

O Corpo de Segurança da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910): repressão e disciplina dos turmeiros.

Márcia Janete Espig*

Resumo: Conhecidos como “turmeiros”, os operários que trabalharam na construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) no trecho conhecido como Linha Sul (União da Vitória a Marcelino Ramos, passando, portanto, pelo interior de Santa Catarina) estiveram sujeitos à ação de um grupo pára militar organizado pela empresa construtora, a Brazil Railway Company. Este Corpo de Segurança serviria, supostamente, para a proteção dos próprios trabalhadores; contudo prestou-se sobretudo a sua repressão e disciplinarização, envolvendo-se em vários casos de violência. Em minha comunicação desejo aprofundar a análise sobre a constituição e as ações repressivas do Corpo de Segurança da EFSPRG, ampliando o conhecimento sobre o tema.

Palavras-chave: EFSPRG, turmeiros, movimento do Contestado.

Abstract: Known as “turmeiros”, the construction workers of São Paulo – Rio Grande Railway (EFSPRG), more specifically of South Line stretch (União da Vitória to Marcelino Ramos, therefore crossing Santa Catarina Estate) had been submitted to the actions of paramilitary group organized by “Brazil Railway Company”. This Security Corps may be supposedly to protect own workers, though had served to restrain e diciplinate them, by several cases of violence. In my presentation I wish think about the creation and restraining actions by the EFSPRG Security Corps, increasing the knowledge about the subject.

Keywords: EFSPRG, turmeiros (workers), Contestado Moviment.

Entre os anos de 1908 e 1910 ocorreu a construção da linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) que percorria o trecho entre União da Vitória, no Paraná, e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Esta ferrovia cruzava de norte a sul uma região na época disputada pelos estados de Santa Catarina e Paraná e que hoje corresponde ao interior catarinense. Embora a construção tenha transcorrido muito lentamente até o ano de 1907, a partir daí a empresa foi incorporada por uma empresa holding¹ norte americana, a Brazil Railway Company (BRC). Nos anos seguintes, a BRC imprimiu grande agilidade aos trabalhos, sendo necessário, para tanto, uma notável ampliação do número de trabalhadores envolvidos. No auge da construção, em janeiro de 1910, existiam seguramente mais de sete mil operários envolvidos neste trabalho, sendo possível que o número atingisse cerca de oito mil homens. Estes trabalhadores pouco qualificados recebem a denominação de “turmeiros” por parte das fontes consultadas.

* Professora da Universidade Luterana do Brasil. Doutora em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

¹ Por definição uma empresa holding controla outras empresas por meio de participação acionária.

É importante mencionar que neste mesmo local da construção da linha Sul ocorreu, alguns anos após, um grave movimento social, o Movimento do Contestado (1912-1916). Duramente combatido pelo exército brasileiro, em seu auge os rebeldes chegaram a dominar um território de aproximadamente 28.000 quilômetros quadrados, somando cerca de 20.000 pessoas (QUEIROZ, 1966). No ano de 2008 defendi tese de doutorado junto ao PPG em história da UFRGS, onde estudei os turmeiros que construíram a Linha Sul da EFSPRG, verificando sua inserção posterior no movimento do Contestado (ESPIG, 2008). Nesta comunicação, quero ressaltar um dos aspectos do cotidiano que aflorou da documentação pesquisada, qual seja, a repressão sofrida pelos trabalhadores através da constituição de um Corpo de Segurança pela empresa à qual serviam.

