

O IMAGINÁRIO DO PROGRESSO NA NOROESTE*

Pascoal MANFREDI NETO**

Resumo: A formação da Região Noroeste (SP) e o seu desenvolvimento através da construção da EFNOB.

Palavras-chave: Ferrovia; progresso; imaginário; símbolo; civilização.

Por diversas vezes a região Noroeste do estado de São Paulo teve sua perspectiva de desenvolvimento econômico submetida ao imaginário do progresso, sendo comum na região o afã de “ondas institucionais”, como gasoduto, hidrovía, rodovia, ferrovia alimentarem as mentes das pessoas moradoras da região, fazendo-nas seguirem adiante rumo a civilização, ditada pelos detentores do poder hegemônico do sistema capitalista, criando uma expectativa de progresso e uma dinâmica de modernização que nem sempre conseguiu o seu intento. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil representou a partir de 1905, tanto no país como na região, este imaginário.

A importância da civilização para ingleses e franceses, precursores de uma sociedade capitalista e industrial, reside no fato de que “algo” está em constante movimento. Influenciados pelo processo civilizador, abre-nos um leque de variadas possibilidades. Norbert Elias, refere-se ao conceito de civilização, onde os fatos políticos ou econômicos, religiosos ou técnicos, sociais e morais determinariam em última instância os pressupostos teóricos norteadores do processo civilizador do Ocidente, na verdade, uma fase fundamental seria concluída “no exato momento em que a consciência de civilização, a consciência da superioridade de seu próprio comportamento (países europeus) e sua corporificação na ciência, tecnologia ou arte começariam a se espalhar por todas as nações do Ocidente”. (1994)

O Brasil, portanto, estaria relegado à grande obra civilizatória européia, sendo assim não poderíamos ficar à margem da história, era preciso acabar com o “estágio de barbárie” em que se encontravam as tribos indígenas, abrir as portas do sertão da Noroeste ao comércio, ao capital, personificado no trem, o mito do poder e do progresso. O historiador Eric Hobsbawm, em sua obra *A Era das revoluções*, justificaria que “nenhuma outra inovação da Revolução Industrial incendiou tanto a

* Este artigo baseia-se na introdução de MANFREDI NETO, Pascoal. “O Trem da Morte. O Imaginário do Progresso na Noroeste, 1905-1930. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Sociologia). FFLCH/USP, 1995.

** Mestre em Sociologia pela FFLCH/USP. Professor da FCEA - CEP 16015-280 - Araçatuba (SP).

imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX, totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular”. (1985)

No *Dicionário de Política* organizado por Norbert Bobbio numa abordagem idealística do *progresso* determina-se que o imaginário burguês encontra no avanço tecnológico, personificado na *locomotiva*, um processo necessário do universo contínuo e sem possibilidade de retrocesso, ou seja, faz com que tente compreender, através da filosofia da história que construiu o significado de que o momento no qual surgiu essa nova tecnologia, tem sua exata circunstância na ordem do universo. (1986)

Observamos, portanto, este invento básico, nascido no norte da Inglaterra ligado à evolução das minas, tornar-se, rapidamente, um símbolo do *progresso* da *integração*, da *circulação*, enfim, o símbolo das transformações que ocorreram e estavam ocorrendo naquele século na Europa. Eric Hobsbawm afirma que, “mediante a produção de bens simbólicos, sua difusão e competente propaganda, torna-se possível orientar, para não dizer canalizar a adesão emocional das pessoas às coisas que elas precisam consumir... as informações que circulam na sociedade tem relações diretas com o *imaginário social*”. Reivindicava-se que a velocidade dos trens fosse limitada a 12 ou 15 quilômetros por hora, pois outros ainda declaravam que as locomotivas matariam os pássaros, impediriam as vacas de pastarem e as galinhas de botarem ovos, queimariam casas e causariam a extinção dos cavalos. (1985)

Neste sentido, “a estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia” (HOBSBAWM, 1985,p.61). Estava dado mais um passo no embate entre o homem e a natureza. A distância, o relevo, a altitude, não seriam mais entraves para a expansão da “revolução do comércio” e do “consumo”, o mundo das novidades bateria às portas dos mais longínquos lugares, pois, a força das mercadorias acabaria com o sossego que restava no mais pacato lugarejo, colocando-os no caminho da nova vida...

