

Ferrovias no Brasil: o território e as cidades Railways in Brazil: territory and cities

Ana Lucia Duarte Lanna
Universidade de São Paulo

Resumo

Este artigo pretende analisar relações entre expansão ferroviária, consolidação do território e estruturação das cidades no Brasil, indicando a pluralidade e complexidade dos caminhos percorridos entre finais do século XIX e primeiras décadas do século XX. Para tanto utilizamos além da bibliografia, uma vasta documentação que inclui histórias locais, notícias de jornais, informes anuais das companhias ferroviárias, relatos consulares franceses, relatórios de agentes comerciais. A associação entre ferrovias, velocidade, mobilidade e progresso constitui elemento central na construção das representações sobre a modernidade. A pesquisa revela que as condições prévias e as particularidades de cada localidade interferiram de forma decisiva nos muitos significados e impactos que a ferrovia trouxe para a organização do espaço urbano. Criando cidades como na região noroeste do estado de São Paulo, definindo cidades industriais como em Jundiaí, integrando a constituição de metrópoles como em Campinas e São Paulo, os impactos da ferrovia são inegáveis mas distintos.

Palavras chave: ferrovias, cidades, Brasil, São Paulo

Códigos JEL: N9, N96, R4, R49

Resumen

El artículo pretende presentar algunas de las articulaciones entre expansión ferroviaria, consolidación del territorio y estructuración de ciudades en Brasil, indicando la pluralidad y complejidad de los caminos recorridos entre finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. Para ello utilizamos, además de la bibliografía, una vasta documentación que incluye historias locales, noticias de prensa, informes anuales de las compañías ferroviarias, informes consulares franceses, informes de agentes comerciales. La asociación entre ferrocarriles, velocidad, movilidad y progreso constituyó una pieza central en la construcción de las representaciones sobre la modernidad. La investigación revela que las condiciones previas y las particularidades de cada localidad interfirieron de forma decisiva en los significados que el ferrocarril trajo para la organización del espacio urbano. Creando ciudades como en el Noroeste, definiendo ciudades industriales como en Jundiaí, formando parte de la constitución de una metrópoli como en Campinas y São Paulo, los impactos son innegables pero distintos.

Palabras clave: ferrocarriles, ciudades, Brasil, Sao Paulo

Códigos JEL: N9, N96, R4, R49

Abstract

The article aims to present some of the articulations between railway expansion, consolidation of the territory and structuring of cities in Brazil, indicating the plurality and complexity of the routes followed between the end of the nineteenth century and the first decades of the twentieth century. For this we use in addition to the bibliography a vast documentation that includes local histories, newspaper news, annual reports of the railway companies, French consular reports, reports of commercial agents. The association between railroads, speed, mobility and progress was central to the construction of representations about modernity. The research reveals that the preconditions and particularities of each locality have decisively interfered with the meanings that the railroad brought to the organization of urban space. Creating cities as in the Northwest, defining industrial cities as in Jundiaí, being part of the constitution of a metropolis as in Campinas and São Paulo, the impacts are undeniable but different.

Key words: railways, cities, Brazil, Sao Paulo

JEL Codes: N9, N96, R4, R49

Ferrovias no Brasil: o território e as cidades

Ana Lucia Duarte Lanna
Universidade de São Paulo

[Fecha de recepción del original: 15/11/2018; versión definitiva: 1/1/2019]

Ana Lucia Duarte Lanna^Ψ
Universidade de São Paulo

1. Introdução. O Brasil em finais do século XIX

Se todo tempo é tempo de mudanças em alguns momentos elas apresentam-se, seja para os contemporâneos seja para os historiadores, como que aglutinadas. É então que as pessoas se dão conta que o mundo não é mais o que costumava ser e coloca-se a obrigatoriedade de se repensar a ordem, de formular e experimentar alternativas. O final do século XIX foi um tempo desta natureza, momento em que a sociedade brasileira enfrentava a condição da ruptura com o estatuto colonial, o advento da república e a busca da consolidação de um estado nacional.

“Estimuladas sobretudo por um novo dinamismo no contexto da economia internacional, essas mudanças irão afetar desde a ordem e as hierarquias sociais até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos. De fato, nenhum período anterior, tantas pessoas foram envolvidas de modo tão completo e tão rápido num processo dramático de transformação de seus hábitos cotidianos, suas convicções, seus modos de percepção e até seus reflexos instintivos (Sevcenko, 1998, p. 7)”.

^Ψ Contacto: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Rua do Lago 876, Cidade Universitária, São Paulo. E-mail: aldlanna@usp.br. Tfno. 5511972815794 / 551130914555

Ser colônia tinha significado a montagem de uma sociedade estratificada, sem autonomia política e fundada na grande propriedade territorial e no escravismo. A constituição da nacionalidade não coincidiu e nem foi sentimento que apoiasse a Independência. O que se podia reconhecer no país do início do oitocentos era a existência, muitas vezes exarcebada, de arraigados sentimentos locais que levavam a se falar de pátria e não de nação. “Para que o nacionalismo, como a cerveja do anúncio de televisão se viesse a impor como paixão nacional, era indispensável que o país substituísse o trabalho escravo pelo livre e a monarquia pela república”¹. Portanto a nacionalidade se formulou a partir das reformas empreendidas em relação ao universo do trabalho e da propriedade da terra mantendo e construindo uma sociedade autoritária.

A questão do trabalho emergiu naqueles tempos como um tema central. A imperiosidade do fim da escravidão impôs repensar e rearticular os mecanismos de funcionamento dos mundos do trabalho. Assistiu-se um importante crescimento de homens livres pobres, libertos e forros ou mesmo descendentes de ex-escravos (Eisenberg, 1989). A maioria deles, sem profissão declarada, eram ambulantes, biscateiros, etc. e compunham cerca de 44% da população da cidade do Rio de Janeiro em 1890 sendo, em sua imensa maioria, negros e pardos. Aproximadamente 60% da população brasileira era composta por estes homens e mulheres livres e pobres chamados desde então de desclassificados por uma pretensa negação ao trabalho (Schwarcz, 1993). A política imigrantista marcou de forma decisiva em São Paulo a organização de um mercado de trabalho livre. Mas, mesmo aí, onde a imigração em massa, sobretudo de italianos, foi fundamental sob todos os aspectos, não ocorreu uma substituição de negros e escravos por brancos imigrantes².

O crescimento das cidades, a partir da segunda metade dos oitocentos estava associada às transformações do país independente que procurava inserir-se nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo tanto do ponto de vista econômico e político quanto pela incorporação de doutrinas, valores, modos de vida. A expansão cafeeira, após a extinção do tráfico internacional de escravos em 1850, colocou de forma urgente e preocupante a questão da transformação das relações de trabalho escravo em livre, incrementou a expansão das cidades e a construção de crescente e complexa rede de infra estruturas e atividades de comercialização. Estabeleceu-se uma demanda crescente por bens de consumo e equipamentos. A montagem de uma rede de serviços e melhoramentos urbanos foram em larga medida implementados pelo capital estrangeiro, de grande ou pequeno porte. Pequenos vilarejos cresciam e surgiram novos núcleos urbanos. A ferrovia, através de seus equipamentos e instalações e novos fluxos, se fez presente em muitos deles. Estações, depósitos, oficinas, bairros,

¹ Cabral de Mello (2000). Neste artigo o autor afirma que “o nacionalismo brasileiro não precedeu, sucedeu à criação do Estado Nacional. O Brasil não se tornou independente porque fosse nacionalista, mas fez-se nacionalista por haver-se tornado independente”.

² O estudo dos trabalhadores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro revela, a diversidade étnica, cultural e contratual existente naqueles tempos. A maioria dos trabalhadores contratados eram brasileiros (Lanna, 2016).

estabelecimentos comerciais e culturais animavam a vida urbana. Ainda que a população brasileira permanecesse predominantemente rural foi a partir de então que as cidades apareceram como pólo de atração de mão de obra, das elites, dos investimentos. Trabalhadores e fazendeiros deslocavam-se instituindo a mobilidade como tema central nas novas relações que se estabeleciam. Para as elites, a mobilidade aparecia como signo do progresso, da desejável inserção no *grand monde*. Para os trabalhadores funcionava como indício de miséria e de perigo, apontando a necessidade eminente de controle e simultaneamente como grande espaço de autonomia diretamente relacionado à liberdade³.