A organização do serviço de segurança da Companhia liga-se ao nome de Aquiles Stenghel, engenheiro-chefe dos trabalhos a partir de novembro de 1908. Italiano que já comprovara sua competência em variados serviços ferroviários, notadamente na Estrada de Ferro do Paraná em seu trecho Curitiba-Paranaguá, Stenghel assumiu a chefia do trecho Sul da EFSPRG num momento crucial, em que a empresa lutava para cumprir os prazos de construção. Entre novembro de 1908 e dezembro de 1910 Stenghel foi o responsável pela construção do trecho mais difícil da EFSPRG, em uma zona extensa e inóspita, acabando por concluí-la dentro do prazo negociado com o governo. Para vencer os mais de 300 quilômetros no prazo desejado, o engenheiro impôs uma disciplina rígida sobre os trabalhos e, por conseguinte, sobre os trabalhadores. Os jornais sugerem que a aparição do Corpo de Segurança se deu no primeiro momento da reorganização feita por Stenghel em finais de 1908 (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910; PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).

O policiamento na construção era feito pelo poder privado e controlado pelo engenheiro. Método similar já havia sido utilizado no início de 1910 para a segurança da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, outra importante ferrovia de propriedade da BRC (FERREIRA, 2005: 272). Em ambos os casos, usava-se como justificativa para a criação de um grupo paramilitar a carência de força pública regular nas zonas em questão. No caso da EFSPRG, a situação agravava-se devido à questão de limites entre Paraná e Santa Catarina, que elevava a tensão social e dificultava a atuação das forças públicas estaduais na região.²

² O próprio nome “Contestado” é uma referência a dois antigos conflitos de limites: entre Argentina e Brasil (a Questão de Misiones, ou Palmas, solucionada pelo governo republicano em 1896) e, posteriormente, à demanda existente entre os estados de Santa Catarina e Paraná. A disputa pela região criou um clima de tensão local, causando também a ausência de infra-estrutura básica e confusões frente à cobrança de taxas e impostos. Naquele período este tema possuía grande apelo junto a opinião pública, e gerou um grande volume de publicações, tanto em Santa Catarina quanto no Paraná, em geral altamente tendenciosas. A questão de limites foi solucionada definitivamente apenas após a pacificação da região, em 1916. Praticamente todas as

A historiografia existente sobre o movimento do Contestado e a parca bibliografia existente sobre a EFSPRG mencionam, mesmo que brevemente, a organização do Corpo de Segurança da Companhia. Parte dos autores parece compartilhar de uma certa visão positiva sobre o Corpo de Segurança (que, como veremos, foi muito difundida pela imprensa da época), segundo a qual este seria desejável e mesmo necessário para a manutenção da ordem; a tendência mais recente, contudo, implica em uma interpretação mais crítica sobre tal assunto, em que se percebe o caráter repressivo e violento deste grupo paramilitar.

Varia bastante, na bibliografia, a informação sobre o número de homens que comporia tal grupo. Queiroz afirma tratar-se de 200 homens em 1911, embora um dos depoimentos que coletou considere que se tratava de uns “80 praças” (1966: 72). Cabral (1979: 102) considera que o Corpo de Segurança já foi criado com 200 homens. Thomé (1983: 95) acredita que o Corpo de Segurança possuía aproximadamente 80 homens, montados e fortemente armados. Machado (2004: 152) nos fala em 300 homens, referindo-se contudo à estrutura da serraria que pertencia a uma subsidiária da BRC, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, e não à construção propriamente dita. Mais do que um dado impreciso, acredito que esta diversidade de números indique que o contingente do Corpo de Segurança variou ao longo do tempo, de acordo com as necessidades da empresa.

A pesquisa em jornais da época veio acrescentar informações interessantes sobre a constituição, a ação e as funções do Corpo de Segurança da EFSPRG. A maioria dos periódicos exibiu uma representação bastante positiva sobre a ação deste grupo. Ele teria prestado “[...] grandes serviços na repressão de constantes conflitos provocados pelos moradores da região” (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911).³ Nesta perspectiva, o Corpo de Segurança serviria para defesa da direção da estrada e mesmo dos trabalhadores frente à população local.

