

Eduardo Bacani
Ribeiro

e NTRE BRAÇOS E BRASÕES:
UM OLHAR SOBRE O
DESENVOLVIMENTO
FERROVIÁRIO NO
INTERIOR PAULISTA

pós- | I

RESUMO

O presente trabalho procura realizar uma breve revisão historiográfica do processo de desenvolvimento ferroviário ocorrido no interior do estado de São Paulo entre finais do século XIX e início do século XX – período de florescimento da cultura cafeeira. Por meio da produção de autores clássicos e pesquisadores mais recentes, o texto, além de abordar aspectos que ao longo dos anos têm sido frequentes nos estudos sobre tal trajetória, procura pontuar, também, termos pouco explorados e que ainda demandam investigação¹.

PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias – São Paulo – Cafeicultura



[HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2020.162737](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2020.162737)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 27, n. 51, e162737, 2020.

BETWEEN ARMS AND
COATS OF ARMS: A LOOK
AT THE RAILROAD
DEVELOPMENT IN THE
INTERIOR OF SÃO PAULO

ABSTRACT

This paper seeks to carry out a brief historiographical review of the process of railway development that took place in the interior of the state of São Paulo between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century – the flowering period of coffee crop. Through the production of classic authors and more recent researchers, the text, in addition to addressing aspects that over the years have been frequent in studies when referring to this trajectory, also seeks to punctuate little explored terms that still require investigation.

KEYWORDS

Railways – São Paulo – Coffee-growing

Os primeiros modelos de estrada de ferro surgidos na Europa eram simples caminhos feitos com trilhos de madeira e trilhados por tração animada, como os utilizados nas usinas de Newcastle, Inglaterra. Depois, em 1770, eles passam a ser feitos de ferro fundido e, apenas mais tarde, em 1820, tornam-se trilhos de ferro laminado, percorridos pelas primeiras máquinas locomotivas (PINTO, 1977).

Considerando-se que a primeira ferrovia para serviço público foi inaugurada em 1825² entre Stockton e Darlington, por iniciativa de George Stephenson, foi a inauguração da linha férrea entre Liverpool e Manchester (1830), a primeira a transportar cargas e passageiros, que marcou efetivamente o início da era ferroviária.

No Brasil, alguns anos depois desse fato, em 31 de outubro de 1835, o Regente do Império, Padre Diogo Antônio Feijó, sancionou a chamada “Lei Feijó”, objetivando ligar o Rio de Janeiro às capitanias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Entretanto, essa rede, que teria 5.500 km, levou mais de um século para ser concluída, com a ligação Rio-Bahia se concretizando apenas na década de 1950-60 (MATOS, 1974).

Para Fernando de Azevedo (1950), um dos pioneiros no estudo sobre a implantação das linhas férreas no oeste Paulista, a ferrovia parecia chegar ao Brasil no momento ideal para um país de grandes extensões territoriais, atravancado por obstáculos e que teria a base de sua independência assegurada, segundo o autor, por um vasto sistema de comunicações e transporte. No entanto, na percepção do importante texto do começo do século XX de Adolfo Augusto Pinto (1977 - 1ª ed. 1903), o problema a ser resolvido era consideravelmente maior que as forças e os recursos do país, que ainda estava nos primeiros passos de seu desenvolvimento econômico e com uma população insuficiente diante de sua grandeza territorial.

William Summerhill (2018), ao discutir as ferrovias no crescimento da economia brasileira (1854-1915), reitera tal visão e a especifica com mais argumentos, posto que, de acordo com o autor, os altos investimentos com elevados custos fixos que demandavam os projetos ferroviários fizeram com que o Brasil entrasse na era ferroviária de forma tardia, apenas na segunda metade do século XIX, de modo que o desenvolvimento das linhas férreas dependiam fortemente de condições de financiamento, local ou estrangeiro, e do incentivo público, que poderia ser de duas formas: subsídio aos investidores privados ou controle estatal direto.

Pinto (1977) reconhece quatro fases distintas no período entre as primeiras iniciativas para introdução das ferrovias até o pleno desenvolvimento desse meio de transporte em São Paulo. De acordo com o autor, a primeira fase (1835-1852) foi o período dos precursores, das iniciativas malsucedidas. A segunda fase (1852-1880), com resultados positivos, é caracterizada pela

pós- | 3

concessão ferroviária a partir de favores de zona privilegiada e garantia de juros. Na terceira fase (1880-1892), as estradas ainda se constroem com privilégio de zona, mas sem garantia de juros. E na quarta fase, a partir de 1892, é que se inicia o regime de plena liberdade, e a indústria ferroviária alcança seu completo desenvolvimento e emancipação da proteção do Estado.