Neste quadro se consolidou a construção e expansão da rede ferroviária. A implantação da rede ferroviária, especialmente em São Paulo, na região denominada Oeste, participou da expansão da fronteira agrícola incrementando a produção e exportação do café e criando novas possibilidades de investimento do capital nacional – privado ou estatal, seja na construção da rede ferroviária seja em outros investimentos de caráter eminentemente urbanos. Além disso, a ferrovia incrementou os novos fluxos de mão-de-obra, sobretudo da imigração estrangeira (Saes, 1981). A Companhia Paulista de Estradas de Ferro transportou, a partir de 1882, os imigrantes e suas bagagens gratuitamente. O Relatório da empresa de junho de 1899 informava que já tinham sido transportados, sob estas condições, até aquela data, 420.903 trabalhadores estrangeiros. Trazendo o novo e o diferente os trens foram objeto de curiosidade e encantamento por parte da população.

Ferrovias integravam projetos e sonhos de uma construção nacional que pretendia articular as diversas regiões viabilizando a interiorização do desenvolvimento e a ocupação do território. Afirmava-se que a constituição de uma rede ferroviária viabilizaria o país do futuro, materializaria as possibilidades de desenvolvimento contidas na sua natureza⁴. As cidades emergiriam como marcos, que consolidariam a ocupação, ou por povoarem o país imenso ou por aglutinarem e estimularem o desenvolvimento da produção, seja a voltada para o mercado interno seja para exportação. Esta fala, formulada por engenheiros e políticos, foi essencial para justificar as quantias monumentais investidas pelo estado brasileiro para a construção e subvenção das linhas férreas, assim como para amenizar receios e resistências em

³ Trabalhadores móveis, instáveis, incontroláveis são estes os adjetivos que vão caracterizar as classes trabalhadoras brasileiras na virada para o século XX e justificar a introdução no Código Penal da noção de vagabundagem associada a estes atributos. Desta forma eram imediatamente criminalizados os trabalhadores temporários, os moradores de cortiços, os negros e capoeiras, etc. Eram vistos como fortes indícios de transgressão a inexistência de endereço fixo, a presença de deslocamentos constantes, etc.

⁴ Justificando a receptividade oficial à Brazil Railway, empresa do grupo de Percival Farquhar que atuara no Brasil após 1906 “As estradas de ferro no Brasil não são construídas somente para servir de meios de transporte, mas tem em vista por vezes preparar um futuro. As imensas perspectivas abertas ao desenvolvimento(...) não são ainda bem conhecidas, havendo muitas pessoas convencidas de que só a metade do país pode ser explorada, que ele se acha dentro dos trópicos e é uma estufa de febre amarela”... “Parece estranho que o planalto meridional com seu esplendido clima e solo, tenha permanecido tanto tempo quase desconhecido e abandonado... a Brazil Railway veio galvanizar a região...tomou a si unidades isoladas, ligando-as num sistema sob uma superintendência...”, citado in Soukef Junior (2001, p. 41).

relação a esta nova forma de locomoção. Muitos foram os planos e estratégias, assim como diversas foram as realizações e impactos referentes à implantação das ferrovias.

Procuraremos neste artigo apresentar algumas das articulações entre expansão ferroviária, consolidação do território e estruturação de cidades, indicando a pluralidade e complexidade dos caminhos percorridos entre finais do século XIX e primeiras décadas do século XX. Para tanto utilizamos além da bibliografia vasta documentação que inclui histórias locais, notícias de jornal, relatórios anuais das companhias ferroviárias, relatórios consulares franceses, relatórios de agentes comerciais. Esta documentação foi pesquisada em arquivos e bibliotecas brasileiras (Arquivo Publico do Estado de São Paulo, Arquivo Nacional, Centro de Memória Ferroviária de Jundiaí, dentre outros), em acervos digitais (Hemeroteca Nacional Digital) e instituições internacionais (Association Nationale des Porteurs Français de Valeurs Mobilières (ANPFVM; Archives Diplomatiques). A pesquisa que viabilizou parte deste trabalho contou com financiamento da FAPESP e do CNPq.

2. Ferrovias e território

A construção das ferrovias no Brasil, assim como a modernização dos portos, inseria-se em debate acerca do papel fundamental do desenvolvimento dos meios de transporte como um dos elementos centrais a viabilizar a interiorização e expansão das atividades econômicas, assim como a expansão das exportações.

No debate acerca dos vultuosos investimentos ferroviários e da necessária participação do Estado havia, como justificativa central a fundamentar os gastos públicos com as ferrovias, a associação de dois temas: por um lado a constituição e integração do território e por outro o desenvolvimento econômico e o conseqüente povoamento. As estradas de ferro, a par de sua prevista rentabilidade, deveriam cumprir a missão de interligar as várias regiões do império (função política) além de promover o povoamento e o incremento da riqueza nacional (função social) (de Azevedo, 1950; Katinsky, 1994, pp. 39-41). O Plano Geral de Viação, elaborado em 1893, é um dos muitos exemplos desta discussão⁵. Tratava-se de estabelecer o território e o seu povo para que assim pudesse se constituir a Nação. A ferrovia foi, simultaneamente, projeto econômico e político associado à constituição de um território que conteria uma nação. Impossível pensá-la excluindo a questão da conquista e civilização do sertão.

⁵ O plano, mais um dentre os muitos formulados desde o período imperial, encontra defensores e críticos. O Club de Engenharia discorda das suas premissas pois implicavam em construir ferrovias que atravessariam regiões desconhecidas e desabitadas. O Club reafirmava, através de suas críticas, a concepção que definia as ferrovias como obras de infra-estrutura associadas a áreas produtivas e não como meio de defesa nacional. O Instituto Politécnico Brasileiro apóia o plano defendendo uma ordenação das concessões, uma articulação entre ferrovias e meios de transporte fluvial e uma interligação dos vários estados da federação através do favorecimento de suas capitais como entroncamentos preferenciais. Ou seja reforçava e defendia a associação entre ferrovia e uma visão estratégica sobre o território (Aranha, 2001, pp. 216-222).

A necessidade de construção de estradas, ampliando a quilometragem e a qualidade das mesmas, era tema consensual no século XIX. O mesmo não se pode dizer sobre as perspectivas rodoviaristas ou ferroviárias. A alternativa ferroviária nunca foi colocada, mesmo por seus defensores, como estratégia exclusiva na constituição de uma rede de transportes que integrasse o território e estimulasse o desenvolvimento econômico. Aparecia associada ao transporte fluvial e marítimo, ou a rodovias e automotivos que começavam a entrar em cena no início do século XX. Não substituíram integralmente nem mesmo o transporte realizado por tropas de muares ou pelas barcaças. Em 1895 os administradores da ferrovia Paranaguá-Curitiba, localizada no estado do Paraná, sul do Brasil, constatavam que a quase totalidade do transporte da erva mate para o porto era feita pela ferrovia. Entretanto, no sentido inverso, do porto para o interior, os produtos muitas vezes subiam a serra pela estrada de rodagem Graciosa. O tempo gasto para a realização do percurso era maior mas os custos dos fretes eram menores. Mesmo nas regiões cafeeicultoras paulistas excepcionalmente bem servidas, quantitativa e qualitativamente, de linhas férreas ocorria a permanência das tropas de burros.

“Mesmo depois que as ferrovias suplantaram as tropas de mulas como meio predominante de transporte, estas tropas continuaram predominando como sistema complementar de transporte, transportando as mercadorias entre as ferrovias e as áreas ainda não servidas por elas” (Lamounier, 2000).

A ferrovia nunca foi capaz ou desejou impor-se perante outros meios de transporte.

Outro aspecto relevante na construção das linhas férreas foi o fato delas se aproveitarem de traçados já conhecidos superpondo-se, muitas vezes, a caminhos de rodagem já estabelecidos, como foi o caso da Leopoldina em relação à estrada União-Indústria no Rio de Janeiro. Especificamente em relação às regiões cafeeiras onde parte da bibliografia tende a associar a ferrovia com possibilidades crescentes de ocupação do território, Pierre Monbeig já afirmava que os cafezais precediam a chegada das ferrovias e não o contrário (Monbeig, 1984).

Às ferrovias agregou-se a imagem do progresso, da modernidade, da velocidade. Máquinas resfolegantes cruzando campos cultivados, levando e trazendo mercadorias e passageiros, criando novos edifícios e programas arquitetônicos: as ferrovias e seus equipamentos foram em todo o mundo símbolo das transformações e das novidades instituídas a partir da revolução industrial⁶. Em todo o mundo a ferrovia criará um novo vocabulário e uma relação inédita entre máquina e civilização, antes restrita ao mundo do trabalho (Simmons, 1991). A velocidade dos trilhos fascinava as multidões. A literatura e as artes plásticas retrataram de forma recorrente este novo ícone que foi associado às possibilidades crescentes de mobilidade e impacto sob as formas, ditas tradicionais, de vida⁷. No Brasil estas imagens e conjuntos de significados eram

⁶ Ver dentre outros Bresciani (1985), Foot Hardman (1988).

