos (cf. ofício urgente de 20 out. 1942, endereçado a Eurico Gaspar Dutra, ministro da Guerra – in WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 204).

O que o ministro Oswaldo Aranha escreveu foi o seguinte: “Na carência de mão de obra suficiente ou adequada na Bolívia e em Mato Grosso, foram os trabalhadores levados do Rio de Janeiro, de São Paulo, mas sobretudo de certas zonas de Minas Gerais e da Bahia, onde as condições mais se assemelham às de Santa Cruz” (id., *ibid.*).

Ladário e Corumbá tinham um quantitativo populacional significativo, a população de Ladário, por exemplo, contabilizava 6.600 (seis mil e seiscentos) habitantes de acordo com o projeto de Lei nº 155/1953⁶⁸.

É possível que para 1953 tenha havido um salto populacional em virtude da migração de pessoas para os trabalhos na estrada de ferro, em especial, de bolivianos, já que a relação Brasil-Bolívia favoreceu esse intercâmbio com facilidades de entrada no território como, por

⁶⁸ O projeto de lei para a criação do município de Ladário foi elaborado pelo deputado estadual Manoel Wenceslau de Barros Botelho Neto.

exemplo, foi o caso da Resolução Suprema de 08/04 que regulamentou o ingresso e a permanência dos trabalhadores da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana no território boliviano. (Ofício nº 364/124 de 26/06/1941 – Embaixada da Bolívia no RJ).

Apesar disso, pelo que os discursos apontam, havia carência de mão de obra especializada, como veremos adiante, o que implica no porquê não empregar trabalhadores locais.

A significativa chegada de migrantes na região deu-se em decorrência das notícias de oferta de emprego que circulavam no Brasil, atraindo em grande escala trabalhadores mineiros e baianos, como mencionou Oswaldo Aranha no ofício acima.

Migrar para a região da fronteira oeste, distrito de Ladário e cidade de Corumbá, trabalhar na construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, assistir e vivenciar as transformações econômicas resultantes daquele projeto internacional era estar dentro do sistema econômico que se consolidava. Em razão disso, aqui serão abordados os relatos de trabalhadores ferroviários para a compreensão da formação da Mista – como hoje é conhecido o bairro – ou *minicidade* na área adjacente da Marinha no distrito do Ladário.

Conforme apontou Maria Inês Castro em sua dissertação de mestrado *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905- 1914)*, “[...] as mais variadas aspirações motivavam tais pessoas a deixar seus lugares de origem para embarcar nesta aventura. Este movimento [está] presente de forma marcante nos países e áreas onde parece que ‘tudo está por se fazer’[...]”. (CASTRO, 1993, p. 177).

A E.F.B.B. foi construída numa área onde parecia que tudo estava por se fazer e cujas políticas estavam focadas no projeto de integração das vias de comunicação e transporte para àquela região como vimos no capítulo 1 a respeito da *Marcha para Oeste*.

Desse modo, para entender as aspirações do pessoal trabalhador cabe trazer as narrativas de ex-ferroviários. O primeiro entrevistado é o colaborador Edelberto Gomes Campos Vianna, nascido em 31/05/1937 na cidade de Belo Horizonte/MG, que trabalhou na Comista como torneiro mecânico por 7 anos, 6 meses e 14 dias, ou seja, de 17/04/1956, quando tinha seus 18 anos, até 01/11/1963⁶⁹.

Filho do chefe de Estação, Tancredo Gomes Campos Vianna, que trabalhou na construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, *seu* Edelberto chegou na cidade quando criança,

⁶⁹ Entrou na Comista como ajudante de mecânica, trabalhando na seção de torno como aprendiz de torneiro na categoria ajudante de 2ª; foi promovido a ajudante de 1ª e depois passou à categoria de artífice de 4ª, de 3ª e 2ª, respectivamente, e chegando a Encarregado, último posto das oficinas em geral. Foi transferido para a Marinha, onde foi aposentado como torneiro mecânico.

5 anos de idade, momento em que seu pai chegara com a família para o trabalho na supracitada ferrovia. Isso implica em afirmar que as suas memórias a respeito da construção da estrada de ferro Brasil Bolívia estão relacionadas com os tempos da sua infância, ligadas ao trabalho do seu pai.

Nesse sentido, consideraremos o que Pollak tratou em seu texto *Memória e identidade social*. Nele, o autor abordou a transferência de memória, citando como exemplo as entrevistas que fez sobre a guerra da Normandia (1940), nas quais os entrevistados, que na época tinham entre 15 e 17 anos, se lembravam de soldados alemães com capacetes pontudos de origem prussiana, mas o autor notou que tais capacetes foram usados na primeira guerra mundial (1914-1919) e não na guerra da Normandia. A isso Pollak chamou de transferência de memória dos pais e por herança. (POLLAK, 1992, p. 202).

Certamente é o caso do colaborador Edelberto, que trouxe em suas narrativas as memórias da infância, do final da adolescência – quando começou a trabalhar – e de adulto, além das outras projeções de memória captadas social e coletivamente. Ou seja, é uma memória herdada de pai para filho, ou melhor, vivida “por tabela”.

Caracterizada como “promissora”, a oferta de empregos anunciada em jornais atraía os olhares de muitas pessoas, segundo destaca o colaborador Vianna ao dizer que:

Os jornais da época faziam muita propaganda de uma estrada de ferro que estava nascendo na região e que precisava de centenas de funcionários. A essa procura meu pai veio. Meu pai foi chefe de estação no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas, era ferroviário. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Em seu relato percebem-se dois elementos que merecem atenção: o fato motivador para o trabalho na ferrovia relacionado a um grande empreendimento e o ingresso no mundo do trabalho influenciado pela tradição familiar, já que muitos filhos de ferroviários se tornavam também ferroviários.

Sobre esse aspecto de expectativas criadas pelos trabalhadores na NOB, Moratelli, em sua tese *Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905 – 1914)*, ao analisar a motivação dos homens para o trabalho, afirmou que:

Apesar da realidade dos elementos negativos que caracterizavam as condições de vida e de trabalho na construção da ferrovia, esses trabalhadores viajavam até Bauru com a expectativa de conseguir juntar algum dinheiro no trabalho de construção da ferrovia e melhorar suas condições materiais de existência. (MORATELLI, 2009, p. 63).

De acordo com o autor, o que levou alguns trabalhadores a percorrerem certas distâncias viajando era a expectativa de melhores condições materiais de sobrevivência e isso não difere muito das projeções criadas pelos trabalhadores da Brasil-Bolívia.

A respeito do critério de busca desse trabalhador ferroviário em locais mais distantes, no caso da NOB, Moratelli afirmou qual foi o motivo: “A existência de uma força de trabalho capaz de acelerar e concluir os trabalhos contratados no menor tempo possível garantia, evidentemente, bons lucros aos investidores e os liberava para acordarem novos contratos” (MORATELLI, 2009, p. 69).

Com relação à Brasil-Bolívia, embora haja ausência desse assunto nos relatórios e documentos da Comista até aqui analisados, é possível inferir que a ideia era concluir a estrada em menor tempo possível (e foi construída em mais de 20 anos), sobretudo no quesito da construção da ponte sobre o rio Grande, conforme afirmou Whately, engenheiro chefe da Comista. (cf. capítulo 2).

Moratelli afirmou que o recrutamento era feito por meio dos jornais de maior tiragem:

Inicialmente a ferrovia e os empreiteiros procuraram anunciar a oferta de trabalho nos jornais da grande imprensa, particularmente naqueles de maior tiragem que publicavam comumente matérias com impressões positivas sobre a construção da ferrovia e que vaticinavam sempre um futuro de progresso para a região (MORATELLI, 2009, p. 71).

Como se vê, a imprensa desempenhou papel fundamental no recrutamento de trabalhadores da NOB. Na Brasil-Bolívia, o recrutamento também foi feito por meio dos jornais, como mencionou Vianna, mas, a princípio, com a falta de dados ou fontes, não se pode fazer qualquer outra afirmação sobre esse assunto.

Soma-se à questão da disseminação de notícias de empregos, o esquecimento de experiências dramáticas vivenciadas por trabalhadores em outras construções ferroviárias, o que aconteceu na segunda fase de construção da Madeira-Mamoré: “Com a Madeira-Mamoré, o esquecimento havido revela-se tanto mais grave se considerado pelo menos um entre outros fatores: o gigantesco exército de trabalhadores que mobilizou e consumiu.” (HARDMAN, 2005, p. 139-40).

Diferentemente do que ocorreu na Madeira-Mamoré, o recrutamento e a chegada dos trabalhadores da ferrovia Brasil-Bolívia não ocorreram por meio de longas viagens em navios

porque já existia a ferrovia NOB até Porto Esperança, e de Porto Esperança para Corumbá o transporte era o fluvial por meio de barcos vapores.

Sobre o recrutamento ainda Hardman afirmou que: “A regularidade no suprimento de novos contingentes (que é contínua e acentuada em função da própria dilapidação frenética da força de trabalho em atividade) é outro fator que demanda a organização de mercados especializados na oferta dessa mão de obra”. (HARDMAN, 2005, p. 149).

Havendo, ainda, uma média de idade para recrutamento, era recomendada para trabalhadores com mais de 18 anos e menos de 45 anos de idade, cuja média ideal era 35. (cf. HARDMAN, 2005, p. 173).

Na Brasil-Bolívia não se sabe a forma de recrutamento, porém, pelo que os jornais anunciavam, qualquer pessoa saudável – comprovadamente – poderia ser admitida.

No que concerne à viagem desses trabalhadores, alguns acompanhados com as suas famílias, é possível observar que era bastante demorada – citando, por exemplo, o caso de Vianna, ao descrever que de Minas Gerais a Corumbá percorreu um trajeto de 14 dias, por meio da utilização da ferrovia e de embarcação:

Chegamos aqui em 1942. Uma viagem de quatorze dias e quatorze noites [tinha 5 anos de idade]. Hoje em dia se faz bem mais rápido, mas na época, para começar a estrada, cada cidade que se baldeava demorava pra caramba. Chegando em Porto Esperança – porque a Noroeste não chegava aqui – então baldeava no Cidade Branca ou Fernandes Vieira. Eram dois navios a vapor que faziam Porto Esperança-Corumbá (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Em seu relato fica evidente o tempo de viagem demorado, considerando a passagem e parada em algumas cidades, e quais foram os meios de transporte utilizados, sendo que no trecho Porto Esperança-Corumbá era utilizada a embarcação porque a estrada de ferro Noroeste do Brasil – NOB estava incompleta.

É importante destacar que a viagem de Porto Esperança via vapor Cidade Branca ou Fernandes Vieira tinha uma duração média de 1 dia e meio conforme os relatos.

O colaborador Sebastião de Souza Brandão⁷⁰, 78 anos, ferroviário da NOB, trouxe em sua fala que trabalhara num dos vapores acima citados: “a viagem de Porto Esperança para Corumbá era feita pelo Fernandes Vieira ou Cidade Branca. Meu pai trabalhou como cozinheiro no vapor Fernandes Vieira e eu trabalhei no Cidade Branca como moço de convés, que era aquele que fazia limpeza” (BRANDÃO, entrevista concedida em 2019).

⁷⁰ Atuou como ferroviário da NOB a partir de 1968.

Parece, pois, que o movimento migrante na região da fronteira oeste, em particular para a cidade de Corumbá, foi propulsionado pela oferta de emprego na construção da estrada de ferro internacional, o projeto da transcontinental Santos-Arica, mas há que se considerar que existiu um outro movimento imigrante anterior, ocorrido na região em decorrência da navegação fluvial, assunto discutido no capítulo 2.

De tal modo, Vianna descreveu a visão que tiveram de Mato Grosso ao efetuarem a longa viagem: “essa viagem era muito interessante porque o Mato Grosso era um Mato Grosso ainda integrado e era selva mesmo, era mato grosso mesmo. Então você só via mato! Depois que você saía ali da região de São Paulo era só mato, mato, mato e nada mais.”

O colaborador vai além dessa descrição do percurso da viagem e traz uma outra contribuição sobre a visão de Corumbá ao chegarem:

Chegando em Corumbá nós ficamos decepcionados porque esperava uma cidade grande e não era. O centro da cidade bem dizer era o porto. Era um movimento muito grande de navios estrangeiros, italianos, franceses, ingleses e o comércio era intenso no porto. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Uma decepção que se deu porque os trabalhadores tinham o vislumbre de progresso tomando como parâmetro os seus locais de origem, os grandes centros ou mesmo locais sobre os quais liam notícias, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Corumbá, o oposto da visão de cidades que eles tinham, era uma cidade do interior, no meio do Pantanal, porém com um intenso movimento comercial em razão do rio Paraguai e, depois, com a ferrovia NOB e o telégrafo.

Embora na ferrovia Brasil-Bolívia seja ausente menção de Comissão à época da execução dos trabalhos (para avaliar os malogros da construção da Madeira-Mamoré em plena Amazônia brasileira, foi incumbida a Comissão Morsing em 1883, cf. Hardman, 2005, p. 125), observa-se a presença de um embaixador brasileiro fiscalizando os trabalhos de construção e, que escreveu um relatório bastante detalhado do que viu em sua passagem pela região.

Maurício Nabuco, embaixador brasileiro em sua viagem a Corumbá, fez a seguinte narrativa após visitar os trabalhos da ferrovia Brasil-Bolívia:

A construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia é, desse modo, um empreendimento heroico, uma dessas ações que revelam a fortaleza de um povo. Porque a percentagem de brasileiros que trabalham nessa via é de 96%! São homens de todo o Brasil. Vêm dos pontos mais longínquos, trazidos pelos empreiteiros. É outro grande labor o de reunir essas turmas e encaminhá-las a Corumbá. (Relatório do Embaixador Maurício Nabuco em visita à estrada de ferro, 1942, p. 6-7).

Destacou em breves palavras o processo migratório dos trabalhadores da estrada de ferro, que envolveu a figura de “heróis” trabalhadores nacionais e que deram a vida pela estrada de ferro, tendo em vista as diversas e adversas condições de trabalho a que se submeteram e foram submetidos. Na verdade, sabe-se que os trabalhadores estavam apenas tentando ganhar sua vida, e sua qualificação como “heróis” serve muito mais para dissimular as difíceis condições de vida e trabalho que enfrentavam diariamente.

Considerando o relato do colaborador Vianna sobre os trabalhadores, ele destacou que eram “os anônimos que nunca receberam honra do governo brasileiro.” Observa-se que o heroísmo foi atribuído muitas vezes aos engenheiros e empreiteiros, como é possível averiguar em Azevedo (1950).

Quanto à forma de admissão dos empregados da Comista, Whately destacou no relatório:

[...] Todo empregado admitido é fichado e fotografado depois do exame de saúde e seus documentos devidamente registrados. Os acontecimentos significativos da vida funcional dos empregados são anotados em sua fé de ofício; o exercício de direitos regulamentares que lhes são conferidos, anota-se também em ficha própria, por exemplo férias, licença etc. Sua ficha financeira consigna as remunerações e os salários percebidos, gratificações, multas etc. Os acidentes de trabalho são objeto de registro à parte. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 70).

Destaca-se também que, além de ser examinado clinicamente, o funcionário era vacinado contra a varíola. Aparentemente, os procedimentos contratuais estavam sendo cumpridos pela Comista, o que incluía os exames de saúde e os documentos pessoais, assim como as anotações dos direitos que lhes eram garantidos pela lei.

Sobre a questão da folha de pagamento havia uma divisão conforme as tabelas, distinguindo-se ainda assim as listas de frequência para os pagamentos, que eram transmitidas por via radiotelefônica ou correio interno:

Para a confecção mensal das folhas de pagamento referentes às tabelas 1, 2, 3 e 3A, oficinas de Ladário, e Tração, o Serviço de pessoal recebe até o dia 30 de cada mês, por via radiotelefônica, os pontos das 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª Residências de construção, do Acampamento Volante e Escritório de Santa Cruz, e pelo correio interno os da 1ª, 2ª residências e oficinas de Ladário. O ponto do pessoal em exercício do Escritório Central em Corumbá, é coletado no livro de frequência. Além das tabelas 1, 2, 3, 3 A, contam-se as oficinas de Ladário com seu pessoal de oficina propriamente, tração, conservas da linha, turmas de descarga e transporte e serviço de montagem de vagões. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 70-71).

Trata-se das formas como eram transmitidos os pontos ou listas de frequência do pessoal para efetuar os pagamentos, seguindo a numeração das tabelas, assim como contavam com o pessoal trabalhador de Ladário respaldados pela assinatura no livro de frequência.

4.2. A falta de acomodação: as *vagocasas*

Quando o assunto diz respeito às moradias dos trabalhadores migrantes, trata-se de uma das dificuldades enfrentadas nos primeiros anos da Comista, momento em que as casas para os trabalhadores estavam sendo planejadas e construídas, o que acarretou a falta de acomodação, conforme apontou Vianna, que passou por essa experiência ainda menino, com sua família, acompanhando o pai em seu trabalho de construção da estrada: “Não tinham casas para a pessoa morar. Morava dentro de vagão, como nós moramos também dentro de vagão durante um bom período até que as casas fossem feitas.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Os relatos dos entrevistados contribuem para desnudar as falácias propagadas em jornais com o objetivo de atrair os migrantes, que, além de enfrentarem uma longa e extenuante viagem, sofriam com as condições de moradia, alimentação, insalubridade e com as condições impostas pela natureza.

Consoante a contribuição de Vianna, o tempo de moradia dentro de um vagão correspondeu ao período em que a estrada avançava Bolívia adentro: “Conforme a estrada ia andando o vagão ia acompanhando. Cada dia nós morávamos em um lugar. Por isso, eu conheço a Bolívia na palma da minha mão. Moramos em vagão até chegar na cidade de El Carmen.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Os vagões, que possuíam 2 janelas e cuja moradia era distribuída para aqueles que tinham família (havendo também os vagões destinados aos solteiros), estavam localizados em cima dos trilhos e à medida que a construção da estrada de ferro avançava, os vagões avançavam Bolívia adentro.

Surge daí a expressão *vagocasa*, criada pela autora para designar a transitória condição de moradia dos ferroviários assim que chegaram na fronteira oeste do Brasil com o objetivo de trabalhar na construção da estrada de ferro.

Ao chegarem em Corumbá, eram enviados para a Bolívia e ficavam morando em vagões ao longo da estrada:

Chegamos na cidade de Corumbá e no outro dia seguimos outra viagem, pensamos que ali era o final. Foi mais um dia por dentro da floresta boliviana porque meu pai veio para trabalhar nessa estrada e a ponta de trilho estava parado ali na região de Matacucito, um pouquinho adiante de Porto Suarez. Nós ficamos morando naquela selva dentro de vagão. O vagão eu lembro bem que tinha duas janelas apenas e a porta era a porta tradicional de um vagão. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

O lugar descrito pelo colaborador, que era oferecido como moradia, tinha condições mínimas de habitabilidade, podendo ser definido como insalubre, incluindo a falta de arejamento e iluminação em meio à floresta boliviana onde, provavelmente, tiveram de lidar com animais selvagens e insetos como, por exemplo, os invencíveis mosquitos. Situação de verdadeira dificuldade para os trabalhadores, que dormiam e trabalhavam em péssimas e precárias condições.

Caracteriza-se, assim, um grande desafio vivenciado pelos trabalhadores nos primeiros anos em que a Comista se havia instalado, porque as casas não haviam sido construídas e somente com o correr do tempo os ferroviários puderam ter condições melhores de moradia, sendo divididos de acordo com o setor em que trabalhavam.

A respeito da construção de casas para o trabalhador, Relatório da Comista do período de 1944 a 1946 menciona pela primeira vez as condições de moradia dos operários e trouxe: “A necessidade de alojamento de operários obrigou a intensificação de construção de casas, na maioria de madeira, sobretudo para liberar alguns vagões utilizados como abrigo ao longo da linha.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 48).

Tal descrição elucida a situação das moradias em vagões, uma situação transitória devido à organização da Comista nos primeiros anos, mas que descumpria a “promessa” feita aos migrantes “de que haveria casas para os trabalhadores morarem ao chegar na região.” Além disso, conforme sugere o trecho citado, ao serem desviados de suas finalidades específicas, aqueles vagões faziam falta nas atividades de transporte da ferrovia.

Frente a esse problema foram construídas: “em 1944: 2 casas de feitor, 4 casas de turma, 5 casas para oficinas; em 1945: três casas de turma, várias casas para operários, 1 casa para escola em El Carmen.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 48).

Essas informações extraídas do relatório da Comista são genéricas e não permitem afirmar quando teve início a construção das casas na *minicidade* em Ladário, bem como o quantitativo delas.

Parece que, mesmo com a construção das casas, nem todos os trabalhadores foram atendidos, como ressaltou Vianna: “Mais ou menos em 1948 voltamos da Bolívia, que nós

estávamos morando em vagão, né. Voltamos da Bolívia para a cidade de Ladário. Meu pai veio transferido chefe de estação pela terceira vez da cidade de Ladário.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

O relato demonstra que, embora as casas de operários e funcionários estivessem sendo construídas, ainda havia trabalhadores morando em *vagocosas*, o que leva a pressupor que as primeiras residências eram construídas para aqueles trabalhadores que ocupavam uma melhor posição/cargo, sendo estas residências de alvenaria e as demais de madeira.

Apesar da situação referenciada por Vianna, em Ladário já havia casas de operários em 1945, como apontou o Relatório da Comista de 1944-1946, o que será possível verificar na imagem abaixo.

Figura 29: Casas de operários em Ladário em 1945



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 10.

Podemos notar que são casas feitas de alvenaria, na área da *minicidade*, e que serviam para atender aos operários. Significa dizer que as casas de madeira ora citadas foram situações emergenciais visando atender a todos, evitando a moradia em *vagocasa*.

Outro elemento que a imagem contribui para refletir é a existência do fornecimento da energia elétrica, que era feito através de um gerador da própria Comista, como veremos adiante.

No que tange à questão de boa moradia e qualidade de vida, o colaborador Marcionílio de Souza Carvalho⁷¹, 79 anos, corumbaense, assinala que em 1956, quando foi para Ladário, ficou morando na Comista (*minicidade*): “Quando vim em 1956, fiquei em Ladário, morando na Comissão Mista. Mesmo depois que parei de trabalhar na Comissão e fui trabalhar na Marinha fiquei morando na Mista até 1975. O pessoal da Noroeste também tinha direito de morar na Comissão Mista”. (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Aos ferroviários era garantido o direito de morar nas casas da Comista, em outras palavras, na *minicidade* formada em razão da instalação da Comista, que fez originar o bairro que é hoje popularmente conhecido como Mista e oficialmente Boa Esperança. Moradia que, conforme os relatos dos trabalhadores citados, não era cobrada por parte da Comista.

Diante disso, o que significava morar na *minicidade*? Pelos relatos dos colaboradores, era o melhor bairro de Ladário, o que não era para todos. Sobre morar em Campanário, Guillen afirmou que: “era privilégio de poucos e, talvez, ambição de muitos. Fazemos tal afirmativa tendo em mente algumas cartas existentes no arquivo da Matte Larangeira, pedindo emprego em Campanário.” (GUILLEN, 2003, p. 112).

Ao comparamos a *minicidade* com a fazenda Campanário, observamos que implicava conforto e *status* quando um trabalhador residia numa vila operária.

4.3. Formação e estrutura da *minicidade* no distrito do Ladário

A *minicidade* é um termo utilizado pelos trabalhadores ferroviários colaboradores para denominar a área da Comista que compreendia as oficinas, a área de embarque e desembarque de materiais, o restaurante e as casas dos operários no distrito do Ladário.

Nesse sentido, o termo será utilizado para fazer referência à área da Comista no Ladário, porém é importante dizer que, nos Relatórios da Comissão, para designar a área ocupada pela mesma, o termo utilizado é oficinas do Ladário ou oficinas de locomoção do Ladário.

Abaixo podemos verificar a área da *minicidade*, por mim reconstituída com a colaboração dos entrevistados.

⁷¹ Inicialmente começou como ajudante de mecânica, quando tinha seus 15 anos de idade, e o pai era encarregado de restaurante, isto é, chefe de cozinha. Após um tempo de trabalho começou a atuar como artífice de mecânica (manutenção de máquinas), regulando a válvula de segurança e a turbina para fornecer energia elétrica e para abastecer água na caldeira. Ao todo trabalhou na Comista 7 anos e 8 meses antes de sua transferência para a Marinha – devido à extinção da Comista e aproveitamento de funcionários – em 1º de novembro de 1963 e, por lá, anos depois, foi aposentado como artífice de mecânica.

Figura 30: Localização espacial da antiga área da Comista no município de Ladário, MS



Fonte: Google Earth, com circunscrito e preenchimento sólido feito pela autora.

Podemos ver na figura a área da Comista em circunscrito alaranjado, a área das oficinas de locomoção em circunscrito azul claro, a área das casas dos operários em circunscrito verde e o restaurante dos operários em azul escuro. Já os preenchimentos sólidos alaranjado, verde claro e azul claro são, respectivamente, caixa d'água (ainda existente), gerador de energia elétrica e área de embarque e desembarque de materiais (área portuária). Em circunscrito vermelho encontra-se a região acima dos trilhos, conhecida como Maracangalha.

Importante dizer que a área à direita (leste) da Comista corresponde atualmente à empresa Granel Química, a área à esquerda é o 6º distrito naval da Marinha do Brasil e em frente (norte) à área de embarque e desembarque temos o rio Paraguai.

Sobre as vilas operárias no Brasil, exemplo da fazenda Campanário no sul de Mato Grosso, observa-se que trabalhadores eram colocados sob vigilância com a utilização de cercas e controle de entrada de pessoas. Tais elementos implicavam na vigilância constante de trabalhadores e de pessoas pois havia “[...] necessidade de constante vigilância, não só da ida e vinda das pessoas, mas também das mercadorias.” (GUILLEN, 2003, p. 108).

Na minicidade não foi diferente do que descreveu Guillen sobre Campanário, que “era cercada por porteiros e o acesso somente era permitido através de autorização expressa da administração. Detalhe importante no contexto: as porteiros foram guarnecidas de um guarda e de um telefone, para que houvesse uma rápida comunicação com a administração central.” (GUILLEN, 2003, p. 109).

A vila operária em Ladário, de acordo com os relatos, era cercada com 5 cabos de aço contendo 5 cm e medindo 1,80 m de altura com distância de 50 cm entre os cabos. Havia uma portaria, uma entrada com um porteiro, espécie de guarda durante o dia e a noite, ou seja, 24 horas para controlar a entrada e saída de pessoas dentro da minicidade.

Era composta de casa de operários (solteiros e casados), caixa d'água, gerador de energia, oficinas, área portuária de embarque e desembarque, restaurante, bordel.

Os trabalhadores assinavam ponto e eram controlados por um crachá e um número chamado “chapa”. O seu Vianna, por exemplo, era identificado pela “chapa” de número 053 e, segundo ele, a rotina de trabalho era a seguinte:

7 às 11h – trabalho; 11h – almoço; 13h – retorno ao trabalho; 16h30min – lavar as mãos; 17h retornar para Corumbá os que eram de Corumbá.

Após localizarmos espacialmente a área do que foi a Comista, com alguns elementos existentes ainda na atualidade (2022) e destacarmos a rotina de trabalho, iremos iniciar a

abordagem destacando que aqui são trabalhadas fontes escritas e orais, uma vez que, por meio dos relatos, é possível enxergar o universo de formação da *minicidade*, compreendendo as suas dinâmicas sociais.

A Comista, apesar de sua situação transitória, foi a responsável por fornecer a energia elétrica para o Ladário através do gerador de energia. Contribuiu com mecanismos estruturais e “modernos” dos quais o distrito não dispunha e, por isso, era considerada uma *minicidade* pelos trabalhadores.

Um aspecto importante a ser observado, quando o assunto é refletir sobre o espaço urbano, é o de pensar que os trilhos, as ruas, as avenidas são elementos que marcam a fronteira entre o viver no bairro, e não apenas na cidade.

Desse modo, o lugar dos trilhos alcança potencial significativo no período em que não havia delimitação territorial administrativamente definida no Ladário. Portanto, os trilhos tiveram papel importante na divisão da área urbana com a área rural, pois a partir deles foi criado o lugar nomeado como “Maracangalha”⁷².