Pinto (1977) observa que no estado de São Paulo, em 18 de março de 1836, um ano após a publicação da “Lei Feijó”, a Assembleia Legislativa Provincial³ decretou um plano grandioso de viação, um sistema de caminhos de ferro e vias fluviais. A lei foi revogada antes mesmo de sua execução e substituída, segundo o autor, pela Lei nº 115, de 30 de março de 1838, que reproduziu a primeira com pequenas alterações e autorizou o presidente da província a conceder carta de privilégio exclusivo à Companhia de Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. e à Platt e Reid, concedendo autorização para ligar Santos “às então vilas de São Carlos,⁴ Constituição,⁵ Itu ou Porto Feliz e Mogi das Cruzes, acrescentando que cuidasse também da ligação do Paraíba ao Tietê” (MATOS, 1974, p. 49). Não por acaso, como lembra o autor (PINTO, 1977), os municípios mencionados na lei estavam inseridos em um importante núcleo de produção agrícola do estado de São Paulo naquele momento, mormente de cana-de-açúcar.⁶ Tal região é referida por Petrone (1968), que investigou a lavoura canavieira no estado de São Paulo, como “quadrilátero do açúcar”,⁷ dada a expressividade do produto nesse território naquele período.

Sobre a questão da mencionada ferrovia que conectaria a região portuária ao interior paulista, Soukef Jr. (2006), quando investiga a ferrovia no contexto da cidade de Bauru, elucida que foram contratados para o projeto os engenheiros Alfred e Edward de Mornay, os primeiros a realizar os levantamentos técnicos necessários para indicar o melhor traçado para a linha férrea no trecho entre Santos, São Paulo e o interior. Ficou concluído que a ligação entre Santos e Cubatão seria realizada por barcos a vapor, o trecho de serra por meio de planos inclinados e o planalto por uma linha com simples aderência. No entanto, segundo o autor, a concessão caducou sem que tal obra fosse realizada.⁸

Assim, encerrando a fase inicial dos ensaios precursores e inaugurando no país a segunda fase ferroviária – o período efetivo de construção das ferrovias –, em 26 de junho de 1852, foi promulgada a Lei Geral nº 641 que, segundo Pinto (1977), se organizava em um modelo mais prático, que viabilizava concessões de “favores mais sólidos e positivos”, como o privilégio de zona e a garantia de juros. Para Azevedo (1950), foi essa lei que “iniciou, praticamente, a indústria ferroviária” (AZEVEDO, 1950, p. 36), possibilitando o desenvolvimento da estrada de ferro de Recife a São Francisco (Decreto de 19 de outubro de 1853) e, no Sul, a Estrada D. Pedro II (Decreto de 9 de outubro de 1853).⁹ Contudo, lembra o autor que, sem nenhum favor do governo, por meio de sua iniciativa pessoal, Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá,¹⁰ estabeleceu, nas encostas da Serra do Mar, os 17 km da Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, primeiro trecho ferroviário do país, inaugurado em 30 de abril de 1854.

Dessa forma, frustrada a primeira tentativa ferroviária de conectar o porto de Santos ao interior da província, em meados do século XIX, a preocupação em estabelecer uma via férrea nesse trecho ganhou a atenção dos poderes públicos gerais e provinciais em consequência do fortalecimento da agricultura no

interior de São Paulo, não apenas da cana-de-açúcar como também do café, que começava a ganhar os municípios do oeste paulista e, assim, motivava tais poderes a se empenhar para dotar a província com esse “importante melhoramento” (PINTO, 1977).

Em vista disso, ao longo dos anos, diversos estudos se dedicaram a observar a relação estabelecida entre as ferrovias paulistas e o café,¹¹ produto que, a partir da década de 1830, passou a ocupar o primeiro lugar no quadro das exportações brasileiras e, entre 1870-80, a posição de “centro motor” do desenvolvimento do capitalismo brasileiro (SILVA, 1995; MARTINS, 2019), tornando-se o responsável por impulsionar a instalação dos trilhos em boa parte do estado de São Paulo.