⁷ Ver dentre outros Baroli (1963), Leblache (1991), Oliveira (2005).

potentes e recorrentemente mobilizados, ainda que a velocidade média dos trens não ultrapassasse 30km/hora, num momento em que na Europa já atingiam a velocidade de 100km; ainda que os horários não fossem respeitados e apesar de servirem mais ao transporte de mercadorias do que de passageiros.

Gilberto Freyre descreve-as como criadoras de novos hábitos e costumes, instituidoras de novos movimentos e vestuário, um “complexo cultural” (Freyre, 2000). As muitas festas de inauguração de estações narradas em periódicos locais destacam a potência da máquina, a penetração atordoante da modernidade. A longa carta do agente consular na Bahia, Paul Serre descrevendo a inauguração da penúltima seção Alagoinhas a Propira com vistas a ligar as capitais de Bahia e Sergipe é exemplar, pois narrada por um estrangeiro profundamente crítico e descrente das potencialidades associadas ao transporte ferroviário na Bahia, pontua os aspectos acima mencionados:

“Na data da inauguração saem da Bahia (Salvador), com o governador, cerca de 100 pessoas no trem oficial e mais 400 convidados na segunda categoria para inaugurar o trecho Barração-Aracaju... M. Victor Vée, secretário geral e engenheiro da Caisse Commerciale et Industrielle de Paris contratou por 37.000frs um cozinheiro de Salvador para garantir alimentação a toda esta tropa por três dias. Em função de disputas políticas locais parte dos convidados, temerosos de atravessar o sertão, não embarcou na aventura da inauguração e com isso metade dos convidados ficou para trás, coisa pela qual deverão mais tarde ser felicitados... Com efeito não foi uma noite, como estava dito no programa, mas três que se passaram na mata, dormindo sobre as banquetas dos vagões novos (dois carros leitos e um vagão restaurante recentemente importados dos Estados Unidos) que a chuva atravessava. A linha mal construída em alguns pontos, sem as devidas precauções contra o afluxo das águas tinha cedido. O trem dos convidados partiu primeiro, para se por a salvo, mas mesmo assim descarrilou duas vezes, uma delas sobre um barranco de vinte metros de altura, o que obrigou aos passageiros a andar nove quilômetros, matando de passagem algumas serpentes para alcançar a estação de Boquim. As locomotivas de segurança enviadas de Aracaju também descarrilaram... Os construtores brasileiros não tomaram nenhuma medida prevendo a possibilidade deste tipo de acidentes e foi necessário pedir socorro para a companhia francesa de exploração... A festa continua e o trem para em cada estação onde tem banda, trombone, discursos e aplausos... Em cada parada são emitidos, gratuitamente pela cia, centenas de telegramas de felicitação. Em Pedrinhas a telegrafista tinha onze anos. No caminho bebem café com água mineral e abatem bois e porcos e confiscam farinha de mandioca. Em vez de chegarem sábado a Aracaju chegam segunda a noite e caso não fossem 250 pessoas em vez das 500 previstas teriam passado fome... Em Sergipe a recepção é fria, o hotel onde ficam hospedados as centenas de convidados é de quinta categoria e o banquete de inauguração, servido pelo restaurateur baiano é ruim e rápido, tudo isso em função da briga política entre os presidentes dos dois estados...No total da viagem foram pronunciados 107 discursos e rezada uma missa de ação de graças. Temendo novos transtornos a maioria dos convidados volta à Bahia de navio pelo Lyod Brasileiro” (Serre, 1913).

As ferrovias e seus empreendedores serão em São Paulo associadas à mítica figura dos bandeirantes:

“os paulistas, empreendedores, lidando com dormentes e trilhos, repetiram a história das bandeiras e obedeceram a esta vocação antiga que Rui Barbosa nos recorda porque magistral completando a tarefa da integração que o pensamento dos mais remotos governos coloniais no empenho de destruírem com os sulcos das estradas a impenetrabilidade de um território que, com ser tão fisicamente unido, se tornara o principal agente de desunião de seus povoadores...Este instinto de mobilidade e de avanço para o interior, por terra e por água, pelos trilhos, veredas e estradas, as gerações contemporâneas da invenção do caminho de ferro deviam recebe-lo, intacto, das gerações dos sertanistas e bandeirantes que por sua vez o haviam recolhido dos índios, e cuja sede de riqueza, de conquista e dominação concorreu para estimular as correrias e incursões pelo sertão, inaugurando uma fase histórica das mais fecundas para a unidade nacional” (Azevedo, 1950, pp. 35-36).

Entretanto foram imensas as distâncias entre a grandiosidade, diversidade e quantidade de projetos elaborados, e muitas vezes financiados com recursos públicos, e as linhas efetivamente construídas. Evaldo Cabral de Mello afirma que:

“a grande maioria das ferrovias nortistas teve traçados óbvios, em termos de inserção da rede ferroviária na economia de exportação... Destarte reforçaram-se o sistema exportador-importador e o grau de dependência da economia brasileira, o que era, contudo, inevitável, dado tratar-se do único setor que poderia assegurar um nível adequado de rendimento as empresas ferroviárias, o que aliás, nem mesmo foi sempre o caso entre nós...” (Mello, 1999, pp. 211-212).

Quaisquer que tenham sido as diretrizes estabelecidas a partir dos muitos planos formulados ao longo do século XIX, o fato é que as ferrovias foram construídas, conforme falava Fernando Azevedo, fragmentadas.

Esperava-se das ferrovias no Brasil a realização de dois desígnios. Um de viabilizar a expansão das atividades exportadoras. Estas foram, fundamentalmente, as ferrovias do café em São Paulo e, em alguma medida a Paranaguá-Curitiba com a exportação da erva-mate. Nestes casos associava-se a construção de ferrovias à reformas e ampliações dos portos exportadores. A relação do porto de Santos, maior exportador de café a partir de 1894, e a malha ferroviária paulista é exemplar. A São Paulo Railway (SPR), construída e operada por capitais ingleses, ligava, em um eixo único, o porto à capital do estado e a cidade de Jundiá. Foi a mais lucrativa de todas as ferrovias, ao monopolizar o movimento do café, e elemento essencial a garantir a capitalidade da cidade de São Paulo. A partir dela construíram-se as demais linhas férreas que espalhavam-se pelo estado. As principais linhas foram: Companhia Paulista de Estrada de Ferros, Companhia Mogiana, Companhia Sorocabana, Estrada de Ferro São Paulo-Rio, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Richard Morse afirma que a cidade de São Paulo transformou-se no centro de uma ordem urbana nucleada no interior de uma ordem agrária dispersa por ter concentrado a montagem de uma rede de transporte ferroviário e rodoviário que foram montadas em leque a partir da capital; a imigração, o cosmopolitismo urbano e o papel político e de centro administrativo completariam os motivos da construção da centralidade urbana da capital (Morse, 1970).

Apesar de todos os planos e projetos que viam na ferrovia potencial elemento definidor de uma nova ocupação do território, capaz de instituir eixos longitudinais de expansão, de reformular eixos de poder estabelecidos em torno de antigas cidades as ferrovias construídas no Brasil reforçaram a ligação do hinterland com os portos exportadores. Neste sentido o mesmo movimento que implantava ferrovias construía e reformava os portos. Agrega-se a isso o fato de que as ferrovias no Brasil foram, prioritariamente, meios de transporte para mercadorias voltadas para a exportação.

Em toda a região centro-sul foram os interesses da cultura de exportação que definiram o traçado e crescimento das ferrovias. Com exceção da ligação Santos - São Paulo (SPR), todas as ferrovias foram financiadas por capitais privados e subvencionadas pelo Governo Imperial e Provincial. Estabeleceu-se uma dicotomia entre “as ferrovias paulistas – ou ferrovias do café – e as restantes do Brasil... Como regra geral, aquelas estradas que transportam grandes quantidades de café são prósperas e aquelas que transportam pequenas quantidades têm receita líquida baixa ou déficits. O capital privado reteve as linhas rentáveis. O resto, cedo ou tarde caiu nas mãos do Governo Central ou do estadual” (Saes, 1981, pp. 25-26).