A respeito das áreas rurais e urbanas, Oscar Zorbazo, ao fazer a análise de *O urbano e o rural em Lefebvre*, afirma: “A superação da divisão entre cidade e campo não deve ser confundida com a visão – um tanto apocalíptica – do desaparecimento do campo e das atividades agrícolas e da urbanização [...] Esta superação está ligada às relações de produção [...]”. (ZORBAZO, 2006, p. 55).

É possível notar uma superação com relação ao conceito de urbano, que não se restringe ao viver na cidade, mas considera que o rural é urbano porque nele existe dinâmica social, de modo que são produzidas as relações sociais.

Nessa perspectiva, os trilhos, no distrito do Ladário, foram os responsáveis pelo estabelecimento de uma ponte entre o urbano e rural. Desse modo, os trilhos aparecem como demarcadores de uma área de cidade e de uma área de campo que estavam ligadas, ambas envolvendo pessoas e produção de relações sociais e espaciais.

⁷² O Maracangalha, conforme relatos dos moradores ladarenses, compreendia a área acima (ao sul) dos trilhos da Comissão Mista Ferroviária Brasil-Bolívia, isto é, constituía a área não urbanizada do distrito do Ladário. Essa área rural do “Maracangalha” recebeu esta denominação pelo seu “fundador”, o *seu* Maximiano José dos Santos – militar da Marinha que lutara na 1ª e 2ª Guerra Mundial. Conta-se que, quando passava com sua carroça pelas ruas centrais do Ladário, dirigindo-se à área rural onde mantinha sua propriedade, um sítiozinho chamado “Saionara” de cuja terra fazia sua lavoura e do moinho produzia os famosos melados que vendia na região, cantava em alto tom a canção de Dorival Caymmi, sucesso da época: “Eu vou para Maracangalha, eu vou [...]”. Adotou-se então o nome ‘Maracangalha’ para denominar a área acima dos trilhos (sul), portanto, hoje, o bairro Santo Antônio.

No que tange à divisão territorial administrativa, a autora Ângela Maria Endlich, em seu trabalho nomeado *Perspectivas sobre o urbano e o rural*, salientou: “A adoção literal de rural e urbano como adjetivos territoriais, sem nenhum outro critério adicional, implica, portanto, no estabelecimento administrativo e arbitrário dos limites entre um e outro.” (ENDLICH, 2006, p. 14).

Os trilhos levaram a uma delimitação territorial do urbano e do rural no distrito do Ladário porque foram tomados como referência de localização espacial de forma tácita, ou seja, dos trilhos para cima (sul), direção contrária ao rio Paraguai, era o Maracangalha, e dos trilhos para baixo (norte) era a área urbana, o centro.

A rigor, os trilhos no Ladário são pontos de referência e localização, assim como as ladeiras da área portuária de Corumbá eram, no final do século XIX, referência para o comércio sob a perspectiva da cidade baixa (área portuária comercial) e cidade alta (área acima das ladeiras)⁷³.

No que diz respeito ao urbano, visto sob a perspectiva econômica, as ideias de Endlich vão ao encontro dessa narrativa: “[...] o rural vincula-se às atividades primárias, principalmente agropecuárias. O urbano, em contraposição [...], atividades secundárias e terciárias [...]”. (ENDLICH, 2006, p. 16).

Com relação às atividades praticadas no distrito observa-se que, no Maracangalha, que foi o primeiro sítio criado acima dos trilhos (sul), eram fabricados melados de cana de açúcar e realizadas outras atividades primárias. E, no lado “urbano” do distrito, aconteciam algumas atividades comerciais, embora em menor escala e em ritmo diferente das cidades e dos grandes centros.

4.3.1. Formação da vila operária ou minicidade

O conceito de vila operária utilizada aqui será o de Blay em *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*, quando afirmou que: “A vila operária, ou casa na vila operária, constitui elemento mediador entre a venda da força de trabalho e o preço pago por esta força. Quando a casa é ofertada ao trabalhador ela passa a interferir nas relações de produção. Ela tem, ao lado do valor de uso, um valor de troca.” (BLAY, 1985, p. 11).

A construção de vila operária e consequente oferta de moradia ao trabalhador é um sistema de troca ligado às relações de produção. Nesse sentido, apontou que:

⁷³ Sobre esse assunto ver Souza, 2008, p. 182-183.

A diferença essencial que distingue as vilas operárias reside no fato de que elas são propriedades das próprias indústrias empregadoras e se destinam basicamente ao uso da força de trabalho ligada à empresa. Originalmente estas vilas são construídas pelas próprias indústrias ou são compradas já prontas. (BLAY, 1985, p. 11).

A autora discute o conceito de vila operária que diz respeito à sua construção por parte da empresa ou indústria empregadora e, nessa linha de pensamento, afirmou que o transporte (por onde se chegava a matéria prima) foi um dos fatores que impulsionaram a industrialização ou construção de vilas operárias em São Paulo, mas não foi o único fator. (BLAY, 1985, p. 32).

Em Ladário, a vila operária foi construída numa região estratégica, próxima à região portuária, de embarque e desembarque de materiais, mas que estava relacionada a abrigar o quantitativo de migrantes que chegavam porque precisava de mão de obra especializada.

Não se sabe ao certo de que forma a *minicidade* foi construída. Talvez tenha sido como Campanário e Guaira, conforme afirmou Guillen: “Ao que tudo indica, Campanário foi sendo construída paulatinamente, seguindo não só um plano pré-traçado, mas em função da reorganização produtiva.” (GUILLEN, 2003, p. 107).

Embora haja possibilidade de ter sido construída paulatinamente, conforme havia recursos, não se pode afirmar como ocorreu porque as fontes documentais não foram encontradas.

Como outro exemplo de vila operária, temos o caso de Coruputuba em São Paulo, o que pode ser observado na dissertação de mestrado de Ailton Nascimento *Memórias de Coruputuba: experiências de vida em um complexo agroindustrial (décadas de 1949 a 1960)*:

Grande parte dos funcionários residiam nas moradias localizadas na Fazenda Coruputuba, que possuía aproximadamente 500 residências, distribuídas em pequenas vilas de 25 e 30 casas, espalhadas por toda a extensão da fazenda: vila Palha, vila Baderna, vila Tupi, vila Guarani, vila Aimoré, vila Tanque, eram algumas delas. Ao todo, esse complexo residencial abrigava 3500 pessoas. (NASCIMENTO, 2019, p. 62).

Sabe-se pouco a respeito do início da construção das casas dos operários, dos projetos para sua construção, do padrão estabelecido, da construção do restaurante etc., em Ladário, porque faltam fontes para fazer afirmações sólidas.

Apesar disso, sabe-se que o ramal do Ladário foi construído em 1939, em paralelo com as oficinas de locomoção e, certamente, num momento posterior as casas da vila operária foram

construídas para o atendimento daqueles que chegavam de lugares distintos do país para trabalhar na estrada de ferro.

Pelo documento das Relações Exteriores referenciado em linhas anteriores nota-se que, em 1942, os migrantes da Bahia e Minas Gerais trabalhavam na construção da estrada de ferro, o que entra em consonância com o relato do colaborador Vianna. Todavia, não se pode afirmar que as casas tenham sido construídas tão logo esses migrantes chegaram na região da fronteira oeste – isso porque, nos relatórios da Comista, inexistem qualquer menção específica, o que se tem são informações gerais como edifícios, construção de “casas de madeira com cobertura de telhas para alojamento de pessoal” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 92).

O que os relatórios da Comista trazem são informações genéricas como, por exemplo, o trecho em que consta: “Foram intensas as atividades das oficinas nesse setor [setor industrial], tendo confeccionado grande quantidade de móveis para a instalação da Comista e do Serviço de Abastecimento [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 95).

Tais informações não permitem entender para qual finalidade seriam destinados os móveis, já que a instalação da Comista implicou na construção das casas, mas também consistiu em mobiliar a sede em Corumbá e outros espaços.

Nas atas da Câmara Municipal de Corumbá é possível encontrar referência ao início do processo para a doação da área que a Comista já ocupava no distrito do Ladário, onde havia construído as casas e oficinas e continuava fazendo melhorias – processo esse que teve lugar muitos anos depois da chegada da Comissão à região:

[...] Ainda no expediente o senhor presidente informa à casa haver verbalmente solicitado, por intermédio do Dr. Clodomiro Jansen de Melo, uma nova planta com todas as características da área de Ladário, pretendida pela Comissão Mixta, para suas oficinas, casas de operário etc., com limites e dimensões em todas as confrontações, prometendo este confeccioná-la de acordo com o solicitado. [...]. (Ata nº 268, de 12/01/1951, p. 36-7).

Tudo aquilo que foi discutido, conforme a ata, levou em consideração a duração transitória da Comista e, por isso, os terrenos deveriam ser concedidos ao Ministério da Viação e Obras Públicas, assim como, no caso das desapropriações, estas deveriam ser feitas por ônus do referido ministério.

O requerimento de doação foi datado de 4 de outubro de 1949, cuja área solicitada era “[...] de duzentos e cinquenta e dois mil, trezentos e sessenta e dois metros quadrados (252.362 m²), que aquela Comissão Mixta ocupa em Ladário.” (Ata nº 279, de 09/02/1951, p. 66). Trata-

se, como se vê, de uma área bastante extensa, superior a 25 hectares (a discussão sobre o conflito gerado em torno da questão dessa doação de terras será feita no tópico 4.4 deste capítulo).

Com a área doada, a Comista pôde continuar o processo de construir casas e fazer melhorias na vila operária.

Dada as circunstâncias, a “oferta de emprego promissora”⁷⁴, como apontam os relatos, faz perceber como esses trabalhadores enxergavam e queriam ser alcançados pelo “progresso”. Progresso que, de um lado, garantiria o emprego e uma condição de vida melhor, mas, de outro, foi efêmero. Essa dicotomia presente na noção de progresso, ora vista como elemento benéfico, ora como maléfico, é inteligivelmente discutida por autores que tratam dos conceitos de urbanização, embelezamento e da experiência visual com a cidade.

Isto posto, considerando a Mista no Ladário, observa-se que há um dilema nas falas dos entrevistados, de que o “progresso” teria sido vivenciado naquele período e que hoje a área não acompanhou o ritmo do “progresso” que foi vivenciado no passado.

Um importante elemento que surgiu com as ferrovias foram os serviços de comunicação, conforme apontou Fábio Alexandre dos Santos em sua dissertação de mestrado *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*: “Junto com a ferrovia também chegaram os serviços postais diários e o serviço telegráfico, agilizando sobremaneira a comunicação, cujas correspondências eram expedidas apenas nos dias estipulados pela empresa.” (SANTOS, 2000, p. 65).

As ferrovias trouxeram consigo elementos que significaram o avanço nas formas de comunicação, acelerando o processo de circulação de informações, mercadorias e produtos. Elas foram as responsáveis por facilitar o processo de serviços postais, de transmitir e veicular informações entre diferentes culturas.

Para refletir sobre a formação da *minicidade* levaram-se em consideração alguns elementos “modernos” com os quais o distrito do Ladário não podia contar antes da instalação da Comista.

A Comista trouxe com ela uma esperança que foi alimentada por muitos, que era o desenvolvimento econômico da região e dos trabalhadores, mas configurou-se como algo temporário.

No que diz respeito à formação da *minicidade* Mista, o colaborador Vianna trouxe que:

⁷⁴ Relato do senhor Edelberto Gomes Campos Vianna, trabalhador ferroviário, entrevistado por Daiane Lima dos Santos.

Ao término da Segunda Guerra Mundial o governo federal do Brasil recebeu como participação da guerra muitos motores daqueles tanques de guerra alemão. Então a Mista tinha dois motores daqueles e com eles a Comissão Mista fornecia energia para a Marinha e o serviço de abastecimento de água. Até hoje está ali ao lado da cerca da Marinha. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Embora tenhamos observado que a Segunda Guerra trouxe dificuldades no que tange à construção da estrada de ferro, por outro lado, após o seu término foi possível receber, como presa de guerra, motores que contribuíram para melhores condições de vida na região, possibilitando a geração de energia elétrica e o encanamento de água.

Além desses elementos citados, existiam na Comissão Mista, ou melhor, na *minicidade*, uma torrefação de café, um restaurante, cinema itinerante, escola, depósito, um sub armazém e outros elementos para suprir as necessidades logísticas dos trabalhadores, e tais elementos distinguiam a área da Comista das demais existentes na região.

4.3.2. Instrução escolar

De acordo com um relatório da inspetora municipal de ensino, em 1947, foram criados cursos supletivos para alfabetização de adultos, incluindo: “Uma escola na vila do Ladário, cedida pela Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana, sob a regência do professor Esmeraldo Albuquerque.” (Relatório completo sobre a instrução pública apresentado ao prefeito Arthur Afonso Marinho pela inspetora de ensino municipal Erotides de Figueiredo Ortiz, de 31/12/1947, p. 9 – Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá).

As escolas operárias tinham objetivo de preparar para o trabalho e disciplinar o pessoal, o que se estendia aos filhos dos trabalhadores que eram educados com a finalidade de garantir mão de obra.

Zambello, em sua dissertação de mestrado (2005) *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*, citando Liliana Segnini, trouxe que “Em 1901 a Paulista criou uma escola de aprendizes destinada aos filhos dos ferroviários, onde ‘as crianças seriam treinadas para a tarefa ferroviária, disciplinadas dentro de padrões ideológicos da cúpula da empresa, garantindo uma mão de obra futura identificados com os objetivos da organização’”. (ZAMBELLO, 2005, p. 92).

Parece, pois, de acordo com os relatos, que a Comissão Mista tinha a preocupação com a alfabetização e não somente disciplinarização do operariado, e veremos adiante que tal preocupação se estendia aos filhos deles. O caso do senhor Vianna explicita esse contexto

porque seu pai era chefe de estação e ele acabou trabalhando na ferrovia como mecânico operador.

Agora, sobre o ato de inauguração da supracitada escola, está em destaque no Relatório que:

O ato de inauguração desta escola revestiu-se de solenidade, na qual tomou parte não só o prefeito municipal, senhor Arthur Affonso Marinho, como o engenheiro delegado e engenheiro chefe da Comissão, este, dr. Ernesto Frederico de Oliveira, que proferiu naquela oportunidade significativa oração. Aludiu sua excelência à importância da alfabetização do operário como fator de compreensão de direitos e deveres e do papel do estreitamento dos vínculos espirituais entre o trabalhador brasileiro e o boliviano. (Relatório completo sobre a instrução pública apresentado ao prefeito Arthur Afonso Marinho pela inspetora de ensino municipal Erotides de Figueiredo Ortiz de 31/12/1947, p. 9 – Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá).

Trata-se da escola de alfabetização dos operários, que contava com 26 alunos em 1947, conforme o mesmo relatório.

De acordo com o relatório ainda, o engenheiro-chefe da Comista, Ernesto Frederico de Oliveira, enfatizou a importância da união entre brasileiros e bolivianos, respaldada na compreensão, sobre “a base segura do entendimento esclarecido.”

Tal empreendimento educativo tinha caráter gratuito, como podemos perceber: “Assim mesmo a Comissão mantém gratuitamente aquelas escolas, havendo sido instalado nas oficinas de Ladário um curso de alfabetização para adultos.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 56).

O mesmo relatório traz que existiam escolas da Comista em El Carmen e Ladário, e ressalta que eram para crianças, e que no ano de 1948, na escola de Ladário, “a participação média foi de 39 em três cursos primários, tendo feito exames finais todas as crianças.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 119).

O Relatório da Comista de 1947-1950 trouxe ainda que eram 40 alunos, sendo 22 meninos e 18 meninas, e na alfabetização de adultos eram 26. Já na escola de El Carmen eram 115 alunos. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 123).

Para ter um entendimento maior de como funcionavam as escolas para as crianças, inclusive no trecho boliviano, temos o relato do colaborador Vianna:

Eu era pequeno quando viemos e ao longo do tempo nós precisamos de escola, então tinha que estudar na Bolívia. Como o meu pai [era] chefe de estação e a cada ano era transferido para outro local, a gente tinha que estar estudando. Eu estudei, por exemplo, na Bolívia, durante sete anos, espanhol. Eu estudava

na escola da cidade de San José que tem ali uma edificação muito grande dos incas que fizeram de pedra. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Foram construídas escolas ao longo do trajeto da estrada de ferro, com o objetivo de atender aos filhos dos trabalhadores, mas que ensinavam a língua espanhola. E, portanto, havia escolas em algumas cidades bolivianas como El Carmen, Roboré e San José dos Chiquitos. É insabido, porém, o número de alunos que as frequentaram e se formaram.

4.3.3. Energia elétrica e cinema

Com relação aos elementos que a Comissão Mista possuía para atender aos trabalhadores, o colaborador Vianna expôs:

Ali funcionava armazéns, funcionava posto médico, tudo pela Comissão Mista. Funcionava um grande restaurante que dava apoio à estrada de ferro, funcionava o posto médico e eram os melhores. Tinha as casas de todos os funcionários, tinha serviço de água, de luz própria da Comissão Mista – naquela época Corumbá e Ladário não tinha energia 24 horas, a energia era seis horas a dez horas por dia, nada mais. Já na Mista amanhecia energia, tinha um grande motor. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

O destaque foi para o fornecimento de energia elétrica através do gerador. Quer dizer que, graças à Comista, a vila operária podia contar com energia elétrica durante o dia e noite.

Sobre o cinema, temos no Relatório da Comista de 1947-1950: “Para o recreio do pessoal está em operação um cinema ambulante, que corre diversas localidades do ferrocarril até San José.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 56).

Logo, o cinema ao qual faz referência era o cinema itinerante, do qual os trabalhadores brasileiros e bolivianos desfrutavam: “O serviço cinematográfico ambulante tem exibido 27 filmes em 15 pontos compreendidos em seu itinerário. Os filmes são da empresa ‘Bolívia Filmes Limitada’ da cidade de La Paz e se projetam quinzenalmente”. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 123).

Nota-se que o cinema itinerante era projetado quinzenalmente e quer dizer que é o mesmo cinema que atendia aos moradores da *minicidade*.

4.3.4. Padaria, açougue, torrefação de café, restaurante e água potável

Além da escola e do cinema itinerante, a *minicidade* contava com padaria, açougue, torrefação de café e água potável. Ou seja, a área da Comista era uma área equipada com os mecanismos essenciais para a sobrevivência dos trabalhadores.

Nascimento afirma que na Companhia Agrícola Industrial Cícero Prado/vila de operários, além das moradias,

Coruputuba contava com um cinema, escola, clube, campo de futebol, farmácia, padaria, armazéns, bar, sorveteria, barbearia, sapataria, igreja, ambulatório médico e estação ferroviária. Havia ainda um total de 100 residências localizadas na Fazenda Sapucaia que, assim como a Fazenda Coruputuba, contava com luz elétrica, igreja, escola, clube e moradias para os trabalhadores. (NASCIMENTO, 2019, p. 61).

Tudo isso como sinônimo de ordem e disciplina, o que também é perceptível na narrativa dos entrevistados para esta tese. A narrativa do senhor Edelberto e dos demais sobre a rotina de trabalho faz observar o poder disciplinador como garantia do estabelecimento da ordem e do bem-estar dos que lá residiam.

Outro elemento com o qual a *minicidade* contava era o depósito de mercadorias, como constou no Relatório:

Além do Depósito Central, que é dependência recebedora e distribuidora das mercadorias, funcionaram durante o ano de 1946: uma seção de vendas em Corumbá, destinada a atender os funcionários e operários residentes na cidade; um depósito em Ladário, anexo às oficinas de Locomoção, e um depósito em cada uma das seguintes localidades, em território boliviano: Matacucito, Yacuces, El Carmen, Naranjos, Roboré, El Porton e San José. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 223).

Esse depósito pode ser considerado como sub armazém, subordinado ao Depósito Central em Corumbá.

O relatório de 1951-1952 confirma que nas oficinas do Ladário havia “1 Depósito (nº 4), Restaurante e 1 Torrefação e café moído.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, p. 34).

A respeito da torrefação e moagem de café, que, consoante o Relatório, produziu 30.564 quilos durante o ano de 1946, informa-se: “A produção dessa torrefação é destinada ao consumo dos nossos depósitos em território boliviano e nos dois depósitos, localizados um em Ladário e outro nesta cidade [Corumbá].” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 223).

No que concerne ao funcionamento dos armazéns, o colaborador Vianna afirmou: “Todo mantimento a gente comprava na Mista, no Armazém. Era uma caderneta e no pagamento vinha descontado. E se não quisesse cozinhar em casa você podia comprar 70 refeições. Muito boa a comida.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Com relação ao restaurante, modo como era chamado pelos entrevistados e pelos Relatórios da Comista, há que se considerar que era o refeitório, construído para alimentar o pessoal operário, o que é perceptível no Relatório da Comista de 1944 a 1946.

É importante dizer que, conforme os entrevistados, o restaurante era de uso dos trabalhadores, estes não pagavam pela comida.

O relatório traz um quadro do Serviço de Abastecimento com o balanço geral realizado em 31 de dezembro de 1946: “Restaurante de Ladário – Utensílios e pertences no valor de Cr\$ 6.820,30.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 224).

Sobre o restaurante de Ladário, o número de refeições servidas durante o ano de 1947 foi o seguinte: “Pensionistas de uma pensão mensal – 1.668; pensionistas de meia pensão mensal 350; pensionistas ocasionais 2.229.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 21).

Cabe frisar que nos outros relatórios houve o silenciamento quanto a esses dados referenciados acima. Apesar disso, o relatório de 1944-1946 trouxe a imagem do refeitório em Ladário no ano de 1945.

Figura 31: Refeitório dos operários em Ladário em 1945



Fonte: WHATELY E RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 9.

No tocante à existência de água potável há que se considerar que, a respeito da caixa d'água nas oficinas de Ladário, a única informação que temos é a que consta no relatório de 1940-1941. Ao tratar da construção de desvios de manobra e reconstrução das pontes de madeira, o texto destaca ao final da descrição que “[...] instalou-se uma caixa d'água.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 65).

O relatório do período de 1944-1946 trouxe que a locomoção, a fim de proporcionar alojamento e maior conforto ao seu pessoal, realizou os seguintes serviços em Ladário:

Remodelação de suas oficinas em Ladário, com a construção de um refeitório e 4 grupos de casas geminadas para operários, instalação de rádio e do posto médico, construção de uma caixa de concreto de 50.000 litros e oficinas de reparação de autos de linha. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 60).

Segundo o relatório, a caixa d'água em Ladário teria sido construída em 1946, período em que foram feitas obras na *minicidade*. No mesmo relatório, observa-se a fotografia da caixa d'água construída.

Figura 32: Modelo padrão de caixa d'água da Comista construída em 1946



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 156.

Conforme apontou o relatório, esta caixa d'água foi construída em 1946 e a única menção a construção de caixa d'água nesse ano foi na *minicidade*, esses são indícios que levam a supor, inicialmente, que a caixa d'água da imagem acima é a da *minicidade* no Ladário.

É importante destacar que Corumbá possuía as seguintes instalações da Comista: sede administrativa no prédio Wanderley Baís; farmácia na esquina da rua 13 de Junho com a rua Antônio Maria Coelho, e depósito central no prédio do Instituto Luís de Albuquerque.

4.4. Relações da Comista com a municipalidade e a Marinha

Quando a Comista foi instalada na região fronteiriça, do lado brasileiro, com as suas oficinas para construção de vagões e gôndolas e montagem de locomotivas, trouxe algumas contribuições e recebeu outras por parte da municipalidade corumbaense.

A respeito da energia elétrica, nas atas da Câmara de Corumbá consta que a Comista solicitou à prefeitura alguns postes, conforme a ata:

Fez uso da palavra o vereador Affonso Marinho, esclarecendo a casa sobre o número de postes pertencentes à municipalidade que foram cedidos, a título de empréstimo, à Cia. Mato Grossense, à Comissão Mista Ferroviária Brasileiro Boliviana, à Cia. Siderúrgica Brasileira e à Liga Esportiva de Corumbá, dando como certo o número de oitenta e três (83), inclusive os existentes em depósito na prefeitura [...]. (Ata nº 308 de 18/05/1951, p. 181-182).

A título de empréstimo foram cedidos postes à Comista, provavelmente para o fornecimento de energia elétrica através do gerador.

Sobre o abastecimento de água é perceptível que, numa proposta de requerimento de um vereador, ele pedia que fosse oficiado ao prefeito de Corumbá solicitando “informações sobre o motor cedido pela C. M. F. B. B., se está sendo revisado e montado para atender o acionamento das bombas de sucção de água da municipalidade.” (Ata nº 314 de 04/06/1951, p. 205).

Ainda sobre o motor, a ata informou que era um motor a diesel com capacidade de 220 HP para o abastecimento de água do município. (Ata nº 316 de 07/06/195, p. 315). Portanto, como se vê, a Comista estava contribuindo para a distribuição de água potável para os moradores de Corumbá.

Ao passo que a Comista precisava da prefeitura, a prefeitura também precisava da Comista. A título de exemplo, podemos citar o caso do incêndio de 21 de outubro de 1947 no Armazém da Cooperativa Agropecuária, quando

[...] no combate às chamas prestaram relevantes serviços [...] a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, com pessoal, máquinas e veículos, além de muitos populares, todos em auxílio desta prefeitura que não dispõe de aparelhos próprios [...] (Relatório da Intendência Municipal, Arthur Afonso Marinho, 1947, p. 2. Cx. 1947, Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá).

Como se vê, a Comista também fornecia auxílio dos funcionários, bem como de equipamentos, para atender a municipalidade. Apesar de a Comista trazer algumas contribuições significativas para a municipalidade, sua presença acabou gerando também pequenos conflitos, haja vista que a área ocupada para as atividades pertencia à Marinha do

Brasil, representada pelo Comando do 6º Distrito Naval, que fora transferido para o distrito do Ladário em 1873⁷⁵.

As fontes indicam que, em período incerto e insabido (já que a documentação não permite a precisão cronológica desse processo), a Comista construiu uma estrada de rodagem para o trânsito de operários diariamente – o que daria origem, já em fins da década de 1940, a conflitos territoriais entre a Marinha e a Comista.

Esses conflitos podem ser percebidos na leitura das atas da Câmara Municipal de Corumbá do período de 1948, cujas sessões estavam sob a presidência de Elpídio Esteves Cunha, localizadas no arquivo da Câmara. Nessas atas, os assuntos eram direcionados para a relação entre a Marinha e a Comista, devido à urgência na construção de 40 casas geminadas para a vila naval, de interesse da Marinha.

Na ata nº 18, de 19 de janeiro de 1948, na página 22, encontra-se o assunto que diz respeito à doação de terrenos à Marinha, com o objetivo de construir as residências de suboficiais e sargentos

[...] que servem no Comando do 6º distrito naval, em Ladário, exposição esta que se relaciona com a estrada de rodagem que serve à dependência da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana, construída e conservada por esta mesma Comissão, que fica em parte dos terrenos concedidos pelo Ministério da Marinha, motivo pelo qual pretende a dita Comissão entrar em entendimentos com o Comando Naval, para se achar a forma mais viável de conciliamento nesse caso de interesse recíproco, tendo então o senhor presidente nomeado o próprio vereador Prat para manter entendimentos com o senhor Contra-Almirante, comandante do 6º distrito naval, em relação ao assunto de sua exposição [...]. (Ata nº 18, de 19/01/1948, p. 22 – Câmara Municipal de Corumbá).

Conforme a ata, a Marinha solicitava a doação de terrenos à prefeitura de Corumbá para a construção de residências que formariam a vila naval, porém, em parte destes terrenos ora pleiteados, a Comista havia construído uma estrada de rodagem para o transporte diário de seus operários.

