

**INDÍGENAS E FERROVIAS NA *BELLE ÉPOQUE* BRASILEIRA: A  
NOROESTE DO BRASIL, A FERROVIA DE ITAJAÍ E A VITÓRIA-MINAS**

*Marina Mônica de Freitas*

Professora da PUC Minas Betim;  
doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História Social  
da Universidade Federal Fluminense.  
E-mail para contato: marinafreitas8@gmail.com

Palavras-chave: História Indígena; Ferrovias; Belle Époque.

Entre o final do século XIX e o início do século XX, período conhecido como a *Belle Époque*, as fronteiras da economia mercantil avançaram sobre territórios indígenas no interior do Brasil. Liderando ou acompanhando a expansão dessas fronteiras seguiram os trilhos das ferrovias. Estas simbolizavam mundialmente a modernidade, enquanto a natureza selvagem, as matas virgens e os indígenas eram vistos por muitos como obstáculos ao progresso e à marcha da civilização. Em Santa Catarina, colonos europeus ocuparam áreas pertencentes aos Xokleng; em São Paulo, cafeicultores devastaram o território Kaingang, enquanto em Minas Gerais as fronteiras avançaram sobre o Sertão do Rio Doce, refúgio dos Krenak, grupo indígena remanescente dos Aimoré. A comunicação apresenta aspectos dessa trama a partir de um estudo bibliográfico centrado na história da construção de três ferrovias – a Noroeste do Brasil, a ferrovia de Itajaí e a Vitória-Minas. No estudo, buscou-se relacionar esses empreendimentos às frentes de expansão mercantil e ao avanço das fronteiras internas do país. Buscou-se, também, apontar os impactos dessas ferrovias sobre os indígenas que viviam em área de mata atlântica nas regiões Sul e Sudeste do Brasil.

**INDÍGENAS E FERROVIAS NA *BELLE ÉPOQUE* BRASILEIRA: A  
NOROESTE DO BRASIL, A FERROVIA DE ITAJAÍ E A VITÓRIA-MINAS**

*Marina Mônica de Freitas*

Professora da PUC Minas Betim;

doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História Social  
da Universidade Federal Fluminense.

E-mail para contato: marinafreitas8@gmail.com

O período compreendido entre o final do século XIX e o início do século XX é conhecido como a *Belle Époque*. A rigor, a expressão faz referência à modernização da Europa e, mais especificamente, à modernização da França, ocorrida entre o final da Guerra Franco-Prussiana, em 1871, e a eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1914. Todavia, utiliza-se o mesmo termo para designar período semelhante da história do Brasil, no qual verificou-se uma certa modernização da sociedade e do país, em boa medida a partir de influências francesas (SANTOS, 2016, p. 56). Expansão e remodelação urbana, industrialização e ampliação do mercado mundial capitalista, novas formas de sociabilidade e divertimento, além de muitas descobertas científicas e inovações tecnológicas, são elementos que caracterizaram a *Belle Époque*. Entre as novidades estavam as ferrovias.

No Brasil, nessa época, as fronteiras<sup>1</sup> da economia mercantil avançaram sobre territórios indígenas localizados no interior do país e as teorias raciais europeias, então em voga, contribuíram para justificar a invasão dos territórios tribais e a eliminação das populações indígenas. Liderando ou acompanhando a expansão das fronteiras “civilizatórias” seguiram os trilhos das ferrovias. Essas simbolizavam mundialmente a modernidade, enquanto a natureza selvagem, as matas virgens e os indígenas eram

---

<sup>1</sup> Neste texto, fronteira, tomando-se de empréstimo a definição de Paraíso (2014, p. 25-26), é “um espaço a ser conquistado no perímetro interno dos limites” de uma colônia ou país. A expressão está associada “à ideia de front interno da civilização, à linha divisória entre o conhecido e o ignorado, entre o dominado e o por conquistar, o cultivado/explorado e o por cultivar/explorar; entre a civilização e a selva-jaria, *locus* do horror e das aspirações de liberdade e riqueza inesgotáveis, essas entendidas tanto no que se refere aos produtos naturais, às terras, como (...) à mão-de-obra passível de ser apropriada. Enfim, um espaço inserido na rede de comércio”. Esse espaço, no passado, compreendido como uma região deserta ou pouco habitada, foi chamado sertão.

vistos por muitos como obstáculos ao progresso e à marcha da civilização. Da perspectiva dos não-índios, os territórios tribais eram terras inexploradas a serem conquistadas.

A Noroeste do Brasil (NOB), a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) e a Vitória-Minas (EFVM) avançaram sobre territórios indígenas localizados no que restava da mata atlântica nas regiões Sul e Sudeste do país. A floresta encontrava-se reduzida a manchas ou ilhas de mata virgem que, embora extensas, eram apenas uma fração do que ela havia sido no início do século XVI, quando “se estendia ao longo da costa, numa faixa de 200 a 300 quilômetros de largura desde o nordeste até o extremo sul do país, ora avançando profundamente para o interior, ora alcançando a orla marítima” (RIBEIRO, 2017, p. 90). No alvorecer do século passado, faixas ainda indevidas da mata atlântica cobriam parte do Vale do Rio Doce, onde viviam os Krenak, grupo indígena remanescente dos Aimoré; áreas do interior paulista, *habitat* dos Kaingang; e trechos do Vale do Itajaí, em Santa Catarina, região em que a floresta assumia “uma nova feição com a crescente dominância da araucária” (RIBEIRO, 2017, p. 102). Nessa zona dos pinhais encontravam-se os Xokleng.