O segundo desígnio associava ferrovias e novas atividades econômicas. Esperava-se que gerassem povoamento e desenvolvimento e participassem da emergência de um mercado interno pujante. Nestes casos, as ferrovias não parecem ter sido um sucesso. A saga da construção da Madeira-Mamoré é apenas o exemplo mais trágico de promessas não realizadas (Ferreira, 1981; Foot-Hardman, 1988). As tentativas de colonização utilizando as áreas lindeiras às linhas tornaram-se obrigatórias a partir de 1902 mas, recorrentemente, não foram realizadas pois competiam com as políticas de imigração e assalariamento que definiram as formas de instauração do trabalho livre no Brasil. Um exemplo interessante é o da construção da estrada de ferro que liga Belém do Pará a Bragança no norte do Brasil. Nela a concessão imperial associava a construção da linha férrea com a montagem de núcleos de colonização. Após as recorrentes dificuldades iniciais, a ausência de sincronia entre demarcação de terras, construção de casas e chegada de imigrantes, os núcleos construídos abrigarão principalmente migrantes nacionais, a maioria deles vindos do Ceará (Cruz, 1955).

Para outras linhas construídas, tais como a Estrada de Ferro Noroeste em São Paulo, a São Paulo-Rio Grande (SPRG) que ligaria todos os estados do sul do país, a Central do Brasil que ligava Rio de Janeiro a Minas Gerais, e a Vitória-Minas que conectava Minas Gerais com o estado do Espírito Santo, podemos afirmar que a intenção primeira era desbravar, e neste sentido, incorporar e constituir território, para a partir daí instituir o desenvolvimento econômico. A Noroeste, em São Paulo, foi o exemplo mais contundente da ferrovia de penetração sobre a qual a mítica do bandeirante desbravador e integrador de regiões é mais recorrente (Ghirardello, 1999).

O relatório de 1907 do agente comercial M. Wiener explicitava estas questões. Afirmava em relação à SPRG, da qual era entusiasta defensor, que a linha percorria na sua quase totalidade florestas que ninguém explorava e campos que nenhum habitante cultivava, e que a ferrovia não fora capaz de povoar. Continuava o representante comercial:

“os americanos pretendem que uma região terá seu desenvolvimento econômico assegurado desde que uma ferrovia a atravessasse ligando-a a um porto. Esta teoria não exprime uma verdade geral. Assim a ferrovia de Laguna a Minas em Santa Catarina não desenvolveu a zona que ela serve e a exploração de centenas de quilômetros desta via, sobrecarrega há 25 anos o orçamento nacional com gastos anuais em torno de meio milhão de francos”⁸.

A linha São Paulo-Rio Grande (SPRG), objeto de concessão imperial a Teixeira Soares em 1889, deveria ser, para a região sul do país, o grande exemplo de integração territorial. A Guerra do Paraguai nos anos 1860, tinha evidenciado a fragilidade das fronteiras e a necessidade de se pensar um sistema de defesa mais eficaz para o território. Em 1895, logo após a Revolta da Armada onde durante alguns meses a região sul do país tinha se declarado independente do país, a necessidade de uma ligação norte-sul mais efetiva do território nacional reapareceu como tema central da geo política republicana. Mas trechos significativos desta linha foram concluídos apenas em 1909. A inauguração de parte da linha ligando a Sorocabana até 200 km da fronteira do Rio Grande do Sul ocorreu em 11 de abril daquele ano, contando com a presença do presidente da república e de numerosos políticos que saindo de Petrópolis chegaram a extremidade dos trilhos numa viagem de 3 dias. A linha nunca cumpriu os objetivos de defesa pois, atendendo às necessidades de construtores e especuladores, seu traçado possuía curvas e mais curvas e limitações técnicas que inviabilizavam seu uso efetivo.

As ferrovias no Brasil não foram capazes de, por si só, instituir novos pólos de desenvolvimento e articulações regionais⁹. Quando associadas à cultura de exportação, notadamente o café em São Paulo, integraram quadro de mudanças que viabilizaram e incrementaram as atividades econômicas, marcaram mudanças na paisagem, nos hábitos e costumes, alteraram formas de urbanização, estimularam a produção e circulação de bens, capitais e trabalhadores. Especialmente em São Paulo, elas foram essenciais para a expansão da produção cafeeira e possibilitaram um crescente distanciamento das áreas produtoras em relação ao porto exportador. Neste sentido foram estradas do café (Mattos, 1974) ou, na imagem de R. Mattoon, chegaram como “hóspedes convidados, acessório essencial da produção agrícola” (Mattoon, 1971, p. 100). As ferrovias implementaram e incrementaram a constituição de uma rede urbana que caracteriza, até hoje, de forma singular, o Estado de São Paulo.

⁸ Wiener, M. *Mission Brésil, affaires commerciales, relations avec la France*, maio 1896, pp. 109, 132.

⁹ Os Estados Unidos são o mais impressionante, e talvez único exemplo, de construção de uma rede ferroviária que antecipa e atrai cidades, capitais e investimentos consolidando um vigoroso mercado interno e possibilitando a conquista e definição do território. Ver dentre Schivelbusch (1990), Dunlay (1996).

3. Entrando nas cidades

Ferrovia e urbanização são fenômenos indissociáveis pois expressam:

“uma forma de ocupação mais tecnologizada e rápida, de aproximação das espacialidades... como agentes modernizadores e semeadores de urbanização, configurando a ideologia do progresso, os trilhos foram capazes de marcar o alargamento das fronteiras, o pioneirismo de homens destemidos, afastando a barbárie e introduzindo a civilização” (Lessa, 1993; Possas, 2001, p. 46).

Esta imagem recorrente sobre a expansão ferroviária no Brasil, nos aproxima dos processos ocorridos nos Estados Unidos, onde a ferrovia foi inserida num processo, que fez acessível uma natureza ainda selvagem. Wolfgang Schivelbusch analisando a ferrovia na América afirma que.

“a mecanização do sistema de transporte não é percebida como na Europa, como destruição da paisagem tradicional organizada pela cultura, mas como o ganho de uma paisagem que se abre para a civilização a partir de uma natureza sem valor porque inacessível” (Schivelbusch, 1990, p. 96).

Se a ferrovia conquista o sertão e integra o território é também ela que nos introduz nas cidades. Chega pelas suas margens, por suas várzeas e descampados.

“Para quem desembarca na Estação do Norte, ... o aspecto da cidade não impressiona bem. Com efeito, o viajante depara logo com o Braz, arrabalde muito populoso, mas que não prima pelo asseio, nem pela beleza de seus prédios particulares; depois passa por uma extensa várzea, muito maltratada da qual avista a cidade em um alto com os fundos das casas voltados para os viajantes” (Pinto, 1979, *apud* Bresciani, 1999, p. 13).

Para chegar na metrópole da belle époque o viajante tinha que vencer estes obstáculos e assim se distanciar da estação. Da mesma forma os imigrantes que chegavam pela São Paulo Railway ficavam nos arrabaldes da cidade. Desciam do trem, diretamente conectado com a Hospedaria que os acolheria até que fossem direcionados para as fazendas do café (Prata, 2000).

As estações terminus das linhas da Companhia Paulista e da Sorocabana estavam localizadas mais próximas da área central da cidade de São Paulo. Majestosas exibiam em suas fachadas magníficos relógios e adornos. A estação da Luz foi construída em estrutura metálica, importada da Inglaterra e era vizinha do jardim público mais importante da cidade. Eram exemplos espetaculares deste novo equipamento urbano. Em si eram tomadas como marcos civilizatórios, expressando as conexões do país com o desenvolvimento e progresso. Mas eram vizinhas de cortiços e áreas pauperizadas e insalubres da cidade e não foram capazes de alterar os usos seja no que dizia respeito a comércio e serviços, seja em relação as habitações. Se o edificio das estações expressava referências positivas às transformações urbanas traduzindo a inserção da

cidade num espaço que a ultrapassava, o mesmo não acontecia com suas áreas lindeiras que nunca possuíram status e prestígio. As estações eram cercadas por moradias operárias, hotéis e bares muitas vezes de “duvidosa reputação” e atividades comerciais ligadas às mercadorias transportadas pela ferrovia, portanto associadas à produção e não ao consumo mais elitizado de bens. Em São Paulo, como em Paris, os prédios das estações estavam também distantes dos demais equipamentos ferroviários: armazéns, depósitos, parques de manobras¹⁰.