No ofício do contra-almirante da Marinha, Raul Lobato Ayres, ao prefeito municipal, percebemos o tamanho da área que estava sendo requerida pela Marinha:

1. Conforme é de conhecimento de v. excia., é desejo da Marinha de construir a vila naval na área de terreno situada entre o trecho da E. F. B. B., que vai ter a Corumbá, e a muralha da Base Fluvial de Ladário. [...] 3. Solicito assim a colaboração dessa prefeitura no sentido de ser cedida à marinha, de acordo

⁷⁵ Sobre a instalação da Marinha e pormenores a respeito do assunto, ler dissertação *O arsenal de Marinha em Mato Grosso: projeto político de defesa nacional e disciplinarização do trabalho. Do planalto à planície pantaneira (1719-1873)*, de Saulo Álvaro de Mello.

com o entendimento verbal já havido a respeito, a área total indicada na planta em anexo, compreendendo as áreas pertencentes à prefeitura e a área pertencente a particulares, a ser desapropriada, esta última assinalada em tracejado na planta, medindo, respectivamente, 38.455,50m² e 24.207,55m². (Ofício nº 1745 de 23/12/1947. Arquivo Câmara Municipal de Corumbá).

Nesse sentido, segue a planta da área dos terrenos solicitados para doação, sendo que a área tracejada, como apontou o comandante no ofício encaminhado ao prefeito, era a área pertencente a particulares, correspondendo a um total de 24.207,55m².

Figura 33: Projeto de loteamento para a construção de casas geminadas da vila naval em Ladário



Fonte: Anexo do ofício nº 1745 de 23/12/1947. Planta reproduzida pela autora.

Frente ao problema territorial envolvendo a Marinha e a Comista, o presidente da Câmara nomeou o vereador Hélio Barbosa Prat – que fazia parte do pessoal técnico-

administrativo atuando no Departamento Administrativo da Comista como encarregado de pedidos e compras⁷⁶ – para firmar entendimentos cabíveis sobre o assunto.

Duas possíveis soluções foram apresentadas, na forma de ofício, pelo vereador Prat ao contra-almirante do 6º distrito naval, Raul Lobato Ayres:

[...] garantir livre trânsito a funcionários e veículos da Comissão Mixta que tenham de transitar diariamente pela rua principal da vila naval projetada e a se construir oportunamente, ou então pagar à mencionada Comissão a indenização do valor dispendido com a construção dessa rua e então esta [a Comista] tomaria a seu cargo, embora bem mais dispendiosa, a construção de uma nova via de comunicação às suas dependências, que se projetam logo adiante do local em referência e a ser cedido [...]. (Ata nº 20, de 21/01/1948, p. 26 – Câmara Municipal de Corumbá).

A opção de indenizar a Comista pela estrada utilizada pelos operários não foi levada a cabo, uma vez que, futuramente, a Marinha recebeu a doação dos terrenos da prefeitura, incorporou mais uma área que estava ocupada por foreiros (indenizados pela própria marinha) e garantiu o livre trânsito mencionado.

Porém, o assunto delongou-se porque na ata nº 27, de 05/02/1948, foi registrado que houve a ausência do vereador Prat. Em consequência dessa ausência, o assunto foi deixado para a próxima sessão em que se fizesse presente, o que aconteceu na sessão de 16 de fevereiro de 1948, e assim foi lido o ofício do contra-almirante – quem, por sua vez, não achava inconveniente no trânsito na estrada de rodagem:

[...] afirma aquela autoridade não haver inconveniente em ser mantido livre trânsito na rua que centraliza os terrenos solicitados por doação e que dá acesso às oficinas da Comixta aos seus veículos, porém que, na concessão, por motivos que não mencionara, pedia que nenhuma menção se fizesse, bem como restrição alguma fosse imposta relativamente a obrigações por parte do Ministério da Marinha, em relação ao fim a que se destinavam os terrenos, tanto os de nossa doação como os que, por indenização, desapropriasse aos seus foreiros, desapropriação essa custeada pelo próprio Ministério da Marinha [...]. (Ata nº 30, de 16/02/1948, p. 36-7).

A Marinha solicitava deixar em segredo a autorização para o livre trânsito na vila naval, dada pelo contra-almirante, sem uma justificativa maior, e não se pode afirmar se esse pedido foi observado pois não se obteve contato com os demais documentos desse processo.

⁷⁶ Consoante tabela do pessoal Técnico-Administrativo contida no Relatório da Comista dos exercícios de 1940-1941, p. 74. Além disso, conforme o Relatório da Comista de 1942-1943, p. 118, Prat figura como “Oficial administrativo, classe I, quadro permanente, Ministério de Guerra, posto à disposição da Comista por despacho do snr. Exmo. Senhor presidente da República, de 11 de junho de 1941, exarado em mensagem nº 109/D/4, de 9 de junho de 1941, do Ministério de Guerra (Data da posse na Comissão – 1/7/1941).”

Na mesma sessão ainda, o vereador Prat ratificou a afirmação do contra-almirante no livre trânsito aos operários: “[...] ficou garantido à Comixta, embora não se tenha escrito, o livre trânsito na rua principal da Vila a ser construída, aos funcionários e veículos da Comixta [...]” (Ata nº 30, de 16/02/1948, p. 36-7).

Diante disso, o plenário aprovou a doação dos terrenos à Marinha do Brasil para a construção das casas da vila naval:

Resolve o plenário, por unanimidade de votos, conceder por doação na área pretendida os terrenos não aforados, e, nos que nenhum ocupante com benefício exista, bem como declarar de utilidade para fins especiais, os que já aforados se encontrem na referida área descrita na petição inicial encaminhada a esta Casa, tendo-se a seguir lavrado a Resolução de número Quatorze, que autoriza o senhor prefeito municipal a assinar a escritura de doação de terrenos não aforados e compreendidos na área indicada, e, a Lei número Dez, que declara de utilidade pública, para fim especial, para desapropriação por indenização do Ministério da Marinha (6º Distrito Naval), os terrenos aforados compreendidos na área indicada, de necessidade aos serviços do referido Ministério, naquela Vila [...]. (Ata nº 30, de 16/02/1948, p. 36-7).

Face ao exposto, no mesmo dia, a resolução nº 14, de 16/02/1948, autorizou o prefeito a assinar a escritura ou título de doação, em favor do Ministério da Marinha, cedendo-lhe as áreas de terrenos pertencentes à prefeitura e a particulares, compreendidas e descritas na planta apresentada pelo Comando do 6º Distrito Naval, áreas estas com 38.455,50 m² e 24.207, 55 m², respectivamente, localizadas na vila do Ladário.

Todavia, é possível perceber, ainda, que a Comista também solicitou a concessão, a título definitivo, da área que ocupava no distrito do Ladário, de 252.362 m², por meio do requerimento de 4 de outubro de 1949 (documento citado na ata nº 279, de 09/02/1951, p. 66, mas não localizado).

Nesse sentido, as discussões sobre a doação dessa área foram iniciadas por meio da ata nº 192, de 14/12/1949:

Parecer apresentado pelo vereador Dr. Rébula com referência às concessões solicitadas pela C. M. F. B. B, declarando não existirem mais propriedades particulares que não foram indenizadas nas localidades em apreço, por cujo motivo nada tinha a opor contra o parecer de Obras Públicas e Melhoramentos Urbanos. (Ata nº 192, de 14/12/1949, p. 238).

Essa solicitação aconteceu, provavelmente, após o impasse da Comista com a Marinha, que resultou na doação dos terrenos para a construção da vila naval, ou seja, mais de um ano após a doação da primeira área. Agora, em 1949, quem solicitava a doação de terrenos

legalizando a área ocupada com as oficinas e casas de operários era a Comista embora tivesse natureza transitória.

Isso também é possível verificar na ata de janeiro de 1951: “Tratou-se também de informações relativas à pretensão da C. M. F. B. B., bem como solicitar a sua direção o fornecimento de uma nova planta que traga as características exatas da área de Ladário, com todas as suas confrontações e dimensões especificadas.” (Ata nº 267, de 11/01/1951, p. 35).

Na sessão do dia seguinte, entretanto, a discussão foi mais densa, conforme mostra o trecho abaixo:

Ainda no expediente o senhor [presidente Elpídio Esteves Cunha] informa a casa, haver verbalmente solicitado, por intermédio do Dr. Clodomiro Jansen de Melo, uma nova planta com todas as características da área de Ladário, pretendida pela Comissão Mixta, para suas oficinas, casas de operário etc., com limites e dimensões em todas as confrontações, prometendo este confeccioná-la de acordo com o solicitado. A ordem do dia foi toda ocupada com esclarecimentos relativos aos terrenos a serem concedidos por doação ao Ministério da Viação e Obras Públicas, assim resolvido em virtude de não possuir a Comissão Mixta personalidade e vida própria e sim de ser de duração transitória para a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, pois terminada esta, naturalmente desaparecerá com seus últimos trabalhos, a dita C. M. F. B. B., razão porque, ao ser levado a votação o assunto de referência já o deverá fazê-lo em nome do Ministério referido, dos terrenos devolutos sem ônus para o município e correndo, no caso de haver ainda desapropriação nessa área, as indenizações exclusivamente às expensas do referido Ministério. (Ata nº 268 de 12/01/1951, p. 36-7).

Diferentemente do que ocorreu na doação dos terrenos para a Marinha, esse processo foi mais célere, sendo que a decisão final foi dada no dia 13 de janeiro em que, por unanimidade de votos, foi feita a concessão em nome do Ministério da Viação e Obras Públicas sendo convertida em lei número 29. (Ata nº 269 de 13/01/1951, p. 39).

Não bastou, contudo, a aprovação do processo convertido em lei, porque foi solicitada uma nova planta da área pleiteada: “[...] o senhor presidente deu o seguinte despacho: quanto à concessão da área do Ladário, aguarde-se a apresentação por parte da requerente de nova planta com delimitações exatas do pretendido.” (Ata nº 272 de 17/01/1951, p. 45).

Dessa forma, em continuidade ao processo de doação da área, de acordo com a ata nº 278, a C. M. F. B. B. enviou o ofício datado de 08/02/1951, prestando esclarecimentos sobre os limites da área do terreno pretendido por aquela Comissão, junto com uma cópia da planta da área. (Ata nº 278, de 08/02/1951, p. 61-2).

Assim, em fevereiro do mesmo ano houve parecer favorável à doação:

Parecer favorável da Comissão de Obras Públicas e Melhoramentos Urbanos, relatado, digo, no processo em que a Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana pleiteia a concessão de um terreno com a área de 252.362 m², situada no distrito de Ladário, onde se acham construídas e instaladas as oficinas do departamento de Locomoção daquela entidade. (Ata nº 282 de 26/02/1951, p. 78).

Apesar do parecer favorável, o assunto continuou em discussão e o plenário, em vista da informação prestada à Câmara pela Seção Técnica de Engenharia da prefeitura local, resolveu que fosse oficiado ao comandante do 6º distrito naval pedindo remeter à Câmara um croqui da faixa pretendida pela base naval, que a Seção Técnica de Engenharia informou ter sido atingida pelo requerimento da Comissão Mista. (Ata nº 288 de 14/03/1951, p. 106).

Deparamo-nos agora com outro conflito de ordem territorial entre a Marinha e a Comista, porque os terrenos por esta pretendidos atingiam a Base Naval. Este aparente conflito foi resolvido por meio do debate em setembro de 1951 com o parecer do vereador Gonçalves Couto – que era relator da Comissão de Obras Públicas e Melhoramentos Urbanos no processo da doação da área

opinando favoravelmente à concessão, uma vez respeitada uma faixa de terreno com 10 (dez) m de largura reclamada pela Base Fluvial de Ladário para sua proteção, opinando ainda o relator que as duas Entidades de comum acordo, por intermédio de suas seções de engenharia, fizessem a demarcação das áreas pretendidas e remetessem a esta casa para que pudessem ser atendidas em suas justas pretensões. (Ata nº 342 de 10/09/1951, p. 334).

Talvez devido a esse impasse o processo tenha perdurado por um tempo até a sua aprovação, porque, de acordo com a ata, o vereador Gonçalves Couto solicitou vistas do processo e isto lhe foi negado. (Ata nº 500 de 3/07/1953, p. 132).

Como inexistente menção ao assunto sobre a doação dos terrenos após esse período nas atas ou documentos da Câmara Municipal deixamos em aberto sem saber se a área foi ou não doada à Comista.

Capítulo 5

VICISSITUDES DA CONSTRUÇÃO DA E.F.B.B. NO BRASIL E NA BOLÍVIA

5.1. Dificuldades

A respeito do trabalho na estrada de ferro e das dificuldades naturais, Maurício Nabuco escreveu que os mosquitos eram os maiores vilões: “Vi homens trabalhando imersos meio corpo nos alagados e outros que para poderem levar a cabo suas tarefas rodeavam-se de fumo para afastar os mosquitos que os atacavam incessantemente.” (Relatório do Embaixador Maurício Nabuco em visita à estrada de ferro, 1942, p. 7).

O que o embaixador aponta são dois elementos que faziam parte da rotina de trabalho diária dos trabalhadores: a área alagada/pantanosa e os temíveis mosquitos. Quando se trata de área pantanosa, há que se considerar que estamos tratando da Bolívia, em outras palavras, quando os trabalhos avançavam fronteira adentro da Bolívia.

Outrossim, os mosquitos foram assunto dos relatórios da Comista porque incomodavam dia e noite, fazendo com que se utilizasse fumo (fumaça) para espantá-los, e uma das medidas tomadas foi a construção de casas com a proteção contra eles.

Além disso, os mosquitos podiam transmitir o paludismo (malária), que ocupou o topo da lista das moléstias que acometeram o pessoal. Já outros insetos, como as moscas e os lambe-olhos, por exemplo, eram causadores de doenças de vista, ouvido, nariz e garganta. (WHATELY; RIVERO TORRES, p. 1942-1942, p. 179).

É possível afirmar que o problema com os mosquitos e o paludismo não foram casos particulares da ferrovia Brasil-Bolívia, porque afetaram o trabalhador em outras obras ferroviárias, a exemplo da Madeira-Mamoré e da NOB.

O paludismo, segundo Moratelli em seu trabalho sobre a NOB, afetava a vida operária desde 1908, como destacou o engenheiro chefe da profilaxia, Arthur Neiva, que “citou a ‘malária’, o ‘guarantã dos índios caingangs’ e a ‘úlceras de Bauru’ como elementos que contribuíram para deteriorar a vida operária naquela região.” (MORATELLI, 2009, p. 117).

Sobre a existência da febre amarela foi encontrada apenas uma informação, que aparece no Relatório de 1944-1946:

Como houvesse surgido um caso de febre amarela – forma silvestre – nos arredores de Roboré foi providenciada a vinda do Rio de Janeiro de uma Comissão do Serviço Nacional de Febre Amarela, que vacinou um grande número de funcionários e respectivas famílias, assim como também os moradores à margem da linha, desde Quijarro até San José. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 226).

Essa informação a respeito da febre amarela é importante e faz-nos refletir que de alguma forma a doença esteve presente na região boliviana e chamou atenção, levando à vacinação do pessoal. Aparentemente, esse foi o único caso de febre amarela, uma vez que não dispomos dos números de outros casos – se houve.

Parece que no início dos trabalhos, ao longo da 3ª campanha de exploração, uma outra moléstia foi detectada: “Despertou a atenção em Rincón de Pailas, Puerto Pailas e Cotoca, povoações à margem da linha estudada, a presença do bócio endêmico. A coincidência da presença do barbeiro e do bócio talvez autorize rotulá-lo como doenças de Chagas [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 66).

O colaborador Vianna destacou ainda que a construção da estrada foi bastante sofrida para os trabalhadores, sobretudo pelas condições de salubridade:

Essa estrada foi muito sofrida porque morreu muito nordestino e muito mineiro. Os jornais da época notificavam que estava aqui uma grande empresa e que era bom, mas quando chegava aqui a maioria morria de maleita, de paludismo. O lugar era bem insalubre! (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

As notícias que circulavam com relação à construção da estrada de ferro encantavam os trabalhadores porque oferecia benefícios. O que não foi diferente no caso da construção da NOB, em que Castro afirmou: “A própria Companhia construtora procurava difundir, através de propaganda em jornais do Rio de Janeiro e São Paulo, a ideia de estar penetrando com os trilhos em zona aberta a possibilidades ilimitadas para todos.” (CASTRO, 1993, p. 177).

Como se vê, no caso da Brasil-Bolívia, o sofrimento dos trabalhadores conjugava-se à questão do processo migratório, em primeiro lugar porque deixavam sua terra natal, em segundo porque chegavam num lugar desconhecido, terceiro porque moravam em condições precárias, quarto porque comiam precariamente, e quinto porque eram acometidos de doenças, estando sujeitos ainda às condições ambientais, como o calor e a pressão no trabalho, com relação às obras que atrasavam em virtude dos obstáculos naturais e por motivos alheios às suas funções.

A respeito das condições de trabalho, temos no Relatório de 1944-1946 a forma como os ferroviários se vestiam para realizar tarefas pesadas e a falta de utilização de qualquer equipamento que garantisse a segurança.

Figura 34: Trabalhadores na ponta da linha (km 170) na Bolívia em 1945



Fonte: WHATELY E RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 51.

Apesar da foto ter uma identificação, ela pode ser intitulada como “O anônimo da Brasil-Bolívia” e faço os seguintes questionamentos: Quem era ele? De onde veio? Tinha família? Deixou a família? O que o movia?

Nota-se trabalhadores finalizando o assentamento dos trilhos, tarefa para qual a sua vestimenta era inadequada. É possível perceber alguns trabalhando descalços, sem camisa e apenas com chapéus de palha buscando proteção contra o sol. A falta/inexistência de equipamentos de proteção devia, certamente, explicar uma parcela de doenças que acometiam tais trabalhadores e as suas famílias.

Em destaque na foto observamos o trabalhador aparentemente sadio, com as mãos na cintura a visualizar o assentamento dos trilhos, e o que observava? Vislumbrava a esperança de progresso? Isso vai dar certo? Qual a origem desses homens? Teriam deixado suas famílias para o trabalho na ferrovia? Perguntas que ficam sem respostas já que são anônimos e reina o silenciamento em torno a quem eram. Infelizmente, eram apenas números, como apontam os Relatórios.

No que diz respeito às providências trabalhistas tomadas em virtude das doenças, as fontes mencionam o caso de um engenheiro. De acordo com a nota reversal nº 780/204, de 24 de setembro de 1941, da embaixada da Bolívia no Brasil, o senhor Hugo Reyes Ortiz, ex-engenheiro auxiliar boliviano, por meio da resolução suprema boliviana, teve o reconhecimento da indenização de um ano e meio (outubro de 1938 até agosto de 1940) de 3.000 bls. mensais totalizando 54.000 (cinquenta e quatro mil bolivianos) porque contraiu enfermidade no exercício do cargo. Todavia, a fonte não cita qual foi a enfermidade contraída.

5.2. Contatos e conflitos com os indígenas

Na história brasileira o contato com os indígenas foi conflituoso tendo em vista as diferenças culturais e religiosas. Os indígenas eram vistos como selvagens devido aos seus hábitos e ao seu modo de vida: dentro da selva, comendo o que a natureza ofertava, fazendo danças e rituais próprios.

Os indígenas foram aprisionados como escravos e combatidos ou mesmo exterminados à medida que os não-indígenas buscavam expandir os territórios por eles ocupados.

Nos relatórios da Comista há omissão de homicídios porque não se dava importância à presença indígena ao longo da estrada de ferro. Dos relatórios analisados, apenas um faz breve referência ao contato com indígenas.

Com relação aos conflitos com indígenas, o colaborador Carvalho afirmou: “Morreram muitos brasileiros de maleita, indígenas também. Na época que eu trabalhei ainda tinha índio na estrada. Índio brabo mesmo, que usava flecha. Foi um tempo terrível. Agora acabou tudo.” (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Observa-se que os trabalhadores tiveram contatos com indígenas ao longo da construção e os guardam na memória como um elemento negativo por duas razões: a primeira estaria relacionada ao fato do contato dos trabalhadores com os indígenas deixá-los doentes, e a segunda porque eram “bravos”.

Diferentemente do que expôs o colaborador Carvalho, notamos em Vianna que havia contatos dos indígenas com os trabalhadores ferroviários: “A estrada como ia abrindo se deparou com aldeia de índios que não queriam que a estrada saísse e teve aquela negociação. Os indígenas em contato com a gente ficavam tuberculosos. Morriam. Não podia ter contato com a gente. E proibiram contato de índio com a gente.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

É perceptível que o contato dos trabalhadores com os indígenas acarretava deixá-los doentes e que, segundo Vianna, levou a mortes. Apesar disso, os relatórios não fazem referência ao assunto.

Ao tratar do avanço da estrada para a Bolívia, o colaborador Vianna trouxe: “Morava em selvas e em matas, misturados com os índios. Então, com esses brasileiros chegando de várias partes do Brasil, nós fomos integrando dentro da mata, abrindo a mata.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

No que tange aos contatos com os indígenas, o Relatório de 1948 limitou-se a afirmar que desde 1947 a aparição de indígenas na linha era constante, sobretudo nos cruzamentos de Ipiás e Yacuces na Bolívia. Ressalta ainda que conseguiram inspirar confiança nos indígenas a partir de presentes e aos poucos foram aparecendo frequentemente, em grupos cada vez mais numerosos, e a ordem era atendê-los: “O pessoal do acampamento tem a ordem de atendê-los no possível, evitando, naturalmente, qualquer abuso ou que sejam despojados dos objetos que levam consigo.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 125). O mesmo documento relatou ainda que era oferecida assistência médica aos indígenas no hospital de Roboré e foi cedido um vagão para a missão evangélica Ipiás com a finalidade de hospedá-los.

Em uma entrevista concedida ao jornal *Diário Carioca*, Whately: “Referiu-se também aos ataques de índios que algumas vezes ocasionaram perda de pessoal [...]” (*Diário Carioca*, 5/2/1955, p. 3).

Giovani José da Silva, em sua tese sobre *A presença kamba-chiquitano na fronteira Brasil-Bolívia (1938-1987): identidades, migrações e práticas culturais*, menciona, entre os indígenas da região, a etnia *kamba*:

A partir da década de 1950 os novos *pueblos y ranchos* foram organizados ao longo da extensão da ferrovia, próximos à antiga Missão de San José. Indígenas, assim como os *kamba*, aproveitaram tal situação, engajando-se como trabalhadores na ferrovia ou mesmo como passageiros e quando a linha férrea finalmente chegou próximo a Corumbá, alguns permaneceram do lado brasileiro. (SILVA, 2009, p. 148).

É possível perceber que os indígenas de origem *kamba* habitavam ao longo da ferrovia, próximo à região de San José dos Chiquitos, e estes acabaram trabalhando na construção da ferrovia, o que é possível confirmar pelos relatos. No entanto, há um equívoco no que diz respeito ao trecho “quando a linha férrea finalmente chegou próximo a Corumbá”, tendo em vista que a ferrovia começou a ser construída justamente em Corumbá e daí seguiu pelo território boliviano.

O contato dos trabalhadores com os indígenas se deu ao longo da construção, quando avançavam pela Bolívia. Tudo indica, contudo, que esse contato foi bem diferente do ocorrido na construção da NOB em território paulista, décadas antes – quando, num primeiro momento, a empresa construtora buscou, simplesmente, eliminar fisicamente os indígenas *Kaingang* que impediam a continuidade das obras. Castro, por exemplo, enfatizou que:

A existência dessas pessoas ou grupos – índios, trabalhadores e todos aqueles enquadrados no qualificativo de “escória humana” – só foi importante à medida em que se faziam necessários para emprestar sua força de trabalho às obras ou quando mostravam-se contrários à marcha do progresso e, portanto, condenados a perecer. (CASTRO, 1993, p. 181).

A autora ressaltou, portanto, que os indígenas eram enquadrados como “escória humana” no contexto da construção da estrada de ferro, e, caso se opusessem ao empreendimento ferroviário, eram condenados a perecer, uma vez que todo obstáculo contra o “progresso” deveria ser eliminado. Entretanto, tendo fracassado a estratégia do enfrentamento, a empresa foi obrigada a recorrer a Rondon⁷⁷, quem, por meio de outros métodos, conseguiu a “pacificação” dos indígenas e, assim, a liberação do espaço para as obras ferroviárias.

No caso da Brasil-Bolívia, conforme consta no relatório acima citado, parece haver sido empregada a metodologia de Rondon, ou seja, buscar a confiança dos indígenas por meio de presentes, levando-os a uma negociação pacífica – o que, todavia, não eliminava as consequências negativas desse contato, como a contaminação e a morte pelas doenças dos não indígenas.

5.3. Doenças

A história da construção das ferrovias é permeada por casos de doenças que assolavam os trabalhadores. Um exemplo clássico é o da ferrovia Madeira-Mamoré e outras ferrovias em São Paulo.

Uma das dificuldades apontadas é com relação às condições de trabalho na Bolívia, que resultaram em doenças. O que contribuiu para a disseminação de doenças foram a área de trabalho, a alimentação do pessoal e as condições de moradia.

⁷⁷ Cândido Mariano da Silva Rondon chefiou o trabalho de construção de linhas telegráficas em Mato Grosso, entre o final do século XIX e o início do século XX, e em seguida foi o chefe da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas, conhecida como Comissão Rondon.

De acordo com o colaborador Vianna: “A Bolívia tinha a parte pantanosa, sabe, muitos pântanos e ficamos doentes numa época lá e tivemos que vir embora. Aí viemos direto pra Ladário.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Alguns fatores levaram os trabalhadores a contraírem doenças como paludismo⁷⁸ ou impaludismo (malária ou maleita), beribéri⁷⁹, xeroftalmia⁸⁰, hemeralopia⁸¹, escorbuto⁸², raquitismo, enfermidades bronco-pulmonares, gripes, doenças de pele, entre outras.

Os números chamam bastante atenção porque, mesmo com algumas medidas tomadas, o paludismo, por exemplo, revela uma baixa no número de confirmações, mas em fins de 1957 os casos são elevados, ou seja, há uma diminuição e uma ascensão e, não se sabe a causa disso.

Nessa perspectiva era recorrente a seguinte afirmação sobre o paludismo: “O problema da malária é o problema da marmita”, como se pode ver:

É corrente entre os malariólogos italianos o aforisma de que “O problema da malária é o problema da marmita”. Aceitando, em certo sentido, Luiz Alberto Whately tem procurado melhorar alimentação do pessoal da estrada, facilitando-lhe gêneros de primeira ordem. Mas a região cortada pelos trilhos é, como dissemos, praticamente despovoada e, assim, a vida agrícola quase nula. Tudo tem de ser trazido de fora, e de uma distância relativamente tão grande que nem sempre se pode garantir pela boa qualidade de um produto alimentar. As compras são, geralmente, realizadas no Rio pelo escritório comercial da estrada ou em São Paulo pela Superintendência ou, ainda, em Corumbá. (Jornal *O Observador Econômico e Financeiro* de outubro de 1939, p. 66).

Parece que a “solução” encontrada foi a de melhorar a alimentação do pessoal trabalhador.

Segundo afirmavam, era “entre gente pobre e mal-nutrida que ela [o paludismo] escolhe o maior número de vítimas.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 117). O documento reforçou ainda, ao apontar a orientação para a construção de edifícios: “A construção do tipo de casas antimaláricas, sempre que possível, seria uma prática interessante. Infelizmente elas

⁷⁸ O paludismo ou malária é uma doença causada por um parasita e é transmitido pela picada de mosquitos infectados.

⁷⁹ “O beribéri é caracterizado pela inflamação dos nervos periféricos, com paralisia progressiva dos membros e perturbações sensoriais. Pode atacar o coração e também o pneumogástrico [...]” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 121).

⁸⁰ A xeroftalmia, também conhecida como avitaminose A, isto é, pela falta de vitamina A: “Supressão da secreção das glândulas lacrimais: córnea seca, sem a ação protetora e lubrificação da lágrima. Invasão de micro-organismos e resultante inflamação das conjuntivas [...]” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 122).

⁸¹ A hemeralopia ou cegueira noturna: “Falta de visão na obscuridade. É também atribuída a deficiência de vitamina A, que desse modo impede a regeneração da rodopsina (púrpura visual) depois de terem os olhos expostos à luz solar.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 122).

⁸² Uma avitaminose que corresponde à deficiência de vitamina C.

dependem das possibilidades econômicas e do índice cultural dos trabalhadores que, todos sabemos, é muito baixo.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 117).