### **As ferrovias**

As obras da Noroeste foram iniciadas em 1904 pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, fundada com capitais brasileiro e franco-belga no ano anterior. Seus construtores, partindo de Bauru, em São Paulo, pretendiam alcançar Cuiabá, capital do Mato Grosso, e o porto de Santos, local estratégico para a exportação do café brasileiro. A conexão com o porto seria feita entroncando-se a Noroeste às ferrovias Sorocabana e Paulista. A Sorocabana, segundo Azevedo (1950, p. 113), alcançaria Bauru em 1905 e a Paulista, em 1910.

O planejamento original da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi alterado em 1907: o ponto final da linha passou a ser Corumbá, município sul-mato-grossense localizado à beira do rio Paraguai. Através dessa alteração, pretendia-se uma articulação com o Paraguai e a Bolívia, países vizinhos a Corumbá, e, a partir da Bolívia, uma conexão com o Pacífico.

Em 1906 foi fundada a estação de Araçatuba “numa clareira de mata virgem” (AZEVEDO, 1950, p. 116). No mesmo ano, em outra frente, inaugurou-se o primeiro trecho da NOB, ligando Bauru ao atual município de Guarantã. Em 1910 os trilhos da ferrovia alcançaram Itapura, município paulista, limítrofe ao Mato Grosso do Sul, localizado na margem esquerda do rio Tietê.

A construção das pontes sobre os rios Paraná e Paraguai, exigindo uma engenharia complexa, retardou a construção da ferrovia. A ponte Francisco Sá, sobre o rio Paraná, foi inaugurada em 1928. Até essa data, os trens de carga faziam a travessia do rio em balsas e os passageiros, depois de desembarcarem na estação Jupiá, em navios. Em 1947 foi inaugurada a ponte Barão do Rio Branco, atual Eurico Gaspar Dutra, sobre o rio Paraguai e, em 1952, finalmente, os trilhos alcançaram Corumbá.

A Rede Ferroviária Federal (RFFSA) assumiu o controle da Noroeste em 1957. Nos anos 1990 essa Rede foi privatizada e a NOB vendida à Ferrovia Novoeste S.A. Entre 1996, ano da venda, e 2009 a ferrovia fez apenas transporte de carga. Atualmente, a concessão dessa linha pertence a uma empresa de nome Rumo-ALL e há um trecho da NOB, chamado *Pantanal Express* ou Trem do Pantanal, que faz transporte de passageiros, principalmente turistas. Todavia, apesar do nome, esse trecho conecta apenas Campo Grande, Aquidauana e Miranda.

Quilômetros de distância à sudoeste de Campo Grande encontra-se Blumenau, antigo ponto de partida da Estrada de Ferro Santa Catarina, atualmente desativada. A construção dessa ferrovia foi iniciada em 1907, sob a responsabilidade da Sociedade Anônima Estrada de Ferro Santa Catarina, sediada em Berlim. Seu primeiro trecho, ligando Blumenau a Indaial, foi inaugurado dois anos depois.

De acordo com o projeto original, a EFSC ligaria o porto de Itajaí à Argentina. A fronteira seria alcançada através de Dionísio Cerqueira, município do oeste catarinense. Pretendia-se, também, uma conexão com a linha Itararé-Uruguaí, através de Herval d’Oeste, outro município catarinense. Porém, esse projeto não foi realizado. A ferrovia atravessou o Vale do Itajaí, mas as conexões com a Argentina e o Uruguai não foram feitas. A EFSC permaneceu isolada, mesmo da malha nacional. O litoral foi alcançado em 1954. Em 1957 a RFFSA assumiu a ferrovia. Alguns anos depois, em 1971, sob protestos da comunidade, a ferrovia de Itajaí foi desativada.

Atualmente, a Vitória-Minas é a única ferrovia brasileira que oferece transporte de passageiros com saídas diárias a longas distâncias. O último trecho dessa linha, estendendo seus trilhos até a capital mineira, foi concluído em 1994 e, desde então, a ferrovia conecta a Região Metropolitana de Vitória, no Espírito Santo, a Belo Horizonte.

O planejamento original da EFVM visava ao transporte de passageiros e ao escoamento da produção cafeeira do Vale do Rio Doce. Os trilhos partiriam de Vitória e se estenderiam até Diamantina, no interior de Minas Gerais. Em 1903, as obras foram iniciadas e, em maio do ano seguinte, foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia, contando com cerca de 30 quilômetros e três estações. Em 1910, a Itabira Iron Ore Company Ltd. assumiu o controle da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, através da compra de ações (MIRANDA, 1949:44). Dois anos antes, o traçado e o foco original da ferrovia haviam sido alterados para que seus trilhos alcançassem Itabira, suas minas de ferro e a Central do Brasil. A partir dessa época, a construção da ferrovia seguiu a passos lentos. As guerras mundiais e o debate sobre a exploração do minério de ferro brasileiro contribuíram para essa lentidão. Apenas em 1942 os trilhos chegariam a Itabira.