O caminho é a própria vida das sociedades humanas, e já encontramos exemplos disso na Antiguidade Clássica, com os “romanos que rasgavam estradas por todas as regiões conquistadas. Sem dúvida a circulação é a mais essencial das funções”, precisamente quebra barreiras e cria novos limites. (AZEVEDO,1958,p.13)

E foi a esta necessidade humana, criada pelo avanço capitalista, que a invenção de George Stephenson, de 1814, veio a responder, imprimindo maior rapidez nos transportes terrestres. Desde a inauguração da primeira ferrovia moderna, (que ligava as minas de carvão ao litoral, Stockton-Darlington) em 1825, a semente de Stephenson e a paixão aparentemente irracional com que os homens de negócios

e os investidores atiraram-se à construção de ferrovias, fez com que os mais de sete mil quilômetros de trilhos que haviam na Inglaterra (basicamente a ferrovia Manchester-Liverpool) se transformassem, por volta de 1850, em trinta e sete mil. Podemos encontrar outro exemplo, nos E.U.A., onde a introdução das ferrovias por volta de 1830 mudou decisivamente a relação entre o transporte por água e por terra. No livro de Peter Temin *Causal Factors in American Economic Growth in the Nineteenth Century*, o autor afirma que, em 1840, havia o mesmo número de estradas de ferro do que canais..., a mudança no transporte mudou a aparência do país e o feito foi tão significativo que mereceu ser ponto de estudo e de discussão levantadas por Fogel e outros autores, sobre os custos e os benefícios sociais dos investimentos em estradas de ferro.

Estes investimentos eram frutos do segundo grande *boom* da industrialização que favoreceu a acumulação rápida de grandes quantidades de riquezas concentradas nas mãos de uma classe social em formação, na qual a ferrovia era expressão de uma economia e de uma sociedade em novo curso revolucionário: “as mudanças na estrutura da produção foram tão aceleradas a partir de 1870, que se pode falar de uma Segunda Revolução Industrial. É a época em que se usam novas formas de energia: eletricidade, petróleo; de grandes inventos: motor a explosão, telégrafo, corantes sintéticos; e de intensa concentração industrial. A grande diferença em relação à primeira fase da Revolução Industrial era o estreito relacionamento entre ciência e técnica, entre laboratório e fábrica. A aplicação da ciência se impunha pela necessidade de reduzir custos, com vistas à produção em massa. O capitalismo de concorrência foi o grande propulsor dos avanços técnicos” (ARRUDA, 1994, p.235-236).

Nem mesmo os lucros que poderiam ser esperados, justificariam a paixão com a qual os investidores ingleses se lançaram na construção da estrada de ferro. Muito menos dar conta da azáfama que tomou os investidores durante *booms* especulativos como a loucura ferroviária das décadas de 1830 a 1850. Na verdade, na ausência da estrada de ferro, tudo o mais na economia teria sido feito como se houvesse a locomotiva.

O próprio Lenin, no período revolucionário russo, vê a necessidade de se criar uma alternativa para a expansão deste processo, procurando garantir, através do avanço das estradas de ferro, a vida e a sobrevivência do socialismo: “Sem rede ferroviária, não se poderá mais falar de socialismo, como também vamos morrer de fome, tendo trigo ao lado. *O que se pode construir sem rede ferroviária?*... a rede ferroviária é uma coisa capital, uma das manifestações mais brilhantes da ligação sobre a qual repousa integralmente o socialismo” (MARSON, 1990, p.131).

No Brasil, fazia apenas 13 anos que havia sido declarada a “Independência Brasileira”, e o governo de Diogo Feijó apontava como um dos principais problemas brasileiros, a falta de comunicações, a inautenticidade dos governos provinciais, a tentativa de recolonização por parte dos portugueses. Portanto, seria necessá-

rio: “a execução de um plano que se destinasse a englobar as principais regiões do imenso território da esfera de influência da civilização, objetivando o caracter de Unidade Nacional, análise feita por Fernando de Azevedo em sua obra *Um Trem corre para o Oeste*. Assim que assumiu a Regência Una, promulgou, em 31 de outubro de 1835, uma lei, na qual autorizava a construção de uma estrada de ferro que ligasse a capital do Império (Rio de Janeiro) às províncias de Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul. Esta lei autorizava o Governo a conceder privilégios, por quarenta anos, às companhias construtoras. (1958)

A oligarquia dirigente de imediato não se sensibilizou pela proposta integradora de Feijó, pois estava se consolidando enquanto classe social. Várias tentativas para a construção de ferrovias falharam. Em 1838 A Firma Aguiar Viúva Filhos & Plait / Reid lançou um projeto de construção de uma ferrovia que ligasse Santos à Zona Central do estado de São Paulo, outra tentativa frustrada em 1839, feita pelo inglês Thomás Cochrane ligava Rio de Janeiro à São Paulo. Somente a partir do decreto de 26 de junho de 1852, o qual estabelecia a isenção de impostos na importação de materiais para a construção de estrada de ferro, o privilégio de exploração de uma área de 30 quilômetros de cada lado da linha, além de garantia de juros de 5% sobre o capital empregado na construção da estrada, levou-se em conta tal possibilidade.