Pelo que os relatórios trazem, o paludismo começou a aparecer a partir do momento dos estudos realizados pela Comista, ou seja, por volta de 1938-1939, momento em que a Comista constrói o seu primeiro ramal. Embora as outras doenças tivessem números significativos, o paludismo tomou frente e foi a causa de mortes:

O impaludismo que, desde o fim da campanha de estudos, setembro de 1939, vinha fazendo sua aparição na época das águas, passou a ocupar em 1941 o primeiro plano em nossa estatística nosológica. Secundaram-na a gripe, o beribéri, as pneumonias, a xeroftalmia e inclusive as outras enfermidades de 1940. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 108).

O paludismo chamou a atenção dos engenheiros por ser considerada uma doença mais séria, que atingia os trabalhadores devido à alimentação precária:

O principal objetivo da Comissão Mista tem sido colocar o operário em condições de saúde compatíveis com o seu trabalho, visando seu maior rendimento e um conforto proporcional às suas posses, a fim de que as obras prossigam desimpedidamente sem obstáculo que possam comprometer a produção prevista ou os recursos econômicos aplicados (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 113).

Partindo desse princípio, algumas medidas profiláticas foram tomadas, seguindo regras como: “Método de profilaxia medicamentosa coletiva, mais propriamente chamado de método terapêutico; proteção mecânica individual; localização e construção conveniente dos acampamentos e edifícios”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 113).

No Relatório de 1940-1941 foi ressaltado não existir uma vacina contra o paludismo, porém, sobre o tratamento trouxe: “[...] O quinino foi a droga por excelência empregada para tratar e prevenir as febres intermitentes”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 113). Cumpre destacar que, conforme o Relatório (1940-1941, p. 118), o quinino era de uma fábrica na Bolívia e utilizado como medida profilática e terapêutica porque, em decorrência da 2ª Guerra Mundial, tornou-se difícil adquirir os produtos sintéticos anteriormente adquiridos.

Sobre a utilização do quinino, ressalta-se que foi uma droga recomendada como tratamento da malária por um médico brasileiro de renome, Oswaldo Cruz, em especial quando estudou a doença nos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré.

Foot Hardman (2005) fez uma discussão sobre a malária, que também significou um problema sério naquela ferrovia, trazendo alguns relatórios médicos como o de Oswaldo Cruz,

que visitou e analisou as condições sanitárias dos trabalhadores e da região da construção da ferrovia⁸³.

O autor defende que o saber médico é uma das forças produtivas na qual os médicos buscavam não acabar com as mortes e as doenças, “mas administrá-las em níveis sofríveis [...]” (HARDMAN, 2005, p. 163).

De acordo com Hardman, o médico sanitarista apontou suas conclusões e propôs: “[...] uma campanha ampla e intensiva de quinização, fundada numa ordem de tipo militar. O objetivo final permanece imutável: *sanear para produzir*. Trata-se de um programa inteiramente hierarquizado de combate à malária [...]” (HARDMAN, 2005, p. 177).

Nesse sentido, os estudos feitos pelos especialistas para identificar a causa do paludismo na Brasil-Bolívia apontaram que os casos de paludismo tinham relação com a estação das águas:

As primo-infecções verificam-se em nosso ambiente ao finalizar-se a estação das águas, isto é, em março, abril e maio; algumas delas coincidem com as primeiras chuvas da primavera, em setembro ou outubro. O momento propício para o início dos ciclos profiláticos é precisamente o que antecede em alguns dias estas épocas. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 114).

Tinha-se o ciclo das águas como parâmetro para a profilaxia/prevenção contra as infecções causadas pela malária. Partindo do conhecimento do ciclo das águas foram tomadas medidas de prevenção para evitar maior incidência da doença.

As doenças de carência seguem a mesma linha de raciocínio e os meses de maior incidência guardam relações com as estações quentes e úmidas.

Para cumprir com as medidas profiláticas, uma ação foi a de planejar a construção dos acampamentos, estes que, por sua vez, tinham de ser em: “[...] pontos altos, secos e arenosos, de preferência em terrenos desmatados.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 114). Além disso, outra medida adotada foi a construção dos acampamentos distantes dos depósitos de água permanente, evitando a propagação da malária e de doenças causadas pela praga dos mosquitos.

⁸³ De acordo com Hardman: “Os trabalhos de Oswaldo Cruz na região foram resultado de uma chamada de emergência da Brasil Railway Company. Esteve um mês inteiro na região da ferrovia; instalou-se no hospital da Candelária, visitou Santo Antônio, que definiu como um grande antro de moléstias, e percorreu a linha da ferrovia até o quilômetro 113, altura do rio Jaci Paraná. O relatório que apresentou em setembro de 1910 justifica plenamente as esperanças nele depositadas: é o trabalho médico-sanitário mais completo sobre o alto Madeira.”. (2005, p. 175).

O relatório destacou ainda que todo o pessoal da Comista era submetido à profilaxia regular e criticou a ação dos empreiteiros, uma vez que estes optaram por remediar ao invés de prevenir:

Contudo, entre o pessoal dos empreiteiros essa providência não se generalizou como era de se desejar. Os empreiteiros optaram pela ação terapêutica em vez da profilática. Deve-se a essa incompleta orientação sanitária o elevado índice de infecções palúdicas. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 116).

Com isso, aos poucos foram tomadas medidas com projeto de profilaxia da doença que, conforme o Relatório, era feita pelo homem: “O homem faz a malária – é um postulado que não se perdeu de vista. São responsáveis de transformar zonas relativamente sadias em intensamente endêmicas [...]” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 116).

Referindo-se ao problema da malária na época da construção da Noroeste do Brasil, Castro (1993) abordou a possibilidade de trabalho conjunto dos engenheiros com os médicos, visando o local mais adequado para o assentamento de trilhos. (CASTRO, 1993, p. 199). Na prática, houve poucas ações no que diz respeito à profilaxia das doenças.

Um exemplo de que a malária ocasionou diversas mortes, porque atingiu números alarmantes, como dito anteriormente, foi com a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, em que o cientista Oswaldo Cruz estudou as características da região e conseguiu trazer contribuições profiláticas (prevenção) e terapêuticas (tratamento) para a doença. Por isso, algumas medidas foram pensadas, considerando a sua orientação para a construção de casas e edifícios, a utilização do mosquiteiro e, sobretudo, a alimentação do pessoal.

Nesse sentido, em fins de 1944, conforme o relatório da Comista:

[...] o Serviço de Alimentação da Previdência Social [S. A. P. S.] colocou à disposição da Comissão Míxta, a nosso pedido, um técnico em alimentação (Dr. Silvio Soares de Mendonça) a fim de estudar as condições alimentares do trabalhador da Estrada e estabelecer um sistema de alimentação racional para os mesmos. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 18).

Se, por um lado, a Comista adotou alguns cuidados, parece que a preocupação não foi a mesma quanto aos trabalhadores da Noroeste do Brasil, conforme afirmou Castro, uma vez que as normas de saneamento foram descumpridas: “Os dirigentes da construtora procuravam, insistentemente, imputar a ocorrência das doenças ao ambiente, isto é, a fatores alheios a sua vontade. Porém, estava clara a relação entre os maus tratos aos trabalhadores e a alta incidência de moléstias [...]”. (CASTRO, 1993, p. 186).

Tudo isso levou às reivindicações que ficaram sem ser atendidas pela empresa, que visava, acima de qualquer ordem, obter vantagens econômicas. Por isso, Castro teceu uma crítica aos autores que exaltaram em seus escritos o caráter civilizador da Noroeste do Brasil, os quais, segundo ela, deixaram de analisar os lucros obtidos para os grupos participantes, havendo uma despreocupação com a qualidade técnica do serviço.

No caso da Brasil-Bolívia, o grande problema era a área de construção, carente dos recursos básicos:

A zona em que se desenvolvem os trabalhos da E. F. Corumbá-Santa Cruz é muito pobre de recursos alimentares, especialmente de alimentos frescos. Embora as firmas empreiteiras forneçam víveres necessários ao seu pessoal, víveres que são de qualidade aceitável, as dificuldades de transporte, em determinadas épocas do ano, não permitem sua renovação permanente [...]. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 117).

Além da falta de alimentos frescos e das condições de transportes havia outro agravante: “A deterioração eventual de cereais e a falta de frutas e legumes determinaram o aparecimento de muitos casos de avitaminoses, como beribéri, xeroftalmia, hemeralopia e escorbuto.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 117). Ou seja, os alimentos perecíveis eram alvos de deterioração e eram eles os responsáveis por suprir as necessidades de vitamina, o que por consequência disparou o número de avitaminoses.

Sobre sua passagem pela fronteira oeste, Maurício Nabuco observou ainda a precariedade na alimentação, à qual se referiu da seguinte forma:

A deficiência da alimentação é outro ponto importante. A base da alimentação é o arroz e a carne. Não há legumes nem frutas. As águas são malsãs [insalubre/nocivas à saúde]. A descalcificação do operário é rápida. O transporte da água no inverno é difícil e muitas turmas têm passado sede. No verão é a impossibilidade, por vezes, de levar o alimento ao trabalhador que o deixa faminto. Tudo isso agravado pelas autoridades brasileiras e bolivianas que põem entraves na remessa de gêneros alimentícios com interpretações estritas de leis de caráter geral, como foi o caso do arroz e da banha que a alfândega de Corumbá não permitiu que fossem exportados para os empreiteiros brasileiros. (Relatório do Embaixador Maurício Nabuco em visita à estrada de ferro, 1942, p. 7).

O viajante relatou a deficiência na alimentação dos trabalhadores em virtude de dificuldades ambientais e de aspectos burocráticos no caso do arroz e da banha.

Sua viagem se fez em pleno período da Segunda Guerra Mundial, que trouxe mais dificuldades no abastecimento, em especial, no abastecimento de açúcar que era exportado e ficou em falta na região por um tempo.

Uma vez que o açúcar é um carboidrato fornecedor de energia, como os trabalhadores iriam suavizar a rotina diária sem esse elemento importante na sua alimentação?

No ano de 1942, de acordo com o Relatório da Comista 1942-1943, “o paludismo apresentou um aumento numérico apreciável, com um surto epidêmico de grande intensidade durante os meses de novembro e dezembro”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 165).

Embora o número fosse elevado, o relatório destacou que haviam sido poucas as mortes: “O grande aumento dos casos de paludismo neste ano não acusou acréscimo de mortalidade, que se manteve sempre muito baixa, aproximadamente 5%, e fez preferencialmente suas vítimas entre crianças verminóticas e adultos alcoólatras e depauperados.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 166). Desse modo, o tratamento do paludismo era feito com a atebrina, o quinino ou a plasmocina. Lembrando que a quinina só foi utilizada depois que o produto sintético se tornou escasso.

Em seu relato, o colaborador Vianna afirmou que, quando criança, contraiu a maleita que acometia os trabalhadores:

Uma época eu tive maleita porque na Bolívia [com 8 anos de idade] naquela época de início de estrada de ferro era muito comum ter maleita, paludismo. Então eu fui acometido de doença e tivemos que voltar para morar em Ladário. Aí em Ladário eu fui medicado pelo Fernando Vieira, era um médico tradicional que tratava de maleita, o único em Corumbá. Aí viemos pra Ladário, ficamos morando em Ladário até meu restabelecimento. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Fica evidente que, ao longo do tempo, um dos maiores desafios na construção da Brasil-Bolívia foi o paludismo, que no ano de 1944 contabilizou 3.977 casos, ano atípico em que a doença se apresentou tardiamente porque as precipitações chuvosas se apresentaram em outubro e não em setembro como é a regra na zona. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 103). Assim, os maiores números do paludismo foram registrados nos anos de 1942 e 1943, sendo o foco do paludismo cidades bolivianas como Candelária, Santana, Yacuces, El Carmen, porque eram áreas pantanosas e de condições de difícil trabalho.

Isto posto, a maior incidência se deu em zona pantanosa como Taquaral, Guarapucito, Santa Ana e Candelária e em conjunto com “uma alimentação deficiente, tanto em qualidade,

quanto em variedade, devido aos transportes difíceis, chegando frequentemente a consumir-se alimentos deteriorados.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 105).

Apesar disso, o Relatório de 1944-1946 traz que a incidência palúdica diminuiu gradativamente ao longo dos anos porque:

Os trabalhos de construção foram terminados nas zonas pantanosas, deslocando-se para os secos, arenosos, onde se conta com boa qualidade de água; o material humano, que sofreu seu batismo malárico nos anos anteriores, se encontra praticamente premunido, pelo menos em grande porcentagem, e familiarizado com as práticas médicas antimaláricas; a alimentação se tornou mais racional, contando os operários com alimentos frescos e variados; a vivenda é mais confortável, contando a construção com construções definitivas, muitas delas à prova de mosquitos [...]. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 105).

Com essas medidas, o operário teria condições físicas e culturais de enfrentar as enfermidades que aparecessem, ou seja, quer dizer que a malária e outras doenças não teriam o mesmo resultado que em anos anteriores, diminuindo sua incidência e facilitando o tratamento.

Para a melhor compreensão das doenças às quais os trabalhadores estavam sujeitos, elaborou-se um quadro trazendo os números totais de acordo com o ano.

Quadro 10: Doenças que acometiam os trabalhadores da E. F. Brasil-Bolívia (1942-1957)

Ano	Grupo 1: paludismo	Grupo 2: doenças de carência - avitami- noses	Grupo 3: doenças gastrointes- tinais	Grupo 4: gripe e doenças bronco- pulmonares	Grupo 5: doenças de pele	Grupo 7: enfermidades venéreas	Grupo 8: doenças dos olhos, ouvidos, nariz e garganta	Grupo 9: outras doenças
1942	3.364	518	1.026	1.808	685	217	573	1.176
1943	4.735	738	1.375	2.383	1.015	309	651	1.470
1944	2.753	279	1.363	2.166	731	225	571	846
1945	-	-	-	-	-	-	-	-
1946	-	-	-	-	-	-	-	-
1947 (total)	2.302	566	1.887	7.437	1.337	314	1.116	2.626
Seção Yacuces-San Lorenzo Consultório	1.736	440	1.076	2.996	880	216	892	2.508
Hospital El Carmen	164	5	16	112	48	44	24	88
Seção San Lorenzo- Taperas	330	121	-	2.522	-	-	-	-

Taperas e Pozo del Tigre	72	-	795	1.807	409	54	200	30
1948	751	3.029	2.761	5.610	1.341	961	834	1.329
1949	-	-	-	-	-	-	-	-
1950	-	-	-	-	-	-	-	-
1951	659	1.126	4.037	7.949	2.145	280	1.146	4.188
1952	611	1.437	5.367	10.539	2.944	375	1.615	6.819
1953	-	-	-	-	-	-	-	-
1954	-	-	-	-	-	-	-	-
1955	217	967	1.665	5.232	927	46	1.003	3.454
1956	739	1.320	3.422	5.459	1.564	97	463	4.200
1957	1.064	1.270	2.329	8.562	1.530	82	1.606	3.705

Fonte: Criado pela autora com dados dos Relatórios da Comista de 1942 a 1957.

Obs.: 1. Os relatórios de 1938 a 1941 são silenciosos quanto aos dados numéricos da doença, apresentando apenas as informações verbais; nos relatórios de 1945-1946 são ausentes os dados numéricos; para 1949-1950 inexistente relatório. E, os relatórios dos anos de 1953-1954 não foram localizados.

2. Segundo a fonte, as doenças gastrointestinais (Grupo 3) apresentavam maior incidência entre outubro e novembro; nas do Grupo 5 (doenças de pele), a incidência maior era de outubro a março.

A respeito do grupo 9, o Relatório da Comista afirmou que é um grupo heterogêneo e soma enfermidades que em grande parte eram febres eruptivas (varicela, varioloide, sarampo).

Embora os casos de sarampo não ganhassem destaque, em 1942 ocorreu uma epidemia:

O sarampo apresentou-se em forma epidêmica e com caráter de malignidade nos últimos meses do ano, produzindo vítimas entre a gente miúda da povoação, especialmente. Completa este grupo os reumatismos agudos febris generalizados, os reumatismos crônicos localizados de diferentes etiologias e os quadros ginecológicos. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 179).

Assim como o sarampo, é provável que os raros casos de febre amarela estivessem neste grupo heterogêneo de número 9.

No tocante ao atendimento, nota-se que em 1944 atenderam, como médicos, o brasileiro Henrique José Vieira Neto e o boliviano Alfredo Parada Suarez. No hospital eram feitos atendimentos aos operários, familiares e particulares. Nesse sentido, as medidas adotadas foram: construções e obras de interesse sanitário, poços artesianos, granjas experimentais.

Embora haja ausência de registro das doenças do período de 1940-1941, o beribéri ou avitaminose B chamou atenção, porque foram observados repetidos surtos em todo o trajeto de estudos e construção da ferrovia, com casos de relativa gravidade; porém, em 1942 apresentaram-se “[...] somente alguns casos benignos, mais do tipo avitaminose de que de

déficit acentuado [...]”. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 168). De todo modo, observa-se um aumento no número de casos de avitaminoses, que passam de 518 (1942) para 738 (1943).

O paludismo, que ocupou o primeiro lugar até 1944, começa a desacelerar em razão das medidas tomadas, sem chegar a mil casos, sendo que o menor número de casos foi registrado em 1955, com 217; contudo, em 1957 a doença aumenta substancialmente, com 1.064 casos.

Ficando em segundo lugar as gripes e doenças bronco-pulmonares de 1808 (1942) para 2.383 (1943) e as doenças gastrointestinais (amebíases, verminoses, gastroenterites etc.), de 1.026 (1942) para um total de 1.375 (1943).

Outras doenças que chamam a atenção e começam a ter número maior, em 1942 eram 685, são as doenças de pele (escabiose, epidermofitias, piodermites, furúnculos, sífilides etc.) com um número que se elevou bastante, um total de 1.015 em 1943, mas alcança seu pico em 1952 com um total de 2.944 casos registrados.

Além disso, as doenças com maior número de casos registrados ao longo dos relatórios foram, sem dúvida, as pertencentes ao grupo 4: gripe e doenças bronco-pulmonares, que totalizaram 10.539 casos no ano de 1952, assim como o grupo 9, outras doenças, que apresentou 6.819 casos no mesmo ano.

Outro dado importante diz respeito à vacinação contra a varíola. Embora essa doença fosse pouco comum, no ano de 1947 nos trechos entre Ladário-Corumbá-Yacuces foram vacinadas 3.000 pessoas. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 57).

Já no final do período, assim como as mudanças de temperatura fizeram com que a gripe e doenças bronco-pulmonares aumentassem (“devido às características atmosféricas como mudanças bruscas de temperaturas, umidade etc. que determinaram maior vulnerabilidade para estas enfermidades”), as avitaminoses e doenças gastrointestinais reduziram-se: “Devido a uma maior assistência médica e uma alimentação mais racional [...]”. Por outro lado, houve maior incidência de doenças de pele. (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 51).

Porém, entre os anos de 1955 e 1957, um elemento novo começou a chamar a atenção, que foi a fase epidêmica da tuberculose, “[...] que obrigou o departamento médico a exigir exames radiográficos para o ingresso de funcionários e trabalhadores para os trabalhos da Comissão.” (MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 52).

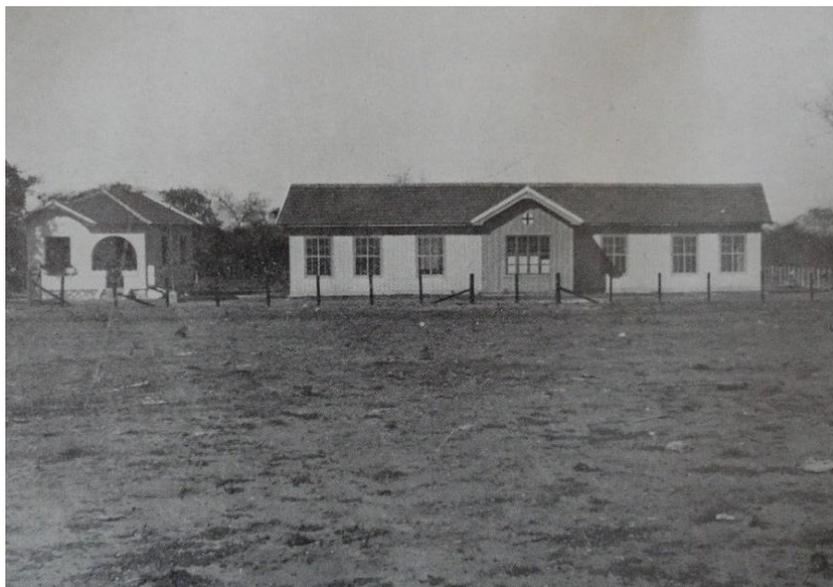
Além do exame de ingresso, para atender às necessidades dos trabalhadores, a Comista contava com uma farmácia. A farmácia da Comista funcionava em Corumbá, anexa ao Serviço Médico, e atendia às residências de construção, às oficinas de Ladário, de locomoção e tráfego.

A Comista tinha função de garantir o mínimo para os seus trabalhadores, assim como outras companhias ferroviárias brasileiras e da fazenda Campanário, por exemplo. Por isso, era importante não só o “vigiar”, mas o “cuidar”: “[...] Daí os cuidados imensos que reclama o material humano, em cuja resistência e energia, disciplina e capacidade, bem-estar e conforto, repousam essas complexas organizações de produção de mercadoria ou de transportes.” (AZEVEDO, 1950, p. 285).

E, além disso, para subsidiar condições mínimas de salubridade nas áreas pantanosas da Bolívia, foram pensadas infraestrutura médico-hospitalar e, com isso, observa-se a construção de hospitais ao longo do tempo para atender aos trabalhadores e seus familiares.

Devido às altas incidências de doenças, em El Carmen foi construído um pequeno hospital. Um hospital que: “[...] consta de três salas para doentes, com um total de 25 leitos; uma sala de cirurgia de urgência, dotada de material necessário para casos de emergência; uma seção de administração.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 179-180).

Figura 35: Frente do hospital da Comista em El Carmen, foto de 1944



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 12.

Este hospital atendia: “[...] tanto o pessoal da Comista quanto a qualquer outra pessoa particular, cujo estado de saúde requeira tratamento.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 181).

Nota-se que a assistência do pessoal se estendia aos familiares da Comissão Mista. Ou seja, o Serviço Médico, que tinha sede em Corumbá, prestava assistência aos empregados da Comissão, funcionários, suas famílias e aos doentes hospitalizados.

Nesse sentido, as assistências prestadas pelo Serviço Médico no ano de 1940 contabilizaram 960 consultas, 262 visitas a domicílio e 62 enfermos hospitalizados, com 9 casos de impaludismo, 1 de beribéri, 5 de pneumonia e 12 de afecções cirúrgicas etc. (que, devido à gravidade, foram transferidos para o Hospital de Caridade em Corumbá).

Com relação aos casos de gravidade o atendimento era feito no hospital de Corumbá, ou seja, a Comista contava com a municipalidade para atender às necessidades de serviço médico que não possuía a estrutura adequada para os casos graves.

O total de atendimentos no ano 1941 foram 1.775 consultas, 640 visitas em domicílio e 71 hospitalizados (dos doentes, 12 com impaludismo, 4 por beribéri, 5 por pneumonia e o restante por xeroftalmia, reumatismo, gripes respiratórias, afecções cirúrgicas etc.). (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 109-110).

Cabe destacar que eram feitos também exames para o ingresso do pessoal dos empreiteiros no território boliviano e no ano de 1941 foram registrados 119 exames para Cia. de Comércio e Construções S. A., 153 para a Carneiro de Rezende & Cia e 21 para a J. O. Machado & Cia. Ltda. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 110).

Sobre os exames de admissão o Relatório de 1942-1943 apontou que:

Submete-se a um exame médico de ingresso todo aquele que solicita trabalho na Comissão Mixta. Este requisito é exigido igualmente ao pessoal superior, que é devidamente fichado; dito exame elimina as enfermidades infectocontagiosas e o certificado exigido condiciona a entrega do passaporte e da ficha individual. Além disso, o pessoal aceito é submetido a exames periódicos semestrais. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 179).

O exame admissional feito pelos médicos da própria Comista leva a dizer que havia a preocupação em admitir funcionário saudável e apto para enfrentar a árdua rotina de trabalho, ou seja, pessoas que apresentavam alguma comorbidade possivelmente tinham menos chances de serem admitidas.

Havia planos para construir um outro hospital similar ao de El Carmen, porém maior, em Roboré, no ano de 1944, porque: “[...] apresenta as melhores condições para localização de uma sede desta natureza, além de ser um centro de futuro desenvolvimento agrícola e de representar no projeto do ferrocarril um ponto equidistante.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 181).

O hospital de Roboré foi construído – embora não se tenha informações de quando – o que é possível afirmar a partir de informações que tratam de indígenas que foram atendidos nele. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 125).

Para se construir hospitais levam-se em consideração fatores como, por exemplo, escolher um local “no meio” de outros dois hospitais existentes, com a finalidade de atender a área que os hospitais mais distantes tinham dificuldade. Por isso, após a construção do primeiro hospital boliviano em El Carmen, foram planejados e construídos outros ao longo da estrada de ferro. Outro hospital foi construído em San José em 1948,

com capacidade de 40 camas, com vistas não somente à atenção do pessoal ferroviário, mas para o auxílio de uma zona de mais de 100 quilômetros em volta, tudo isso confiado à atenção facultativa de quatro médicos de comentado prestígio e competência profissional e a seu pessoal de enfermeiros. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 56).

Embora a ideia fosse prevenir as doenças, as condições naturais resultaram em medidas de tratamento a fim de colocar o trabalhador saudável para trabalhar e fazer parte daquele grande número, uma vez que trabalhador doente significava queda na produtividade, abandono do trabalho, mortalidade e atraso nas obras.

O abandono de trabalho ou mesmo deserção foram práticas comum ao longo da construção da ferrovia Madeira-Mamoré: “deserção de trabalhadores, protestos de marinheiros, notícias de horror” (cf. HARDMAN, 2005, p. 140); na Brasil-Bolívia, porém, encontra-se relatado apenas durante o biênio 1942-1943 em que foram contabilizados 360 e 583, respectivamente desistências ou abandono.

5.4. Acidentes

Tratar dos acidentes, em particular aqueles que tiraram a vida de trabalhadores, é, sem dúvida, tratar de um assunto delicado que fez escrever mais um capítulo triste da Brasil-Bolívia. Nesse sentido, os acidentes marcaram indubitavelmente a história da construção das ferrovias ao longo do tempo.

Com relação às mortes por acidentes, os relatórios não trazem informações numéricas, limitando-se a apresentar informações verbais de um ou outro acidente que resultou em vítimas fatais. Em outras palavras, os relatórios não trazem o número de mortes, como no caso das doenças ou dos acidentes; apenas relatam rapidamente, ao longo do texto, ocorrências que geraram óbitos.

Normalmente, os relatórios da Comista apontam somente números dos acidentes, no entanto, o Relatório de 1940, embora não tenha o número total de acidentes, como nos demais relatórios, tem a descrição de acidentes que levaram à morte:

Neste ano tivemos de lamentar três acidentes sérios, de graves consequências. No primeiro, ocorrido em Ladário, a 19 de março, perdeu a vida um foguista de guindaste, Sebastião Rodrigues dos Santos, por esmagamento total, quando trabalhava na descarga de trilhos. No segundo, em Cerrito, a 16 de maio, faleceu instantaneamente o maquinista Gumerindo Ribeiro, ficando gravemente feridos mais 3 empregados, um dos quais veio a sofrer amputação de um braço. O terceiro acidente, ocorrido no km 2, a 28 de agosto, vitimou instantaneamente o guarda-freios Aleixo de Brito e 24 horas depois, por fratura da base do crânio, um subempreiteiro de dormentes. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1940-1941, p. 108-109).

Pode-se pensar que o número de acidentes graves possa ter sido maior do que descreveu o relatório, porque nas estatísticas as mortes não são indicadas separadamente, e por esse motivo seu número fica oculto no interior dos dados gerais relativos aos acidentes.

No que diz respeito aos pequenos acidentes, pode-se considerar que talvez houvesse um número sem serem registrados.