### **A destruição da floresta**

Almeida (1959, p. 14-30), engenheiro que trabalhou na construção da ferrovia Vitória-Minas entre 1905 e 1930, registrou em um livro de memórias que, nos primeiros anos do século XX, às margens do rio Doce viam-se “paisagens esplendorosas, deslumbrantes”, formadas por “matas virgens inigualáveis”. Ali havia seculares jequitibás, vinháticos e perobas; jacarandás, sapucaias e ipês; cedros, canelas e outros gigantes das florestas tropicais. Havia, também, “uma fauna opulenta”, formada por beija-flores, tico-ticos, araras e borboletas; raposas, ouriços, jaguatiricas e catingueiros; pacas, tatus, cutias, capivaras e onças, vermelhas e pintadas, entre outros muitos bichos. Entretanto, a partir da construção da Vitória-Minas, essa paisagem que extasiava o observador foi substituída por outros cenários: lavouras, estradas, escolas... “a civilização enfim”.

O livro mencionado, cujo título é *O desbravamento das selvas do Rio Doce (memórias)*, traz informações sobre a destruição ambiental provocada pela EFVM. Entre elas, a seguinte, relacionada à endemia de malária no Vale do Rio Doce e aos incêndios, vistos à época em que foi aberto o leito da estrada de ferro como uma solução para dar fim aos miasmas pestilentos que emanavam das florestas virgens causando inúmeras doenças. Essa crença, até bem adiantado o século XX, ainda era muito comum.

“O abreviamento da exploração da região do baixo e do médio Rio Doce foi a consequência imediata da inauguração do tráfego da E. de F. Vitória a Minas. Outras mudanças testemunhamos: o saneamento de sítios (...) reinava o paludismo (...).

Concorreram para o saneamento as queimadas. Vimos o fogo carbonizar gigantes troncos de árvores seculares, labaredas nelas se enroscarem, como serpentes endoidecidas” (ALMEIDA, 1959, p. 6-7).

A destruição das matas e, juntamente com ela, o desaparecimento das populações nativas, parece não ter causado maiores preocupações à Almeida, conforme ele aponta no próximo trecho, ao informar sobre o desmatamento na Ibituruna, montanha que se encontra em Governador Valadares, uma cidade mineira. As mudanças eram somente um atestado das conquistas da civilização naqueles rincões onde outrora ele havia passado sua infância.

“Não há muito [a Ibituruna] testemunhou as hordas selvagens pelejarem umas contra as outras, ou contra os invasores – os civilizados – e estes, agora, lutam, pelem para estabelecer a civilização invadindo, devassando e ateando fogo para tudo comburir. Também ela [a montanha] será, em sua superfície, devorada pelas chamas, mas dar-lhe-ão uma ficha de consolação que é a voz do progresso – o apito da locomotiva.” (ALMEIDA, 1959, p. 67.)

O relato de Almeida assemelha-se ao de Azevedo (1950, 119-126), que nos conta sobre as transformações ocorridas no Oeste Paulista a partir da construção da Noroeste do Brasil. Azevedo informa que naquela região, onde “dominavam o bugre, o impaludismo e a leishmaniose”, verificou-se, em pouco tempo, um “impressionante” e “magnífico movimento de colonização pelo trilho”. A mata atlântica e as aldeias indígenas foram substituídas por numerosos núcleos urbanos, povoados com uma “espantosa rapidez”, e por “toda espécie de plantações”, “do algodão ao trigo”, principalmente as lavouras de café. Noroeste se tornou uma “palavra mágica”, “um

convite á aventura e á riqueza”<sup>2</sup>, atraindo levas de imigrantes, “legiões de colonos e mercadores, de desbravadores e aventureiros”. Sempre na vanguarda das populações e dos cafezais, a NOB rapidamente transformou aquela “vastidão de terras incultas”, “despovoada e coberta de florestas” em “um vasto celeiro”. Foi uma transformação vertiginosa!

Mesmo não partilhando do entusiasmo de Azevedo com a Noroeste e com o avanço das frentes “civilizatórias”, não há como negar o quanto foi impressionante a transformação provocada pela ferrovia no Oeste Paulista, ainda mais quando se considera o curto período de tempo, cerca de 15 anos, em que ela ocorreu. No interior de São Paulo a intensidade e a velocidade das mudanças parecem ter sido maiores do que aquelas produzidas pela Estrada de Ferro Vitória-Minas no Vale do Rio Doce.

Mendes (2018, p. 219, 228 e 231) informa que a ferrovia “foi decisiva na ocupação das terras” a oeste de Bauru. “Diferente das linhas férreas que cruzavam áreas cafeicultoras, a NOB adentrou um território onde a cafeicultura havia apenas começado a se alastrar”. Até meados do século XIX, “o sertão do Bauru” era a “franja limítrofe de ocupação no oeste da província de São Paulo”. Nos anos 1880, as lavouras de café alcançaram as terras a oeste de Botucatu e a região de Bauru. “Até, então, a área havia atraído lavradores vindos de Minas Gerais e Rio de Janeiro”, mas “seus assentamentos, isolados, tinham pouca comunicação com o resto do país”.

No início do século XX, a “região entre Bauru e o rio Paraná” ainda “figurava nos mapas sob a rubrica *terra desconhecida*” (AZEVEDO, 1950, p. 112). Embora fosse território Kaingang, para os não-índios, como Azevedo, aquela era uma terra despovoada, inculta e vazia; “lugar vazio de café, entenda-se dessa forma” (FABRI & CURY, 2018, p. 154).