Todo o valle do Rio do Peixe é ainda um sertão quasi despovoado, onde ha muito se abrigam os bandidos da sociedade, encontrando ahi seguro e impenetravel refugio os mais terriveis facinoras, expulsos ou foragidos de S. Paulo, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande do Sul. Ahi foi e continua a ser teatro de muitos crimes, cujos autores ou mandatarios, pelo terror ou pela astucia, tomavam a suprema preponderancia em toda essa obscura zona, alliando-se a outros bandidos, que estão sempre promptos a executar as façanhas projectadas e concebidas pelos seus astuciosos chefes. Inumeros crimes são alli cometidos e seus autores continuam sob a mais vergonhosa impunidade. Com a criação do Corpo de Segurança, que exerceu sempre rigoroso policiamento, observou-se porém, ao longo da linha, ordem e calma, dando toda a segurança ao numeroso pessoal da estrada (PARANÁ MODERNO, 16/04/1911). [grifos meus]

obras sobre o movimento mencionam, de forma mais ou menos detalhada, a importância da questão de limites entre estes estados. Vide, dentre outros, Cabral (1979: 23-66), Vinhas de Queiroz (1966: 67-69) e Machado (2004: 123-127).

³ As fontes citadas neste trabalho tiveram sua grafia original mantida.

Discursivamente o próprio meio e as condições de trabalho na região forçaram à constituição do Corpo de Segurança.

As dificuldades de meios de vida e de transportes, numa região inhospita, a má vontade e receios por parte do pessoal operário devido a falta de confiança e aos insistentes boatos de ataques de supostos indígenas, crimes e perseguições de bandidos foragidos nos sertões atravessados pela construção (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1909). [grifo meu]

Assim, vemos construída uma representação que aponta como motivadores da constituição do Corpo de Segurança um grupo de personagens: os moradores da região, os “desconfiados” operários e a ameaça indígena. Neste sentido, acredita-se que “[...] Stenghel foi forçado a criar um corpo de policiamento mantido pela construção” (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910). Oficialmente, o Corpo de Segurança da construção da EFSPRG tinha, como uma de suas tarefas, proteger os trabalhadores de eventuais atrasos no pagamento ou excessos dos taifeiros⁴ (DIÁRIO DA TARDE, 29/12/1910).

Parece certo que a violência de turmeiros contra turmeiros ajudou a justificar a necessidade da manutenção de um Corpo de Segurança dotado de poder discricionário sobre os trabalhadores. O clima de violência é descrito abaixo:

Havia muito dinheiro, inclusive cédulas de 500 mil-réis, até então raras na região. Também, como não podia deixar de ser, apareceram as meretrizes que fomentavam grandes badernas entre a turmeirada. Havia também muita bebida e ausência de autoridade. As noites nos acampamentos era uma algazarra contínua, com muito tiro, gente ferida e até morte havia. Também não faltavam os assaltantes, que após o pagamento tocaíavam os pobres turmeiros, roubando o dinheiro e jogando os cadáveres no Rio do Peixe (SILVA apud ALBUQUERQUE, 1987: 17).

É interessante observar que um dos mais fortes motivos para a organização desta força paramilitar não é sequer mencionado pelos periódicos. A defesa da direção da ferrovia e da própria companhia frente aos taifeiros e aos turmeiros certamente constituía tarefa primordial do Corpo de Segurança. Muitas vezes a Companhia atrasava os pagamentos aos taifeiros, que conseqüentemente não os repassavam aos turmeiros. Neste caso a confusão era grande, podendo gerar conflitos como protestos, greves ou mesmo violência aberta. Um grave episódio, ocorrido em agosto de 1908, em que um empreiteiro insuflou dois mil trabalhadores

⁴ Os taifeiros, também conhecidos como “tarefeiros”, eram pequenos empreiteiros, que recebiam da Companhia por empreitada. Estes homens recebiam os trabalhadores, já divididos em turmas numerosas, e se responsabilizavam pelo pagamento de seus salários (THOMÉ, 1983, p. 88/89). Ao que tudo indica, os taifeiros também costumavam contar com alguns “homens de confiança”, capangas que os ajudavam na difícil tarefa de controle dos trabalhadores.

a rebelarem-se contra a empresa durante um episódio de pagamento irregular, já alertara a direção quanto a necessidade um grupo bem armado e preparado para debelar a violência latente do grupo (ESPIG, 2008, p. 270).