A bibliografia chama a atenção para a mobilidade permitida pelas ferrovias e sua conseqüência para a vida urbana. Os rápidos deslocamentos permitiram a constituição de elites absenteístas que tenderiam a se transferir para a capital do Estado onde disporem de uma vida mais cosmopolita. Assim a cidade de São Paulo veria a expansão dos bairros de elites, a construção dos palacetes e a emergência de uma vida social e cultural para atender às demandas deste grupo. A cidade de Santos viu, com o advento da ferrovia, emergir a figura do trem dos comissários. Ameaçados pelas pestes e febres da cidade insalubre os comissários de café deslocavam-se para a cidade portuária lá permanecendo durante o dia quando se acreditava que o risco de contrair doenças era menor (Lanna, 1996). As cidades do interior teriam uma vida econômica mais ativa. Trabalhadores imigrantes chegavam na capital do estado e nas fazendas de café trazidos pelos trilhos. As passagens pagas pelas companhias, evidenciavam a associação entre os cafeicultores e o empreendimento ferroviário, e faziam parte da estratégia de constituição do mercado de trabalho livre que atraía europeus como trabalhadores contratados.

Pessoas, mercadorias e doenças transitavam de forma intensa pelos trilhos. Revoltosos apoderavam-se dos equipamentos e do controle das ferrovias como estratégia importante de vitória. Cidades consolidavam seu papel de centro regional porque possuidoras de entroncamentos ferroviários que animavam este fluxo permanente de objetos e de desejos. Um diário de greve ferroviária ocorrida em 1909 na região de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte mapeava as dificuldades que atingiam a vida cotidiana com a ausência dos trens. Faltavam os jornais, cigarros e correios; mercadorias estragavam nas estações (Aranha, 2001, pp. 429-430).

Mobilidade e velocidade apareciam associadas a uma nova percepção do espaço e da paisagem. F Béguin diz que para o passageiro a ferrovia

“tudo se passa como se a muito antiga familiaridade que tinha unido o passo do homem, ou do cavalo à estabilidade das extensões terrestres fosse rompida, ...alterando a velha ordenação da velocidade e dos lugares” (Béguin, 1994, p. 38).

¹⁰ As estações terminus de passageiros deveriam comportar um hall de aproximadamente 200m e uma plataforma com comprimento entre 360/400 m. Mas também deveriam estar distantes de 2 a 3km do ponto de desembarque de mercadorias. Neste sentido as reformas urbanas de Paris agregam para a cidade os bairros que periféricos contém as estações de passageiros. Permanecem na 'periferia' os espaços de trabalho e 'mercadorias' (Andia, 1987, pp. 7-22).

Percebida e vivenciada de formas distintas, a mobilidade teve alcances múltiplos. Em São Paulo ela significava trânsito de imigrantes para o interior e do café em sentido contrário. Escravos e trabalhadores pobres não se utilizavam das ferrovias e os trabalhadores nacionais livres só a partir dos anos 1920 as utilizaram para seus deslocamentos em busca de trabalho temporário. Muitas vezes as elites optavam pelo transporte fluvial, mais rápido, confortável e barato que o ferroviário.

4. Ferrovias e cidades

Às estações e ao movimento devemos agregar a questão do crescimento e transformação das cidades que as ferrovias teriam ocasionado. É necessário enfatizar a multiplicidade de situações que a relação ferrovia e urbanização evoca. Parece-nos frágil qualquer tentativa de conformar padrões gerais que façam legíveis a diversidade de impactos ocorridos com a implantação dos trilhos. De forma recorrente, estabelecia-se uma expectativa, um desejo acerca do papel que as ferrovias teriam em incrementar as atividades econômicas e conseqüentemente o desenvolvimento urbano. Neste sentido as múltiplas descrições das festas de inauguração das linhas são muito similares evocando o poderio e frenesi que a máquina provocava. Da mesma forma a ela se associaram expectativas de mobilidade, de trânsito de pessoas, mercadorias e bens culturais. Mas a forma como estas expectativas se realizaram e impuseram suas marcas sobre os espaços das cidades é extremamente diversificada. As ferrovias não traziam, de per si, o progresso. Podemos sim vê-las articuladas com um conjunto de outros elementos que caracterizavam aquele momento da sociedade brasileira, marcado no seu conjunto, por mudanças profundas, impactantes e permanentes. Ao olharmos para algumas cidades pretendemos qualificar esta pluralidade de relações entre ferrovias e cidades.

Nestor Goulart Reis Filho afirma que a ferrovia transformou a hierarquia da rede urbana paulista. Com a Ingleza teria ocorrido uma concentração de bens, fortunas e práticas econômicas, sociais e culturais nas cidades de Santos e São Paulo em detrimento de outros centros tais como Jacareí, Taubaté, Guaratinguetá e dos portos de Parati, São Sebastião, etc. (Peralta, 1971; Reis Filho, 1994).

Nos discursos sobre a nova capital mineira podemos ver atuando, de forma contundente, a relação entre cidade, entroncamento ferroviário e poder político e econômico. Belo Horizonte foi cidade construída e planejada para ser a nova capital de Minas Gerais e recaíam sobre ela as expectativas acerca de um novo espaço capaz de integrar as diferentes regiões do estado. Para se constituir em “pólo regional” a cidade teve, desde seu início a ferrovia como um instrumento essencial. “A ferrovia era vista como um importante instrumento de ampliação do mercado exportador e estimulador da produção para o mercado interno”. O prolongamento da E. F. Central do Brasil, a chamada Linha do Centro, “fará com que a nova capital se transforme numa cidade entroncamento, ligando-se no decorrer do século XX às outras regiões do país e do

estado.... Sua imagem de centro irradiador do projeto cosmopolita para Minas em torno do qual o Estado se conformaria como unidade ganha força com o prolongamento da linha do Centro em direção ao norte do Estado” (Morse, 1970, p. 146).

Para outras cidades, ser ponta de trilho, “boca de sertão” coincidiria com o momento de maior crescimento e expansão (Diniz, 1973). “As interrupções no progresso das estradas fazia surgir as pontas de trilho – verdadeiros portos ou alfândegas do hinterland. Durante anos e anos um vilarejo insignificante, sem nome, mal definido por uma indicação passa a ser o centro cheio de movimento e vida, atraindo todas as atividades de uma vasta região. Tradicionais centros urbanos, apresentando crônica política e prestígio cultural ficam dependentes de uma fazendola atrasada, que tirou sorte grande na loteria ferroviária...” (Benévolo, 1953, p. 387).

Parece-nos importante destacar a diferença entre cidades criadas pela ferrovia, a partir de suas estações e as transformações originadas naquelas urbes pré-existentes. A Estrada de Ferro Noroeste foi construída a partir de interesses estratégicos de ocupação do território paulista, entendendo-se aí desde a exterminação dos povos indígenas até a incorporação de milhares e milhares de alqueires ao movimento de especulação fundiária.

“As cidades vinculadas a esta ferrovia serão criadas a partir das estações seguindo, em geral, um traçado reticulado, primeiro esforço de racionalização e abstração na apropriação do espaço desenvolvido por agrimensores que tomavam como ponto de partida para seus traçados as esplanadas definidas pelos trilhos” (Ghirardello, 1999)¹¹.

Vale mencionar que o traçado reticulado era uma referência constante na construção de cidades e não uma novidade trazida pela implantação das linhas férreas.

Nas cidades pré-existentes, como é o caso daquelas cortadas pelas linhas da Companhia Paulista, também no estado de São Paulo, podemos perceber uma reorientação dos movimentos de expansão que acabaram por unir a cidade da praça e da igreja, símbolos do período colonial, com aquela marcada pela estação ferroviária.

Mas foram as oficinas de reparação e manutenção e não as estações as grandes responsáveis por impactos traduzíveis em crescimento urbano, entendido como aglomeração de pessoas, estabelecimento de novas relações sociais e atividades econômicas e profissionais. Em Rio Claro esta situação é claramente definida. A cidade, tinha formato quadrangular definido por ordenamento de 1832. Ela manteve seu traçado após a chegada da ferrovia e sua expansão foi balizada pelo limite da estação. Apenas com a instalação das Oficinas da Companhia Paulista em 1892 a cidade ocupou o “outro lado da linha”, criando um bairro de trabalhadores denominado Cidade Nova (Santos, p. 161).

¹¹ A bibliografia aponta que as cidades servidas pela Sorocabana também teriam se reestruturado a partir de suas estações. Em Assis, a rua principal teria sido desviada para centralizar a rua da estação.

