

Resultados de pesquisa: os turmeiros da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (1908-1910)

Márcia Janete Espig
Doutora de História pela UFRGS
Professora da Universidade Luterana do Brasil

Resumo: Em minha comunicação desejo apresentar alguns dos resultados obtidos por minha tese de doutorado, recentemente defendida junto ao PPG-UFRGS. Neste trabalho estudei os “turmeiros”, trabalhadores envolvidos na construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910), especificamente no trecho em que mais tarde ocorreu o Movimento do Contestado (1912-1916). Utilizando farta documentação, demonstrei que um contingente muito significativo destes homens era composto de imigrantes, contrariando o que até aqui a historiografia vinha afirmando. Tudo indica que a maioria não permaneceu na região ao final dos trabalhos. Questiona-se, desta maneira, sua participação em grande número no Movimento do Contestado, apontando para uma permanência bem menos expressiva do que afirma a historiografia.

Palavras-chave: Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, trabalhadores, Movimento do Contestado.

Nesta comunicação venho expor alguns resultados obtidos por minha tese de doutorado, recentemente defendida junto ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob a orientação do professor Dr. José Rivair Macedo e intitulada “Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915)”.

Em minha tese, estudo certos personagens correntemente mencionados na história sobre o movimento do Contestado: os turmeiros, trabalhadores pouco qualificados que trabalharam na construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG). Esta ferrovia tem como ponto de origem a cidade de Itararé, em São Paulo, e término na localidade de Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Projetada em 1889, ainda no Império, sua construção deu-se inicialmente de forma lenta. Em 1907 a Brazil Railway Company (BRC), empresa americana que explorava uma série de empreendimentos no Brasil, adquiriu a concessão. Em 1908 a construção da linha penetrou em território

2

contestado entre os estados de Santa Catarina e Paraná. Neste ponto, a empresa viu-se na contingência de apressar os trabalhos, devido à pressão governamental; para tanto, alterou a direção geral, que passou às mãos do engenheiro italiano Aquiles Stenghel, e utilizou uma série de estratégias a fim de atrair um grande volume de mão de obra para a região. Já então se atingia o vale do Rio do Peixe, e o auge do número de trabalhadores braçais. Com o avanço dos trabalhos, o número de turmeiros foi declinando, e no final de 1910 permaneciam trabalhando na construção apenas operários mais especializados, que construía algumas das chamadas “obras de arte” deste caminho de ferro.

Alguns anos após a inauguração da linha sul da EFSPRG, ocorreu nesta mesma região o movimento do Contestado. Movimento de características messiânico-milenaristas, foi duramente combatido pelo Estado, sobretudo através da Expedição Setembrino de Carvalho, a partir de setembro de 1914. Ao final da expedição, o general responsável produziu um Relatório ao Ministro da Guerra. Neste, afirmava sobre os turmeiros que se tratava de malfeitores, oriundos de locais como Pernambuco e Rio de Janeiro, e teriam sido abandonados no local da construção, onde realizaram uma série de crimes. Seriam “facínoras”.¹

Esta breve referência sobre os turmeiros da EFSPRG tornou-se, para a historiografia sobre o movimento, uma espécie de verdade inquestionável ou, como afirmo em meu texto, um “monumento”. Toda a historiografia posterior reproduz integralmente esta informação sobre os operários, que só veio encontrar crítica na tese de Machado, em 2001. Além disso, o Relatório Setembrino era a única fonte citada ao se mencionar os turmeiros. A partir desta fonte, as obras sobre o Contestado passaram a afirmar o seguinte:

1º – os trabalhadores vieram de grandes centros urbanos, principalmente do Rio de Janeiro e Pernambuco;

2º – estes homens foram abandonados na região após o término da construção da Estrada de Ferro;

3º – sua constituição social levou-os ao banditismo;

4º – tornaram-se, mais tarde, líderes no Movimento do Contestado.

¹ CARVALHO, Fernando Setembrino de. *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916. p. 3/4.