Apenas em 1854, no Rio de Janeiro o Barão de Mauá, iniciou efetivamente a construção dos primeiros trilhos rumo à Serra do Mar, e foi através dos antigos caminhos dos índios, que eram perseguidos pelos bandeirantes, que edificaram-se os primeiros trilhos: a Estrada de Ferro D. Pedro II, mais tarde denominada Central do Brasil. Em 1860/67 é construída a Estrada de Ferro Santos- Jundiaí São Paulo Railway pelos ingleses, em 1872 a Paulista, 1875 a Mogiana e no mesmo ano a Sorocabana.

Em 1890, ou seja, trinta e seis anos depois desta empreita, o Brasil possuía apenas 9.500 quilômetros de ferrovias, num flagrante déficit de comunicação do imenso território, isto devido à complexidade do mesmo, passando principalmente pelos interesses políticos que ligavam a construção desses caminhos a compromissos eleitorais, assumidos no jogo sucessivo e contraditório dos interesses particulares de Estados e Municípios percorridos por suas estradas.

Desde 1851, iniciaram-se as primeiras discussões em torno da necessidade de se criar um meio mais rápido e seguro que ligasse o Estado do Mato Grosso ao Litoral do Brasil, para então se evitar o obrigatório caminho fluvial do Prata e do Paraguai (viagem esta que demorava de 40 a 45 dias). Além do que a descoberta das Minas de Cuiabá, o incremento do comércio do gado e o surgimento de estabelecimentos no Centro-Oeste, que abasteciam as caravanas que ali passavam indo em direção de Minas, objetivando condições nas quais os interesses por parte das autoridades não encontraram maior consistência, apesar de um decreto do governo Imperial criar em 1858, uma colônia militar em Avanhandava e outra em Itapura, já

próximo a Foz do Rio Tietê. É somente depois da Guerra do Paraguai (1865 a 1870), quando Mato Grosso é invadido, que o governo Imperial resolveu tratar do assunto com maior interesse. Com efeito, pelo “decreto Imperial nº 2126, de 13 de março de 1858, criava-se a Colônia Militar de Avanhandava, e pelo decreto nº 2200, de 26 de junho daquele mesmo ano, eram também criados a Colônia Militar e o Estabelecimento de Itapura... “ (BARROS, 1957, p.282). Até a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, passaram pelo Pôrto de Itapura, dezenas de embarcações, que faziam o percurso Piracicaba-Itapura, carregando carga variada, desde o sal grosso para o gado, até armamentos e munições destinados ao pessoal envolvido em conflitos no território mato-grossense.

Em 1904, foi organizada e instalada uma empresa com o nome de *Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, de capitais mistos, brasileiro e franco-belga, que ficaria incumbida de iniciar e levar a término a estrada, que sairia mais precisamente de um vilarejo de aproximadamente 600 pessoas, denominado por Bauru, distrito de São Paulo dos Agudos, considerado “boca do sertão”. A ferrovia transporia o rio Paraná e o rio Urubupungá, até um determinado ponto do rio Paraguai, adequado a encaminhar para o Brasil o comércio do Sudeste Boliviano e Norte Paraguaio, permitindo, ao mesmo tempo, rápidas comunicações do litoral com Mato Grosso, independentes do percurso nos territórios estrangeiros.

O decreto Federal nº 5349 de 18 de outubro de 1904 consignava o seguinte parágrafo: A linha férrea de Uberaba a Coxim, de que é concessionária a *Cia. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, terá seu traçado alterado de modo a partir de Bauru, ou onde for mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e terminar na cidade de Cuiabá, devendo seguir pelo Vale do Tietê em direção a Itapura, atravessar o rio Paraná entre o Urubupungá e o Pôrto do Taboado e passando por Baús, acompanhar a Serra desse nome até seu ponto terminal. As primeiras expedições topográficas e o primeiro traçado da ferrovia, foi supervisionado e organizado pela companhia francesa *Companhie Generale de Chemins de Feret de Traveaux Publiques*.