A cidade de Campinas, tem como muitas outras, sua história marcada pelas epidemias. Em 1722 a varíola que atingiu São Paulo fez com que muitos de seus habitantes saíssem da cidade na bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, que se dirigia para Goiás, em busca de ouro. Alguns de seus componentes ficaram na região de Campinas, constituindo os três núcleos iniciais da povoação (Sesso Jr, 1970). Foi no século XIX, e com ele o café, que o município, ainda eminentemente rural irá encontrar o caminho do crescimento. Em 1836 a população da cidade era de 14.000 habitantes. O período de 1842 a 1889 será de progresso notável e constante, sendo que a ferrovia implicará num crescimento extraordinário do comércio. Nos anos 1870 a cidade era centro regional do oeste paulista (Carpintero, 1991). Sua população crescia de forma a acompanhar este movimento. Em 1885 existiam 579 estabelecimentos comerciais dentre os quais já se faziam presentes os italianos com duas fábricas de macarrão. Encontrava-se de tudo na cidade: alfaiates, padeiros, chapelarias, fundições, marmorarias, bancos, escolas públicas e particulares, para moças e rapazes, restaurantes e casas de banho público, consulados. Em 1886 eram 41.253 e em 1900, apesar da terrível epidemia de alguns anos antes, atingia a cifra de 68.694 habitantes. Em 1920 sua população urbana era de 50.000 moradores, sendo que os operários perfaziam um total de 5.763 pessoas¹².

O crescimento de Campinas foi acompanhado pela emergência, a partir de meados do XIX, de associações literárias, culturais e escolares (Lapa, 1995, pp. 142-144). A ferrovia, quando chegou na cidade em 1872, encontrou uma vida urbana ativa seja do ponto de vista econômico seja do cultural. É neste quadro de uma tradição urbana existente que os impactos da presença ferroviária se farão sentir.

A cidade estava fisicamente estruturada em torno de três largos – da Matriz Velha, do Rosário e da Matriz Nova. A festa de inauguração da Matriz em 8 de dezembro de 1883 marcou época. Vitrines de lojas enfeitadas, costureiras assoberbadas de tantas encomendas, hotéis repletos, festas e reuniões sociais agitaram a cidade (Lemos, 1993, pp. 16-19). As vias abertas ligarão a Matriz Nova com o primeiro largo não religioso da cidade - a Estação da Companhia Paulista. As posturas municipais anunciavam a ordenação do trânsito a partir da Estação (Carpintero, 1991, p. 60).

A importância da região da estação no crescimento da cidade pode ser atestado pela proliferação de estabelecimentos comerciais instalados ao seu redor. Comércio atacadista, de alimentos, depósitos para produtos a serem transportados, bares, hotéis, restaurantes. Entretanto, é importante notar que se o prédio da estação possuía caráter monumental e emblemático das mudanças em curso desejadas e usufruídas pelas elites, o mesmo não se pode dizer das atividades que se desenvolveram no entorno. O comércio elegante, a flanerie, os clubes dançantes que reuniam a “sociedade local” permaneceram na área mais antiga da cidade onde também foram instalados os melhoramentos urbanos. As elites definiram o bairro do Cambuí como local privilegiado de moradia. Entre este bairro e a estação existia toda a cidade, tratava-se

¹² *Monografia histórica do Município de Campinas*, Rio de Janeiro, 1952.

da maior distância possível. E, em sentido oposto, mais longe ainda, ficava o bairro Vila Industrial localizado além dos trilhos. Ali a linha férrea funcionava como barreira física que separava os cemitérios, os dejetos - matadouro e curtume- e os ferroviários do restante da cidade.

A Companhia Mogiana de Estrada de Ferros marcou a cidade de Campinas, onde tinha sua sede e ponto inicial de atividades. Seu grande prédio administrativo localizava-se na Avenida Dr. Campos Sales, uma daquelas vias que ligavam a estação à cidade velha. Os maiores armazéns e pátios de manobra da companhia localizavam-se em Campinas. No bairro Guanabara com suas estações e edificações constituiu, juntamente com outras fábricas, uma fisionomia fabril para a cidade. Tinha em Campinas 1998 funcionários no ano de 1902, quando a população urbana não atingia a cifra dos 40.000 moradores. A Mogiana articulava Campinas com vastas áreas dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Em Campinas as ferrovias constituíam bairros operários, que marcavam áreas social e espacialmente segregadas na cidade.

A Companhia Paulista, a mais longeva e bem sucedida das empresas ferroviárias que operaram em São Paulo, transformou de forma impactante a cidade de Jundiaí. A transferência das Oficinas de reparação e manutenção, no início da década de 1890, foi fundamental para definir uma fisionomia industrial, operária e ferroviária para esta cidade. Na grande greve de 1906 foi Jundiaí e não Campinas, ou outra cidade qualquer cortada pela Paulista, o palco central dos acontecimentos.

Jundiaí foi fundada no início do século XVII e já em 1655 foi elevada a Vila. Foi apenas em 1865, às vésperas da chegada da São Paulo Railway, que foi elevada à categoria de cidade. Até então as principais atividades eram aquelas ligadas à criação e comércio da muare e eqüinos,

“sendo um entroncamento de caminhos que levavam para o sertão e para a capital. Servindo de porto seco e estalagem para as tropas que se aventuravam para o interior do Brasil, a cidade era conhecida entre os viajantes por ter uma boa e confortável estalagem perto do rio: na hospedaria junto à ponte, o viajante encontra boas acomodações, cama limpa e comida regular. Seu dono, um português de nome Pinto (...) era um grande inimigo da estrada de ferro projetada, pois viria a ameaçar seriamente seu rendoso negócio” (Pontes, 1955, p. 38; Mello 1997).

A chegada da ferrovia, primeiro da São Paulo Railway e quatro anos depois a Companhia Paulista, contribuiu para alterar o perfil da cidade. No dia da inauguração do trecho da Paulista ligando Jundiaí a Campinas inaugurava-se a iluminação pública com luz de querosene nas ruas Barão de Jundiaí e Rosário, as mais importantes da localidade. Uma linha de bondes puxados por animais foi inaugurada em 1893, mesmo ano em que as Oficinas da Paulista foram transferidas para a cidade. A preocupação com reformas urbanas, associando embelezamento, infra-estrutura e salubridade apareciam em Jundiaí, como de resto em quase todas as cidades brasileiras, marcando um período de “belle époque tropical”. A Câmara preocupava-se explicitamente com o abastecimento de água e com questões de saúde pública que resultaram na construção

de um novo matadouro municipal, de contratos para a limpeza pública e a construção de um hospital e um cemitério. Criou-se um Jardim Municipal e arruou-se e nivelou-se as ruas centrais. Em 1885 inaugurou-se a nova Casa da Câmara e Cadeia, com projeto de Ramos de Azevedo, também responsável pela reforma da Matriz reinaugurada em 1891. Apareciam cinemas e casas de espetáculo destacando-se Teatro Polytheama com capacidade para 3000 pessoas. As elites locais muito rapidamente mudaram-se para Campinas ou São Paulo.

Jundiaí se transformava numa cidade industrial, e de grande indústria. Na expansão urbana configuravam-se bairros de ferroviários assim como de operários de outras fábricas que então se instalavam na cidade. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro recebeu da Intendência terrenos próximos ao cemitério para que ali fossem construídas as casas para os ferroviários. Os terrenos foram concedidos como estímulo da localidade para a instalação das Oficinas da Paulista na cidade. A Companhia afirmava que “para conveniente acomodação de seus operários, a exemplo do que se pratica nos grandes centros industriais, (fará) construir, perto das oficinas, pequenas habitações, que alugará aos seus empregados mediante preço razoável, achando-se já prontas 40 casas”¹³. Em 1924, com a criação de uma seção específica para a construção de casas, este número sobre para 110. A Intendência também concedeu datas de terrenos municipais situados entre a Rua Rangel Pestana e a linha férrea Ituana. Os lotes, medidos e divididos pelo Dr. Hanch, em contrato firmado com a municipalidade, eram doados aos cidadãos que os requisitassem. A região, que era pasto de animais, depósito de lixo e ponto escolhido para a prática de atos imorais, transforma-se e “levanta-se uma nova cidade, as construções multiplicam-se dia a dia e os terrenos que não tinham valor hoje custam preços fabulosos”¹⁴. Estes terrenos foram prioritariamente ocupados por ferroviários.

As oficinas da Companhia Paulista, foram inauguradas em 1893, na cidade de Jundiaí. O relatório do cônsul francês George Ritt destacava, em 1895, a importância deste equipamento afirmando que 2as Companhias Paulistas tendem a transformar em ateliês de construção seus canteiros de reparação e a fabricar, com recursos locais, uma parte do material necessário” (Ritt, 1895). As Oficinas eram locais para a reparação do material ferroviário. As da Paulista funcionaram inicialmente em Campinas. A transferência para Jundiaí significou a construção das novas oficinas em terrenos, situados na parte baixa da cidade ao longo e junto do trecho inicial da linha, obtidos quase sem dispêndio. A construção das Oficinas foi iniciada em 1893, e ocupou uma área total de 145.091 m².