3

Paulatinamente, os historiadores começaram a acrescentar informações complementares. Entretanto, estas não recebiam referências amparadas em fontes documentais, o que as enfraquecia mas não impedia que autores posteriores as reproduzissem sem questionamento. Afirmava-se o seguinte:

5º – o número de trabalhadores foi, inicialmente, de quatro mil homens, sendo progressivamente estendido para oito mil homens, ou mesmo dez mil homens (em algumas análises);

6º – parte deles foram capturados pela Polícia ou retirados de cadeias e enviados para a região;

7º – os locais de proveniência seriam, além dos apontados por Setembrino de Carvalho, Santos, Salvador e Recife, cidades portuárias;

8º – teriam permanecido, sobretudo, nos municípios de Campos Novos, Curitiba, Lages, Palmas, Clevelândia, Porto União e Canoinhas;

9º – estavam sujeitos ao Corpo de Segurança da Companhia, bem como ao consumo de produtos dos Armazéns da Companhia;

10º – poderiam ter participado do movimento operário em seus locais de origem;

11º – teriam se tornado jagunços de coronéis ou constituído bandos próprios após o abandono na região.

Desta forma constitui meu problema de pesquisa, cujas principais características são a realização de uma ampla discussão historiográfica e um mapeamento criterioso das fontes documentais existentes sobre os turmeiros da linha Sul da EFSPRG. Busquei realizar uma investigação microscópica sobre os trabalhadores recrutados pela *Brazil Railway Company* (BRC) para a construção da Linha Sul da EFSPRG a fim de verificar sua procedência, seu destino e, conseqüentemente, se teriam ou não participado posteriormente do Movimento do Contestado. Verifiquei a necessidade de conhecer ao máximo tais personagens, detalhando sua origem, dificuldades enfrentadas, experiências e vivências que fossem passíveis de reconstituição histórica.

A pesquisa que realizei foi bastante extensa. Além das capitais dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, visitei muitas cidades no

4

interior destes dois últimos estados, tais como Ponta Grossa, União da Vitória, Porto União, Pinheiro Preto, Curitiba, Videira, sendo que algumas destas, em mais de uma ocasião.

Desde o princípio, as pesquisas assumiram um tom de investigação, no sentido mais “detetivesco” da palavra. Como costuma acontecer em algumas investigações, de início senti-me um pouco frustrada, pois não conseguia localizar fontes suficientes e satisfatórias para discutir meu problema. Os turmeiros pareciam invisíveis. Insisti por algum tempo na busca de documentação pertencente à direção da BRC ou da empresa EFSPRG, mas a coleta em São Leopoldo, em Curitiba e no Rio de Janeiro apontava uma curiosa coincidência: incêndios nos acervos da empresa, algum tempo antes da falência.

Aos poucos comecei a deslindar a trama que envolvia os turmeiros, e percebi que era necessário uma indagação mais detalhista, ou microscópica. Era preciso percorrer fontes indiretas, pois aquelas fontes privilegiadas, com as quais sonhava de início, já não existem ou estão perdidas para os pesquisadores. Passei a coletar toda e qualquer documentação que fizesse referência a estes personagens. Em vários casos, trata-se de uma linha em um relatório, um jornal, um livro de memórias. Este foi o tom da pesquisa, que completa a metáfora do detetive que empreguei acima. Pesquisa trabalhosa, certamente; mas ao mesmo tempo desafiadora, já que cada pequeno dado completava um detalhe do quadro que desejava descrever e analisar.

O tipo da investigação elaborada me levou quase que naturalmente à utilização dos pressupostos teóricos da micro-história. O cuidado com o detalhe, o uso intensivo de fontes, o método de pesquisa, a montagem de um quadro complexo, tudo remetia a uma reflexão pautada por autores como Ginzburg, Poni, Levi, Revel. Contudo estes não foram os únicos referenciais utilizados: a história cultural contribuiu bastante para algumas reflexões realizadas, sobretudo em relação a historiografia e às representações produzidas pelos historiadores a partir de uma fonte documental. Neste sentido, autores como Le Goff, Chartier e Bourdieu também trouxeram importantes contribuições. Outro vetor da pesquisa tornou necessário o uso de pesquisadores da história social, como Thompson e Hobsbawm. À despeito de possíveis divergências entre tais autores, em meu trabalho foram utilizados de maneira complementar e, acredito, não contraditória. Cada qual auxiliou-me ao pensar pontos importantes de discussão, pois o tema que me propus analisar abriu diferentes campos de discussão ao longo de seu desenvolvimento.