No Vale do Itajaí o impacto da linha férrea também “foi extraordinário”, conforme previsto na passagem seguinte, publicada em um jornal blumenauense alguns meses depois da inauguração do primeiro trecho da ferrovia:

A estrada de ferro Santa Catarina é uma obra cultural de maior importância para toda a bacia do Itajaí e seus afluentes. A inauguração deste instrumento moderno de comunicação inicia uma nova época de desenvolvimento econômico de Blumenau. Passaram os tempos de carretagem filosófica e

---

<sup>2</sup> Manteve-se a grafia original, nesse e nos demais trechos citados neste trabalho.

muitas vezes bem penosa na nossa estrada geral, ao longo da qual agora o monstro de aço corre em fervido galope. O comércio e o trânsito em breve apresentarão outro aspecto; agir-se-á o espírito empreendedor, e ao lado da agricultura e criação de gado, durante muitos anos os principais mananciais de nossa fortuna, florescerão o comércio e a indústria, que até hoje apenas viviam modestas.” (*Der Urwaldsbote*, 3/10/1909, *apud* WITTMANN, 2007, p. 80-81.)

Aclamada por diversas pessoas contemporâneas à sua inauguração, entre elas Eugen Fouquet, editor-chefe do *Der Urwaldsbote*, a EFSC transportou “mercadorias, pessoas e correspondências”, encurtando “distâncias que antes pareciam intransponíveis”; permitiu “a incorporação de enormes áreas de terras” à economia mercantil e contribuiu significativamente com a modernização e desenvolvimento de Blumenau e outros lugares do Vale do Itajaí (WITTMANN, 2007, p. 78 e 80-81). Contribuiu, também, para a destruição ambiental na zona dos pinhais, inclusive porque a madeira para exportação foi uma das principais mercadorias transportadas por essa estrada.

Em *O maior trem do mundo*, Carlos Drummond de Andrade (2019, s/p) se queixa da Estrada de Ferro Vitória-Minas, que leva para longe as montanhas de Itabira. Um dia, diz o poeta, “o maior trem do mundo, puxado por cinco locomotivas a óleo diesel, engatadas, geminadas e desembestadas”, não mais voltará, porque deixarão de existir montanhas para serem levadas, trituradas “em 163 vagões de minério e destruição”.

Parafraseando Drummond, pode-se dizer que as locomotivas levaram para longe as matas do Itajaí. Árvores centenárias, extraídas no planalto serrano, eram conduzidas até o porto e, dali, exportadas. Além disso, é possível que uma outra parte da mata tenha sido utilizada como combustível nas caldeiras dos trens, como o ocorrido no Vale do Rio Doce, conforme apontou Almeida (1959) ao registrar suas lembranças. Segundo este autor, nos primeiros anos do século passado, o combustível usado nas caldeiras das locomotivas e dos navios a vapor que circulavam no Vale do Rio Doce, geralmente, era a madeira, extraída ali mesmo.

O cultivo do café se fez à custa da destruição da floresta, conforme apontam os números apresentados por Warren Dean. Durante os cem primeiros anos da cafeicultura comercial na região da mata atlântica, período compreendido entre os anos 1788 e 1888,

“o Brasil produziu cerca de 10 milhões de toneladas de café (...). Supondo-se que setecentos quilos fossem o rendimento médio por hectare, e supondo-se que o cafezal médio fosse economicamente produtivo durante vinte anos, então foi necessário desmatar para esse fim uns 7.200 km<sup>2</sup> de floresta primária, o equivalente a trezentos milhões de toneladas de biomassa florestal consumida em fumaça. Essa área representava aproximadamente 18% da superfície da província do Rio de Janeiro, onde quatro quintos desse café foram plantados.” (DEAN, 2002, p. 203)

A destruição da floresta prosseguiu quando a cafeicultura expandiu-se em outras direções, a exemplo do Oeste Paulista, pois os métodos de cultivo continuaram predatórios: a floresta primária era derrubada e queimada para dar lugar às lavouras de café. Depois de um tempo, em decorrência dos métodos de cultivo, a produtividade dos cafezais decaía. Então, segundo Dean (2002), os mesmos eram vendidos para comerciantes de lenha ou simplesmente abandonados. Na sequência, novas porções da floresta primária eram derrubadas e queimadas.

As ferrovias aceleraram a derrubada da floresta, pois facilitaram a expansão das fronteiras e a perpetuação da agricultura extensiva e itinerante. Além disso, ainda conforme Dean (2002), elas exigiram uma grande quantidade de dormentes, feitos preferencialmente com madeiras de lei da mata primária. Acrescente-se a tudo isto a derrubada de outras porções da floresta para outros fins, por exemplo, o plantio de alimentos para os trabalhadores dos cafezais, a confecção de objetos diversos, como mourões de cerca, cabos de enxada, caixotes e mobília, e a produção de lenha, combustível dos mais importantes no período aqui em tela, e teremos uma visão aproximada do ocorrido com a mata atlântica durante a *Belle Époque*.