“O vasto edifício é de forma retangular, medindo 355 metros de comprimento por 65 de largura. No corpo central, composto de dois pavimentos, acham-se instalados os escritórios da Inspetoria Geral, da Locomoção, da Linha e da Contabilidade; nos dois grandes corpos laterais funcionam, de um lado as oficinas de locomotivas, com

¹³ Relatório da Companhia Paulista de 20/04/1894, p. 15

¹⁴ Relatório apresentado à Câmara de Jundiaí em outubro de 1892, citado por T. Siqueira e J. B. Figueiredo, *Almanach de Jundiaí para 1912*, p. 41.

capacidade para a reparação de 16 locomotivas, isto é o correspondente efetivo de 100 máquinas, e de outro lado as oficinas de reparação de carros e vagões, podendo reparar ao mesmo tempo 12 carros de passageiros e 60 vagões de cargas, o que corresponde às necessidades de 150 carros e 2000 vagões”¹⁵.

“o vasto edifício assenta sobre alicerces de pedra; suas paredes de 0,40m de espessura são de tijolos, e as tesouras, assim como as colunas intermediárias sobre que descansam, são feitas de aço, circunstância que afasta qualquer probabilidade de incêndio geral. A forma da coberta do edifício foi cuidadosamente estudada com o fim especial de permitir boa distribuição de luz, não só no campo de trabalho das máquinas como ao longo do espaço destinado às bancadas dos operários... Para os trabalhos noturnos existe a iluminação elétrica, especialmente fornecida por uma instalação situada em edifício independente...esta instalação fornece luz a 40 casas para operários que a Companhia Paulista possui em Jundiaí, na parte alta da cidade, e a uma escola noturna de aprendizes... A ventilação é feita por caixilhos móveis das janelas ao longo de todo o edifício, a distribuição de água é abundante em todos os pontos e é fornecida pela própria empresa. Há também adequado escoamento de águas pluviais. As linhas de serviço e manobra medem, em extensão, 6.164 m, o plano das oficinas atendeu ao requisito essencial de separar o trabalho em metal do de madeira fazendo-os próximos e independentes. No Brasil, são estas oficinas talvez as únicas, mesmo entre as de recente construção, que apresentam de modo completo esta excelente disposição geral” (Pinto, 1979, pp. 104-105).

O impacto do prédio na cidade foi enorme, não só por significar a contratação e transferência de centenas e centenas de trabalhadores como por sua escala monumental.

Entre 1893 e 1911 expandiram-se na cidade de Jundiaí atividades industriais de vários tipos, destacando-se pela escala a Casa Arens, que fazia máquinas para a lavoura, e transferiu-se de Campinas para Jundiaí em função da epidemia de 1889, e a Fábrica de tecidos São Bento. Ambas situavam-se entre os prédios das Oficinas e a estação de trem. Juntas estas empresas e a Companhia Paulista empregavam quase 2.000 pessoas numa cidade que tinha 12.000 habitantes¹⁶. Apenas a Companhia Paulista consumia 10% (4.406.400 litros/dia) do total diário da água fornecida pelos mananciais do Japy e do Morro para a cidade.

A ocupação desta encosta, que liga a cidade com os novos equipamentos ferroviários e industriais, foi feita por ruas reticuladas, definidas a partir da cidade antiga e continuando o traçado pré-existente. Nestas quadras habitavam a imensa maioria dos ferroviários de Jundiaí. As casas onde moravam, fossem próprias ou alugadas, tinham um padrão muito semelhante. Geminadas, sem recuo do lote, em geral porta e janela. As melhores, em geral ocupadas pelos chefes de estação e oficinas, nunca muito próximas dos trilhos tinham quando necessário, em função do terreno, porão. Apesar de também geminadas tinham um pequeno recuo lateral que fazia as

¹⁵ *Relatório da Companhia Paulista* (1894, p. 14).

¹⁶ Supondo-se famílias de quatro pessoas, podemos avaliar que 8.000 moradores da cidade tinham sua sobrevivência ligada as estes três estabelecimentos industriais.

vezes de varanda e criava um distanciamento em relação à rua. As casas construídas pela Paulista eram de tijolo, geminadas e assemelhavam-se mais ao padrão das casas mais simples como as encontradas nas áreas ocupadas quando da chegada das Oficinas¹⁷.

Os processos ocorridos na cidade de Rio Claro, que também abrigou oficinas de reparação e manutenção ferroviária, foram muito semelhantes aos destacados para Jundiaí. Mas se esta última cidade assumiu na virada para o século XX um perfil de cidade industrial, Rio Claro permaneceu marcada pela agricultura cafeeira. Daniel Hogan, a partir de uma análise para a cidade de Rio Claro, sustenta a tese “que não foi a condição de ponta de trilhos que fez crescer a cidade, como não foi a perda dessa condição que interrompeu o crescimento. Este fato sugere que não é pelo seu aspecto de transporte que as ferrovias contribuíram para a urbanização, mas principalmente pelos empregos criados e a infraestrutura da indústria, serviços e comércio gerada. É como sede, primeiro da Companhia Rio Claro (1882) e, depois das oficinas da Paulista (1892), que o crescimento urbano atinge um ritmo acelerado” (Hogan et al., 1986).

O complexo ferroviário incluía oficinas para reparos de locomotivas e vagões, pátios de manobra, equipamentos para abastecimento dos trens ao longo do percurso, assim como bosques e hortos florestais para o abastecimento de dormentes e carvão. As ferrovias no Brasil não estiveram associadas à instituição de uma indústria de máquinas. Locomotivas nunca foram aqui produzidas. Mas a partir da segunda metade do século XIX vagões de 2ª classe, feitos de madeira, assim como postes e trilhos, eram produzidos localmente.

Na construção da Companhia Paulista, no início dos anos 1870, podemos ver atuando um conjunto de pequenos empresários que forneciam para a Companhia postes e trilhos de madeira retirados das reservas naturais e transformados em pequenas oficinas urbanas. A exploração de madeiras foi também na Brazil Railway Company um empreendimento associado ao negócio ferroviário. As informações sobre esta companhia revelam a existência de vagões produzidos no Brasil. Na Companhia Mogiana, os vagões de passageiros e mercadorias eram, na sua maioria produzidos localmente. De um total de 115 vagões de passageiros, 97 eram de produção local. Os vagões de mercadoria, em 1912, 460 eram feitos nos ateliês da própria companhia, 60 importados do Rio de Janeiro. Os demais vinham da Inglaterra e dos Estados Unidos (Ritt, 1895).

¹⁷ Existe em Jundiaí um conjunto de casas e arruamento bastante ilustrativo desta situação, localizado na baixada, próximas aos trilhos, entre as ruas Pio XII, Prudente de Moraes e Ângelo Ferracini. Os relatórios da Companhia Paulista indicam os valores gastos na construção de suas casas para trabalhadores e os obtidos com os aluguéis das mesmas. A relação entre estes custos mostra este como um excelente e lucrativo negócio para a empresa. O padrão das casas e o retorno obtido (cerca de 3,5%) indicam semelhanças muito grandes para os mesmos procedimentos e investimentos realizados pela PLM na França.

A cidade de Ponta Grossa no Paraná, sede dos escritórios da Companhia São Paulo/Rio Grande, depois Brazil Railway, era entroncamento ferroviário, ligando a linha longitudinal da São Paulo Rio Grande com o trecho, inicialmente francês, da Paranaguá-Curitiba e sede de várias madeireiras e serrarias. É exemplo das relações entre ferrovia, urbanização e industrialização.

Ferrovia	Ateliês reparação de loco e tende	Ateliê geral
Sorocabana	Sorocaba	Mayrink
Paraná/SPRG	Ponta Grossa	Curitiba
Auxiliar	Rio Grande	Santa Maria

As cidades onde funcionavam os ateliês e oficinas das diferentes linhas ferroviárias no Brasil foram as que registraram maior impacto na relação ferrovia e urbanização.

5. Conclusões

As ferrovias aparecem ao final deste trabalho como importantes elementos da urbanização. Estimularam o incremento das atividades econômicas e da população. Fizeram parte de um quadro de constituição, do que a bibliografia vem nomeando de construção da cidade moderna. Indissolivelmente associadas à velocidade, grande ícone da modernidade dos séculos XIX e XX (Bresciani, 1995), incrementavam a mobilidade, desejada e temida, consolidavam a prática das viagens, faziam parte de um novo quadro que se delineava na sociedade brasileira em fins do século XIX. Portanto, como já afirmava Gilberto Freyre nos anos 1940, quem dizia trem ou transporte ferroviário falava sobre todo um rico complexo sócio cultural. A associação entre ferrovias velocidade, mobilidade e progresso constituiu peça central na construção das representações sobre a modernidade. O quanto ela foi ou não capaz de realizar estas expectativas é uma história que depende dos grupos sociais envolvidos e do tempo/espço onde os trilhos se instalavam.