Para a melhor compreensão do assunto, criamos aqui um quadro reunindo os números dos acidentes ocorridos ao longo dos anos na construção da ferrovia, conforme foi registrado pelos relatórios da Comista. Mas é importante ressaltar que foram diferentes tipos de acidentes ocorridos ao longo dos anos e os relatórios são silenciosos quanto à descrição das tipologias deles, embora cite alguns casos.

Quadro 11: Acidentes traumáticos sofridos pelos trabalhadores da E. F. Brasil-Bolívia

Ano	Nº de acidentes	Ano	Nº de acidentes
1942	542	1949	-
1943	748	1950	-
1944	1.290	1951	816
1945	-	1952	966
1946	-	1953	-
1947 (total)	1.423	1954	-
Seção Yacuces-San Lorenzo Consultório	640		
Hospital El Carmen	96	1955	311
Seção San Lorenzo-Taperas	415	1956	583
Taperas e Pozo del Tigre	272	1957	702
1948	958		

Fonte: Criado pela autora com dados dos relatórios da Comista de 1942 a 1957.

Obs.: Os relatórios de 1938 a 1941 são silenciosos quanto aos dados numéricos dos acidentes, apresentando apenas informações verbais; nos relatórios de 1945-1946 são ausentes os dados numéricos; para 1949-1950 inexistiu relatório. E, sobre os anos 1953-1954, o relatório não foi localizado.

Iniciando a análise do quadro pelo ano de 1942, os acidentes (contusões, feridas, fraturas e mordidas de cobra) contabilizaram 542 (ver anexo, in WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 169). Os acidentes em 1943 (contusões, feridas, fraturas e mordidas de cobra) contabilizaram 748 como foi possível observar no quadro.

Nesse ano de 1943 foram observadas mortes, visto que o relatório da Comista apontou: “Duas mortes se produziram como consequência de um acidente ferroviário no km 76 da linha. Outros três casos fatais, em condições presumíveis de suicídio. Por assassinato teve de se lamentar a morte de dois operários.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1942-1943, p. 178).

O ano de 1944 representou o recorde de registro de acidentes, uma vez que contabilizou 1.290, e o ano de 1947, dentre as seções, a que registrou o maior número de acidentes foi a seção de Yacuces-San Lorenzo, com um total de 640 acidentes. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 57). Por outro lado, o menor número de registro de acidentes foi em Taperas e Pozo del Tigre, com um total de 272. Nos anos de 1951 e 1952 (816 e 966 casos de acidentes respectivamente), a tendência foi de aumento, e no ano de 1955 (311) ocorreu uma redução, que foi freada em 1956 (583) porque os casos começaram a aumentar até chegar ao total de 702 acidentes em 1957.

Além disso, os trabalhadores estavam habituados a presenciar acidentes de trabalho, alguns acarretando mortes e outros que possibilitaram a sobrevivência. Sobre esse aspecto, o colaborador Vianna descreveu um acidente que causou perplexidade nos trabalhadores:

Nesse trecho, na cidade de El Portón, era aterro de mais de 30 metros de altura. Nesse trecho, eu me lembro bem do acidente com a locomotiva número um quatro cinco meia (1.456), que vinha puxando mais ou menos umas dez gôndolas cheias de toras [de madeira] e os bolivianos sentados em cima delas. Quando chegou em El Portón o trem tombou, cedeu os trilhos, as gôndolas caíram e as toras começaram a rolar em cima das pessoas como se fosse uma massa de pastel, tirando braços, pernas, cabeças e era de madrugada. O trem tombou várias vezes. Todos foram socorrer. Chegamos perto do acidente porque pegamos a locomotiva próxima à ponte. Era gente chorando e gemendo. Eu fiquei traumatizado com aquilo. Saiu na revista *O Cruzeiro* e ficou conhecida como “Ferrovia da morte”, foi em 1958. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Caracteriza-se como um dos eventos guardados na lembrança do colaborador, causando-lhe comoção porque essa tragédia fê-lo lembrar das dificuldades por ele enfrentadas. Tragédias como essa implicavam na renovação da mão de obra, ação feita constantemente ao longo da construção da estrada de ferro, apesar dos relatórios não tratarem do assunto, assim como nos casos de doenças.

Sobre esse assunto, no caso da NOB Moratelli afirmou: “O processo de trabalho adotado na construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil não permitiu a efetivação de trabalhadores na empreitada por um período longo, dado a constante rotatividade de mão-de-obra no local das obras.” (MORATELLI, 2009, p. 166).

Na construção da NOB os trabalhadores acabavam trabalhando por determinado tempo sem ser efetivos (embora mais tarde o pessoal passasse a ser mais estável), diferente da Brasil-Bolívia.

Um outro ponto que chamou a atenção nos relatos são as cruzes cravadas ao longo do trajeto da ferrovia em virtude das mortes por acidentes, o que foi relatado por Vianna ao dizer: “Era comum às margens do trilho ver aquela porção de cruzes, de um lado e do outro, de brasileiros que morriam e eram enterrados anonimamente ali, os parentes muitas vezes nem ficavam sabendo.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Nessa linha de raciocínio, em seu livro *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*, Francisco Foot Hardman (2005) apontou: “Um nome, uma sigla – Madeira-Mamoré Railway Company – pesa mais do que todos os mortos anônimos da estrada [...]” (HARDMAN, 2005, p. 163).

O autor apontou o número de 21.817 trabalhadores “importados” de diferentes nacionalidades entre os anos de 1907 e 1912, sendo que, desse quantitativo, teria havido 1593 mortes – cifra que o autor criticou, considerando que havia sido maior o número de mortes (HARDMAN, 2005, p. 163).

Nessa perspectiva, o autor afirmou que duas lendas ficaram a respeito da Madeira-Mamoré: segundo a primeira, o número de mortos era igual ao número de dormentes da ferrovia; a segunda relacionava-se aos elevados custos da obra, que a teriam convertido na ferrovia dos “trilhos de ouro”. (HARDMAN, 2005, p. 209).

Outro ceifador de vidas foi a edificação da “majestosa” obra de arte, isto é, a construção da ponte sobre o rio Grande em Puerto Pailas, como frisou o colaborador Vianna: “Na construção da ponte de Puerto Pailas morreu muita gente porque tinha de cavar 40 m de fundura para os pilares no terreno arenoso. As pessoas não podiam ficar mais de 15 minutos ali dentro

e às vezes ultrapassava e saía dali morto, pondo sangue pelo nariz, ouvido [...]”. (VIANNA, 2018).

5.5. Assistência ao pessoal da Comista

Na Comista foram feitas algumas ações de assistência ao pessoal em razão das condições precárias e insalubres da área de construção da ferrovia, como, por exemplo, a construção de hospitais, vista anteriormente, e a construção de postos médicos.

É possível observar em Queiroz o exemplo de como foi pensada a assistência ao pessoal da NOB:

Dadas as circunstâncias do meio em que se implantou a Noroeste (atravessando regiões geralmente desprovidas de recursos e caracterizadas pela virulência de moléstias como a malária e a leishmaniose), desde cedo colocou-se para os responsáveis pela empresa a necessidade de certas ações assistenciais – subordinadas, antes de tudo, ao imperativo de facilitar o recrutamento de trabalhadores e garantir sua permanência em serviço. (QUEIROZ, 2004, p. 98).

Na Comista não foi tão diferente porque, no diz respeito aos postos e serviços médicos dentro do Brasil e da Bolívia, nota-se a existência de 19 localidades que continham ou hospital, ou posto médico, ou posto sanitário e dentista para atender aos trabalhadores, como veremos no quadro a seguir:

Quadro 12: Serviço médico para atender aos trabalhadores da E. F. B. B.

Nº	Local	Serviço médico
1	Ladário (Ramal)	Posto médico
2	Corumbá (km 0)	Centro do serviço médico com farmácia, laboratório etc.
3	Matacucito (km 28)	Posto sanitário
4	Yacuces (km 68)	Posto sanitário
5	Engenheiro Rivero Torres – El Carmen (km 113)	Posto médico ⁸⁴
6	Santana (km 135)	Posto sanitário

⁸⁴ Importante destacar que Engenheiro Rivero Torres é o “sobrenome” adotado para a cidade de El Carmen que é expressa assim: “El Carmen Engenheiro Rivero Torres”. Sobre o posto médico dessa localidade, não se sabe se esse posto médico era o hospital construído em El Carmen para atender aos trabalhadores e foi rebaixado com o tempo.

7	Candelária (km 160)	Posto sanitário
8	Naranjos (km 180)	Posto sanitário
9	Águas Calientes (km 238)	Posto sanitário
10	El Portón (km 297)	Posto sanitário
11	Taperas (km 341)	Posto sanitário
12	San José (km 385)	Hospital, Posto sanitário e dental
13	Quimone (km 433)	Posto sanitário
14	El Tinto (km 471)	Posto sanitário
15	Pozo del Tigre (km 522)	Posto sanitário
16	Pailon (km 600)	Posto sanitário
17	Pailas (km 607)	Posto sanitário
18	Cotoca (km 630)	Posto sanitário
19	Santa Cruz (km 650)	Posto sanitário e dentista

Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 165. Quadro elaborado pela autora.

Além desse tipo de assistência, a Comista pôde contar com um armazém central com subarmazéns em algumas localidades. É importante destacar que os relatórios da Comista utilizam as palavras depósitos e armazéns como sinônimos, isto é, tem o mesmo significado. Eram os locais de guarda de materiais necessários à alimentação do pessoal.

O armazém central em Corumbá tinha o subarmazém do Ladário no km 6,3 do ramal, o subarmazém Engenheiro Rivero Torres, no km 113 (El Carmen), Roboré, no km 250, e San José no km 385. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, p. 37). Além desses mais tarde foi criado também o subarmazém de Santa Cruz (ver quadro abaixo).

Quadro 13: Subarmazéns a cargo do Armazém Central de Corumbá

Localidade	km
Ladário	km 6,3 do ramal a Ladário
Engenheiro Rivero Torres	km 113
Roboré	km 250
San José	km 385
Santa Cruz	km 650

Fonte: MONTEIRO; DORAKIS, 1955-1957, p. 166. Quadro elaborado pela autora.

Os subarmazéns serviam para suprir as necessidades materiais de sobrevivência dos trabalhadores. Os relatórios não trazem informações claras a respeito de como eram supridas essas necessidades, porém, apontam que a sede administrativa do serviço de abastecimento de

viveres se encontrava em Corumbá, considerando que toda aquisição de víveres e mercadorias necessárias para o trabalho se efetuava em praças de São Paulo e Rio de Janeiro porque a zona atravessada pela ferrovia em construção, bem como as regiões circunvizinhas, não ofereciam fontes de abastecimento em virtude de estarem na fase inicial desenvolvimento agropecuário. (cf. WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, p. 33-34).

Com relação aos depósitos no lado brasileiro existiam o do Ladário e o de Corumbá. O de Corumbá era o Central e tinha em anexo a moenda e torrefação de café. Do lado boliviano havia 11 depósitos e uma torrefação de café em Roboré. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1951-1952, p. 34). Além da existência dos depósitos em Matacucito, Yacuces, El Carmen, Naranjos, Roboré, El Porton e San José (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 223), nota-se que existiam as padarias de El Carmen e Roboré, que funcionavam anexas aos depósitos, porém sofreram com a falta de farinha em 1947, o que elevou o custo do pão, que era vendido a “17.00 (Cr\$ 7,40) o kilo”. (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 55). Parece que existia também açougue anexo aos depósitos de El Carmen, San José, Taperas e Roboré, que supria as deficiências proteicas dos trabalhadores. Todavia, o Relatório silencia se havia açougue em Ladário.

No que diz respeito à água potável, foram construídas caixas d’água em algumas localidades conforme um modelo padrão de 50.000 litros para toda a ferrovia, sabendo-se que havia caixas d’água em Ladário, Matacucito e Santana, por exemplo.

No relatório da Comista consta que, além dos três restaurantes (Roboré, El Carmen e Ladário), foi construído um quarto em San José e a Granja/Fazenda Experimental “San Manuel”, em Roboré, que produzia “mandioca, batata-doce, milho, variadas hortaliças e frutas diversas. Também fornece ovos, porcos e pássaros com o mesmo destino.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 123).

Na nota trocada entre os governos do Brasil e Bolívia, em 1951, observa-se o fim das atividades da Granja San Manuel, que foi devolvida ao seu proprietário, Walter Lehm. Com isso, a Comissão não sabia o que fazer com os equipamentos, equipe de trabalho e gado que daria despesas mensais, solicitou instruções de como proceder com os materiais tanto da Granja San Manuel quanto da Fazenda Tucanquira, na região militar de Roboré. (Nota reversal nº 226/78 de 17 de abril de 1951 da embaixada da Bolívia no Rio de Janeiro).

Com relação a refeitórios, o Relatório afirmava, em 1946, que estavam em pleno funcionamento o refeitório em Ladário, que era anexo à locomoção, e o de Roboré, sendo que estava em construção o de El Carmen: “Esses refeitórios atendem à alimentação desses

funcionários e operários da Comissão Mista, fornecendo-lhes, por preço vantajosíssimo, refeições sadias.” (WHATELY; RIVERO TORRES, 1944-1946, p. 223).

O relatório traz ainda que esses três restaurantes, em Ladário, Roboré e El Carmen, eram “[...] 3 edifícios modelo tipo S. A. P. S.” e: “Considerando o baixo custo da pensão individual, ou seja, Cr\$ 198,00 mensal, no ano de 1947 se registrou uma perda de Cr\$ 368.705,00, perda que se justifica não só pelo baixo preço que se cobra, porém pelo custo elevado dos materiais de cozinha.” (WHATELY; CHAVEZ ORTIZ, 1947-1950, p. 55).

O S. A. P. S referenciado no relatório é o Serviço de Alimentação da Previdência Social, que foi criado no Rio de Janeiro durante o governo de Getúlio Vargas, inaugurado em 9 de novembro de 1940 “como resposta ao problema alimentar trazido com o advento da indústria no Brasil e a decorrente concentração de massas nas grandes cidades.” (MUNIZ, 2018, p. 189).

Como se pode notar, a ideia era melhorar a qualidade de alimentação do operariado oferecendo uma alimentação diversificada e barata. Logo, os restaurantes e, sobretudo, a Fazenda Experimental, foram responsáveis por suprir as carências nutritivas necessárias e fez diminuir por um tempo os casos de doenças como o beribéri e outras avitaminoses.

5.6. Os contatos entre brasileiros e bolivianos

De acordo com Fábio Alexandre dos Santos, em sua dissertação de mestrado em História Econômica sobre *Rio Claro: uma cidade em transformação*, defendida em Campinas, “[...] as ferrovias passam a ser associadas ao surgimento, à expansão ou decadência de vilas e cidades”. (SANTOS, 2000, p. 65).

Nota-se de fato a importância da ferrovia ao longo do trajeto em que significou urbanização, expansão ou mesmo decadência de locais. No entanto, no caso da Brasil-Bolívia, os colaboradores acabaram absorvendo e disseminando uma ideia nacionalista sobre a formação das cidades bolivianas atravessadas pela ferrovia, uma vez que acreditavam que o Brasil “fez as cidades bolivianas” ao salientarem que:

A Comissão Mixta – o Brasil fez a estrada para Bolívia tirando a Bolívia do isolamento, e por onde ele passou fez uma cidade. O Brasil fez cidades para Bolívia: fez Porto Suarez, fez Carmen que fica ali ao lado de Águas Calientes, fez a estrada de Roboré – estou falando as cidades maiores, né, a cidade de São José, a cidade de Bailon e até Guaracache que fica perto de Santa Cruz. Nessa área toda a gente conhece trecho por trecho porque a gente trabalhou nessa estrada. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Algumas cidades bolivianas já existiam no século XIX, como Puerto Suarez, e San José dos Chiquitos era uma missão jesuítica muito tempo antes da chegada da ferrovia. No século XX foi fundada Puerto Quijarro, em 1940. Nota-se que a memória projetada foi de certa forma influenciada por uma visão nacionalista que estava sendo disseminada, segundo a qual o Brasil foi quem fez tudo, e tal visão foi internalizada pelo colaborador.

Além disso, se traçarmos uma comparação com a *Marcha para Oeste*, na qual a ideia era que existia um Mato Grosso isolado, observamos que a Bolívia era percebida da mesma forma. A visão do colaborador entra em consonância com as expectativas criadas em virtude da estrada de ferro, que era vista como progresso e modernidade, contrariando a ideia de atraso e isolamento.

Na Madeira-Mamoré, sobre esse aspecto, Hardman apontou que “Empresários, exploradores e oportunistas transacionaram, enquanto foi possível, seus objetivos de lucro imediato com aquela aventura. Mas, em si, a ferrovia na selva não seria obrigatoriamente ‘motor de desenvolvimento’”. (HARDMAN, 2005, p. 161).

Luís Alberto Whately, engenheiro-chefe da Comista, em uma conferência a respeito da ligação ferroviária Brasil-Bolívia que aconteceu no Rio de Janeiro, em 25 de maio de 1938, um dia após a instituição do Regulamento da Comista, afirmou que:

Com o advento da estrada de ferro, os benefícios incalculáveis que ela virá trazer a todos esses núcleos de população serão de tal ordem que, em poucos anos, veremos repontar desses povoados, cidades e entrepostos comerciais importantes, nos moldes do que sucedeu por ocasião da construção da Noroeste do Brasil, em cuja zona se formaram cidades florescentes com uma rapidez e pujança que assombrou e entusiasmou todos aqueles que tiveram oportunidade de presenciar esse verdadeiro fenômeno econômico e social. (WHATELY, 1938, p. 13).

Notam-se os benefícios pensados traçando um paralelo com o ocorrido durante os trabalhos da Noroeste do Brasil, o que criaria uma economia próspera e, por esse motivo, o autor prevê o mesmo para as cidades bolivianas:

[...] posso prever para Santana, Santiago, Roboré, San José de Chiquitos, Matacucito e outros, um surto de progresso tão rápido que o viandante [...] dificilmente reconhecerá na cidade moderna que encontrar, a pequena estância ou povoado dantes percorrido. (WHATELY, 1938, p. 13).

Sobre esse aspecto apontado por Whately, existia a crença na estrada de ferro como sinônimo do progresso por onde passasse, transformando os pequenos povoados em verdadeiras cidades com um futuro promissor no sentido político, econômico e social.

Dessa forma, é relevante compreender as dinâmicas dos pontos de referência com base nos trilhos, considerando que os relatos dos entrevistados trabalhadores da Comista – principalmente porque puderam conhecer os dois lados da estrada e, sobretudo, compartilhar vivências com os bolivianos –, são indispensáveis para refletir a visão sobre a construção da estrada de ferro que ligou o Brasil à Bolívia.

Essa relação de compartilhamento de territórios entre brasileiros e bolivianos fez criar relações, o que confirma as seguintes palavras de Sposito com relação às cidades:

[...] muitas vezes as cidades foram e ainda são vistas como sistemas ou partes de uma rede, mas é fundamental ter claro que o que põe em relação seus habitantes e seus frequentadores não são “laços de dependência interacional”, mas, antes de mais nada, “laços de coexistência” e partilha de territórios comuns a todos. (SPOSITO, 1999, p. 14).

Trata-se de amizades criadas num contexto de trabalho e que acabaram ultrapassando esse campo. Os operários brasileiros desenvolviam trabalhos em prol da construção da estrada de ferro, o que possibilitou a sua interação tanto do lado boliviano, em maior escala, quanto do lado brasileiro. Tudo isso resvalou também na educação das crianças, porque observamos que crianças brasileiras estudavam na Bolívia.

No contexto da construção da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia é possível notar o estreitamento de laços, porque havia a relação profissional e pessoal de brasileiros e bolivianos, que circulavam em ambos os territórios:

Uma amizade muito grande, nesse tempo não tinha esse negócio de passaporte. Boliviano e brasileiro entrava e saía da Bolívia e não tinha também esse problema de droga que tem hoje, a gente nem conhecia o que que era isso. A Bolívia era outra e a fronteira também era outra, não tinha violência. Era um lugar de amizade e a Comissão Mista lá em Ladário era festiva porque os bolivianos gostavam muito de festa, era um tempo para baile. Então o pessoal descia lá para ver os bailes. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

O colaborador assinala os laços de amizades formados em razão dos bailes que aconteciam no distrito de Ladário. Ou seja, as relações ultrapassavam o âmbito profissional e havia momentos para o lazer e a diversão.

Sobre esse aspecto Guillen destaca que: “A disciplina que essas cidades impõem a seus moradores não se restringe à organização do trabalho, mas atinge hábitos e desejos, busca normatizar o lazer, a vida cotidiana e o interior das casas. Nesses núcleos fabris não deveria haver espaço para a transgressão à ordem e à disciplina. (GUILLEN, 2003, p. 106).

Era preciso garantir o entretenimento como forma de evitar qualquer desmotivação entre os trabalhadores.

Num outro relato, o colaborador Carvalho, que atuou como artífice de mecânica⁸⁵, afirma que trabalhou na Comista até o ano de 1962 e descreve como conheceu o senhor Edelberto Vianna: “Quando eu tinha 18 anos conheci Edelberto lá na Bolívia, porque o pai dele era da Comissão Mista e ele trabalhava nas estradas. Tinha muitos brasileiros lá na Bolívia. Foi em San José que conheci ele [...]”. (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Fica evidente o intercâmbio de brasileiros na Bolívia em decorrência da construção da estrada. Ou seja, brasileiros que se encontram e se conhecem do outro lado da fronteira, postos em um mesmo sistema de trabalho. É possível perceber que foi construída uma territorialidade devido às práticas socioespaciais dos trabalhadores locais, que também eram internacionais, uma vez que bolivianos estavam presentes em território brasileiro e brasileiros estavam presentes em território boliviano, o que fez criar uma forma particular de representação social daquele espaço.

5.7. Eventos excepcionais

Cabe dar destaque aos eventos excepcionais que marcaram a memória dos moradores e trabalhadores, o que é possível notar nos relatos dos sujeitos e sua apreensão de cidades, e como lidaram com os incidentes ocorridos no trabalho ferroviário.

5.7.1. “Vimos que o sol nasceu à noite”

Um evento que marcou consideravelmente a memória dos trabalhadores e moradores de Ladário e Corumbá foi uma explosão ocorrida em 1953, que pôde ser visualizada da Bolívia:

⁸⁵ “Botava as máquinas para funcionar e consertava elas. Trabalhava com lenha na fofnalha que aquecia água e dava o vapor, o vapor seco que fazia funcionar as máquinas.” (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Quando essa bomba explodiu eu não trabalhava na Comissão Mista, nessa época eu estava lá em Matacucito. Eu estudava nessa época, tinha mais ou menos 7 anos. De lá, a gente escutou o barulho e o clarão. E olha que é 8 km depois de Puerto Suarez. De lá, a gente viu aquele clarão assim no céu, parecia que o mundo estava acabando. Até em frente do cemitério caía pedra. (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

O relato do colaborador demonstra a explosão de uma bomba, porém, se trata da explosão no depósito de inflamáveis da Comista, que estava situado nas oficinas de Locomoção de Ladário. Tal evento marcou a história da Comista e do distrito do Ladário porque causou danos materiais, como observaremos.

O jornal *Tribuna*, de Corumbá, de 22 de fevereiro de 1953, noticiou *Voou pelos ares um dos depósitos de inflamáveis da Comissão Mista* e trouxe ainda que a explosão de 7 toneladas de dinamite e 500 quilos de pólvora havia acontecido no depósito de combustíveis da Comista, dentro do pátio interno do Departamento de Locomoção: “A explosão foi de tal proporção que se fez sentir nesta cidade [Corumbá], provocando, de modo rápido, o estremecimento do solo; a população, tomada de justo pânico, abandonou as residências, só regressando aos seus lares depois que tomou conhecimento real da lamentável ocorrência.” (*Tribuna*, Corumbá, 22/02/1953, p. 1).

Noticiou, assim como afirmou o colaborador, que a explosão, ocorrida no dia 20 de fevereiro, uma sexta-feira, foi de grande proporção, tanto que chegou a estremecer o solo, levando a população ao pânico e conseqüente abandono das casas.

Sobre os danos causados, o jornal noticiou na mesma matéria que “registraram-se desabamento de telhados e paredes das residências do pessoal do serviço da Comissão, numa área de cerca de 400 metros. Os prejuízos, segundo informações que colhemos no escritório central da Comissão, são avaliados em um milhão de cruzeiros.” (*Tribuna*, Corumbá, 22/2/1953, p. 1).

E tais prejuízos dizem respeito às áreas próximas à Comista, o que foi o caso da igreja de Nossa Senhora dos Remédios, cujo teto desabou: “O telhado da igreja N. Senhora dos Remédios desabou completamente, bem como os vitrais, todos novos e há pouco colocados, foram destruídos.” (*Tribuna*, Corumbá, 22/02/1953, p. 1).

O prejuízo causado na igreja Paróquia Nossa Senhora dos Remédios pode ser verificado na imagem abaixo, onde se veem homens no teto, efetuando o conserto:

Figura 36: Prejuízos na igreja de Nossa Senhora dos Remédios em Ladário (1953)



Fonte: Arquivo do Colégio Franciscano São Miguel – Ladário, MS

O jornal *Tribuna* noticiou então, em 22 de fevereiro, que os prejuízos se limitaram à área da Comista e da igreja, totalizando um milhão de cruzeiros. Todavia, em 25 de fevereiro o mesmo periódico noticiou que os prejuízos foram maiores, totalizando 2 milhões e 500 mil cruzeiros.

Além dos estragos causados na igreja, foram detectados danos à Marinha do Brasil, conforme apontou o mesmo jornal dois dias depois da primeira notícia, ou seja, dia 25/02, com a matéria *Enormes os prejuízos causados pela explosão na Base Naval de Ladário*⁸⁶:

A sede do comando sofreu séria avaria, com o desprendimento de quase todo o forro, portas partidas, telhados destruídos etc. O depósito naval foi o que sofreu maiores danos. A coberta dessa dependência daquela Base Naval foi completamente destruída, apresentando ainda toda a estrutura do edifício consideráveis danos. O cassino dos oficiais, cuja obra, de extraordinária imponência e vultoso custo, ainda não se acha concluída, sofreu grandes danos. Todo o prédio sofreu sério abalo com a explosão. As portas e os conjuntos de vidros das janelas foram quase todos destruídos. É de se lamentar os prejuízos causados no edifício, que pode ser considerado, como obra oficial, um dos principais prédios do Estado. As demais dependências da Base sofreram igualmente consideráveis danos, assim como o alojamento da 1ª Cia Regional de Fuzileiros Navais, a lavanderia, o alojamento dos marinheiros etc. (*Tribuna*, Corumbá, 25/02/1953, p. 1).

⁸⁶ Importante destacar que a notícia foi de âmbito nacional uma vez que o jornal *Diário de São Paulo*, em sua edição de 13 de março de 1953, noticiou “Vultuosos prejuízos causou a explosão na base de Ladário”.

Observa-se que os danos causados foram maiores que inicialmente anunciados e foram arcados pela Comissão Mista ao longo do tempo. É insabido o tempo de reparação dos danos porque as fontes não auxiliam nesta compreensão.

Entretanto, a pergunta que ficou foi: o que teria ocasionado uma explosão dessa proporção?

De acordo com o *Diário Oficial da União* (DOU) de 1/9/1961, na 194ª Sessão Ordinária de 25 de agosto de 1961, a Comista foi relatada como foco de comunistas, denunciada pelo Almirante da Marinha, Carlos Pena Boto, que alegava intenso tráfico de armas entre comunistas brasileiros e bolivianos sob “as vistas da chefia”. O líder comunista seria o fundador do Partido Comunista em Corumbá, Antenor Nascimento. (DOU de 1 de setembro de 1961, p. 65).

É importante notar que as acusações acima referidas aparecem muitos anos depois da ocorrência em Ladário e correspondem a um dia marcante na história recente do Brasil: a renúncia do presidente Jânio Quadros, em 25 de agosto de 1961, que gerou fortes tensões políticas. Nesse contexto, a explosão no depósito da Comista foi relacionada a supostas ações comunistas, e tais alegações ligavam-se ainda ao fato de que, poucos dias após essa explosão, ocorreu um incêndio no escritório da Comista em Corumbá, como veremos no próximo item.