Bauru torna-se, dessa forma, uma espécie de eixo onde irá entroncar a Sorocabana e a Paulista, que não conseguirão realizar seu projeto inicial, e a Noroeste nascida fruto das contradições de interesses que animavam os vários grupos dominantes da época, passa por profundas modificações em seu traçado inicial devendo, daquele momento em diante (1907), estender-se até Corumbá, “afim de atender melhor ao nosso convênio político com a Bolívia e ao Plano Continental de um Ferrocarril do Atlântico ao Pacífico . Ligar-se-ia, assim, o Planalto e portanto, o Porto de Santos aos dois países centrais do Continente Sul-Americano, Paraguai e Bolívia. Por este traçado, de Bauru a Corumbá e do ramal Ponta-Porã, já posto na maior parte, em execução através de todos os obstáculos, não só integrou na vida Nacional o Estado de Mato-Grosso, como se estabeleceria o mais extenso dreno comercial conforme observações encontradas na obra de Fernando de Azevedo. Porém, ou-

tros fatores contribuíram para que fosse dado cada vez mais ênfase à construção desta estrada, justamente porque iria aliar a uma velha aspiração de integração do interior aos grandes centros urbanos formados a partir do litoral, para desta forma proceder a garantia do domínio do território. Para que tal projeto ocorresse, nada melhor que a estrada de ferro desbravar os caminhos para a conquista definitiva do sertão, ainda inexplorado.

No Jornal **Noroeste Ferrovia da Integração** - Edição Histórica editada pelo Ministério de Transportes e pela rede ferroviária federal em 1982, encontramos elementos de análise para a compreensão do avanço civilizatório e do imaginário do progresso empreendido na região pois, com **a Noroeste inverteu-se no Brasil** a ordem dos fatores no problema dos transportes. Lançada como estrada de penetração, em pleno sertão, abriu novas zonas à economia nacional, onde, integrando toda uma vasta área à comunidade brasileira, o primeiro estímulo à produção seria o da própria ferrovia, facilitando o desbravamento da região completamente virgem. A este respeito, Euclides da Cunha em seu livro *À Margem da História* seria um entusiasta e faria promissoras previsões, embora anos mais tarde concluísse que a exemplo do Amazonas “o homem em vez de assenhorear—se da terra, escraviza-se a ela, não expandindo o povoamento, mais estirando-o ao longo do caminho”. Existiam, no entanto, previsões mais pessimistas segundo as quais, lançada a estrada em pleno sertão bruto, essa seria apenas um caminho solitário percorrido por trens fantasmas.

No entanto, o que se viu, foi que nas zonas de influência desta estrada, a maioria dos municípios nasceram com a via férrea, e assim de 600 habitantes que existiam no ano de 1905 em Bauru, apenas três anos mais tarde já possuía 8000 habitantes, e vão se configurando cidades como Lins, Penápolis, Birigüi, Araçatuba, etc.

Abriram-se novas perspectivas para as atividades agropecuárias; o baixo preço das terras e a *procura de mão de obra para a construção da ferrovia* atraíram para a região levas de migrantes de áreas distantes onde já se haviam esgotado as condições objetivas de “progresso”, era tudo que se precisava para se tentar estruturar uma região livre, por enquanto, das influências “civilizatórias”. Estamos no final do século XIX e início do século XX, sob domínio pleno do positivismo que levava pessoas influentes da época, formadores de uma elite dominante, a julgarem a necessidade de crescimento aliada à conquista, e posteriormente à exploração. Tal fato traria melhores condições de sobrevivência aos seus projetos particulares de especulação, travestidos de interesses coletivos, o que, na verdade, só beneficiariam diretamente a alguns e traria trágico desfecho a muitos outros. De um idealismo bandeirante chegava-se mesmo a cheirar a face mais escura do diabo.

Detalhar-se-ão inúmeros objetivos que levaram o projeto de construção da estrada de ferro do Noroeste do Brasil a concretizar-se somente para que se pudesse estruturar a idéia de progresso que animava tal empreendimento:

- a)-*politicamente*: visaria ligar o país com a região Meridional e Ocidental do Mato Grosso;
- b)-*militarmente*: garantiria a defesa das fronteiras;
- c)-*construção de uma ferrovia Transcontinental*, ligando o Atlântico ao Pacífico, com 3954 km de extensão, sendo 1924 km no Brasil e 1828 km na Bolívia e 202 km no Chile, o que configuraria o porte do empreendimento;
- d)-*comunicação*: criando condições para maior modernidade do transporte;
- e)-*incentivar o comércio internacional*, pois a ferrovia partiria de São Paulo, transportaria o Paraná e o Urubupungá, e se dirigia a um ponto do rio Paraguai, adequado para encaminhar para o Brasil, o comércio dos sudoestes boliviano e paraguaio;
- f)-*intercâmbio das riquezas e das culturas* (estratégias econômica, comercial e de hegemonia).