Entretanto, a partir dos resultados aqui apresentados, não nos parece possível sustentar a idéia de conseqüências ou características comuns ou únicas a todo este processo, nem mesmo quando referido à civilização do café ou a uma única linha, no caso a Paulista. As condições prévias, as particularidades de cada localidade interferiram de forma decisiva nos significados que a ferrovia trouxe para a organização do mercado de trabalho e do espaço urbano. Criando cidades como na Noroeste, definindo cidades industriais como em Jundiaí, fazendo parte da constituição de uma metrópole, como em Campinas e São Paulo, os impactos são inegáveis mas distintos. Criam e articulam novos eixos de crescimento nas cidades e entre elas, marcam a paisagem com seus edificios e trabalhadores, com suas associações e greves, e uma

incrível variedade de modos de vida. Mais ainda se sairmos de São Paulo, este impacto urbanizador deverá ser ainda mais matizado e relativizado. Parece que os sonhos de uma ferrovia que puxasse o desenvolvimento, povoasse o território, monopolizasse os transportes e mobilizasse a natureza não se realizou. Mas isso é uma outra história...

Documentos

- Ritt, George, “Les chemins de fer dans l’État de Sao Paulo”, 19 de outubro de 1895, en Correspondance Consulaire et Commerciale, tomo 26, Ministère des Affaires Étrangères. MAE/Paris.
- Serre, M. Paul A. Vice Cónsul de 1ere classe charge de la Gérance du Consulat de France à Bahia à son Excellence Monsieur Sthephen Pichon, Sénateur et Ministère des Affaires Étrangères à Paris, "Inauguration d’une voie ferrée reliant Bahia à Aracaju(Sergipe) – La Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien", in Consulat de France à Bahia, Direction des Affaires Politiques et Commerciales, Direction D’ Amerique no 39, Bahia, le 7 juin de 1913, (4e rapport) Correspondance Politique et Commerciale, t. 32 MAE/Paris.
- Wiener, “Mission Brésil, affaires commerciales, relations avec la France”, maio 1896. *Correspondance Politique et Commerciale nouvelle serie t. 78*. Ministère des Affaires Étrangères. MAE/Paris.

Bibliografia

- Andia, Beatrice, 1987. “Preface, entre les feux de l’État de la ville et des compagnies”, en Bowie, Karen (dir.), Les grandes gares parisiennes du XIX siècle, Délégation à l’Actionartistique de la Ville de Paris, Paris.
- Aranha, Gervácio Batista, 2001. Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925), tese doutoramento História, IFCH UNICAMP, Campinas.
- Azevedo, Fernando de, 1950. Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de Viação Nacional. Martins, São Paulo.
- Béguin, François, 1994. “Paysages vue du train; littérature et géographie”, Revue d’Histoire des Chemins de Fer, 10/11.
- Benévolo, A., 1953. Introdução á história ferroviária no Brasil. Folha da Manhã, Recife.
- Bresciani, Maria Stella, 1999. “Imagens de São Paulo: estética e cidadania”, en Ferreira, Antonio Celso et al. (org.), Encontros com a história: percursos historiográficos de São Paulo, UNESP/FAPESP.
- _____, 1985. “Metrópoles: as faces do monstro urbano moderno”, Revista Brasileira de História, 5 (81), pp. 35-68.
- Cabral de Mello, Evaldo, 2000. “A fabricação da nação”, Caderno Mais, Folha de São Paulo, 17 de setembro de 2000.
- Carpintero, Antonio Carlos, 1991. Momento de ruptura, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, São Paulo.
- Cruz, Ernesto, 1955. A estrada de ferro Bragança. SPVEA, Belem.

- Diniz, Diana, 1973. Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900), tese de doutoramento, FFLC-UNESP, Rio Claro.
- Dunlay, Colleen, 1996. “Comment l'État structure les intérêts économiques: la creation d'associations nationales des chemins de fer aux États Unis et em Prussie, 1830/1885”, *Revue Mouvement Social*, 176, julho/sept, pp. 69-100.
- Eisenberg, Peter, 1989. Homens esquecidos – escravos e trabalhadores livres no Brasil, séculos XVIII e XIX. UNICAMP, Campinas.
- Ferreira, Manoel Rodrigues, 1981. A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia. Melhoramentos, São Paulo.
- Foot Hardman, Francisco. 1988. Trem fantasma, a modernidade na selva. Companhia das Letras, São Paulo.
- Freyre, Gilberto, 2000. *Ingleses no Brasil*. Topbooks, Rio de Janeiro.
- Ghirardello, Nilson, 1999. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista, tese de doutoramento, FAU-USP, São Paulo
- Hogan, Daniel J. et al., 1986. Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro. NEPO, UNICAMP, Campinas.
- Lamounier, Maria Lucia, 2000. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra”, *História econômica & história de empresas*, III (1), pp. 43-76.
- Lanna, Ana L.D., 1996. Uma cidade na transição: Santos: 1870-1913. HUCITEC, São Paulo.
- _____, 2016. “Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920”, *Varia História*, vol. 32, nº 59, pp. 505-546.
- Lapa, José Roberto do Amaral, 1995. *Cidade: os cantos e os antros*. EDUSP, São Paulo.
- Leblache, Jean Jacques, 1991. *Chemins de fer et creation artistique au XIX siècle*. ENPC, Paris
- Lemos, Carlos, 1993. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. Pini, São Paulo.
- Lessa, Simone Narciso, 1993. *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*, Dissertação de Mestrado, História IFCH-UNICAMP, Campinas.
- Mattos, Odilon N. Mattos, 1974. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Alfa-Ômega, São Paulo.
- Mattoon, R., 1971. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil*, tese de Doutorado, Yale University.
- Mello, Eliana Martins, 1997. *Ferrovia, cidades e trabalhadores, o caso de Jundiaí*. Relatório de Iniciação Científica, CNPq/PIBIC, São Paulo.
- Mello, Evaldo Cabral de, 1999. *O norte agrário e o Império 1871-1889*. Topbooks, Rio de Janeiro.
- Monbeig, Pierre, 1984. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Hucitec/Polis, São Paulo.
- Morse, Richard, 1970. *Formação Histórica de São Paulo*. DIFEL, São Paulo.
- Oliveira, Maria Luisa Oliveira, 2005. *Entre A Casa E O Armazém: Relações Sociais e Experiência da Urbanização 1850-1900*. Alameda, São Paulo.
- Peralta, Inez, 1971. *O caminho do mar como fator de localização e progresso e decadência de Cubatão*. Mestrado, FFLCH-GE, São Paulo.
- Pinto, Alfredo Moreira, 1979. *A cidade de São Paulo em 1900*. Governo do Estado, São Paulo.
- Pontes, A., 1955. *Elementos para a história de Jundiaí*, São Paulo.

- Possas, Lídia Maria Vianna, 2001. *Mulheres, trens e trilhos*. EDUSC, Bauru.
- Prata, Juliana, 2000. *Hospedaria dos Imigrantes: reflexões acerca do patrimônio cultural*, Dissertação de Mestrado, FAUUSP, São Paulo.
- Reis Filho, Nestor Goulart, 1994. *São Paulo e outras cidades*. HUCITEC, São Paulo.
- Saes, Flávio Azevedo M., 1981. *Ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. HUCITEC, São Paulo.
- Santos, Fábio A., 2002. *Rio Claro uma cidade em transformação 1850-1906*. Annablume, São Paulo
- Schivelbusch, Wolfgang, 1990. *Histoire des voyages en train*. Le Promeneur, Paris.
- Sesso Jr., Geraldo, 1970. *Retalhos da velha Campinas*. Palmeiras, Campinas.
- Sevcenko, Nicolau, 1998. "Introdução", em Novais, Fernando A. (coord.), *História da Vida Privada no Brasil*, Companhia das Letras, São Paulo, vol. 3, pp. 7-48.
- Simmons, Jack, 1991. *The Victorian Railway*. Thames and Hudson, New York.
- Soukef Júnior, Antonio, 2001. *Sorocabana, uma saga ferroviária*. Dialeto, São Paulo

Mapa as ferrovias no Brasil e São Paulo