Como não foram localizadas outras fontes que trouxessem a causa da explosão, trabalhe-se aqui com os relatos, e o colaborador Vianna afirmou que:

Essa locomotiva Zero Um jogava muita brasa pela chaminé. Nós tínhamos um depósito de dinamite lá na Mista que servia para abrir a estrada. O depósito estava lotado de dinamite. Com o trem fazendo manobra ninguém viu que ela jogou uma brasinha no telhado do depósito. Quando foi à noite, por volta das 19 h, aquele fogo espalhou e depois explodiu, que até o Banco do Brasil [Corumbá] quebrou todos os vidros dele. Cem metros de trilhos sumiram e encontram pedaço de trilho enrolado na região do Rabicho [situada a mais de 15 km de distância]. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Segundo o colaborador, a causa do acidente seria a faísca da locomotiva Zero Um – hoje conhecida como “trem Maria Fumaça” e que está na Praça adjacente à igreja Nossa Senhora dos Remédios, em Ladário – que caiu no telhado do depósito de dinamites durante o dia.

5.7.2. O incêndio no escritório Central da Comista em Corumbá

Não bastou, contudo, apenas uma explosão. O mês de fevereiro de 1953 foi de fato o mês dos prejuízos materiais.

Apenas 4 dias após a explosão de dinamites, o jornal *Tribuna* de 26 de fevereiro de 1953, uma quinta-feira, noticiava: “Incendiado o arquivo do engenheiro delegado da Comissão Mista. Destruídos pelo fogo quase todos os documentos existentes no móvel”. Ocorrido no escritório central, em Corumbá, o incêndio foi assim descrito pelo jornal: “Ontem, pelas 14,30 horas, irrompeu um incêndio no arquivo do engenheiro delegado daquela Comissão, destruindo quase que completamente os documentos ali existentes.” (*Tribuna*, Corumbá, 26/2/1953, p. 1). O supracitado jornal destacou ainda que:

Poucos documentos foram salvos do arquivo, uma vez que, quando o móvel foi arrombado, o fogo já havia consumido quase tudo. Não se sabe a causa do incêndio, que teve origem no interior do arquivo. Atribuiu-se que tenha sido em consequência de um curto-circuito, provocado por um fio de instalação elétrica que passava junto ao móvel. (*Tribuna*, 26/2/1953, p. 1).

Notadamente, curtos-circuitos eram comuns na construção de estradas de ferro, uma vez que Zambello registrou o incêndio na Estação da Luz no dia 6 de novembro de 1946, sendo que o “tráfego da estrada de ferro ficou interrompido entre as estações Barra Funda e Brás, foi solicitada uma sindicância que concluiu que o incêndio resultou de um curto circuito.” (ZAMBELLO, 2015, p.76).

Parece, pois, que fevereiro foi o mês dos eventos (nomeados como ataques comunistas) que marcaram a história da Comista na fronteira oeste do Brasil.

Capítulo 6

O PÓS-CONSTRUÇÃO DA FERROVIA BRASIL-BOLÍVIA

Quando a estrada de ferro ficou pronta entregaram a área para a Noroeste do Brasil. Na época, o engenheiro chefe da Noroeste era o Dr. Pedro Pedrossian⁸⁷: ele não era político, era o engenheiro chefe [foi governador do estado de Mato Grosso no período de 1966-1971]. Aí o Dr. nos reuniu lá, os moradores, e prometeu urbanizar a área dizendo “Ah, vocês não vão ficar desamparados”. Isso porque cortou a água, cortou luz, cortou tudo: nós ficamos desamparados ali pegando água no rio, sem luz elétrica, sem nada, compreendeu? Ficou abandonado e ninguém sabia o que fazer, sabe. (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Neste capítulo discute-se o período do pós-construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, isto é, após os trilhos alcançarem a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra, em 1955, uma vez que o projeto da transcontinental de Santos, em São Paulo a Arica, no Chile, acabou malogrando conforme observado nas discussões realizadas nos capítulos 1 e 2.

Desse modo, será realizada a abordagem dos trabalhos e a situação dos trabalhadores de 1955, após a inauguração da estrada, até a extinção da Comista, que ocorreu em 31 de dezembro de 1963 (transição para a ditadura militar) e que culminou no aproveitamento de alguns funcionários brasileiros para órgãos federais numa discussão que foi arrastada até 1975 – o que se deu porque, embora a Comista tivesse sido extinta por lei em 1963, nota-se que alguns trabalhos ainda estavam sendo realizados.

O aproveitamento dos funcionários brasileiros, que desde 1949 buscavam a regularização da sua situação perante o governo federal, aconteceu de forma polêmica cujo debate foi prolongado, sobretudo nos jornais, até o ano de 1975.

Quer dizer que mesmo a Comista atuando na região por 26 anos (de 1937, ano de sua criação por meio do artigo 4 do Protocolo ferroviário, a 1963, quando de sua extinção), os direitos dos trabalhadores foram-lhes negados e tardiamente reconhecidos.

⁸⁷ *Pedro Pedrossian* nasceu em Miranda, então Mato Grosso, em 13 de agosto de 1928. Em outubro de 1965 foi eleito governador pela coligação do Partido Social Democrático (PSD) e do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Foi assessor do presidente da Rede Ferroviária Federal, no Rio de Janeiro, e diretor superintendente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Bauru (SP), de 1961 a 1964. (Fonte: CPDOC, verbete biográfico).

Para as discussões foram utilizadas fontes como leis, projetos de leis, processos, resoluções, protocolos, jornais e outras, bem como fontes orais. Importante dizer que a legislação trabalhada é a do site do Planalto e as publicações são do *Diário Oficial da União/DOU*, disponível na internet.

6.1. A Comista após a inauguração da E. F. Brasil-Bolívia (1955-1963)

6.1.1. Continuidade das obras

Após a inauguração da ferrovia em Santa Cruz de la Sierra, em 1955, os trabalhos continuaram, já que faltava concluir pequenas obras no território boliviano, além da ponte definitiva sobre o rio Grande, concluída apenas em 1960. Por isso, alguns funcionários permaneceram trabalhando na Bolívia, em especial, porque foi assinado o acordo de Roboré, em 23 de junho de 1958, que dizia respeito às obras complementares da estrada de ferro.

No acordo, consta, por exemplo, a substituição de 70 km de trilhos por trilhos novos entre os km 170 e 240; a construção definitiva das obras provisórias; a complementação dos terraplenos e lastreamento de linha; a construção da proteção das obras da margem do rio Grande; a renovação sistemática de dormentes; a complementação adequada da oficina de locomoção em Roboré e a instalação de uma oficina central em Santa Cruz; a construção da estação terminal em Santa Cruz e o início da construção de um ramal ferroviário a Puerto Suarez.

Nos termos do acordo de 1958 houve uma mudança substantiva no que diz respeito às funções do engenheiro-delegado boliviano, que teria a mesma autoridade e atribuições que o engenheiro-chefe brasileiro. Além disso, o acordo tratou do regime de trabalho e da abertura de crédito especial para finalização da construção da estrada de ferro.

Figura 37: Homens trabalhando na construção dos pilares da ponte sobre o rio Grande



Fonte: WHATELY; RIVERO TORRES, 1955-1957, p. 73.

6.1.2. Protocolo Adicional ao Tratado de 1938

O contexto da assinatura do Protocolo Adicional ao Tratado sobre Ligação Ferroviária, em julho de 1964, foi um período conturbado, no que diz respeito às tratativas políticas, em virtude da vigência de um regime opressor no Brasil, a ditadura militar.

O Protocolo Adicional ao *Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938*, assinado em 23 de julho de 1964 (aprovado pelo decreto nº 79 de 20/03/1965), em seu artigo 1º extinguiu, a partir de 31 de dezembro de 1963, a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, criada pelo artigo 4 do Protocolo de 25 de novembro de 1937.

Pelo artigo 2º desobrigou – a partir de 31 de dezembro de 1963, quando o trecho da ferrovia Corumbá-Santa Cruz no território boliviano passou a ser administrado pelo governo da Bolívia – o governo brasileiro de “qualquer obrigação ou responsabilidade, tanto com respeito à construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra, quanto em relação à situação passada, presente e futura do pessoal boliviano da mesma Comissão Mista.” De igual forma, o governo brasileiro exonerou o governo boliviano das responsabilidades relativas ao pessoal do lado brasileiro e às obras. No protocolo não há um detalhamento de outras exonerações, apenas relativas às obras e pessoal.

O trecho da ferrovia passou a ser administrado pelo governo da Bolívia porque já havia previsão anterior, quando da assinatura do Tratado de Ligação Ferroviária. Ou seja, todos os

custos de manutenção com a ferrovia em território boliviano passariam a ser arcados pela Bolívia.

No artigo 3º foi prevista a destinação dos bens móveis e imóveis da Comista:

Extinta a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, passam à propriedade do Estado boliviano, em sua totalidade, os bens, móveis e imóveis, equipamentos, instalações, material rodante e de tração que constituíam o patrimônio da referida Comissão Mista, excetuados os bens imóveis e instalações localizados no Brasil, construídos pelo Governo Brasileiro, com seus próprios recursos, e que passam à sua propriedade. Para tal efeito, e no prazo de 30 dias a contar desta data, os engenheiros delegados de ambos os países farão entrega às autoridades brasileiras e bolivianas, respectivamente, de todos os bens mencionados no presente artigo, mediante o correspondente inventário. (Artigo 3º do Protocolo Adicional ao *Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938*, assinado em de 23 de julho de 1964).

Como se pode notar, os bens de origem brasileira deveriam permanecer no Brasil, como foi o caso da locomotiva Zero Um, que abordaremos mais adiante.

Pelo artigo 4 ficou abolida a dívida boliviana na modalidade de reembolso em libras esterlinas-ouro ou em seu equivalente a moedas recebidas, a que se refere o artigo 4º do Tratado sobre Ligação Ferroviária e a Nota Reversal nº 3 de 17 de janeiro de 1952.

No artigo 5º ficou consolidada a dívida boliviana em dólares dos Estados Unidos da América em um total US\$ 11.803.197,09 (onze milhões, oitocentos e três mil cento e noventa e sete dólares e nove centavos), aprovado pelos dois países.

Dívida esta que, de acordo com o artigo 8º, deveria ser paga em 20 prestações anuais iguais e consecutivas, cuja primeira parcela vence em 31 de dezembro de 1970. Assim, o governo brasileiro aplicaria, pelo prazo de 20 anos, essas quantias reembolsadas no Fundo de Desenvolvimento (criado posteriormente pelo decreto legislativo nº 61, de 5 de outubro de 1972), conforme preceitua o artigo 9º. E tal Fundo seria administrado por uma Comissão Mista Brasileiro-Boliviana (artigo 10) com sede em La Paz.

6.1.3. Extinção da Comista

Como se pode observar, a Comista foi extinta pelo artigo 1º do Protocolo Adicional ao *Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938* assinado em 1963.

A palavra Comissão significa “ato ou efeito de cometer, de encarregar, de incumbir.” Criada pelo IV do Protocolo de 1937, a Comissão Mista Brasileiro-Boliviana (C. M. F. B. B) foi

extinta em virtude de seu caráter temporário, transitório e cumprimento do objetivo que era a construção da ferrovia Brasil-Bolívia.

Cumpridos os seus objetivos, a Comista foi extinta, mas e como ficaram os seus trabalhadores?

6.2. A situação dos trabalhadores

O objetivo aqui é discutir qual era a situação dos funcionários perante a legislação desde o seu ingresso até a sua saída da Comista, isto é, desde as primeiras leis que os resguardavam até a aprovação da lei de aproveitamento do pessoal da Comista quando foi extinta em 1963⁸⁸.

6.2.1. Os trabalhadores da Comista perante a legislação

As Caixas de Aposentadoria e Pensões, entidades públicas autônomas, foram criadas por meio da lei 4.682, de 24 de janeiro de 1923, em virtude de uma reivindicação dos trabalhadores da Companhia Paulista e da São Paulo Railway. Por meio delas, o trabalhador passou a ter alguns direitos como, por exemplo, socorro médico, aposentadoria, medicamentos, pensão para herdeiros etc.

Com suas redes assistenciais e benefícios, as companhias de estradas de ferro acenavam para objetivos de abranger os trabalhadores fora do ambiente de trabalho e promover a ideia de que alguém está fazendo algo por eles, a fim de diminuir e isolar as manifestações de reivindicações e evitarem conflitos que causassem a paralisia do movimento de trens. (ZAMBELLO, 2005, p. 96).

Com relação ao reajuste de salários, são poucas as informações documentais encontradas. De acordo com o *Diário Oficial da União*, em 1956 foi autorizado o aumento anual de 20 milhões de cruzeiros para o reajuste de salários do pessoal da Comista. (DOU, 21/11/1956, Seção 1, p. 22065).

Isto posto, trazemos aqui o quadro das leis criadas com relação aos direitos dos trabalhadores, desde o ano de 1949 até 1972:

⁸⁸ De acordo com os colaboradores Vianna e Carvalho (ambos mecânicos operadores da Comista), com a ditadura militar (quando os dois já haviam sido aproveitados pela Marinha em Ladário) o regime de promoção funcional que era praticado a cada dois anos foi extinto.

Quadro 14: Leis, decretos e projetos sobre o pessoal da Comista

Documento	Data	Assunto
Lei nº 969-A	15/12/1949	Dispõe sobre o pessoal da C.M.F.B. B.
Projeto de lei nº 2421	11/09/1952	Altera a lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949, que dispõe sobre o pessoal da C.M.F.B.B. Autoria: deputado federal Philadelpho Garcia (PSD/MT).
Lei nº 1.711	28/12/1952	Dispõe sobre o Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União. Art. 1º Esta Lei institui o regime jurídico dos funcionários civis da União e dos Territórios.
Projeto nº 1958-A, de 1952	14/05/1952	Propunha uma nova redação à lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949, e foi aprovado. Autoria: deputado federal Vandoni de Barros (PSD/MT).
Lei nº 1.998	01/10/1953	Dispõe sobre a transferência dos empregados brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana para o serviço da União, como extranumerários.
Projeto de lei nº 826	30/11/1955	Dispõe sobre o tempo de serviço prestado por funcionário ocupante do cargo de engenheiro-chefe da C.M.F.B.B. Autoria: deputado federal Wilson Fadul (PTB/MT).
Decreto nº 44.044	18/07/1958	Regulamenta a Lei nº 1.998, de 1º de outubro de 1953, que rege a situação dos empregados brasileiros dispensados na Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana.
Projeto nº 4.090/58	15/06/1959	Dispõe sobre a transferência para o serviço da União de empregados brasileiros da C.M.F.B.B., incluindo o pessoal de obras empenhado na construção ou manutenção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, entre Corumbá no Brasil, e Santa Cruz, na Bolívia. Autoria: deputado federal Abguar Bastos (PTB/SP).
Projeto nº 1173	10/11/1959	Dispõe, para efeito de aposentadoria e disponibilidade, sobre o tempo de serviço prestado pelo pessoal brasileiro da C.M.F.B. B. Autoria: Mendes Gonçalves (PSD/MT)
Decreto nº 50.314	4/03/1961	Dispõe sobre o pessoal temporário e de obras de que trata o Capítulo VI da Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960, e dá outras providências.
Lei nº 4.069	11/06/1962	Fixa novos valores para os vencimentos dos servidores da União, institui empréstimo compulsório e altera legislação do Imposto de Renda, autoriza emissão de títulos de recuperação financeira, modifica legislação sobre emissão de letras e obrigações do Tesouro Nacional e dá outras providências.
Decreto nº 52.043	22/05/1963	Dispõe sobre o aproveitamento dos servidores brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana no Serviço Público da União.
Decreto nº 52.558-A	30/09/1963	Dispõe sobre o aproveitamento de funcionário da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana nos órgãos que especifica e dá outras providências.
Lei nº 4.343	19/06/1964	Dispõe, para efeito de aposentadoria e disponibilidade, sobre o tempo de serviço prestado pelo pessoal brasileiro à Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana.

Projeto nº 2596	17/03/1965	Dá nova redação ao artigo 1º da lei 4.343 de 19 de junho de 1964 que dispõe sobre a contagem de tempo de serviço prestado a C.M.F.B.B. Autoria: deputado federal Edson Garcia (UDN/MT).
Decreto nº 57.782	11/02/1966	Retifica o Decreto nº 52.588-A, de 30 de setembro de 1963.
Decreto nº 61	05/10/1972	Cria o Fundo de Desenvolvimento e inclui o Protocolo Adicional sobre o Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938.

Fonte: Site do Planalto, quadro elaborado pela autora.

Como se pode observar no quadro acima, uma das primeiras iniciativas com relação à situação dos funcionários da Comista foi a criação da lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949, que dispunha sobre o pessoal da C.M.F.B.B.

O artigo 1º da referida lei trouxe que:

Os trabalhadores brasileiros empregados na Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana gozarão, em caráter facultativo, de todos os benefícios concedidos pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários [IAPI], desde que lhe requeiram o necessário desconto nos seus vencimentos. (Lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949).

Não obstante os funcionários tivessem direito à aposentadoria desde a criação da Comista, a mencionada lei autoriza que os trabalhadores pudessem optar por um regime específico, o IAPI.

Por outro lado, o parágrafo único excluiu desse poder de escolha os funcionários e extranumerários⁸⁹ da União, Estados e municípios, que serviam na Comista como requisitados, os quais continuariam sujeitos aos seus respectivos regimes de assistência e previdência social.

O artigo 2º preceitou que tais funcionários deveriam ser aproveitados preferencialmente na administração da estrada de ferro Brasil-Bolívia após o término da construção, observando a habilitação profissional e o tempo de serviço. No parágrafo único, o texto apontou que o pessoal excedente poderia ser aproveitado em repartições federais ou entidades autárquicas.

Por outro lado, de acordo com um documento das relações exteriores, foi em 1948, um ano antes da primeira lei que previa a aposentadoria e aproveitamento, que os trabalhadores da Comista tiveram direito ao abono de natal:

Mediante as notas 229/33 e Dpo/26/577 (31), de 30 de março e 30 de abril de 1949, trocadas entre esta Missão diplomática e o Ministério das relações exteriores do Brasil, ambos os governos regularizaram as situações para o pagamento do abono de natal de 1948 ao pessoal empregado e trabalhadores da Comissão Mista ferroviária boliviano-brasileira. (Documento nº 126-28, de

⁸⁹ Contratado, mensalista, diarista ou tarefeiro.

25/03/1955, emitido pela embaixada da Bolívia, escrito por David Alvéstegui, p. 1, Arquivo do Itamaraty, RJ).

Observa-se que os funcionários tiveram direito ao abono de natal, tanto os brasileiros quanto os bolivianos. Segundo nota número 229/33 da Embaixada boliviana, de 30 de março de 1949, o abono de natal foi pago a partir de 1948, em atraso, isso porque os governos haviam consensuado em não pagar abono de natal aos trabalhadores em 1947.

Entretanto, o governo da Bolívia pagou o abono a partir de 1949, conforme o Decreto Supremo de 9 de março de 1950, que estabeleceu o pagamento do abono atrasado de 1949. Apesar disso, não se pode afirmar a partir de quando o abono de natal foi implantado para trabalhadores da Comista.

No que diz respeito ao afastamento por doença, temos o projeto nº 1958-A, de 1952, que propunha uma nova redação à lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949 (autoria do deputado Vandoni de Barros, do PSD/MT), e dispunha sobre o pessoal da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana. A proposta do deputado era a de que os funcionários doentes ou afastados tinham direito a 2 meses de vencimentos com ajuda de custo e 6 meses de vencimento e sua consequente demissão quando contraíam doenças infectocontagiosas.

Já no caso de acidentes, a justificativa do projeto de lei esclareceu que os funcionários recebiam atendimento médico da Comissão sem as garantias das leis trabalhistas, além de poderem ser afastados independentemente de critério administrativo ao passo que sequer eram feitos pela Comista os descontos do I.A.P.I – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários.

A justificativa da nova redação proposta à lei nº 969-A, de 15 de dezembro de 1949, também considerou que “[...] a ser entregue a estrada à administração boliviana, esta não será obrigada a amparar os funcionários brasileiros.” (Justificativa do projeto nº 1958-A, de 14/05/1952, p. 2).

Em outros termos, segundo o deputado que propunha o projeto, a lei existia, mas sem efetiva aplicação, fiscalização e controle.

A lei 969-A garantiu o recebimento dos salários na data da lei ou do aproveitamento do funcionário (artigo 2º – em que os trabalhadores seriam aproveitados, preferencialmente, na administração da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, após o término da construção, observados a habilitação profissional e o tempo de serviço). Essa disposição foi, mais tarde, objeto de uma proposta de modificação pelo projeto nº 2.421/52, que previa em seu artigo 3º que o pessoal, preferencialmente, seria aproveitado pelo poder executivo em obras públicas de sua execução

ou de execução das autarquias federais, o pessoal de obras que deixar os serviços de construção da ferrovia Brasil-Bolívia).

Em linhas gerais, a criação da lei foi uma iniciativa com vistas a garantir o “bem-estar do trabalhador nacional”, pensando o seu futuro aproveitamento quando do término dos trabalhos da Comista, uma vez que, conforme os tratados firmados entre o Brasil e a Bolívia, tão logo a estrada ficasse concluída, sua administração ficaria inteiramente a cargo do governo da Bolívia.

A respeito do bem-estar do trabalhador, no início da década de 1940, Maurício Nabuco trouxe a seguinte afirmação: “O operário não tem garantia de estabilidade e, inutilizado ao trabalho por moléstia lenta, fica ao sabor da caridade dos empreiteiros e dos favores da Comista”. (Relatório do Embaixador Maurício Nabuco em visita à estrada de ferro, 1942, p. 7).

Conquanto a lei de 1949 trouxesse a primeira redação sobre o aproveitamento do pessoal, foi a partir de 1953 que as discussões de como os funcionários da Comista seriam aproveitados ganharam fôlego, já que faltava pouco para a conclusão da estrada de ferro. O jornal *Tribuna*, de Corumbá, de 18 de março de 1953, noticiou com o título “A situação dos funcionários brasileiros da Comissão Mista Brasileiro-Boliviana. O parecer formulado pelo deputado Ponce de Arruda – Sua apreciação, esta semana, na Comissão de Finanças na Câmara.”

A matéria em questão trata da votação do projeto de autoria do deputado federal João Ponce de Arruda (PSD/MT) a respeito do amparo aos funcionários nacionais da Comista, afirmando que: “Dada a natureza da obra, nenhum amparo encontram os funcionários brasileiros da Comissão Mista em nossa legislação trabalhista, nem tampouco colhem qualquer benefício das leis que regem, entre nós, o serviço público civil.”

Outrossim, a matéria do jornal lembrou que na legislatura anterior quem seguira à frente dessa questão havia sido o deputado federal Carlos Vandoni de Barros (PSD), cujo projeto foi aprovado e convertido em lei, porém, sem surtir os efeitos esperados, conforme pontuou o jornal.

Cumpré destacar que foi sancionada uma nova lei, a lei nº 1998, de 1º de outubro de 1953, a qual, em seu artigo 1º, previa que o poder executivo providenciaria a transferência para o serviço da União, como extranumerários, dos empregados da Comista com mais de 5 anos de trabalho ininterruptos:

O poder executivo promoverá a transferência para serviço da União, como extranumerários, na categoria que lhes possa tocar, tanto quanto possível em

consonância com as funções ao tempo exercidas, dos empregados brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, desde que tenham, ao terminar a construção da ferrovia Brasil-Bolívia, 5 (cinco) anos ininterruptos de trabalho.

Como se vê, embora tenha havido a lei de 1949, foi a lei nº 1998, de 1953, resultado do projeto de lei do deputado supracitado Carlos Vandoni de Barros, que trouxe o tempo de trabalho mínimo que garantia o aproveitamento dos funcionários da Comista para órgãos da União.

Além disso, a lei previa no inciso primeiro, do artigo 1º, que:

Aos não transferidos é assegurado o direito à indenização, em dinheiro, correspondente a 1 (um) ano de serviço, quando hajam trabalhado na aludida Comissão por mais de 5 (cinco) anos, ou a 3 (três) meses, quando por tempo inferior a 5 (cinco) anos, devendo ser tomada como base, para a indenização, a remuneração percebida ao terminar a construção da ferrovia.

Muito embora a lei preceituasse que os funcionários com menos de 5 anos deveriam ser indenizados, cumpre dizer que houve funcionários que se enquadravam no rol de indenizados, mas foram aproveitados em outros órgãos federais.

Em 1958 foi escrito outro projeto de lei (nº 4.090, de 1958, arquivado em 6/5/1958), de autoria de Abgvar Bastos (PTB/SP) que dispunha sobre “[...] a transferência para o serviço da União de empregados brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileira-Boliviana, incluindo o pessoal de obras empenhado na construção ou manutenção da estrada de ferro Brasil-Bolívia”.

O citado projeto de lei contrariava a lei de 1953 porque trouxe como justificativa: “Não é justo que sejam dispensados, mesmo diante indenização, nos termos do artigo 1º, §.1º da lei 1998 de 1 de outubro de 1953, porque muitos ultrapassaram os limites da idade para aproveitamento em serviços públicos”.

O problema é que muitos funcionários estavam na idade de serem aposentados e isso acabou gerando discussões, em especial, com relação a funcionários aproveitados pela Marinha e que foram aposentados compulsoriamente.

O artigo primeiro do referido projeto de lei tinha a seguinte redação:

São considerados, para os efeitos legais, servidores públicos federais, como extranumerários, mensalistas ou diaristas, conforme o caso, os atuais empregados brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, que contem pelo menos cinco anos de trabalho na mesma, incluindo o pessoal de obras empenhado na construção ou manutenção da estrada de ferro Brasil-Bolívia, entre Corumbá e Santa Cruz. (Projeto de lei nº 4.090, de 1958).

Nota-se a definição dos funcionários da Comista como servidores federais. Além disso, o inciso II assegurou o direito de indenização daqueles que não desejassem ser beneficiados com a transferência. O artigo segundo, por sua vez, tratou da obrigação da Comista em fornecer atestado de serviço aos trabalhadores. Entretanto, o projeto de lei ficou apenas no papel e foi arquivado.

Não obstante, o aproveitamento dos trabalhadores foi feito porque estava previsto em lei (cf. leis e decretos mencionados no Quadro 14), alguns foram para a Rede Ferroviária Federal-RFFSA e outros para os demais órgãos públicos.

6.2.2. As lutas dos trabalhadores e o processo de aproveitamento (desde 1952 até 1975)

Como dito anteriormente, as tratativas para o aproveitamento dos funcionários da Comista começaram em 1952, quando o deputado Philadelpho Garcia (PSD/MT) apresentou um projeto de lei, antes da inauguração da ferrovia em Santa Cruz em 1955.

Se, por um lado, a Comista propiciou a chegada dos ferroviários de outras regiões brasileiras, da Bolívia e outras nacionalidades para trabalhar na construção da estrada de ferro, por outro, tornou-se a responsável por encaminhar o aproveitamento dos trabalhadores brasileiros, que foram aproveitados por órgãos federais como a Marinha do Brasil, por exemplo.

Alguns puderam atuar de acordo com as profissões que desenvolviam outrora, no entanto, como extranumerários, e desde que tivessem 5 anos ininterruptos de serviço⁹⁰. Outros, porém, atuaram em funções distintas daquelas praticadas na Comista, como foi o caso do colaborador Lorival Selesque: “Fui aproveitado no Ministério do Trabalho em Corumbá, porém, tinha de fazer carteira de trabalho, algo com que não havia trabalhado. Fiquei 6 meses e não deu certo. Pedi demissão”. (SELESQUE, entrevista concedida em 2020). Importante destacar que o nome do colaborador não consta na lista dos aproveitados pelo decreto 52.558 A-63, muito provavelmente foi aproveitado depois.

Parte dos trabalhadores foram para a Marinha (cargos como mecânico, ajustador, mecânico de automóvel, mecânico de motor a diesel), alguns foram para a Noroeste do Brasil, para o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (autarquia federal sediada em Corumbá), para o IBGE em Cuiabá e outras repartições federais.