Nesse âmbito, Flávio Saes e Sérgio Milliet foram dois dos importantes pesquisadores que se debruçaram sobre as questões que envolveram o café e as ferrovias no estado de São Paulo. Para Milliet (1982), durante mais de um século, a perspectiva do crescimento e desenvolvimento paulista estava circunscrita a um horizonte riscado por cafezais, de modo que “tudo gira em torno do ‘ouro verde’, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas” (MILLIET, 1982, p. 11). Saes (1981), ao analisar a expansão ferroviária no interior paulista, aponta que a estrada de ferro vinha a substituir em São Paulo o antigo sistema de transporte: a estrada tropeira de muares, que se revelava incapaz de atender às crescentes demandas econômicas do estado, em consequência do alto custo e da demora no transporte que, de acordo com o autor, além de ser realizado em estradas ineficientes,¹² tinha de se submeter à difícil descida da Serra do Mar, um trecho delicado e indispensável para a sustentação da crescente economia paulista, que tinha por base o intercâmbio com o porto de Santos.

Para alguns autores, duas leis foram responsáveis por oferecer condições para a instalação da primeira ferrovia em São Paulo, uma geral, de 12 de setembro de 1855, e outra provincial, de 17 de março do mesmo ano, as quais estipulavam garantias de juros¹³ e privilégios para a concessão de estradas de ferro, buscando estimular iniciativas nesse segmento. Foi assim que, em 6 de junho de 1860, o Governo Imperial aprovou os artigos para a construção de uma ferrovia que conectaria Santos a Jundiaí, projeto que foi desenvolvido por uma empresa constituída em Londres,¹⁴ com o incentivo de Mauá: a São Paulo Railway Company, que inaugurou seu trecho em 1867.

A partir do avanço da cultura cafeeira em torno de Campinas, e mesmo além dessa cidade, pela percepção de Pierre Monbeig (1984), que estudou a marcha pioneira pelo interior paulista, criou-se uma dupla dificuldade: fazer com que as tropas transpusessem 200 km (ou mais) e aparelhar o porto de Santos para a manutenção de uma tonelagem crescente. Em vista disso, Beatriz Kühn (1998), ao retomar essa questão quando investiga a arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo, reconhece que a progressão da cultura cafeeira foi beneficiada pela expansão ferroviária no interior paulista – o que reposicionava economicamente o estado de São Paulo que, segundo a autora, até aquele momento, estava deslocado dos principais eixos econômicos e à margem da economia do país¹⁵ – e, da mesma forma, promovia um significativo crescimento demográfico, aspecto que também é apontado por outros autores ao tratar desse processo.

No entanto, com base nessa observação, pontos importantes precisam ser refletidos: primeiro, esse adensamento populacional, se pensado pela facilidade de acesso e potencial atrativo gerados pela instalação dos trilhos, é, entre outros aspectos, uma consequência e não um objetivo, posto que o principal propósito dos empreendimentos ferroviários no estado de São Paulo, como mostram os estudos a esse respeito, era econômico:¹⁶ baratear o escoamento da produção agrícola. Também, tendo em vista uma escala menor, essa ideia de adensamento a partir do binômio café-ferrovia deve ser tomada com cautela ao se referir a todo o interior paulista, posto que, segundo Martins (1990), pesquisadora que se dedicou a questões que envolveram a rubiácea, existiam contrastes entre as cidades tocadas pelo café, as quais progrediam, e as vilas estagnadas e com poucos recursos.¹⁷

Por um outro ângulo, o próprio Flávio Saes (1986), ao revisitar a relação café-ferrovia, mesmo não negando uma correspondência entre esses dois setores, observa pontos divergentes entre eles, uma vez que, segundo o autor, as companhias férreas tomavam posições que oscilavam entre garantir rentabilidade aos seus investidores ou expandir suas linhas como forma de assegurar o monopólio do transporte, visando, assim, interesses lucrativos para a empresa. Ou seja, as companhias não devem ser observadas apenas como extensões da economia cafeeira (GRANDI, 2010).

Também é importante salientar que, se inegavelmente o café foi o produto que mais se destacou na produção agrícola do interior paulista e provocou consequências em diversos campos, não foi apenas ele que desenvolveu relações com as estradas de ferro, uma vez que elas também transportavam de cereais a animais, de cartas a mensagens telegrafadas e impactavam, sobremaneira, seus entornos. Ou seja, também é preciso se considerar, além do café, outros produtos e atividades que, embora em menor escala, também impactaram as regiões tocadas pelas linhas férreas e contribuíram com eventuais transformações.