5

Na composição do texto tive como princípio a utilização preferencial de fontes primárias em detrimento da bibliografia. Quando havia escolha, valorizava principalmente os materiais de época. Isso não significa que tenha desconsiderado as discussões bibliográficas, pois sempre que julgava conveniente a elas retornava. Mas como estratégia, considerei mais produtivo promover um retorno às fontes, produzindo minha própria interpretação. Seria incoerente não realizar, pessoalmente, algo que critiquei em vários autores; além disso, muitas informações e dados se mostravam imprecisos ou insuficientes nos autores consultados.

Muitas foram as fontes utilizadas ao longo de todo o texto. Não seria capaz de elencar um tipo que tenha sido mais importante, pois cada parte valorizou mais ou menos um ou outro tipo de material. Os jornais e demais periódicos acabaram se mostrando muito importantes para a investigação de um certo cotidiano da construção da EFSPRG, revelando aspectos até aqui não abordados pela historiografia. Também trouxeram alguns dados oficiais da ferrovia, certamente oriundos de relatórios da empresa, mas que se encontram perdidos, e neste sentido foram fontes privilegiadas para várias das discussões. Memórias familiares ou individuais, especialmente de imigrantes ou de viajantes, também revelaram questões muito importantes. Documentação oficial, como relatórios, mensagens, ofícios, memoriais, etc, também foram fontes de informação ou de enunciação de discursos referentes à ferrovia. Documentação militar e relatos memorialísticos de militares foram fundamentais para a elaboração do primeiro e do quarto capítulo desta tese, embora tenham comparecido ainda em outros momentos da discussão. Embora com inúmeras ausências, alguma documentação da BRC e da EFSPRG foi localizada junto a diferentes acervos. Merece destaque a documentação gentilmente cedida pela professora Ana Lucia Lanna, por ela recolhida junto a acervo parisiense, e que inclui relatórios, atas e correspondências sigilosas trocadas pelos altos escalões da BRC. Estas fontes foram fundamentais para as reflexões realizadas na parte dois.

Utilizei ainda, em diferentes momentos, inquéritos policiais e militares, processos, inventários e autos de corpo de delito. Esta documentação, oriunda do Exército ou do Poder Judiciário, me auxiliou na busca pelos turmeiros remanescentes na região do Contestado. Usei também testemunhos orais; entretanto a larga maioria dos depoimentos que analisei foram realizados por outros pesquisadores, como Paulo Pinheiro Machado, Padre Tomás Pieters e Duglas Teixeira Monteiro. A única entrevista que realizei foi com o engenheiro Osíris Stenghel Guimarães, neto de Aquiles Stenghel. Estas foram as fontes utilizadas, coletadas ao longo de extensa pesquisa de campo.

6

Minha tese foi organizada no formato de três partes, cada uma dividida em dois capítulos. A primeira parte possui um perfil historiográfico e teórico metodológico. O primeiro capítulo inicia com a discussão sobre a famosa assertiva do General Setembrino de Carvalho sobre os trabalhadores da Estrada de Ferro, contextualizada e comparada com as obras de outros militares que escreveram sobre o Contestado. A seguir são chamados à discussão os historiadores, diletantes ou profissionais, que dissertaram sobre o tema. No segundo capítulo apresentei aos leitores os fundamentos teórico-metodológicos que direcionaram a investigação, já mencionados resumidamente acima.

A segunda parte examina com detalhes o histórico da EFSPRG, desde seu primórdio até sua aquisição pela BRC. No terceiro capítulo parti da figura de seu idealizador, o renomado engenheiro João Teixeira Soares. Com a evolução histórica da EFSPRG, entraram em cena outros personagens, políticos, empresários, especuladores, todos ligados à poderosa instituição BRC, que assumiu esta ferrovia em 1907. Quis demonstrar as práticas escusas desta empresa no Brasil e fora dele, e as conseqüências políticas e econômicas das inúmeras irregularidades cometidas pela instituição. No quarto capítulo abordei a expectativa dos sujeitos e da sociedade em geral quanto à implantação deste caminho de ferro, pautada pelo discurso de modernidade, progresso e desenvolvimento. Contudo este discurso foi, em seguida, desconstruído a partir da dura realidade enfrentada pelos usuários da ferrovia: acidentes, descarrilamentos, atrasos, lentidão, maus serviços e perigos constantes. Enfoquei ainda a utilização da via férrea pelo Exército Nacional, quando do conflito do Contestado, e sua relação com os próprios rebeldes.