⁹⁰ Lei nº 1998, de 1º de outubro de 1953, de aproveitamento dos funcionários brasileiros da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana e que também previa indenização aos funcionários cuja transferência implicaria maiores prejuízos para o serviço público.

No tocante a esse aspecto, o colaborador Carvalho, que atuou como mecânico operador e foi aproveitado pelo decreto nº 52.558-A, de 30 de setembro de 1963, na Marinha em Ladário, afirmou que:

Trabalhei até 1962, quando terminou a estrada de ferro Brasil Bolívia, chegou em Santa Cruz [sic]. Aí a gente entregou todo o material que a gente tinha aqui em Ladário: era maquinário. Quando foi em 1963, no dia 1 de novembro, eu fui transferido para a Marinha porque a Comissão Mista pertencia ao governo federal, então a gente foi transferido para repartição pública federal. Trabalhei na Marinha até aposentar. (CARVALHO, entrevista concedida em 2018).

Em sua narrativa, além da falha de memória com relação ao ano de término da estrada, percebe-se como se deu o seu aproveitamento para a Marinha, como previa a lei, e a destinação de alguns maquinários para a Bolívia, conforme o artigo 3º do Protocolo Adicional ao Tratado sobre Ligação Ferroviária de 25 de fevereiro de 1938, assinado em 23 de julho de 1964.

No relato do colaborador Vianna, podemos perceber também a situação dos funcionários aproveitados como torneiros mecânicos no 6º Distrito Naval da Marinha do Brasil em Ladário: “Quando fomos para a Marinha existia 7 tornos velhos. Como fomos numa quantidade grande, 14 torneiros, pesou para a Marinha e, assim, ia uma turma pela manhã e outra à tarde porque o restaurante não comportava tanta gente.” (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Vianna, mecânico operador, também foi aproveitado pela Marinha, em Ladário, por meio do decreto nº 52.558-A de 30 de setembro de 1963.

Quando o assunto foi o aproveitamento, os funcionários da Comista começaram a se organizar, reivindicando os seus direitos preceituados pela lei tendo em vista que se aproximava o fim dos trabalhos da Comista na região.

Nesse sentido, observa-se a contribuição de Diniz na sua tese *Los Hermanos bolivianos: representações nos jornais de Corumbá/MS (1938-1999)*:

Supomos que as greves organizadas pelos sindicatos de trabalhadores da ferrovia Brasil-Bolívia se contrapunham ao mundo idealizado divulgado pelo governo brasileiro através da imprensa local e expunham as censuras nos discursos oficiais, as falhas de organização dos administradores das obras da ferrovia, que provavelmente foram semelhantes aos problemas apontados em outras pesquisas sobre ferrovias no Brasil. (DINIZ, 2015, p. 81).

Com a aproximação do fim dos trabalhos da Comista, ou seja, antes de 1960, o operariado promoveu greves expondo os direitos infringidos, o que não foi particular somente à construção da Brasil-Bolívia.

Exemplo disso foi a nota reversal brasileira à embaixada da Bolívia nº 19/577, de 28 de junho de 1958, que cita a situação dos funcionários, situação do trabalho e ameaça de paralisação por uma greve de maiores proporções, cuja proposta de solução foi a concessão de um aumento no serviço de abastecimento (mercearia) ou o adiantamento de uma importância em efetivo.

De acordo com Diniz, em 1961 foi fundada a *Associação dos Servidores Brasileiros da Mixta* (ASBRAM) cujo objetivo era “pugnar pela defesa do operário e congregar a classe de ferroviários”. (DINIZ, 2015, p. 81). Segundo o autor, em 1962 houve três greves reivindicando aumento dos salários e o fim do atraso nos pagamentos.⁹¹

Além da promoção das greves, observam-se processos e solicitações de funcionários quanto ao aproveitamento ou indenização.

No *Diário Oficial da União* de março de 1956 (DOU de 24 de março de 1956, Seção I, p. 5604) há citação de dois processos (8.678-55 e 8.688) de Celso Ribeiro Filho (prestou serviços de 6 de novembro de 1944 a 23 de julho de 1954) e Benedito Felicidades (12 de agosto de 1946 a 20 de janeiro de 1955), ex-empregados da Comista que solicitavam transferência para o serviço da União haja vista o tempo prestado. Isso porque haviam sido dispensados em virtude da redução do pessoal e finalização dos trabalhos.

O parecer emite várias alegações, dentre as quais o salário não similar ao do serviço federal, já que recebiam Cr\$ 2.635,00 mensais e Cr\$ 6,65 por hora.

O assunto em questão foi direcionado para o Ministério da Marinha a fim de que pudesse estudar a possibilidade de admissão dos requerentes e a União, por meio do DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público, se eximiu de dar uma resolução à situação.

O DOU de fevereiro de 1970 trouxe o processo de um trabalhador boliviano da Comista que havia solicitado o aproveitamento em 10 de novembro de 1964. Segundo o parecer, ele não ficou até o término das obras e não adquiriu nacionalidade brasileira (porém, foi naturalizado brasileiro pelo decreto de 21 de junho de 1965). (DOU de 5 de fevereiro de 1970, p. 965-966).

Lembrando que o Protocolo Adicional sobre Ligação Ferroviária de 1964 exonerou o Brasil de qualquer responsabilidade presente e futura sobre o pessoal boliviano. Mesmo tendo

⁹¹ Vale lembrar que, nessa época, ocorria no Brasil um sério processo inflacionário.

se naturalizado brasileiro, o trabalhador requerente adquiriu a nacionalidade após a assinatura do Protocolo Adicional e, portanto, não tinha direito ao aproveitamento.

Por outro lado, houve quem “não quisesse” o aproveitamento, como foi o caso de Joaquim Ananias Maciel, ocupante do cargo de escriturário. Segundo a redação contida no DOU, o referido trabalhador não se interessou pelo aproveitamento e não assumiu o exercício até a data da publicação do decreto. (DOU de 12/8/1970, Seção I, parte I, p. 7029).

Em maio de 1956, o Ministério da Viação e Obras Públicas solicitava parecer do DASP a fim de que considerassem que fossem, de preferência, indenizados, empregados cuja transferência, além de inconveniente, implicaria maior prejuízo para o serviço público. (DOU de 17/5/1956, Seção I, p. 10026).

Alguns funcionários foram aproveitados por meio do decreto nº 52.558-A, de 30 de setembro de 1963, que dispôs sobre o aproveitamento de funcionários da Comista em órgãos federais. No decreto, encontra-se a relação nominal dos funcionários brasileiros aproveitados – nem todos residiam na vila operária –, um total de 374 (trezentos e setenta e quatro), e os órgãos a que foram designados.

Os trabalhadores aproveitados exerceram as seguintes funções: Técnico em contabilidade; Oficial de administração; Assistente de administração; Tesoureiro auxiliar; Almoxarife; Servente; Guarda; Motorista; Escriturário; Escrevente-datilógrafo; Maquinista; Foguista; Motorista de estrada de ferro; Chefe de estação; Guarda trem; Manobreiro; Mestre; Mestre de linha; Feitor; Desenhista; Artífice maquinista; Tratorista; Telegrafista; Inspetor de tráfego ferroviário; Mecânico de motores a combustão; Cozinheiro; Copeiro; Porteiro; Conductor de topografia; Arquivista; Prático de farmácia; Enfermeiro auxiliar; Pedreiro artífice de manutenção; Mecânico operador; Caldeireiro; Armazenista; Soldador; Eletricista; Fundidor; Carpinteiro; Conservador de material rodante; Ferreiro; Pintor; Pedreiro, Bombeiro hidráulico; Lubrificador; Cavouqueiro; Zeladora.

É importante destacar o nome de 4 (quatro) mulheres trabalhando como zeladoras, que foram aproveitadas pelo Departamento de Correios e Telégrafos em Mato Grosso: Maria José de Melo, Maria Tereza Quirino, Nize de Castro e Maria Aparecida de Almeida (Decreto 52.558-A, p. 2).

Além delas, o *Diário Oficial da União* de 1963, quando tratou da classificação de cargos da Comista, trouxe a relação nominal dos servidores e apontou Maria Mesquita como cozinheira e Ignez da Guia Midon como enfermeira auxiliar. (Resolução especial nº 160, de 19 de julho de 1963 – DOU, 30 de julho de 1963, Seção I, p. 6556-6558).

No que tange à atuação feminina no trabalho ferroviário, Zambello afirmou o seguinte:

As portas do mundo do trabalho ferroviário se abriram à entrada de mulheres somente depois de, aproximadamente, 50 anos da construção da primeira estrada de ferro no Brasil. Mas a sua entrada foi restringida pela dominação masculina, que lhe destinou apenas cargos secundários de escritório. (ZAMBELLO, 2005, p. 253).

Mulheres atuaram em atividades de escritório, mas a sua quase ausência ou referência nos documentos da Brasil-Bolívia chama atenção. No decreto supracitado, observa-se que o cargo de zeladora não era exclusivo de mulheres porque havia homens atuando nessa função.

O decreto traz números significativos, em especial, porque os 374 trabalhadores e trabalhadoras foram aproveitados em maior número no Ministério da Marinha e no Ministério da Viação e Obras Públicas, como se pode notar na tabela abaixo:

Quadro 15: Trabalhadores brasileiros da Comista aproveitados em 1963

Órgão	Quantidade de trabalhadores aproveitados em órgãos específicos	Total
Ministério da Fazenda	26 – Alfândega de Corumbá.	29
	1 – Alfândega de Santos	
	2 – Delegacia Regional de Imposto de Renda em São Paulo	
Ministério da Viação e Obras Públicas	4 (2 engenheiros e 2 assistentes em administração) foram para o próprio Ministério da Viação.	130
	66 – Cedidos para a RFFSA.	
	31 – Departamento de Telégrafos em Mato Grosso.	
	1 – Departamento Nacional de Estradas de Ferro no Rio de Janeiro.	
	5 – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem Mato Grosso.	
	10 – Serviço de Navegação da Bacia do Prata.	
	9 – Departamento Nacional dos Portos e Vias Navegáveis – 22º Distrito.	
	4 – Comissão de Marinha Mercante em Corumbá.	
Ministério da Agricultura	1 – Superintendência da Política Agrária – Posto em Corumbá.	1
Ministério da Saúde	6 – Departamento Nacional de endemias, em Corumbá.	20
	14 – Inspetoria Regional de Saúde dos Portos, em Corumbá.	
Ministério do Trabalho e Previdência Social	11 – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes, Delegacia Regional Agência de Corumbá.	39

		7 – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas – Agência Corumbá.	
		6 – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, Delegacia Regional de Mato Grosso – Agência Corumbá.	
		3 – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, Delegacia Regional de Mato Grosso – Agência Corumbá.	
		6 – Serviço de Alimentação da Previdência Social, Delegacia Regional de Mato Grosso – Agência Corumbá.	
		6 – Delegacia Regional do Ministério do Trabalho e Previdência Social – Posto de fiscalização em Corumbá.	
Ministério da Aeronáutica	da	6 – Departamento de Aeronáutica civil em MT – Corumbá.	6
Presidência da República	da	5 – Agência de Estatística em Corumbá (IBGE).	5
Ministério da Marinha		3 – Serviço de sinalização náutica de MT – 6º distrito naval.	144
		125 – 6º distrito Naval, arsenal de marinha de Ladário.	
		16 – Capitania dos Portos do Estado de Mato Grosso.	
Total			374

Fonte: elaborado pela autora (2021) com base na relação nominal constante no decreto nº 52.558-A, de 30 de setembro de 1963.

Do total de funcionários aproveitados, observa-se que 144 ficaram no município de Ladário, uma vez que foram para o Arsenal de Marinha.

Anos depois do aproveitamento de funcionários pelo decreto 52.588-A63, de acordo com documento de 14 de janeiro de 1969 do DASP (parecer dos processos nº 11/768-67 e 6.760.68 não localizados), “[...] os 66 servidores da Comissão Brasileiro-Boliviana relacionados no Decreto nº 52.588-A-63 foram aproveitados em quadro extinto.” (Departamento Administrativo do Serviço Público, DOU, 14 de janeiro de 1969, p. 265).

O problema foi que o quadro da RFFSA tinha sido extinto e, portanto, deveria rever o aproveitamento dos 66 servidores aproveitados pela Marinha em Ladário.

Importante destacar que os 66 servidores cedidos para a RFFSA são os primeiros da lista do total de 374 funcionários aproveitados e ocupavam as funções de maquinista, foguista, motorista, chefe de estação, guarda trem, manobreiro, mestre de linha, feitor e trabalhador de linha.

O parecer de 14/01/1969, citado em linhas anteriores, trata dos processos nº 11/768-67 e 6.760.68 (não localizados) sobre o servidor Henrique da Conceição, da extinta Comista, aproveitado no Ministério dos Transportes, que requereu aposentadoria após contabilizar mais de 35 anos de serviço.

Sobre a questão da aposentadoria, no Ministério dos Transportes cogitava-se dupla aposentadoria. Dito de outro modo, a dúvida era se o referido servidor receberia aposentadoria pela Previdência ou pelo Tesouro Nacional, ou seja, quem custearia as despesas de sua inatividade posterior ao seu aproveitamento pelo Ministério de Viação e Obras Públicas entre o pessoal cedido à RFFSA. Entretanto, de acordo com a lei nº 1998 (cf. Quadro 14), a sua aposentadoria seria arcada pelo Tesouro Nacional.

Ainda com relação ao decreto nº 52.558-A, no artigo 5º assinalou-se que o reaproveitamento não se aplicava aos servidores da administração e demais servidores “julgados indispensáveis a conclusão dos trabalhos relacionados com o encerramento das atividades da referida Comissão, os quais permanecerão nela como requisitados⁹².”

E, no artigo 6º, ficou decretada a proibição de admissão de servidor e empregado sob qualquer forma de pagamento, devendo a Comissão pagar, mediante recibo, “a prestação de serviços eventuais, de natureza técnica, indispensáveis à complementação de seus trabalhos”.

Como se vê, portanto, posto que o decreto de 31/12/1963 extinguisse a Mista e tratasse do aproveitamento dos funcionários, os trabalhos continuaram, embora em regime diferente, porque os trabalhadores permaneceriam como requisitados, ao passo que eventuais serviços técnicos seriam contratados com prestadores de serviço externos ao quadro da comissão.

Agora, no que tange à lei de 4.343, de 19 de junho de 1964, que dispõe, para efeito de aposentadoria e disponibilidade, sobre o tempo de serviço prestado pelo pessoal brasileiro à Comissão Mista Ferroviária Brasileiro Boliviana, é possível notar que, dos entrevistados, todos foram aposentados contabilizando o tempo de serviço na Comista.

Diferentemente do que ocorreu no caso de Porto Velho e Santo Antônio do Madeira, cidades pelas quais os trilhos da ferrovia Madeira-Mamoré atravessaram, na ferrovia Brasil-Bolívia não se observou uma visão fantasmagórica (discutida por Hardman, 2005) ou história de trens noturnos que aparecem e desaparecem como se fossem fantasmas.

No tocante a esse aspecto, Hardman observa que “[...] a grande maioria dos novos povoadores de Rondônia, importante fronteira agropecuária e da extração mineral no país, desconhece quase tudo sobre aquela estranha ferrovia, desativada desde 1972, hoje coberta pelo mato e dilapidada por diferentes grupos de interesse.” (HARDMAN, 2005, p. 210).

Em Ladário, algo semelhante ocorre porque os moradores desconhecem a história ferroviária e há ausência de memória a esse respeito, uma vez que não se ouvem narrativas do

⁹² Lembrando que os requisitados estavam excluídos da Lei n 1.998, de 1953, que tratou do aproveitamento de pessoal.

que foi a vila operária/*minicidade*. Não há livros ou textos memorialísticos⁹³ que retratem esse período da história em Ladário.

6.3. O fim da minicidade em 1963

Os anos iniciais da década de 1960, “Anos rebeldes”, são marcados pela transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília, final do governo de Juscelino Kubitschek (popularmente conhecido pelas iniciais de seu nome, JK), pelo conturbado governo de João Goulart e pelo acirramento das tensões políticas que, em um contexto de Guerra Fria, desembocaram no golpe que implantou, em abril de 1964, um regime civil-militar.

Foi o auge das mobilizações sindicais (ligadas ao Estado e com influências partidárias como do PCB e PTB) no país, que assumem um caráter político.

Resumidamente, foi um período caracterizado pela desarticulação dos trabalhadores do campo e da cidade, mas que, ao mesmo tempo, possibilitou mudanças significativas no que diz respeito ao trabalhador rural porque em 1963 foi aprovado o Estatuto do trabalhador rural.

É dessa época que data o fim da Comista que implicou no fim da *minicidade*, haja vista o seu caráter temporário, permanecendo na região por aproximadamente 26 anos para a construção da ferrovia.

A respeito do fim da *minicidade*, o colaborador Vianna destacou que:

Ali [Mista] ele [prefeito] entregou para Noroeste do Brasil e ela passou a cobrar aluguel dos moradores como se ela fosse a dona, entendeu? Aquilo era para ser da prefeitura e a Noroeste começou a cobrar aluguel. Eu me revoltei contra aquilo e disse: eu não vou pagar. Estava desde a fundação da Mista ali, agora eu vou pagar para a Noroeste que não tem nada a ver? (VIANNA, entrevista concedida em 2018).

Concomitantemente com o fim dos trabalhos ocorreu o fim da vila operária/*minicidade* e, o inesperado por seus moradores: passaram a cobrar aluguel das casas ali construídas. O que, de acordo com Vianna, foi motivo de insurgência, em particular, porque a área ficou sendo administrada pela NOB.

Parece que, com o fim dos trabalhos da Comista, a área da vila operária não foi devolvida ao município num primeiro momento, somente entre os anos de 1963 e 1964 é que voltou a integrá-lo.

⁹³ Há citação de João Lisbôa de Macedo sobre o assunto em seu livro *Sopa paraguaia*.

Hoje, o que restam são os resquícios do que foi considerado um dos “melhores” bairros da região da fronteira oeste brasileira em meados do século XX.

Fui à saudosa *minicidade* e lá vi os trilhos atravessando a Mista, porém, inexistiu cerca de proteção, já que, logo que a Mista finalizou os seus trabalhos, os equipamentos tiveram sua destinação conforme o protocolo adicional de 23 de julho de 1964, mencionado em páginas anteriores.

Apesar disso, ainda se verifica a estrutura da antiga casa de força, a estrutura do antigo bordel em ruínas, algumas casas de operários em alvenaria e pau a pique, o antigo restaurante reformado onde funciona atualmente uma creche, a caixa d’água de 50 mil litros que está imersa em um matagal, abandonada e inutilizada.

É possível concluir que a vila operária com a Comista apareceu e com a Comista foi extinta, porque já inexistia razão de ser: a ferrovia havia chegado a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia.

Nesse sentido, é possível apresentar algumas fotografias de partes integrantes da extinta minicidade. Abaixo, observa-se a figura de casa dos trabalhadores Comista:

Figura 38: Modelo de casa da Comista em Ladário atualmente



Fonte: Autora, 2020.

Pode-se perceber duas casas, sendo uma feita de pau a pique e outra de alvenaria – diferenças que denotavam a hierarquização dos funcionários na ocupação das residências.

Ainda é possível observar o prédio do antigo restaurante dos trabalhadores, que funciona como uma creche municipal:

Figura 39: Imagem do espaço onde funcionou o restaurante



Fonte: Autora, 2020.

Outro elemento existente é a casa de energia, onde ficava o gerador.

Figura 40: Imagem da antiga casa de força da Comista



Fonte: Autora, 2020.

Na casa de força hoje atua uma empresa, mas ela mantém a arquitetura e estrutura dos tempos da minicidade.

Nesse sentido, Vianna, ao tratar da região da Mista, salienta que: “O interessante é que o bairro hoje lá, os que moram hoje lá, não sabem, se entrevistar algum deles, nenhum sabe o que significa Mista, bairro Mista.”

Consiste em uma afirmação que marca o desconhecimento do que foi a Mista naqueles tempos da Comista, meados do século XX, o que pode ser observado na fala de outros moradores do local.

Fato é que o bairro hoje, cujo nome oficial é Boa Esperança, no município de Ladário, é conhecido como Mista em virtude dos trabalhos realizados pela Comista, em virtude dos tempos da construção da E.F.B.B.

6.4. A locomotiva Zero Um: um legado isolado?

No que concerne aos resquícios da ferrovia na fronteira oeste, considerando a redação do Manual do Patrimônio Ferroviário a respeito da proteção dessa espécie de bem, é possível perceber que os bens móveis podem ser “Material Rodante – Locomotivas, carros de passageiro, carro-restaurante, vagões de carga, autos de linha, guindastes etc.” (BRASIL, 2013, p. 32).

Com relação às locomotivas, a Comista pôde contar com duas, sendo Zero Um e Zero Dois, consideradas locomotivas de serviço que faziam, entre outras coisas, o transporte dos trabalhadores da estrada de ferro. Todavia, após o encerramento dos trabalhos a locomotiva Zero Um ficou sob a responsabilidade da Marinha do Brasil e nos anos 1970⁹⁴ foi transferida para a praça da igreja de Nossa Senhora dos Remédios.

Hoje, a locomotiva integra um dos pontos turísticos do município, com a inscrição Pérola do Pantanal, e está exposta na referida praça, o que é visível na figura abaixo:

Figura 41: Locomotiva Zero Um na Praça da igreja de Nossa Senhora dos Remédios

⁹⁴ Informação coletada em entrevista com três colaboradores ferroviários que trabalharam na Comista e puderam utilizar a locomotiva como transporte.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2019.

Frente à importância histórica da locomotiva, é interessante pensar a cidade de Ladário como permeada por uma história ferroviária esquecida/isolada, embora seja um ponto turístico. No que diz respeito aos trilhos, eles são utilizados para o transporte de cargas sob o regime de concessão inicialmente pela América Latina Logística e depois Rumo Malha Oeste S. A.⁹⁵.

A nível estadual nota-se a existência da lei 3.522, de 30/05/2008, que dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul, mas em se tratando de patrimônio ferroviário é importante frisar que em 1997 pela lei nº 1.735, de 26 de março foram tombados os sítios históricos localizados desde Três Lagoas até Corumbá, consistentes nas estações ferroviárias da antiga NOB e seus respectivos entornos históricos.

Desse modo, a lei de 1997 preceitua que foram tombadas na região de Corumbá as seguintes estações ferroviárias:

⁹⁵ Por meio da Deliberação nº 258/2008, de 16 de julho de 2008, a Diretoria da ANTT aprova a alteração do Art. 1º do Estatuto Social da empresa Ferrovia Novoeste S. A., de maneira a permitir a alteração da denominação social da companhia que passa a ser ALLMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A. A ALLMO era, nessa época, a detentora da concessão da Malha Oeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S. A. e leiloadada em 05/03/96. A outorga desta concessão foi efetivada por Decreto Presidencial de 26/06/96, publicado no Diário Oficial da União de 27/06/96, e a empresa antecessora da ALLMO iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/07/96. (Informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT). A ALLMO foi sucedida, há alguns anos, pela empresa Rumo Logística.

Quadro 16: Estações ferroviárias tombadas no município de Corumbá

Estação	Inauguração
Carandazal	20/09/1912
Agente Inocência Ramal de Porto Esperança	20/09/1941
Albuquerque	15/12/1952
Antonio Maria Coelho	15/12/1952
Urucum	15/12/1952
Corumbá Ramal de Ladário	31/12/1912

Fonte: adaptado pela autora com base na lei nº 1.735, de 26 de março de 1997.

O presente quadro apresenta o ramal de Ladário, construído pela Companhia Minas e Viação, referenciada em trechos anteriores. Cabe afirmar que esse ramal fora construído antes da criação da Comista e do Tratado sobre Ligação Ferroviária e antes mesmo da inauguração do trecho da Noroeste do Brasil até Porto Esperança, que aconteceu em 1914, isto é, não é o mesmo ramal construído em 1939.

No texto da lei de 2008, acima mencionada, após a relação das estações ferroviárias, o parágrafo único do artigo agrega as casas e o entorno nesse rol de proteção: “Integram os sítios históricos tombados, os imóveis residenciais e públicos existentes nesses logradouros, e seus respectivos entornos históricos, pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A, além da Ponte sobre o Rio Pardo, Ponte sobre o Rio Salobra, Estádio e Praças Esportivas.” (Lei 3.522, de 30/05/2008).

Entende-se que o conjunto ferroviário comporta uma relação de bens extensa, que não se limita às estações e trilhos.

Conquanto tenha havido essa lei, ressalta-se que inexistem políticas de preservação para as estações, como é possível observar, por exemplo, no caso das estações ferroviárias das cidades de Três Lagoas e Água Clara, tendo em vista que em 2017 foi movido processo do Ministério Público do MS de 20/02/2017 com relação ao abandono das referidas estações, que não são tombadas a nível federal e, de acordo com o parecer do Iphan no processo, “[...] não são valorados na mesma esfera conforme dispõe o artigo 9 da lei 11.483/2007.”

Contudo, apesar da existência da lei estadual, pode-se afirmar que não existe ação efetiva de preservação desses bens, que não foram tombados a nível federativo consoante assinalou o Iphan.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rigor, agora o leitor sabe o que foi, onde, quando e para que serviu a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana/C.M.F.B.B.

O que foi? Criada pelo governo federal do Brasil pelo protocolo de 1937, estabelecido entre o Brasil e a Bolívia, a Comista foi uma Comissão de trabalhadores brasileiros, bolivianos e de outras nacionalidades que construíram uma estrada de ferro ligando o Brasil, em Corumbá, a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia. **Onde?** As oficinas de locomoção e vila operária/*minicidade* foram instaladas no distrito de Ladário, município de Corumbá, no estado de Mato Grosso. Além das oficinas de Ladário, havia oficinas também em Roboré e El Carmen, na Bolívia. **Quando?** De 1937 a 1963. **Para que serviu?** Construir a ferrovia de Corumbá, Brasil, a Santa Cruz de la Sierra, Bolívia.

Inicialmente, a ideia era construir uma linha de comunicação ferroviária Transcontinental/Transoceânica do Porto de Santos, no Brasil, até Arica, no Chile, mas o projeto malogrou em virtude da Bolívia firmar outro acordo para a construção de uma rodovia.

Afinal, para quê realizar investimentos em trechos ferroviários faltantes, bastante onerosos financeiramente, e chegar a Arica ao passo que se poderia construir uma rodovia, muito menos onerosa e custosa em termos técnicos?

Mudou-se então o plano em virtude dessas intempéries. Bastou, desse modo, construir uma linha ferroviária ligando o Brasil até Santa Cruz de la Sierra. Pois bem, a estrada chegou até essa cidade boliviana, mas a que custo?

O preço tratado nesta tese foi o que não se mensura: o preço humano. Quantas pessoas morreram ao construir essa estrada ferroviária? Quantas pessoas contraíram doenças em virtude das condições ambientais e técnicas do trabalho?

Uma possível resposta está relacionada à natureza e dificuldade dos trabalhos em solo brasileiro e boliviano. Em especial, porque os trabalhos foram definidos por duas fases: a fase intensa e a fase de paralisação. A fase intensa de trabalhos está diretamente relacionada à estação não chuvosa e a fase de paralisação dos trabalhos à estação chuvosa. Em outras palavras, a natureza como fator determinante no processo de construção ferroviária.

Atravessar a fronteira brasileiro-boliviana com uma ferrovia em meados do século XX, em pleno Pantanal brasileiro e zona alagadiça boliviana, constituiu-se, de certo modo, em ousadia, e aqui não falo dos diplomatas que celebraram tal acordo e tecnicamente o fizeram sair do papel, mas, sim, dos trabalhadores, os quais, efetivamente, concretizaram o projeto.

Além de espaço físico e geograficamente delimitado, a fronteira é espaço de intercâmbio, econômico, político e social. É o espaço onde ocorrem as relações sociais que tecem identidades, e foi exatamente o que a pesquisa desnudou. A pesquisa revelou os múltiplos sujeitos envolvidos no processo de construção da ferrovia, homens e mulheres, migrantes e imigrantes, brasileiros e bolivianos objetivando um bom emprego e qualidade de vida.