Isto posto, considerando que a companhia inglesa que construiu a ligação do litoral com o planalto¹⁸ não tinha interesse em prolongar seus trilhos além de Jundiá,¹⁹ coube aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo introduzir os trilhos nas novas áreas atingidas pela “onda verde” (MATOS, 1974).²⁰ Como exemplo do interesse local das novas regiões produtoras de café do interior paulista pelos trilhos, Guilherme Grandi (2005), ao analisar historicamente a Rio-Clareense, companhia férrea fundada em 1884 no município de Rio Claro, pontua que, na década de 1870, os fazendeiros do oeste paulista já exigiam que o governo concedesse a aprovação de uma ferrovia que passasse pela região e diminuísse o custo do transporte de suas produções agrícolas.

Assim, de acordo com Soukef Jr. (2006), entre 1867 e 1880, várias companhias férreas formaram-se em São Paulo e, em torno delas, foram acrescidas pequenas empresas²¹ e ramais, cujas configurações denotavam conflitos que envolviam a questão do privilégio de zona, que preservava as áreas de influência das empresas, as bitolas e os traçados que estavam vinculados às propriedades rurais e, portanto, condicionados ao interesse dos envolvidos.

Os fazendeiros paulistas desse período, mencionados pela literatura como agentes financeiros fundamentais para a expansão ferroviária no interior, visto o interesse que tinham, também precisam ser observados como agentes que orbitavam e influenciavam outros setores naquele momento, dado que, com os lucros advindos principalmente da produção cafeeira, tais fazendeiros²² tornaram-se figuras cada vez mais influentes do ponto de vista econômico e político.

Em vista disso, Ary França, ao investigar a marcha do café e as frentes pioneiras, indica que a “Primeira República apoiar-se-ia nos fazendeiros de café e os estados cafeicultores exerceriam na política federal o comando indiscutível” (FRANÇA, 1960, p. 12-13). Pierre Monbeig, ao retomar essa questão, aponta que o desenvolvimento ferroviário no interior do estado de São Paulo foi “conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café” (MONBEIG, 1984, p. 175). Grandi (2010), ao tomar a Companhia Paulista como objeto de estudo, também reitera tal observação e descreve com mais detalhes a figura desses fazendeiros, afirmando que o grande cafeicultor era, ao mesmo tempo, o proprietário das maiores porções de terras, o empresário com investimentos produtivos e financeiros e, eventualmente, o próprio agente político, por meio do Poder Legislativo ou Executivo.²³

Assim, citando uma fala do historiador Batista Pereira²⁴ em relação à Viação Férrea Rio-Grandense, Fernando de Azevedo destaca o caráter político à roda das estruturas ferroviárias:

A estrada de Ferro (falou em Pelotas, no Govêrno de Borges de Medeiros²⁵) aqui não é criada para o povo [...]. Não é uma instituição administrativa e econômica; é um instrumento político. Viveiro de eleitores, tal a missão. [...] e os Estados que possuem suas ferrovias, não raramente, as têm construído ou delas derivado ramais, fora de qualquer plano, para atender a empenhos políticos ou compromissos eleitorais, no jôgo sucessivo e contraditório dos interesses particulares de estados ou municípios percorridos por suas estradas. (PEREIRA, 1924, p. 19, apud AZEVEDO, 1950, p. 42)

Portanto, ao tratar da interiorização das ferrovias pelo território paulista é importante, também, pontuar aspectos menos explorados pelos estudos que abarcam esse processo: o ônus gerado pela instalação dos trilhos, como lembra Monbeig (1984), do ponto de vista do desmatamento acelerado e irrestrito;²⁶ das estratégias violentas e desonestas para domínio das terras por parte de fazendeiros, grileiros e agrimensores, em detrimento de indígenas²⁷ e habitantes locais;²⁸ ou das dificuldades enfrentadas pelos imigrantes nas fazendas cafeeiras.²⁹ Ademais, havia o abuso em torno da força de trabalho responsável por efetivamente instalar os trilhos nesse território. A exemplo desse último ponto, Moratelli, ao observar a operacionalidade de empreiteiras que atuaram no interior do estado de São Paulo no início do século XX, coloca que:

“[...] a exploração da força de trabalho era um bom negócio para os empreiteiros. Os salários pagos aos trabalhadores poderiam ser baixos [...]. Além disso, os pagamentos aos trabalhadores eram efetuados depois de um longo período de trabalho ou ainda somente após a finalização da

pós- | 7

empreitada contratada. Essa condição permitia aos empreiteiros e à própria companhia ferroviária expropriar ainda mais a força de trabalho". (MORATELLI, 2013, p. 41)

Por uma perspectiva próxima, Maria Lamounier (2012), ao analisar políticas de recrutamento dos trabalhadores das companhias ferroviárias engajados na construção das ferrovias, aponta que, em determinados casos, os salários³⁰ oferecidos aos trabalhadores³¹ dos empreendimentos ferroviários precisavam ser mais atraentes³² que os da agricultura de exportação para conquistar uma mão de obra disposta a suportar duras condições de trabalho. Porém, pode-se observar que algumas empreiteiras que atuaram no interior paulista apresentavam estratégias para contornar essa questão:

Como nas grandes fazendas ou regiões isoladas, era comum a utilização do sistema de barracão, isto é, a presença de armazéns fornecendo antecipadamente gêneros alimentícios e utensílios aos trabalhadores a preços elevados. Mais que um estabelecimento comercial rentável, o armazém servia também como um instrumento para manter a força de trabalho no local da construção através do lançamento permanente de saldos negativos na caderneta dos trabalhadores. (MORATELLI, 2013, p. 41)

Entre finais do século XIX e início do século XX, quando as ferrovias se expandiram sobremaneira pelo interior paulista, os braços dos trabalhadores realizavam atividades como a árdua tarefa de assentamento dos trilhos de ferro e dos pesados dormentes de madeira, execução de obras de arte, além da movimentação da terra necessária para a produção de grandes cortes e aterros em terrenos diversos, auxiliados por ferramentas manuais e veículos movidos a tração animal para o transporte do material, como se pode ver nas imagens a seguir (Figura 1 e 2), datadas de 2 de setembro de 1935 e realizadas durante a construção da nova linha de Dois Córregos a Jaú:



Figura 1 – Escavação de corte, trecho Dois Córregos-Jaú (nova linha), 1935
Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.



Figura 2 – Escavação de corte, trecho Dois Córregos-Jaú (nova linha), 1935
Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Tomando por base as imagens, pode-se observar que nas primeiras décadas do século XX os trabalhadores ainda realizavam suas atividades em empreendimentos ferroviários paulistas de forma semelhante a como eram feitas no final do século XIX, seja pelos equipamentos ou pela técnica empregada, o que pode denotar a pouca instrução dessa mão de obra, alguma dificuldade de conseguir material mais especializado vindo do exterior ou os recursos limitados para a execução desses projetos durante o referido período.

De acordo com Lamounier (2012), o engenheiro Fox, da São Paulo Railway, registrou vários acidentes durante as obras de construção dessa ferrovia. Com base no texto apresentado pelo mencionado engenheiro nos relatórios do “Escritório dos Engenheiros”, a autora indica que:

*“[...] em dezembro de 1865, foram listadas dez pessoas feridas em acidentes na construção da estrada SPR [São Paulo Railway], sendo quatro gravemente feridos; em maio de 1866, o engenheiro Fox listou seis pessoas gravemente feridas, sendo que dois haviam morrido e um ferido gravemente. Os acidentes eram, em geral, provocados por desmoronamentos de terra. Para Fox, tratava-se de acidentes ‘triviais que podem acontecer em qualquer trabalho ou estrada de ferro em construção’, causados ‘pela falta de cautela por parte dos trabalhadores’”.*³³ (LAMOUNIER, 2012, p. 258)

Os aspectos ambientais e humanos ainda hoje são menos explorados pelos estudos que tratam do desenvolvimento ferroviário no interior do estado de São Paulo, os quais tendem, mesmo que indiretamente, a reforçar uma construção historiográfica que vincula as ferrovias nesse território preponderantemente ao conceito de desenvolvimento, progresso e colonização. A própria expressão popular que se consolidou ao se referenciar as últimas regiões atingidas pela linha férrea – “boca do sertão” – sugere a ferrovia como o elemento que delimitava e contrapunha o mundo civilizado ao não civilizado, o evoluído ao de ares primitivos e, no limite, conota os locais além-ferrovia como áreas despovoadas, o que parece desconsiderar desses espaços não atendidos a

essa nova tecnologia os nativos e os indivíduos que, por ventura, habitavam esses ambientes com suas práticas antes e independentemente dos trilhos. É uma imagem que fica patente na observação – hoje, um tanto contraditória – presente no livro *História da Engenharia no Brasil*, publicado na década de 1980 e de autoria de Pedro Telles:

Nas primeiras décadas deste século [XX] foram lançadas algumas ousadas linhas de penetração, varando o interior do Brasil. Essas estradas tiveram uma função desbravadora e pioneira, como já foi observado a propósito dos prolongamentos da “Sorocaba” pelo oeste paulista. As estradas de ferro antecederam a civilização e a colonização [...]. O interior do Brasil era despovoado e também em grande parte completamente desconhecido. Em 1905, toda a metade oeste do estado de São Paulo figurava nos mapas como “regiões mal conhecidas, habitadas por índios”, e ainda em 1932, no mapa comemorativo da Revolução Constitucionalista, índios e onças eram indicados como presentes em grande parte do estado. (TELLES, 1984, p. 73)

Também se pode encontrar o predomínio de uma acepção progressista em publicações recentes relacionadas às ferrovias, como no trabalho de Summerhill intitulado *Trilhos do desenvolvimento*, no qual, em uma observação de teor econômico, faz uma análise do desenvolvimento ferroviário brasileiro e do papel do Estado nesse processo, concluindo que, entre outros aspectos positivos indicados pelo autor, “as ferrovias brasileiras contribuíram, e muito, para impulsionar o ritmo de crescimento econômico na virada do século [XX]” (SUMMERHILL, 2018, p. 217), alterando o mapa social, econômico e político. No entanto, Summerhill (2018) não pontua o possível ônus por trás desse crescimento econômico, nem o que seria a alteração no mapa social, econômico e político fora dos previsíveis agentes beneficiados.

Dessa forma, julgando-se pela condição viária paulista entre o século XVI e o início do século XIX que, segundo Odilon Nogueira Matos (1974), teve uma evolução qualitativa pouco expressiva, e pela colocação do viajante alemão Ischudi, que em 1860 observou que “era impossível plantar além de Rio Claro, pois que a distância a vencer, para ganhar Santos, era muito grande” (ISCHUDI *apud* MONBEIG, 1984, p. 98), pode-se concluir que, em um país com dimensões expressivas, proposto pelo litoral, monocultor, latifundiário e agroexportador por natureza, as linhas férreas no interior paulista foram instrumentos materiais, conotados a uma dimensão elitista, que otimizaram e reforçaram, tomando-se por base Prado Jr. (1956), a estrutura tradicional da economia brasileira. Estradas férreas que foram impulsionadas e direcionadas por um produto agrícola cortês ao capitalismo – altamente lucrativo³⁴ – e que, em um curto período, entre finais do século XIX e início do século XX, foi capaz de provocar grandes alterações em diversos setores da sociedade paulista, muitas delas, bastante exploradas e consagradas ao longo dos anos ao se referir a esse processo e outras ainda pouco evidenciadas, que demandam investigação.