Existe ainda uma representação jornalística de cunho negativo sobre o Corpo de Segurança da EFSPRG. A principal voz neste sentido será a do jornal *O Progresso*, de Ponta Grossa. Este, ao criticar o poder assumido por Stenghel, pontua os excessos cometidos pelo Corpo de Segurança sob suas ordens. Embora existam variadas evidências de violência cotidiana contra os turmeiros da Estrada de Ferro anteriores à constituição do Corpo de Segurança, foi com sua criação que as denúncias se concentraram sobre este grupo e alguns de seus nomes conhecidos.

Anteriormente à formação do grupo em questão já havia queixas e denúncias sobre maus tratos e atrasos nos pagamentos. Turmas de colonos europeus chegavam a Curitiba reclamando do não cumprimento de cláusulas contratuais (DIÁRIO DA TARDE, 04/05/1908); voltavam da construção da EFSPRG desesperados e punham-se a reclamar em frente aos consulados (DIÁRIO DA TARDE, 09/06/1908); alguns imigrantes desistiram do trabalho na Linha Sul ao mero contato com conterrâneos, que pintavam um quadro tão sombrio que os desestimulava antes mesmo de assumirem as tarefas. Os valores prometidos quando de seu embarque no porto de origem eram motivo de grandes dúvidas (DIÁRIO DA TARDE, 07/07/1908). Alguns feitores eram acusados de maus tratos contra os turmeiros, os salários estavam constantemente atrasados e os armazéns exibiam preços abusivos. Neste episódio específico, alguns europeus emigraram para a Argentina, sob a reclamação de que a EFSPRG não pagou os salários acordados no momento da contratação (DIÁRIO DA TARDE, 18/08/1908).

Pelo que pude apurar, o Corpo de Segurança da EFSPRG atuou sob esta denominação a partir de fins de 1908 ou início de 1909. Sobre a dissolução do Corpo de Segurança existem poucas informações. Supostamente, uma guarda formada para acompanhar a segurança da construção de determinado trecho de uma ferrovia deveria ser dispersa ao seu final, no caso em dezembro de 1910. Porém Queiroz aponta que o Corpo de Segurança da construção passou ao status de Corpo de Segurança da empresa, ocupando-se principalmente dos posseiros.

Contra os posseiros que se recusavam a retirar-se dessas extensões [em 1911], Achilles Stenghel enviava o Corpo de Segurança da empresa, composto então de 200 homens e cujo comando fôra entregue a um antigo oficial da Força Pública do Paraná, de nome Palhares (QUEIROZ, 1966, p. 74).

É possível que este grupo tenha sido ainda incorporado à defesa das serrarias da *Lumber*, que possuía policiamento “com pessoal proprio” (DIÁRIO DA TARDE, 08/07/1912).⁵

Os periódicos que pesquisei não chegam a mencionar números referentes ao Corpo de Segurança, contudo citam alguns nomes envolvidos. O mais conhecido deles é o de Palhares, que pertencera à Força Pública do Paraná e chefiava o grupo. Mencionado por boa parte da historiografia, não havia até aqui maiores informações sobre este personagem. Pude constatar que se trata do Alferes Ângelo de Mello Palhares (O PROGRESSO, 13/11/1909). Com certeza não assumiu o comando do Corpo de Segurança desde seu início, pois foi denunciado em abril de 1909 pelo espancamento de um imigrante alemão, em Curitiba. O imigrante teria sido surrado a chicote pelo Alferes, indignando inclusive seus próprios colegas praças pela violência empregada (DIÁRIO DA TARDE, 13/04/1909).