Revelou que a construção da vila operária teve implicações na vida do trabalhador ferroviário em Ladário com relação à posição/cargo que ocupava na Comista. Um exemplo disso foi o caso do colaborador Vianna, mecânico operador, que morava na casa ofertada pela Comista construída de pau a pique, ou seja, residia numa casa de acordo com o cargo que ocupava, um cargo “menos” importante.

Em menores proporções, a Brasil-Bolívia, embora de âmbito internacional, se assemelha à história da Madeira-Mamoré, uma história antiga que se repete. É possível afirmar características muitas próximas desses dois empreendimentos, embora o primeiro seja brasileiro: recrutamento de pessoal, esperança de progresso, doenças das mais variadas, dificuldades naturais e técnicas na construção, greve etc.

Conclui-se que a instalação da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana, vulgo Comista, causou impactos políticos, econômicos e sociais e caracterizou-se, por um bom tempo, como uma história que ficou guardada e silenciada nos documentos e na memória dos trabalhadores e moradores locais.

Observou-se que, no quesito político, houve o estabelecimento de relações com a prefeitura e Câmara municipal no sentido de acordos, doações e disponibilização de pessoal. A Comista precisou de espaço/território para se instalar em local adjacente à Marinha, o qual solicitou à prefeitura. O que, aliás, gerou conflito com a Marinha, como vimos desdobrar no capítulo 5.

O setor da infraestrutura foi um dos mais impactados pela Comista, visto que pôde fazer doação de postes, gerador de energia, motor para fornecimento de água e, possivelmente, outros materiais para a municipalidade. A Comista deixou o seu pessoal trabalhador – pessoal este requisitado quando fosse necessário – e meios de transporte à disposição para prestar serviço à municipalidade, forneceu hospital e farmácia na cidade para os trabalhadores, desonerando o sistema de saúde municipal.

As doenças, as mortes, os acidentes eram comuns à rotina de trabalho, e a Comista forneceu assistência à saúde dos trabalhadores construindo hospital na Bolívia em El Camen e

Roboré, até porque trabalhador doente implicava na busca de novo trabalhador e, se fosse mão de obra especializada, os atrasos nas obras eram maiores.

Observou-se que, no quesito econômico, houve um movimento significativo financeiro nas receitas do distrito do Ladário, todavia não se pode dizer que isso implicou em riqueza. Aumento que, por sua vez, auxiliou no processo de criação de uma subprefeitura no ano de 1948. Em outros termos, observamos um impacto político também.

Nesse sentido, no que diz respeito à pergunta: a ferrovia teria influenciado a autonomia político-administrativa do distrito de Ladário em 1953, como afirmou o poeta e escritor ladarense João Lisbôa de Macedo?

A resposta é: a ferrovia influenciou de certo modo as aspirações para a emancipação, entretanto, não se pode dizer que em Ladário seria construída a estação internacional da Brasil-Bolívia, como afirmou Macedo, porque o local definido era Corumbá.

De acordo com o que foi debatido nos capítulos 1 e 4, o Projeto de lei 155, para a criação do município de Ladário, trouxe como justificativa que o distrito era o ponto inicial da estrada de ferro Brasil-Bolívia e um grande centro operário.

Cabe destacar, ainda, que a abertura de estradas terrestres favoreceu o intercâmbio comercial entre os moradores de Ladário, Corumbá e Bolívia, e a ferrovia facilitou o transporte de gêneros diversos por meio dos trilhos e um deles foi, até determinado momento, o transporte de gasolina da Bolívia. Outrossim, a circulação de mercadorias possibilitou a saúde financeira do município e o acesso aos produtos que não existiam ou não eram produzidos na região pantaneira.

Observou-se, no quesito social, a circulação de informação e pessoas, o intercâmbio cultural (idioma, dança, culinária e tradições), uma vez que as relações foram estreitadas e muito se absorveu das culturas brasileiras e bolivianas.

Um outro elemento foi o serviço de transporte de pessoas e trabalhadores, inclusive da Marinha, via trem para Corumbá, ou seja, diminuindo as distâncias entre o distrito (depois município) e Corumbá.

De certo modo, foi ofertado ao trabalhador morador da vila operária/*minicidade* qualidade de vida em um ambiente intercultural no qual trabalhadores migrantes e imigrantes fixaram moradia.

O ferroviário, morador da *minicidade*, tinha *status*, mesmo que num regime de controle da Comista de entrada e saída com horários fixados, como se vê nos casos de outras vilas operárias, a exemplo de Campanário, Guaíra e Coruputuba.

Morar na *minicidade* imprimia a ideia de *status* porque resultava em privilégios, conforme apontaram os colaboradores, o que estava relacionado à infraestrutura da vila operária que possuía restaurante, casas, cinema itinerante, torrefação de café, padaria, armazém e, escola.

Intencionalmente, a Comista “prende” seus trabalhadores: presos numa relação de produção, de uso e troca. O termo “prisão” também se aplica porque a vila era cercada e vigiada 24 horas, com os moradores saindo conforme liberação da portaria, ou seja, um espaço de controle com limitação da liberdade.

Esta tese possibilitou entender o porquê de os ferroviários criarem expectativas com uma instituição que era transitória e a resposta está no fato de que essa esperança foi alimentada por meio dos privilégios concedidos pela Comista.

Pode-se dizer que houve diferentes tipos de frustrações para o ferroviário: frustrações dos migrantes ao chegar na região, frustrações com o problema da falta de moradia num primeiro momento, uma vez que era feita em locais improvisados (“*vagocasas*”), frustrações na esperança de progresso para si e para a região e, sobretudo, sobre fazer carreira na ferrovia.

Constatou-se que fazer carreira na ferrovia foi apenas um sonho, haja vista que, assim que as obras foram concluídas, o pessoal teve de ser aproveitado em instituições federais – considerando o caráter de transitoriedade da Comista – com exceção do pessoal boliviano que não é sabido quais foram as tratativas.

Apesar disso, nota-se uma contribuição importante que diz respeito ao bilinguismo intercultural, porque na Bolívia ensinavam o trabalhador brasileiro a falar espanhol e havia, diariamente, o contato dos trabalhadores brasileiros e bolivianos que, certamente, tiveram de aprender o idioma do qual não eram falantes.

Notadamente um bilinguismo intercultural que se deu não somente nas relações de trabalho, mas nos momentos de lazer e festividades realizados na *minicidade* ou fora dela, em relações difusas que fugiam ao controle da Comista.

Diziam que as cidades atravessadas pela ferrovia veriam o progresso, mas ele talvez tenha passado rápido demais. Esse foi o caso da Madeira-Mamoré. Afinal, o que é hoje Santo Antônio do Madeira? Afinal, o que são hoje Ladário e Corumbá? O progresso ficou apenas na memória dos trabalhadores e não foi efetivamente assistido pelos moradores locais.

Com o fim dos trabalhos da ferrovia e a extinção da Comista, a Bolívia, de acordo com o Protocolo Adicional ao Tratado sobre Ligação Ferroviária, ficou com uma dívida de mais de onze milhões de dólares com o Brasil, que deveria ser paga em 20 prestações anuais.

O pós-construção foi caracterizado pelo aproveitamento do pessoal, o fim da minicidade/vila operária – que se deu quando os trilhos alcançaram a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra, em 1955 – e as implicações no que diz respeito ao patrimônio ferroviário.

Após a inauguração da estrada alguns trabalhos tiveram continuidade e foi somente em 31 de dezembro de 1963 que a Comista foi extinta, o que culminou no aproveitamento de alguns funcionários brasileiros para órgãos federais, numa discussão que foi arrastada até 1975 – o que se deu porque, embora a Comista tivesse sido extinta por lei em 1963, nota-se que alguns trabalhos ainda estavam sendo realizados.

O aproveitamento dos funcionários brasileiros, que desde 1949 buscavam a regularização da sua situação perante o governo federal, aconteceu de forma polêmica, cujo debate foi prolongado, sobretudo nos jornais, até o ano de 1975.

Mesmo em face da atuação da Comista na região por 26 anos (de 1937, ano de sua criação por meio do artigo 4 do Protocolo ferroviário, a 1963, quando de sua extinção), os direitos dos trabalhadores foram-lhes tardiamente reconhecidos.

Hoje, o que resta na antiga área da Comista são apenas ruínas, trilhos e lembranças. Existe ainda a locomotiva de serviço Zero Um – que após o encerramento dos trabalhos ficou sob a responsabilidade da Marinha do Brasil e nos anos 1970 foi transferida para a praça da igreja de Nossa Senhora dos Remédios – que integra um dos pontos turísticos do município, com a inscrição Pérola do Pantanal.

Considerando a abordagem feita nesta tese, foi possível notar que o longo trajeto de chegada, as condições de transporte, a visão do lugar que os trabalhadores tiveram quando chegaram, as condições de moradia, a alimentação, as péssimas condições de trabalho, associadas à insalubridade, que ocasionou doenças, os conflitos indígenas, são elementos que marcaram a memória dos entrevistados, que viam, na Mista, uma esperança de progresso, de vida próspera e promissora.

A Comista teve papel fundamental naquela metade de século, estabelecendo um contato com a municipalidade com o intuito de atender alguns pontos específicos, os próximos ao seu local de instalação, para cumprir o seu objetivo que era a construção da estrada de ferro internacional. Essas, talvez pequenas, transformações políticas, econômicas e sociais, são resultados de um projeto passageiro, que visava cumprir os interesses nacionais e internacionais, não os locais.

Frente ao exposto, é possível afirmar que a instalação da Comista na fronteira oeste pôde proporcionar uma esperança de progresso, esperança que se esfacelou com o fim da Comissão.

No entanto, registrou-se esse aparente desenvolvimento local como consequência de um projeto maior, mas que, ao mesmo tempo, implicou em melhorias significativas e consideradas modernas para os trabalhadores e moradores.

Findo o trabalho, as máquinas (materiais de escritório, mobília, máquinas e outros equipamentos etc.) e as locomotivas foram para a Bolívia, conforme havia se estabelecido (cf. Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1938 e o Protocolo Adicional ao Tratado sobre Ligação Ferroviária de 1964), o desenvolvimento e urbanização da cidade de Ladário estagnaram-se, embora a Noroeste do Brasil estivesse atuando ali na região.

Cabe frisar que esta pesquisa contém lacunas que, futuramente, podem ser transpostas como, por exemplo: buscar colaboradores do outro lado da fronteira, na Bolívia; qual foi o projeto de engenharia da vila operária e quantidade de casas, área de locomoção e correlatos.

Em suma, entender a história além da materialidade dos trilhos significou refletir uma história silenciada, mas que marcou a região da fronteira oeste do Brasil naquele período. Hoje, quase tudo daquilo foi esquecido.

Os moradores, turistas e qualquer outra pessoa hoje, e você, atento leitor, tem ciência – de forma o mais possível detalhada e esmiuçada, inclusive em números – dos impactos ocasionados pelo grande empreendimento Comista, assim nomeado à época, que os moradores de Corumbá e Ladário vivenciaram nos sentidos político, econômico e social em virtude da construção da ferrovia internacional Brasil-Bolívia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

OBRAS CITADAS NO TEXTO

ALBUM GRAPHICO DO ESTADO DE MATO GROSSO (E. E.U.U, do Brazil) /S. *Cardoso Ayala, Feliciano Simon* [prefácio]. Campo Grande: Agiosul, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006. 433p.: il.

ALENCAR, Carolina Pena de. *Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. 2012. 137 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Rio de Janeiro.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

BALLER, Leandro. *Fronteiras e fronteiriços: a construção das relações sociais e culturais entre brasileiros e paraguaios (1954-2014)*. 2014. 336 f. Tese (Doutorado em História) – UFGD, Dourados.

BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

BRESCIANI, Maria Stella M. História e historiografia das cidades, um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar de (org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, 2007.

BRITO, Silvia Helena Andrade de. *Educação e Sociedade na fronteira oeste do Brasil: Corumbá (1930-1954)*. 2001. 393 f. Tese. (Doutorado em Educação) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. 1993. 293 f. Dissertação (Mestrado em História) - IFCH/Unicamp, Campinas.

CERVO, Luiz Amado; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. Brasília: UnB, 2º ed., 1992.

CONTRERAS, Manuel E. Temas y fuentes para la historia de los ferrocarriles en Bolivia en el siglo XX. *Revista de la carrera de historia*, 2017, nº 40, p. 93-114.

CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso – 1870-1920*. Campo Grande, UCDB, 1999.

DINIZ, Waldson Luciano Corrêa. *Los Hermanos bolivianos: representações nos jornais de Corumbá/MS (1938-1999)*. 2015. 547 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – USP, São Paulo.

DOMINGOS, Gilson Lima. *Pantanal da Nhecolândia: história, memória e a construção da identidade*. 2005. 125 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados.

ENDLICH, Ângela Maria. Perspectivas sobre o urbano e o rural. In.: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, WHITACKER, Arthur M. (Orgs.). *Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e o rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 11-31.

ESCOBARI CUSICANQUL, Jorge. *História diplomática de Bolívia*. La Paz: Universidad Boliviana, 1978. t. 2.

FONSECA, João Severiano da. *Viagem ao redor do Brasil: 1875-1878*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro & C., 1880.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Sertão, Fronteira, Brasil: imagens de Mato Grosso no mapa da civilização*. Cuiabá: EdUFMT. Entrelinhas, 2012.

GHIRARDELLO, Nilson. A companhia estrada de ferro Noroeste do Brasil. In: *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. [online]. São Paulo: Editora Unesp, 2002, 235p.

_____. A nova estação da estrada de ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. *Revista Patrimônio e Memória*. Assis, São Paulo, v. 16, nº1, p. 114-141, jan./jun. 2020.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. Cidades no sertão: centros de trabalho e resistência fabril. A história de Campanário e Guaíra. *Revista Territórios e Fronteiras – Programa de Pós-graduação em História – UFMT – v.4 – nº 2 – julho/dezembro*. 2003. p. 97 a 115.

GUTIERREZ, Alberto Ostría. *Una Obra y un Destino*. Buenos Aires: Ayacucho, 1946.

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de ferro entre 1930 e 1961*. 2010. 267 f. Tese (Doutorado). USP, São Paulo.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

KATINSKY, Júlio Roberto. Ferrovias nacionais. In: *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. Org. por Shozo Motoyama. São Paulo: Ed. Unesp, 1994. p. 37-65.

LIMA FIGUEIREDO, José de. *A Noroeste do Brasil e a Brasil- Bolívia*. Rio de Janeiro: 1: Olympio, 1950. 108 p.

LIMPIAS ORTIZ, Victor Hugo. *Las ferrovías y la carretera que transformaron el Oriente boliviano, 1938-1957: vías de integración y desarrollo*. Santa Cruz de la Sierra: Ed. El País, 2009.

MACHADO, Lia Osório. Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano V, nº 8, pp. 7-23, jan./jun., 2000.

MELLO, Raul Silveira de. *Corumbá, Albuquerque, Ladário*. Rio de Janeiro: Biblioteca do exército, 1966.

MARTINS, Marcos Lobato. As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 26, n. 51, p. 141-169, 2006.

MARTINS, Patrícia Cristina Statella. *As paisagens da faixa de fronteira Brasil-Bolívia: complexidades do Pantanal sul-mato-grossense e suas potencialidades no turismo de natureza*. 2018. 316 f. Tese. (Doutorado em Geografia) – UFGD, Dourados.

MELLO, Saulo Álvaro de. *Ladário e o trem naval de Mato Grosso: História e Memória (1837-1935) X Semana de História. História em Movimento: caminhos, culturas e fronteiras*. UFMS, Câmpus de Três Lagoas, editora UFMS, 24 a 28 de setembro 2007. p. 15-26.

MORATELLI, Thiago. *Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905 – 1914)*. 2009. 215 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Campinas, São Paulo.

MUNIZ, Érico Silva. Comida, ciência e trabalho: nutrição e assistência social no Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS), 1940-1945. *Revista do arquivo geral da cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, nº15, p. 187-207, 2018.

NASCIMENTO, Ailton Ribeiro. *Memórias de Coruputuba: experiências de vida em um complexo agroindustrial (décadas de 1949 a 1960)*. 2019. 125 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados, MS.

NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem?* 2008. 290 f. Tese (Doutorado em Integração da América Latina) – PROLAM/USP, São Paulo.

PESAVENTO, Sandra Jatáhy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, ANPUH, v. 27, n. 53, pp. 11-23, junho de 2007.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. *Projeto História*, São Paulo (15), abril 1997.

QUEIROZ, Dinah Silveira de. *Livro dos Transportes*. Ministério dos Transportes- Serviço de Documentação, Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1970.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande-MS. Editora UFMS, 1997.

_____. Bolívia, Brasil e ferrovias (primeira metade do século XX). In: MARTÍNEZ, Cecilia; VILLAR, Diego (Org.). *En el corazón de América del Sur: v. 2 – Antropología, Arqueología, Historia*. Santa Cruz de la Sierra: Museo de Historia – Universidad Autónoma Gabriel René Moreno, 2015. p. 301-328.

_____. “Caminhos e fronteiras”: vias de transporte no extremo oeste do Brasil. In.: FILHO, Alcides Goularti; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história do transporte no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

_____. Mato Grosso e Oriente nas relações Bolívia-Brasil: fronteiras, comércio e vinculação ferroviária. 2018. [Capítulo de livro a ser publicado em Santa Cruz de la Sierra – no prelo].

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: Edusc: Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

SANTOS, Daiane Lima dos. *Apologia à inconstitucionalidade: os desdobramentos em torno da criação e formação da municipalidade do Ladário-MS (1948-1955)*. 2017. 146 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*. 2000. 200 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Campinas.

SANTOS, Lúcia de Moura. “*Sanear, educar, povoar*”: um estudo sobre o território federal de Ponta Porã (1943-1947). 2018. 135 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados.

SENA, Divino Marcos de. O cotidiano de estrangeiros num lugar cosmopolita: Corumbá, 1870-1888. *Saeculum, Revista de História* [27]; João Pessoa, jul./dez. 2012.

SEVERO, Luciano Wexell. A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul. In: OLIVEIRA, RP., NOGUEIRA, SG., and MELO, FR., orgs. *América Andina: integração regional, segurança e outros olhares* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2012.

SILVA, Giovani José da. *A presença camba-chiquitano na fronteira Brasil-Bolívia (1938-1987): identidades, migrações e práticas culturais*. 2009. 210 f. Tese (Doutorado em História) – UFG, Goiânia.

SORBAZO, Oscar. O urbano e o rural em Henri Lefebvre. IN: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, WHITACKER, Arthur M. *Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 53-64.

SOUZA, Marcelo Lopes. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônimos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos escalas, e desafios*: São Paulo: Contexto, 2011, p. 147-166.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Encarnação B. *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 123-146.

_____. Espaços urbanos: territorialidades e representações. In.: SPOSITO, Eliseu S. *Dinâmica econômica, poder e novas territorialidade*. Presidente Prudente: UNESP/FCT: Gasperr, 1999, p. 13-29.

SOUZA, João Carlos de. *Sertão Cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*. São Paulo: Alameda, 2008.

SOUZA, Lécio Gomes de. *História de Corumbá*. [s. n. t.].

TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. 4. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1947.

VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento do município de Corumbá. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 34, n. 1, p. 49-144, jan./mar. 1972.

WHATELY, Luiz Alberto. Ligação ferroviária brasileiro-boliviana. In.: QUEIROZ, Dinah Silveira de. *Livro dos Transportes*. Ministério dos Transportes- Serviço de Documentação, Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1970, p. 390-394.

WHATELY, Luís Alberto. *Ligação ferroviária Brasil-Bolívia*. Conferência. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1938.

WHATELY, Luís Alberto. *A estrada de Ferro Brasil-Bolívia: parte integrante da transcontinental Arica-Santos*. 2ª ed. Conferência pronunciada em 27 de janeiro de 1944. Clube de Engenharia.

WHATELY, Luís Alberto. *Realidade de uma política de continental de comunicações ferroviárias*. Jornal do Comércio: Rio de Janeiro, ago.1952. 38p.

WHATELY, Luís Alberto. *VII Semana de estudos dos problemas minero-metalúrgicos do Brasil*. “O petróleo boliviano e o consumo brasileiro –Ferrovia Brasil-Bolívia”. 2ª sessão. Instituto de Engenharia de São Paulo. 11 de maio de 1955.

Relatório geral: Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico. 2º tomo Rio de Janeiro, 1954.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. 2005. 368f. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2005.

_____. *O declínio ferroviário paulista: despojo do trabalho social e abandono racional*. 2015. 247 f. Tese (Doutorado em História) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2015.

FONTES ORAIS

AMETLA, Luiz Pedro. 88 anos engenheiro civil. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 28 setembro de 2019, no escritório do colaborador situado na cidade de Corumbá-MS.

BRANDÃO, Sebastião de Souza. 81 anos, ferroviário. Entrevista concedida a Daiane lima dos Santos, em 09 de setembro de 2019, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.

CARVALHO, Marcionílio de. 81 anos, ferroviário artífice de mecânica. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 23 de julho de 2018, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.

MACEDO, Eury Lisbôa de. 93 anos, militar de Marinha. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 15 de julho de 2015, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.

SELESQUE, Lorival. 78 anos, ferroviário. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 29 de julho de 2020, concedida via telefone, o colaborador é morador de Corumbá-MS.

VIANNA, Edelberto Gomes Campos. 85 anos, mecânico operador. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 15 de julho de 2018, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.

FONTES ESCRITAS

Documentos: Acordos, Protocolos, Regulamentos e Tratados

Atos internacionais firmados entre Brasil e Bolívia, disponíveis em <https://concordia.itamaraty.gov.br/>. Acesso em 20 jan. 2019.

Legislação do governo central brasileiro, disponível em <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/legislacao>. Acesso em 18 set. 2019.

Relatórios das Relações Exteriores (período republicano), disponíveis em http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores. Acesso em 20 jan. 2019.

Arquivos pessoais de presidentes: Documentos relativos à viagem de Getúlio Vargas a Santa Cruz de La Sierra para inauguração da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia contendo mensagens do Presidente da República ao Congresso Nacional solicitando autorização para ausentar-se do país, programa de inauguração da Estrada de Ferro e informações sobre o adiamento da viagem. Inclui também estudo sobre a Bolívia tratando de aspectos históricos, econômicos e geográficos do país desde a colonização espanhola, relatando o surgimento do MNR e as principais realizações do governo Estenssoro. Rio de Janeiro. Fundo Getúlio Vargas – GV c 1954.06.21/6 – CPDOC Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/GV/textual/documentos-relativos-a-viagem-de-getulio-vargas-a-santa-cruz-de-la-sierra-para-inauguracao-da-estrada-de-ferro-brasil-bolivia-contendo-mensagens-d>. Acesso em 20 jan. 2019.

Arquivos pessoais de presidentes: Discurso de Café Filho a Vitor Paz Estenssoro por ocasião de sua chegada a Bolívia. Bolívia. Fundo Café Filho – CF pi Café Filho, J. 1955.01.05 – CPDOC, disponível em <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/CF/textual/discurso-de-cafe-filho-a-vitor-paz-estenssoro-por-ocasio-de-sua-chegada-a-bolivia-bolivia> Acesso em 20 jan. 2019.

Atas da Câmara Municipal de Corumbá – consultadas no arquivo da Câmara do período de 1948 a 1951 sob a presidência de Elpídio Esteves Cunha e do período de 1951 a 1955 sob a presidência de Onésimo Valle do Espírito Santo.

Documentos do Arquivo do Itamaraty (Rio de Janeiro, 1941 a 1960).

Documentos secretos e reservados – Arquivo Nacional (atas de reuniões do Conselho de Segurança Nacional do ano de 1955).

Ofícios da Prefeitura Municipal de Corumbá (consultados no Arquivo da Câmara Municipal do período de 1947-1948).

Projeto de Lei nº155 de 07/10/1953 – Justificativa para a criação do Município de Ladário. Datilografado. Instituto Memória do Poder Legislativo da Assembleia Estadual de Mato Grosso.

Periódicos consultados

Anuário de Corumbá, 1941 (disponível no CDR/UFGD).

Anuário do Oeste Brasileiro, 1943 (disponível no CDR/UFGD).

A Noite, Rio de Janeiro, 1936-1943 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 1938-1956 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Diário Carioca, Rio de Janeiro, 1938-1955 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Diário de Notícias, Rio de Janeiro, 1929 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1940 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

O Estado de Mato Grosso, Cuiabá, 1939 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

O Imparcial, Rio de Janeiro, 1939-1940 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

O Observador econômico e financeiro, Rio de Janeiro (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Revista das estradas de ferro, Rio de Janeiro, 1927-1947 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Revista da semana, Rio de Janeiro, 1939 (disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional - <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/revista-semana/025909>).

Tribuna, Corumbá, 1927- 1955 (disponível no NDHER/UFMS/Cpan e Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional).

Relatórios da C. M. F. B. B./Comista

WHATELY, Luís Alberto; RIVERO TORRES, Juan José. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1938 e 1939*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, [1940?]. 71p.

WHATELY, Luís Alberto; RIVERO TORRES, Juan José. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1940 e 1941*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, [1942?]. 123p.

WHATELY, Luís Alberto; RIVERO TORRES, Juan José. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1942 e 1943*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, [ano?]. 210p.

WHATELY, Luís Alberto; RIVERO TORRES, Juan José. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1944, 1945 e 1946*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, 1952. 227p.

WHATELY, Luís Alberto; ORTIZ, Omar Chavez. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1947, 1948, 1949 e 1950*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, [1949?]. 125p. [Versão em espanhol].

WHATELY, Luís Alberto; ORTIZ, Omar Chavez. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1951 e 1952*. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, 1953. 97p. [Versão em espanhol].

MONTEIRO, Armilo Rodrigues; V. Dorakis Humberto. *Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1955, 1956, e 1957*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio – Rodrigues & Cia, [ano?]. 175p. [Versão em espanhol].

Relatórios do Ministério das Relações Exteriores

Ministério das Relações Exteriores. *Seção de limites e atos internacionais – Modificação do Tratado de Petrópolis*, Rio de Janeiro, 19 de abril de 1921. Arquivo do Itamaraty- Impresso – Datilografado.

Ministério das Relações Exteriores. *Relatório ano de 1938*: Introdução, exposição, anexos de A, B, e C. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1943. (Disponível no crl.edu).

Ministério das Relações Exteriores. *Relatório ano de 1942*. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1944. (Disponível no crl.edu).

Ministério das Relações Exteriores. *Relatório ano de 1943*. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1944. (Disponível no crl.edu).

Sites consultados

Brasil

Arquivo Nacional: <http://www.arquivonacional.gov.br/br/>

Arquivo da Marinha: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/arquivo-da-marinha>

ANTT: <http://portal.antt.gov.br/index.php>

Biblioteca Hemeroteca Nacional: <https://bndigital.bn.gov.br/>

CPDOC: <https://cpdoc.fgv.br/acervo/arquivospessoais>

Diário Oficial da União: <https://www.in.gov.br/web/guest/inicio>

IBGE: <https://biblioteca.ibge.gov.br/>

IHGMS: <https://idd.org.br/instituto-historico-e-geografico-de-mato-grosso-do-sul-ihgms/>

IGHMT: <http://ihgmt.com.br/>

Ministério das Relações Exteriores: <https://concordia.itamaraty.gov.br/>

Memória Estatística do Brasil: <http://memoria.org.br/index.php>

Stanford University: <https://searchworks.stanford.edu/>

Planalto: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/>

Bolívia

Arquivo e Biblioteca Nacional da Bolívia: <https://www.archivoybibliotecanacionales.org.bo/>

Ministério das Relações Exteriores da Bolívia:
<http://www.cancilleria.gob.bo/webmre/vistamemoriainstitucional>

Fundación de los ferrocarriles españoles: <https://ffe.es/>

Sociedad de Ingenieros de Bolivia: <https://www.sib.org.bo/>

ANEXOS

Anexo 1: Capa dos Relatórios da C. M. F. B. B.



Autorizo a reprodução deste trabalho.

Dourados, 11 de julho de 2022.

Daiane Lima dos Santos