### **O genocídio das populações indígenas**

Blumenau foi palco de uma discussão acirrada, travada entre dois periódicos, sobre o futuro dos índios no Brasil, em especial, os Xokleng. Um desses jornais era o *Der Urwaldsbote*, citado anteriormente. Através dele, seu editor-chefe, Eugen Fouquet, defendeu, publicamente, o extermínio dos povos indígenas e celebrou a construção da EFSC. Para ele, “o desenvolvimento animador da rede de vias férreas do Brasil”, além de ser uma “boa prova do progresso do país”, era um instrumento importante na luta contra os indígenas, tão perigosos e selvagens quanto os animais que viviam “na

escuridão do mato”, nos “ínvios sertões” do Brasil (*Der Urwaldsbote*, 25/09/1910, *apud* WITTMANN, 2017, p. 81-82).

O outro jornal era o *Blumenauer Zeitung*, em cujas páginas o médico Hugo Gensch publicava os seus escritos polemizando com Fouquet. Para Gensch, o redator-chefe do *Urwaldsbote* era “um fanático germanófilo”, que pregava “um total extermínio, um massacre completo desta infeliz raça, que habita nossas florestas e que, por direito ou por necessidade, luta pela sobrevivência.” Era “um louco perverso”, que pregava “aos sete ventos a matança dos índios, a escravização e humilhação de crianças que escaparam da espada assassina.” (*Jornal Blumenauer Zeitung*, 18/04/1908, *apud* WITTMANN, 2017, p. 90-91).

Gensch concordava com Fouquet em um ponto: os índios eram selvagens. Todavia, ao contrário do jornalista, defendeu a civilização dos indígenas e a adoção, por não-índios, das crianças que sobreviviam aos ataques dos bugreiros, a exemplo do que ele e sua esposa haviam feito ao adotarem Korikrã, indiazinha Xokleng a quem deram o nome de Maria Gensch. Na época, os ataques de bugreiros eram comuns nas matas do Itajaí, no Oeste Paulista e em outras regiões do Brasil. Contratados pelo Estado, empresas ou particulares, esses profissionais especializados na matança de índios dizimaram tribos inteiras.

“Mamãe, vocês não podem supor que eu vim com gosto para junto de vocês. Não! Mas vocês todos são tão bons para comigo. Jamais, entretanto, eu poderia esquecer o que me aconteceu, e durante a noite vem sempre a minha mãe, de pescoço cortado, e mostra-me o meu irmãozinho, que foi retalhado em pedaços. Vem também meu irmão Junvérgma cantar para mim. De manhã, entretanto, quando eu acordo, eles não estão mais aqui, e eu não tenho mais ninguém, só vocês.” (Maria Gensch, 1908, *apud* WITTMANN, 2017, p. 5.)

As palavras acima, ditas por Korikrã e registradas por Hugo Gensch, são um fragmento da extrema violência sofrida pelos indígenas, a partir da instalação dos núcleos coloniais no sul do Brasil, em meados do século XIX. Os Xokleng, informa Brighenti (2019, p. 22),

“foram atacados por duas frentes. Do leste os principais ataques ocorreram a partir da criação das colônias (...), como Blumenau, em 1850, Joinville em 1851 e o Vale do Braço do Norte, em 1870; pelo norte foram atacados por fazendeiros e pelo governo da Província do Paraná, a partir de 1843.”

A partir do avanço das fronteiras da economia mercantil e da construção de ferrovias, a violência contra os povos indígenas que resistiam à invasão e usurpação de seus territórios agravou-se. Os números seguintes sobre o declínio populacional dos Kaingang que viviam no Oeste Paulista, assim como as palavras de Korikrã, são indicativos do genocídio dos povos indígenas nos sertões do Brasil durante a *Belle Époque*: estima-se que no final do século XIX os Kaingang somavam 4 mil pessoas; em 1911, entre 1.200 e 1.300 índios e, em 1921, apenas 173 indivíduos (FABRI & CURY, 2018, p. 156).

A partir de uma perspectiva favorável aos não-índios, Azevedo informa sobre a reação dos Kaingang à invasão dos seus territórios. Os indígenas, diz o autor,

“Rebelaram-se contra os novos invasores, atacando-os, na calada da noite ou em pleno dia, e, obrigando-os a tomar posição belicosa de defesa e de ataque contra as agressões, rondavam-lhes as roças, as estações e os barcos de madeira á espreita do momento em que pudessem colhe-los de surpresa, como nos massacres de Agua Branca, Birigui e Baguaçu, onde foram trucidados engenheiros, empreiteiros e trabalhadores da estrada em construção.” (1950, p. 114.)

Noutra chave, mais simpática aos indígenas, Darcy Ribeiro informa que

“Os conflitos entre os Kaingang de São Paulo e os civilizados começaram na orla de suas matas, junto aos campos do Paranapanema, ocupados por criadores de gado. (...) Aí foram organizadas as primeiras batidas contra eles, por parte dos criadores desalojados por seus ataques. A penetração começou sorrateiramente e não parece ter preocupado os índios, tanto assim que muitas fazendas se instalaram na boca da mata, iniciando plantações de café.” (2017, p. 99.)

Segundo Ribeiro (2017, p. 99), a construção dos primeiros trechos da Noroeste não provocou conflitos com os indígenas. Eles foram vistos muitas vezes, pelos trabalhadores da ferrovia, atravessando a linha em atitude pacífica. Mesmo quando a invasão ganhou impulso, atingindo o centro das matas e aproximando-se das aldeias Kaingang, ainda assim, o comportamento dos indígenas permaneceu pacífico. “A princípio”, diz o autor, “os índios somente advertiam o invasor de seu descontentamento, fechando suas picadas com galhos de cipós trançados.” Mas, “os ânimos de parte a parte” logo se acirraram, transformando a região da Noroeste em uma arena de conflitos sangrentos.