Na terceira e última parte desta tese o texto se aproxima ainda mais da construção da EFSPRG e da experiência dos turmeiros. O quinto capítulo tem como ponto de partida a atuação de Aquiles Stenghel, engenheiro responsável pela Linha Sul em seus momentos mais cruciais. A organização e a disciplina impostas pelo italiano foram detalhadas, sobretudo através da constituição do famoso Corpo de Segurança da empresa. Neste ponto evidenciei ainda aspectos pouco conhecidos da experiência dos trabalhadores da construção. O sexto capítulo prossegue com uma tentativa de traçar um perfil destes trabalhadores, através das raras fontes que nos permitem aproximação de seu cotidiano, suas alegrias e angústias. Busquei determinar qual a procedência destes homens e qual seu destino posterior, após o término da construção, a fim de evidenciar sua participação ou não no Movimento do Contestado, posteriormente ocorrido.

7

Gostaria de apresentar muito sucintamente as conclusões a que este trabalho chegou.

Os indícios não confirmaram a suposição de que os trabalhadores tenham vindo unicamente de grandes centros urbanos do país, como Rio de Janeiro e Pernambuco. Na documentação consultada, verificou-se a existência de algum recrutamento em estados do centro do país, porém as mais constantes referências eram feitas a imigrantes, notadamente poloneses, russos, portugueses, espanhóis e italianos. Parte destes, inclusive, foi trazida diretamente pela Companhia a fim de construir a ferrovia e, posteriormente, adquirir e colonizar as terras adjacentes à mesma. Muitos dos estrangeiros empregados eram colonos já assentados nos estados do sul e que buscavam ganhos alternativos durante o período de entressafra.

É provável que tenha havido algum recrutamento de homens da própria região do Contestado, embora fraco. As fontes informam que eram pessimamente vistos pela Companhia. Estes grupo teria se concentrado sobretudo no fornecimento de gêneros agrícolas aos “exército” de trabalhadores que então invadia a região. Muitos dos turmeiros foram contratados entre pessoal egresso da macro-região, ou seja, dos estados do sul.

O número de trabalhadores utilizado varia na historiografia. A documentação mais precisa localizada indicou que, no auge das atividades, a contratação na Linha Sul da EFSPRG chegou a 7.035 homens, em janeiro de 1910. No entanto era comum a manutenção de um número excedente de trabalhadores durante as construções ferroviárias, a fim de suprir eventuais faltas. Isto me leva à suposição de que houvesse realmente um número aproximado de 8 mil turmeiros concentrados na região no início do ano de 1910.

Faltava, porém à historiografia, a compreensão de que a retirada destes homens aconteceu aos poucos, não havendo um momento em que todos estes milhares ficaram desempregados. Além disso havia várias opções possíveis para esta população, desde a construção de outras ferrovias ou, no caso de imigrantes, o retorno às propriedades ou a aquisição na própria zona. Não existe, portanto, um encaminhamento automático destes turmeiros para o banditismo, como sugerem alguns autores. Seu abandono na região, relatado pelo General Setembrino, pode ou não ser exato. Particularmente não acredito que isso interessasse à Companhia, já que esta permanência poderia significar ocupações irregulares em suas terras.

8

A análise de processos do Fórum de Curitiba (supostamente uma das cidades em que estes homens teriam permanecido preferencialmente) mostrou a preponderância de moradores da região ou da macro região, e raras pessoas vindas do centro do país.

A alusão de Douglas Teixeira Monteiro, de que os trabalhadores da construção da EFSPRG poderiam ter participado do movimento operário em seus locais de origem revela-se extremamente frágil. O grosso dos trabalhadores, ao que tudo indica, não se originara nas cidades portuárias brasileiras. Obviamente dentre um número tão significativo de homens encontraremos uma variedade imensa de tipos humanos, e não podemos descartar a possibilidade de que alguns operários militantes em seu local de origem tenham chegado à região. Contudo, não posso afirmar categoricamente a participação de um número substancial de homens nesta situação, já que a documentação não a subscreve.

Apesar dos limites impostos pela carência de documentação, foi possível captar alguns elementos da experiência cotidiana dos turmeiros. Esta se encontrava marcada pela violência física e moral. Abordei ainda a formação do Corpo de Segurança da Companhia, que institucionalizou a violência como meio de disciplinar os milhares de homens envolvidos com a construção. Os produtos de primeira necessidade eram, quase sempre, adquiridos junto aos Armazéns da Companhia. Como os atrasos de salário eram freqüentes, a compra à crédito era fundamental e garantia a sobrevivência.