Minha sugestão sobre este caso é que Palhares, após o ocorrido em Curitiba, foi transferido para o interior, ainda na condição de Alferes; lá chegando, associou-se à guarda particular da EFSPRG, na qual tornou-se uma autoridade importante. Em novembro de 1909 o cel. Fabrício refere-se a ele como “Alferes” e como “autoridade policial” em Calmon; em janeiro de 1910, contudo, já é designado como “segunda maior autoridade” no acampamento da EFSPRG. Nesta época o jornal *O Progresso* menciona uma agressão a um grupo de poloneses e estrangeiros de outras nacionalidades cometida pelo “sr. commissario Palhares”, assinalado como “[...] a segunda autoridade despotica de Calmon [...]” (O PROGRESSO, 27/01/1910). Este, aos pontapés, expulsara do trem que levava à Linha Sul os imigrantes que não possuíam a certidão de vacina. Nos quadros funcionais da empresa, A. Palhares recebia o cargo de “Commandant de Police”, e recebia um salário mensal de 200\$000 (TREVISAN, 1985, p. 47). Sua ida para o Corpo de Segurança da construção coincide com o período de endurecimento da repressão.

Outro nome do Corpo de Segurança é o de José Bahiano, definido como “capanga respeitado”, “[...] commissionado para exercer um bom lugar na guarda pretoriana, como *um dos primeiros na arte de mandar gente para o outro mundo*” (O PROGRESSO, 01/02/1910) [grifo meu]. Este é o mesmo José Bahiano condenado pela justiça como um dos agressores que promoveram o ataque à sede d’ *O Progresso*, em maio de 1909 (O PROGRESSO, 19/02/1910). O Auto de Perguntas feito a ele durante o processo elucida pouca coisa sobre seu

⁵ A parte mais trabalhosa da construção concluiu-se no final de 1910; contudo em 1911 tiveram início as expulsões de posseiros. Em novembro de 1911 começaram as atividades da *Lumber*. Tudo isso indica a necessidade, para a empresa, em manter um grupo armado atuante na região durante todo este período.

perfil social. Definindo-se como “carroceiro”, tinha 46 anos, era analfabeto e seu nome verdadeiro sequer foi mencionado. Era baiano de origem (daí o apelido), mas residia em Ponta Grossa há algum tempo (PROCESSO GENEROSO BORGES, 1909).

Podemos apenas especular sobre as outras dezenas de pessoas envolvidas no Corpo de Segurança. Seriam moradores da região, que teriam como vantagem sobre os demais o conhecimento da geografia local? Ou seriam preferencialmente estrangeiros? Possivelmente eram recrutados dentre aqueles que possuíam um passado de violência e experiência com armas de fogo.

O Corpo de Segurança podia sofrer eventuais acréscimos. Frente ao episódio do assalto ao trem pagador, ocorrido em 24 de outubro de 1909, Stenghel teria contratado “funcionários especializados” para a perseguição aos assaltantes. O Sr. Salustiano Moreira, por exemplo, foi levado de Ponta Grossa para Calmon, e possuía um atestado do engenheiro chefe no qual declarava que se encontrava em “missão especial desta companhia (Brasil Railway)”. Ainda recebera um carregamento de carabinas e um ofício de Stenghel, no qual este informava ao Comissário de Polícia de Palmas que Salustiano “[...] vai em persiguição dos criminosos autores do assalto ao trem pagador, da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande” (O PROGRESSO, 18/01/1910). Também neste caso a empresa não confiava na Polícia da região, e constituía uma justiça própria para seguir no encalço dos assaltantes.

Os relatos de episódios de violência cometida contra os turmeiros apontam para um aspecto repressivo, visando modelar comportamentos e disciplinar os milhares de trabalhadores envolvidos na construção. Em algumas ocasiões as acusações eram dirigidas diretamente contra a figura de Stenghel, tais como o relato do espancamento e cárcere privado do polonês Antonio Rovis, que participara de uma greve; ordens de assassinato contra turmeiros; a ameaça de morte contra o sub tarefeiro João Gordo; pagamentos de valores menores do que os inicialmente acordados com os taifeiros, aos quais não se dava possibilidade de reclamação; e demissões sumárias dos taifeiros sem lhes pagar o que era devido (O PROGRESSO, 13/11/1909). Outros casos graves narrados pela imprensa:

Ferido pelo esbulho que lhe usurpou o trabalho, representado por tantos sacrifícios, um operario exacerba-se, protesta. Foi o quanto bastou para ser agarrado pela guarda e surrado. [...]