“Em 1905 ocorre o primeiro ataque dos índios nas proximidades da Estrada, contra a turma de um agrimensor que, realizando uma medição, afastara-se muito dos trilhos. A esse ataque sucederam-se outros, nos anos seguintes, contra as turmas da estrada e contra os agrimensores que operavam entre as estações que hoje correspondem às cidades paulistas de Lins e Araçatuba. (...) esses ataques resultaram em menos de quinze mortes de civilizados. Em contraposição, nessa época foram realizadas diversas chacinas que levaram a morte a aldeias inteiras dos Kaingang, reavivando o ódio e dando lugar a novas represálias.” (RIBEIRO, 2017, p. 99.)

A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil forneceu “armamentos e munições à vontade” para que os trabalhadores matassem os índios, contratou bandos de bugreiros e financiou as chacinas realizadas em 1908, 1909 e 1910 (RIBEIRO, 2017, p. 100-101), fazendo da abertura da ferrovia uma frente de guerra contra os indígenas (MENDES, 2018, p. 233).

Na mesma época em que eram dizimados os Xokleng em Santa Catarina, o cerco formado por criadores, cafeicultores e pela estrada de ferro se fechava em torno dos Kaingang, redobrando sua hostilidade contra os não-índios. Ribeiro ressalta que o “ambiente de pavor” que tomou conta do Oeste Paulista beneficiou a companhia ferroviária, pois lhe permitiu escamotear as epidemias de malária, febre amarela e úlcera do Bauru, que vitimavam centenas de trabalhadores, “mais de quinhentos”, segundo o autor. A empresa escondeu esse fato atribuindo as mortes aos índios e, deste modo, acirrou ainda mais os conflitos na região (2017, p. 100). Na *Belle Époque* brasileira, a construção de estradas, como a Noroeste do Brasil, “em condições extremamente insalubres”, dizimou, além de tribos indígenas, “populações inteiras de (...) trabalhadores” (HARDMAN, 1998, p. 127 e 231).

No Vale do Rio Doce, segundo o relato de Almeida (1959, p. 235 e 239), quando da abertura do leito da Vitória-Minas, pílulas de sulfato de quinina e mosquiteiros foram utilizados para evitar a “febre palustre”. Ainda assim, como no Oeste Paulista, por vezes, “um a um, auxiliares e jornaleiros”, engenheiros e outros trabalhadores contraíram a doença. Alguns, “atormentados de padecimentos pediam contas, retiravam-se”; outros terminavam “enterrados no limiar de suas barracas miseráveis”, vítimas da malária ou de outros percalços. Entre esses percalços, a resistência dos índios à usurpação dos seus territórios.

Mendes, autor de uma narrativa que assemelha-se à de Darcy Ribeiro, afirma que “as duas últimas décadas do século XIX e a primeira do XX foram de atividade armada frequente contra índios no sertão do Bauru”. Faziam-se “caçadas humanas de extermínio e expulsão, organizadas por posseiros e proprietários de terras contra indígenas”. Com o avanço da ferrovia, “decisiva na ocupação das terras mais ocidentais do Interior Paulista”, o confronto intensificou-se, provocando “a morte de muitos índios e a quase extinção do grupo Kaingang”. De um lado, “as frentes de ocupação do território”; de outro, “a resistência indígena ao seu avanço”. No alvorecer do século passado, “o tema fundiário reordenava seu contorno no Centro-Sul do país, em plano excludente das populações originárias” (2018, p. 233 e 234).

Em Minas Gerais e no Espírito Santo também estiveram em lados opostos os indígenas e os construtores de ferrovias. A fronteira da economia mercantil, impulsionada pela construção da EFVM, avançou sobre “um dos últimos redutos dos grupos indígenas da região”, o Vale do Rio Doce, “cuja área fértil atraía, com frequência, a cobiça de colonos e fazendeiros” (GAGLIARDI, 1989, p. 91).

Douglas Krenak (2005, p. 3-4) informa que o seu povo não aceitou, “de modo algum, que seu território fosse invadido e atravessado pelo Guapo dos Kraí. Existiam Borun<sup>3</sup> que tentavam parar o trem com as próprias mãos e acabavam morrendo.” Depois, quando “perceberam que o trem era muito forte para se parar com as mãos, (...) à noite vários homens saíam na extensão da linha férrea para arrancar os trilhos”. A construção da Vitória-Minas, prossegue o autor, trouxe para o Vale do Rio Doce inúmeras pessoas, além do “grande contingente de trabalhadores” empregados pela companhia ferroviária. Aportaram na região “viajantes, agricultores, pecuaristas, madeireiros” e “exploradores de pedras”. Muitas vilas e arraiais surgiram. Ao mesmo tempo, ocorreu a diminuição da população Krenak, cujas terras foram valorizadas, invadidas e arrendadas. Os conflitos entre índios e não-índios acirraram-se.