A Noroeste, fruto da expansão capitalista, guiada pelo princípio do progresso, possuía uma característica marcante, ou seja, abrangeria as faces estratégica, econômica e internacional pois, foi projetada como uma estrada de penetração para soldar províncias entre si e estas com a capital do país, consolidando, assim, a União Nacional. Organizaria um esquema de defesa das fronteiras promovendo o povoamento e a colonização de terras quase desertas, principalmente através das Companhias de Colonização. Geralmente essas *Cias* eram formadas de capitais mistos nacionais e estrangeiros, como a *Cia. de Terras, Madeiras e Colonização de São Paulo (The San Paulo Land, Lumber & Colonization)*, organizada para desbravar e povoar as terras dos sertões e que somente na região de Birigüi estabeleceu cerca de 2000 (duas mil) famílias.

Existiam, também, os especuladores que se apropriavam de extensas faixas de terras indevidamente, apesar da Lei de Terras existir desde o governo Imperial, criada em 1854, que regulamentava este tipo indevido de posse. Pois o governo já se mostrava preocupado com relação à legitimidade das posses das terras, aliás, o que já ocorria desde 1842 na Região Noroeste, quando vieram para cá os primeiros povoadores mineiros motivados pela decadência da mineração e pela revolta liberal de Minas, ocorrida em 1842. Neste território desconhecido poderiam continuar seus costumes peculiares, instalando-se em grandes áreas e praticando a atividade de criadores, principalmente de porcos. Já se conhece, por esta época, atritos significativos existentes com os índios caingangues que habitavam a região e, no entanto, ainda esta sociedade primitiva estava resguardada de maiores confrontos, o que, não ocorreu quando o aço cortou o sertão através da estrada de ferro e do trem, e desordenou a comunidade indígena local, relegando-a ao extermínio total, reduzindo-a às reservas e condenando-a ao esquecimento, numa das páginas mais controvérsias e sangrentas da região, que reduz o índio, à *expectativa da morte*.

O confronto foi inevitável, as várias etnias que aqui se encontraram, exprimiam anseios antagônicos e trouxeram em si a semente da formação e da desagrega-

ção. A busca de riqueza fácil em terras férteis atraíram os imigrantes e migrantes (estes principalmente nordestinos) que ignorando a distância e todos os revezes, geralmente se estabeleciam ao longo das ferrovias, submetendo-se mesmo a morarem em vagões vazios, como em Birigüi, em precárias condições, molestados por vários tipos de doenças e insetos, principalmente os mosquitos birigüis (que inspiraram o nome da cidade), além dos constantes ataques dos indígenas, os caingangues, foram registrados nesta ocasião várias chacinas de ambos os lados. Mesmo assim, algumas famílias formaram núcleos pequenos de povoamento onde hoje se estabelecem as diversas cidades, e muita mata nativa foi substituída, posteriormente, pela plantação de café, que apesar das crises pelas quais passava regularmente, continuava a ser o melhor negócio do Brasil. “Por isso mesmo paralelamente vai desenvolver-se na Noroeste, onde está a convidá-lo para a nova arrancada a linha estratégica construída através de inúmeras matas e de terras excelentes”. De 1920 a 1935 não se “cuidou, na região, de outra coisa a não ser de café” (MILLET, 1982, p.62). Apesar do fato desta estrada de ferro ter sido inaugurada na época de uma violenta queda no preço do café, nos “anos 20 os pequenos sítios coexistiram com grandes propriedades de fazendeiros que se haviam deslocado para a fronteira vindos de regiões decadentes, de Ribeirão Preto, Araraquara e Jáu” (STOLCKE, 1986, p.62), o que facilitou a propagação da lavoura cafeeira na região noroeste.