Um outro operario, um polaco, não sabemos em que falta incorreu [...]. Setenciada a morte foi fuzilado com um tiro de carabina. O condenado teve o craneo esmagado por uma bala de winchester. E assim passou da vida á morte um miseravel... um operario que talvez, nem merecesse a compaixão de uma sepultura e fosse o seu corpo arremecado ao Rio do Peixe (O PROGRESSO, 27/01/1910).

O pavor infligido surtia efeito sobre os turmeiros. Em fevereiro de 1910 um ex-trabalhador da EFSPRG chegou à redação do *Diário da Tarde*, em Curitiba, denunciando os maus tratos. Segundo ele, existia na estação Calmon um rancho de madeira onde os trabalhadores permaneciam 15 a 20 dias, às vezes até sofrendo fome, para esperar o recebimento dos seus salários (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910). O ex-trabalhador afirma que

Muitos trabalhadores, aterrorizados com as torturas já aplicadas a outros companheiros, nem se atrevem a fazer reclamações, pois temem lhes aconteça o que sucedeu a Pascoal de Tal, que, segundo lhe constou, foi amarrado por quatro capangas dum engenheiro, desaparecendo mais tarde sem que se saiba seu fim (DIÁRIO DA TARDE, 05/02/1910).

Tudo indica que a proliferação de notícias referentes a maus tratos pelo Corpo de Segurança da EFSPRG tenha lhe conferido uma visibilidade que começou a se tornar perturbadora para os poderes constituídos. No início de 1910 o assunto se tornou objeto de reclamação do Juiz de Direito de Campos Novos a Stenghel:

A S. Paulo Rio Grande

Tendo chegado ao conhecimento do Sr. Dr. Juiz de Direito da Comarca, que a polícia volante da companhia S. Paulo Rio Grande cometia diversas arbitrariedades contra empregados da estrada e moradores no distrito da “Barra do Rio do Peixe”, onde está localizada a 9ª divisão, S.S. apressou-se em telegrafar ao dr. Achilles Stenghel, chefe da construção reclamando e pedindo a retirada imediata daquela policia, por não consentir que em sua comarca se cometessem violências e arbitrariedades contrárias à lei. O sr. Achilles, imediatamente respondeu nos seguintes termos: Calmon, 27.1.1910. Dr. Juiz de direito, Campos Novos - Surpreendido telegrama de ontem, vos agradeço comunicação. Já telegrafei 9ª divisão tomando providencias necessárias. Achilles (O LIBERTADOR, 09/02/1910).

Este pedido do Juiz de Direito de Campos Novos, a fim de ser bem compreendido em suas implicações políticas, deve ser relacionado à questão de limites entre os estados catarinense e paranaense. Uma empresa estrangeira constrói uma ferrovia cortando exatamente a zona contestada entre os estados; seus trilhos atingem apenas o território de fato ocupado pelo Paraná, embora de direito pertencente à Santa Catarina; já as terras doadas pelo Governo Federal à Companhia atingem ambos os estados. O chefe de construção do caminho de ferro cria uma guarda paramilitar superior ou igual em número de homens à Força Pública de Santa Catarina,⁶ sob o comando de um Alferes ou ex-Alferes da Força Pública do estadopositor. Os maus tratos e arbitrariedades contra catarinenses passaram por questionamentos das autoridades deste estado.

⁶ A falta de homens e de investimentos no Corpo de Segurança catarinense era uma reclamação constante dos homens públicos do estado. Em 1910 o estado contava apenas com 204 praças de pré e 10 oficiais.