Os Krenak, assim como os Xokleng e os Kaingang, pertencem ao tronco lingüístico Macro-Jê. Para Estigarribia (1934, p. 30-31), inspetor do Serviço de Proteção aos Índios (SPI), no início do século XX, eles formavam “a parte mais poderosa e

---

<sup>3</sup> Guapo, palavra utilizada pelos Krenak para nomear a locomotiva, significa “monstro que vomita fumaça”. Kraí é uma referência aos não-índios e Borun, cuja tradução é “nós, essência do ser”, é a autodenominação desse grupo indígena (KRENAK, 2005, p. 1-4).

atrasada do grupo Gutecrac” e, “como todos os Aimorés selvagens”, encontravam-se “desprovidos de utensílios, além do arco, flecha, do saquinho de embiras, a que chamam ‘capanga’ e do gomo de taquarussú para mel”. Nada mais eles tinham. As mulheres andavam nuas e os homens usavam, apenas, uma “ligeiríssima tanga”.

Paraíso (1989, p. 3-4) esclarece que os Krenak, na passagem do século XIX para o XX, estavam numa área onde vários subgrupos Botocudo resistiam às pressões e provocavam preocupações nas autoridades. Inúmeros relatórios afirmavam que os índios representavam uma ameaça aos projetos de instalação de colônias para trabalhadores nacionais e estrangeiros e recomendavam a necessidade de se estabelecer contato com eles e aldeá-los. A construção da EFVM tornaria ainda mais complexa a questão indígena no Vale do Rio Doce.

No mesmo sentido aponta Silva (2009, p. 33), ao afirmar que, “para dar segurança aos operários e facilitar a construção das ferrovias Bahia-Minas e Vitória-Minas”, foram criados, no início do século XX, postos de atração em Minas Gerais, no Espírito Santo e na Bahia. Em Minas, nessa ocasião,

“estava sendo construída a Colônia Bueno Brandão, para receber trabalhadores nacionais, gerando conflito entre os índios que habitavam as adjacências do Rio Eme e os envolvidos naquela construção. Para mantê-los distantes não só desses nacionais, mas dos envolvidos na construção da Ferrovia Vitória a Minas, foi instalado o Posto de Atração do Eme, em 1913. O local do Posto no vale do Rio Eme, afluente do Rio Doce, foi escolhido, pois ali se encontravam várias aldeias dos Krenak: a aldeia Praia da Gata, Quati-Quati e a Quijeme-Brek, também conhecida como Kuparak.” (SILVA, 2009, p. 34.)

Darcy Ribeiro (2017, p. 95), por sua vez, informa que “os grupos botocudo que alcançaram o século XX”, sobreviventes de toda sorte de violências desde o período colonial, encontravam-se

“Escondidos nas matas entregues a imigrantes europeus para colonização, como a colônia italiana de São Mateus no Espírito Santo, e desesperados diante do cerco que em torno deles se fechava dia a dia, lançavam-se contra os invasores, conseguindo por vezes desalojá-los, por algum tempo, de terrenos já devassados. (...) esbulhados de suas terras onde eram caçados como bichos, [contavam] apenas [com] o protesto de suas flechas.”

Eram essas as condições, prossegue Ribeiro, nas quais o SPI encontrou, no mesmo ano de sua fundação, “os remanescentes indígenas de Minas Gerais e do Espírito Santo”. Os

índios estavam “reduzidos a pequenos grupos, obrigados a perambular continuamente pela mata, porque, onde quer que se estabelecessem por um período mais longo, acabavam sendo descobertos e atacados” (2017, p. 95).

A violência contra os povos indígenas nos sertões do Brasil, em especial contra os Xokleng no Vale do Itajaí, motivou uma denúncia, feita por Albert Fric, no XVI Congresso de Americanistas realizado em Viena, em 1908. Fric havia passado uma temporada no sul do Brasil e conhecia de perto os sofrimentos do povo de Korikrã. Denúncias como essa, ao lado de outros fatores, motivaram a criação do SPI em 1910.

### **Considerações finais**

Darcy Ribeiro (2017, p. 17, 29 e 216) classifica as frentes de expansão mercantil em mais de uma chave – extrativista, pastoril, agrícola, entre outras –, e informa que os impactos dessas diferentes frentes sobre as populações indígenas apresentam dessemelhanças. As frentes extrativas, por exemplo, “quando se defrontam com um grupo indígena”, se possível, procuram “colocá-lo a seu serviço, aliciando os homens para a localização de novas reservas de produtos florestais e para trabalhos como remeiros, carregadores e outros, e as mulheres como amásias e produtoras de gêneros alimentícios”. Ao contrário dessas, as frentes agrícolas do final do século XIX e dos primeiros anos do século XX não se interessaram pelo índio como mão-de-obra. Nesse sentido, assemelharam-se às frentes pastoris do mesmo período, pois ambas queriam apenas “limpar os campos dos seus habitantes humanos para entregá-los ao gado” ou estender suas lavouras. Porém, apesar das diferenças, as frentes de expansão mercantil sempre foram igualmente hostis aos indígenas que encontraram em seus caminhos. Elas, diz Ribeiro, mataram os índios e, também, as suas águas e matas.

As frentes que avançaram sobre os territórios tribais assinalados anteriormente, ainda conforme Ribeiro (2017, p. 23 e 29), eram de base agrícola e seus efeitos ora foram semelhantes, ora mais terríveis que aqueles resultantes dos primeiros encontros entre a Europa e a América indígena.