A participação de turmeiros remanescentes no Movimento do Contestado é outra das questões que procurei responder. Não houve operários da construção da ferrovia entre os líderes do conflito.² Esta informação já destoa da versão apresentada pela maioria da historiografia. Se considerarmos que muitos destes homens eram imigrantes que retornaram para as regiões coloniais ou se deslocaram para outros locais, veremos que a permanência não foi tão marcante quanto se pensava anteriormente. Logicamente, sua participação no movimento também foi restrita. Exceção deve ser feita a um contingente nada desprezível de turmeiros que foi dispensado dos trabalhos no Ramal São Francisco em 1914. Dentre estes, certamente haveria muitos ex-trabalhadores da Linha Sul, que lá foram empregados após a conclusão desta.

² Conforme comprovado por Machado. MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

9

O tema em questão não foi esgotado. Espero que minha contribuição possa despertar o interesse de outros historiadores e colaborar para novos estudos, estimulando o debate sobre tão instigante temática.

Bibliografia

AURAS, Marli. *Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla*. 2ª ed. Florianópolis : Editora da UFSC, 1995.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução á história ferroviária do Brasil*. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Tarde, 1953.

BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

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

CHARTIER, Roger. *A história cultural - entre práticas e representações*. São Paulo: Difel, 1990.

_____. O mundo como representação. *Estudos Avançados*, São Paulo, n. 11, p. 173-191, 1991.

_____. *À beira da falésia: a história entre certezas e inquietudes*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 2002.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. *Relatório apresentado ao General de Divisão José Caetano de Faria, Ministro da Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1916.

ESPADA LIMA, Henrique. *A Micro-história Italiana: escalas, indícios e singularidades*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

ESPIG, Márcia Janete. “Uma poeira de acontecimentos minúsculos”: algumas considerações em torno das contribuições teórico-metodológicas da micro-história. *História Unisinos*. São Leopoldo, v. 4, n.2, p. 201-213, maio/agosto 2006.

ESPIG, Márcia Janete; MACHADO, Paulo Pinheiro (orgs). *A Guerra Santa revisitada: novos estudos sobre o Movimento do Contestado*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes : o cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

_____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____. A história e a micro-história: uma entrevista com Carlo Ginzburg. *LPH - Revista de História*, Ouro Preto, n.1, p. 01-06, 1990.

10

- _____. *A micro-história* e outros ensaios. Lisboa: Difel, 1991a.
- _____. *História noturna: decifrando o sabá*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991b.
- _____. Microhistoria: dos o tres cosas que sé de ella. *Entrepasados – Revista de História*, n. 8, princípios de 1995.
- _____. *Olhos de madeira: nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- _____. *Relações de força – história, retórica, prova*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GREMAUD, Amaury Patrick. *O Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930 – o caso da Brazil Railway Co*. São Paulo: USP, 1992. Dissertação (Mestrado em Economia), Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, 1992.

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

- HOBBSAWM, Eric. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001. 15^a ed.
- _____. *A Era do Capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. 10^a ed.
- _____. *A Era dos Impérios (1875-1914)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HUNT, Lynn (org.). *A nova história cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

KROETZ, Lando. *As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960*. Curitiba: UFPR, 1975. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Paraná, 1975.

_____. *As estradas de ferro do Paraná (1880-1940)*. São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920)*. São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4^a Ed. Campinas: UNICAMP, 1996.
- _____. (org.) *A história nova*. 4^a ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

LEVI, Giovanni. *Herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

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

MAUTNER, Yvonne. A era das Estradas de Ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção. *Espaço & debates*, São Paulo, v. 12, n. 36, p. 62-68, mai/ago 1992.

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

NODARI, Renato. *Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande: Causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900/1940*. Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

PEREIRA, Walmir da Silva. *A ferrovia São Paulo – Rio Grande e os índios xokleng – relações interétnicas e modernidade no Brasil meridional*. Florianópolis: UFSC, 1995. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, 1995.

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.

REVEL, Jacques (org.) *Jogos de escala: a experiência da micro-análise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. *"O pessoal da Lumber!" Um estudo acerca dos trabalhadores da Southern Brazil Lumber and Colonization Company e sua atuação no planalto norte de Santa Catarina, 1910-1929*. Florianópolis: UFSC, 2006. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

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

THOMPSON, E.P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros - uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro : Zahar, 1981.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 2001.