Em outubro de 1910, o Ministro da Viação, Francisco Sá, um velho amigo da BRC, viu-se forçado a dar explicações ao Governador de Santa Catarina, declarando que a EFSPRG “[...] mantem um corpo de individuos armados para garantir a linha contra os salteadores, sendo engano pensar que essa força seja pertencente á policia do Paraná” (MISSÕES, 27/10/1910). Infelizmente não possuímos mais indícios sobre a relação dos poderes públicos de ambos os estados com o Corpo de Segurança, porém tudo indica que as autoridades catarinenses pautaram-se pela desconfiança. Apenas alguns dias antes, o Ministro da Viação havia requisitado ao Ministro da Guerra um contingente de força federal para a estação de Limeira, a fim de “[...] garantir o pessoal de construção da linha de Porto União ao Rio Uruguay” (DIÁRIO DA TARDE, 17/10/1910). É bastante provável que este contingente tivesse, na verdade, a missão de vigiar o próprio Corpo de Segurança, motivo de reclamações de trabalhadores, população e autoridades catarinenses.

Traçando um breve resumo, sabemos que o Corpo de Segurança da EFSPRG foi, muito provavelmente, criado por Aquiles Stenghel em finais de 1908 a fim de exercer um papel repressivo sobre turmeiros e taifeiros, embora as queixas de maus tratos sejam anteriores a sua criação. Posteriormente atuou como agente de retirada de posseiros das terras lindeiras à ferrovia, pertencentes à BRC. A partir da segunda metade de 1909 a guarda paramilitar de Stenghel passou a ser chefiada por Ângelo de Mello Palhares, que fôra Alferes da Força Pública Paranaense. Ao que tudo indica, a partir deste momento houve um incremento bastante significativo da violência empregada contra os trabalhadores e empreiteiros, pois os relatos de maus tratos em jornais tornaram-se mais comuns. Após o final da construção da Linha Sul o Corpo de Segurança passou a servir diretamente à Companhia, muito provavelmente anexando-se à defesa das serrarias da BRC na região.

FONTES:

Paraná Moderno, Curitiba, de 27 de novembro de 1909 a 4 de novembro de 1911.

Diário da Tarde, de Curitiba, de 16 de março de 1908 a 31 de dezembro de 1908; 02 de janeiro de 1909 a 31 de dezembro de 1909; 01 de janeiro de 1910 a 31 de dezembro de 1910. [coleção incompleta]

Missões, de União da Victoria, 18 de junho de 1910 a 25 de agosto de 1910.

O Libertador, de Campos Novos, de 9 de janeiro de 1910 a 9 de novembro de 1911. [coleção incompleta]

O Progresso, de Ponta Grossa, segundo semestre de 1909 e primeiro semestre de 1910.

COMARCA DE PONTA GROSSA. ESTADO DO PARANÁ. **Inquerito Policial**. Appellante Generoso Borges. 21 de junho de 1909.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALBUQUERQUE, Mário Marcondes. **Contestado**: distorções e controvérsias. Curitiba: Lítero-Técnica, 1987.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **A Campanha do Contestado**. 2ª ed. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1979.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado**: Os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915). Porto Alegre: UFRGS, 2008. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

MONTEIRO, Duglas Teixeira. **Os errantes do novo século**: um estudo sobre o surto milenarista do Contestado. São Paulo: Duas Cidades, 1974.

PEREIRA DE QUEIROZ, Maria Isaura. **La "Guerre Sainte" au Brésil**: Le mouvement messianique du "Contestado". São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1957.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social** (a guerra sertaneja do Contestado - 1912-1916). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro**: história da ferrovia no contestado. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

TREVISAN, Edilberto. **Ao apito do trem**: antecedentes e construção da ferrovia de Paranaguá a Curitiba. Curitiba: Ed. da Rede Ferroviária Federal S. A., 1985.