A modernidade, escreve Anthony Giddens (1991, p. 16.),

“como qualquer um que vive no final do século XX pode ver, é um fenômeno de dois gumes. O desenvolvimento das situações modernas e sua difusão em escala mundial criaram oportunidades bem maiores para os seres humanos

gozarem de uma existência mais segura e gratificante que qualquer tipo de sistema pré-moderno. Mas a modernidade tem também um lado sombrio, que se tornou muito aparente no século atual [o século XX].”

A destruição das matas e o genocídio de povos indígenas durante a chamada *Belle Époque* brasileira foi, entre nós, uma das manifestações visíveis do lado sombrio da modernidade. Em nome do progresso e da civilidade, florestas foram derrubadas e centenas de indígenas foram dizimadas pelas frentes colonizadoras que avançaram e fizeram guerra contra eles em diferentes pontos do país. Neste texto procurei apontar aspectos dessa trama, envolvendo índios e ferrovias nos sertões do Brasil. São histórias pouco conhecidas e que, de certo modo, ainda não se encerraram. As grandes obras continuam devorando homens e destruindo a natureza no país, haja vista a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, na bacia do rio Xingu, no Pará, ainda em curso. A destruição das matas altera os sistemas produtivos indígenas, o que pode resultar em fome, doenças e depopulação. A desestruturação e/ou morte das populações indígenas, por sua vez, favorece o avanço das fronteiras que, em nome de uma suposta modernidade, coloca em risco a vida de todos os viventes.

## **Referências**

- ALMEIDA, Ceciliano Abel de. *O desbravamento das selvas do Rio Doce* (memórias). Rio de Janeiro: J. Olympio, 1959. 251 p. (Documentos Brasileiros, 103.)
- ANDRADE, Carlos Drummond de. *O maior trem do mundo*. Disponível em: <<http://outrosolharessobre.blogspot.com/2010/04/o-maior-trem-do-mundo-de-carlos.html>>. Acesso em: jun. 2019.
- AZEVEDO, Fernando de. Trilhos bandeirantes. Em: *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no Sistema de Viação Nacional*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950. p. 101-138.
- BRIGHENTI, Clovis Antonio. *Povos indígenas em Santa Catarina*. Disponível em: <<https://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/08/povos-indc3adgenas-em-santa-catarina.pdf>>. Acesso em: jun. 2019.
- DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- ESTIGARRIBIA, Antonio. Índios do Rio Doce. Em: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo*, v. VII, Imprensa Oficial do Espírito Santo, Vitória, p. 12-52, 1934. Disponível em: <[http://biblio.etnolinguistica.org/estigarribia\\_1934\\_indios](http://biblio.etnolinguistica.org/estigarribia_1934_indios)>. Acesso em: jul. 2017. [Inclui Trechos de um relatório apresentado por Estigarribia à Diretoria do SPI, em 1912.]

KRENAK, Douglas. *Brasil: o povo indígena Krenak*. 2005. Disponível em: <[www.redindigena.net/articulos/brasil.html](http://www.redindigena.net/articulos/brasil.html)>. Acesso em: fev. 2015.

FABRI, Angélica; CURY, Marília Xavier. Memórias do território e resistência Kaingang: a contribuição e experiência do Museu Índia Vanuíre. Em: CARNEIRO, Maria Luiza Tucci; ROSSI, Mirian Silva (orgs.). *Índios no Brasil: vida, cultura e morte*. São Paulo: IHF; LEER/USP; Intermeios, 2018. p. 153-168.

GAGLIARDI, José Mauro. *O indígena e a república*. São Paulo: Hucitec; Edusp; Secretaria de Estado da Cultura, 1989. (Estudos Brasileiros, v. 25.)

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Unesp, 1991.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

MENDES, José Sacchetta Ramos. O genocídio Kaingang e a metáfora da guerra: sertão do Bauru, 1856-1912. Em: CARNEIRO, Maria Luiza Tucci; ROSSI, Mirian Silva (orgs.). *Índios no Brasil: vida, cultura e morte*. São Paulo: IHF; LEER/USP; Intermeios, 2018. p. 217-240.

MIRANDA, Salm de. *Rio Doce: impressões de uma época*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército; Ministério da Guerra, 1949.

RIBEIRO, Darcy. *Os índios e a civilização: a integração das populações indígenas no Brasil moderno*. São Paulo: Global, 2017.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *O tempo da dor e do trabalho: a conquista dos territórios indígenas nos Sertões do Leste*. Salvador: Edufba, 2014.

\_\_\_\_\_. *Os Krenak do Rio Doce, a pacificação, o aldeamento e a luta pela terra*. Texto apresentado no 13º Encontro Anual da ANPOCS, realizado em Caxambu, MG, em 1989. dat.

SANTOS, Fabiano Rodrigo da Silva. A face disforme da *Belle Époque*: o monstruoso e a cosmovisão de Eu, de Augusto dos Anjos, e de Urupês, de Monteiro Lobato. Em: *Outra Travessia*, Florianópolis, n. 22, p. 55-76, ago. 2016. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/Outra/article/view/2176-8552.2016n22p55>>. Acesso em: jul. 2019.

SILVA, Daniela Araújo da. *Diáspora Borum: índios Krenak no estado de São Paulo (1937-2008)*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista, Assis, 2009.

WITTMANN, Luisa Tombini. *O vapor e o botoque: imigrantes alemães e índios Xokleng no Vale do Itajaí/SC (1850-1926)*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2007. Prefácio por John Monteiro.