No entanto, a história destas terras e da construção desta estrada foi marcada pelo abandono à própria sorte, por parte das autoridades governamentais, *dos trabalhadores, que encontraram na maioria das vezes a morte*. O espírito pioneiro significava, paradoxalmente, a destruição da *idéia* de progresso, que os animou a vir para esta região. O contraponto seria dado pelos especuladores de terras e os grandes fazendeiros que chegavam mesmo a intervir no traçado da estrada de ferro para beneficiar suas propriedades diretamente.

Apesar disso, a Noroeste, provou de um vertiginoso progresso desde o início de sua construção 1905 a 1920, quando ocorre um fenômeno “mágico” de crescimento, um verdadeiro *farwest*, “uma multidão variada de fazendeiros, de loteadores de terras e de aventureiros acompanhou os progressos da construção da ferrovia, um verdadeiro *rush*, digno da tradição americana” (MONBEIG, 1984, p.196). E o que restou dos índios (devidamente confinados em suas reservas após 1914), dos aventureiros, dos grileiros, dos posseiros, dos bugreiros, dos profissionais liberais que se beneficiavam dos negócios por vezes não tão lícitos, e assumiam posições de mando nas várias cidades que se formavam, reedita a colonização de exploração à qual o Brasil ficou exposto durante o processo de dominação portuguesa até a independência em 1822. A partir desse momento, a influência inglesa no nosso país tornou-se mais direta e durou nada menos que cem anos e segundo Leôncio Basbaum em sua obra *História Sincera da República*, “tal penetração e crescente influência não foi obra do acaso e surgiu como consequência natural, de um lado do desenvolvimento do capitalismo inglês e do outro, da inexistência de um capitalismo nacional

brasileiro” (1975). Nesta fase, surge mundialmente o imperialismo com sua política neocolonialista, que encontra no Brasil, o caminho para intervenção do capital estrangeiro através de vários canais, como, as companhias de Colonização, o que na Noroeste será respaldado, pois esta região encontrava-se numa fase de expansão e início de colonização e povoamento devido aos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que avançava até a região onde fica hoje Araçatuba. Aqui tornou-se um “Jardim do Eden” para que tal evento econômico encontrasse respaldo e segurança, favoreceu a especulação *criando uma estrutura social baseada na força do “imaginário do progresso”* que encontra na locomotiva um dos seus mais poderosos aliados porque, passa a representar vários símbolos, *o do bandeirante* no sentido desbravador, representando a dualidade entre a formação e a deformação social, *o poder*, destilado pela representação das elites dominantes que promovem ao lado do trabalho, também a exploração, representada pela *ânsia especulativa*, gerada pela grande extensão de terra pertencente a ninguém e a qualquer um.

O símbolo que se personaliza na memória do imigrante que se dirige a terras distantes em busca de melhores condições de vida. O símbolo do extermínio para o índio caingangue que atribuía à locomotiva face sobrenatural de monstro de boca enorme, de proporções desmedidas.

Enfim, ao procurar traduzir a vida dessas pessoas e desses lugares, estas reflexões têm por objetivo resgatar os símbolos que se transformaram na lembrança perpetuada nos trilhos de ferro e construída através deles.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil lançar-se-á no sertão desconhecido, trazendo a vida que gerará a morte e dentro dela outra vez a vida, que trará a semente do progresso capitalista.

MANFREDI NETO, Pascoal. The Imaginary of Progress in the Northwest Region. *Economia & Pesquisa*, Araçatuba, v. 1, n. 1, p.17-26, mar. 1999.

Abstract: Formation of the northwest region and its development through the construction of the efnob (Brazil’s Northwest Railway).

Keywords: Railway; progress; imaginary; symbol; civilization.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARRUDA, José Jobson de. **Toda história**. São Paulo: Ática, 1994.
- AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. 2.ed. São Paulo: Melhoramentos, 1958.
- BARROS, F. R. Itapura: ex-colônia militar e estabelecimento naval. **Revista do Inst. História e Geografia**, São Paulo, v. 54, 1957.
- BASBAUM, Leônicio. **História sincera da república**. 5.ed. São Paulo, 1975.
- BOBBIO, Norberto et. al. **Dicionário de política**. Brasília: Ed. UNB, 1986.

- ELIAS, Nobert. **O processo civilizador**. 2.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.
- HOBSBAWM, Eric. **A era das revoluções**. 4.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- MARSON, Adalberto. A locomotiva e a célula: imagens opostas da mesma revolução. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 10, n. 20, mar.ago. 1991.
- MILLET, Sergio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984
- STOLCKE, Verena. **Cafecultura, homens, mulheres e capital**. São Paulo: Brasiliense, 1986