NOTAS

- ¹ Esta reflexão toma por base o trabalho de mestrado (RIBEIRO, 2019b) realizado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), sob a orientação da Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl.
- ² Para esse tema e bibliografia complementar ver, por exemplo, Kühl (1998).
- ³ De acordo com Pinto (1977), o ato adicional de 1934 declarou competir às Assembleias Legislativas Provinciais legislar sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva província.
- ⁴ Atual Campinas.
- ⁵ Atual Piracicaba.
- ⁶ Petrone (1968) elucida que a cana-de-açúcar produzida em grande escala no interior de São Paulo – produção que teve início, sobretudo, a partir do governo de Morgado de Mateus (1765-1775) – durou até 1850/1851, quando a exportação do açúcar foi ultrapassada em volume pela do café.
- ⁷ O termo “quadrilátero do açúcar” foi utilizado pela primeira vez por Caio Prado Jr., no entanto, Petrone (1968) retoma essa expressão atualizando-a e ampliando-a, e essa área passa a compreender a região entre os municípios de Mogi Guaçu, Jundiá, Porto Feliz e Sorocaba. Ao se utilizar essa expressão no texto, tem-se como referência a região determinada por Petrone (1968).
- ⁸ Porém, segundo Soukef Jr. (2006), os estudos e levantamentos desenvolvidos e não utilizados nesse momento foram guardados por Frederico Foom, um dos sócios da empresa Aguiar, Viúva, Filhos & Cia, até 1847, ano de sua morte. Posteriormente, foram confiados por sua viúva ao Marquês de Monte Alegre, seu parente, que os cedeu ao Barão de Mauá, responsável por encomendar ao engenheiro Robert Milligan, que já lhe prestara serviços dessa natureza, novos estudos referentes a esse percurso, os quais, então, confirmaram a viabilidade de um empreendimento férreo nesse local, o qual se concretizou apenas em 1867.
- ⁹ Fruto da iniciativa privada, a ferrovia foi a primeira a penetrar o território paulista. Segundo Pinto (1977), suas obras iniciaram-se em 1855 e foram concluídas em 1875. De acordo com Azevedo (1950), ela foi inaugurada em 1858 e em 1865 foi encampada pelo Governo Imperial e rebatizada de Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo a segunda a se estabelecer no país.
- ¹⁰ Segundo Azevedo (1950), Mauá foi o responsável por inaugurar a “era das ferrovias no Brasil” e por implantar a primeira e a terceira estrada de ferro no país, respectivamente, a E. F. Príncipe do Grão-Pará e a E. F. Santos-Jundiá, posto que o barão não apenas fez correr um trem do Rio de Janeiro à raiz da Serra da Estrela (E. F. Grão-Pará) como organizou em Londres a Companhia São Paulo Railway, que recebeu a concessão para a ligação de Santos a Jundiá (E. F. Santos-Jundiá). De acordo com o autor, Mauá realizou por sua conta os estudos e financiou a construção confiada à firma inglesa.
- ¹¹ Sobre a economia cafeeira, ver Taunay (1939), Prado Jr. (1956), Furtado (1987), Silva (1995) e Martins (1990 e 2019).
- ¹² Vários autores mencionam a qualidade ruim dos caminhos terrestres no estado de São Paulo, a exemplo de Pinto (1977, 1ª ed. 1903), Taunay (1927), Prado (1934), Ellis Jr. (1951) e Holanda (1957). No entanto, tomando-se por base Summerhill (2018), essa qualidade ruim, que tornava os deslocamentos caros, demorados, perigosos e desconfortáveis, não impediu o trânsito de mercadorias e pessoas, mas, em consequência dos altos custos, restringiu a comercialização.
- ¹³ De acordo com Kühl (1998), a lei provincial garantia juros adicionais de 2% para a companhia, nacional ou estrangeira, que desenvolvesse a estrada de ferro para o litoral e para o interior.
- ¹⁴ Segundo Sória (2005), a garantia de lucro (juros de no mínimo 5%), a exclusividade (noventa anos e depois cinquenta) e a inexperiência dos brasileiros em assuntos ferroviários fez com que os empresários estrangeiros vissem grandes negócios nas ferrovias brasileiras.
- ¹⁵ Segundo Milliet (1982), há um deslocamento do eixo econômico do país, que migra da mão dos estadistas baianos e fluminenses para as lideranças paulistas enriquecidas. De acordo com o autor, com a proclamação da República, os paulistas passam a ser os “donos da economia nacional”, tendo como principal mercado consumidor os americanos, que seriam a referência, inclusive, para muitos aspectos da nossa “indumentária política”.
- ¹⁶ O que não significa dizer que não existiam planos de viação geral. Segundo Ghirardello (2002), eles aconteceram com alguma regularidade a partir da década de 1870, tentando racionalizar o caráter econômico que os fundamentava. Ghirardello (2002) observa que Christiano Benedito Ottoni, em

1859, escreveu um livro intitulado *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, no qual elaborou um plano geral de viação que influenciou trabalhos posteriores, de acordo com o pesquisador. Algumas décadas antes, Azevedo (1950), por exemplo, já havia pontuado os planos elaborados por Horácio Bicalho (1881) e Antônio de Oliveira Bulhões (1882).

- ¹⁷ É nesse sentido que Martins (1990) questiona, inclusive, a utilização do termo “civilização do café”.
- ¹⁸ A São Paulo Railway determinou o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo, uma vez que a sua importância não se restringe apenas ao fato de ser ela a pioneira ou uma obra notável de engenharia, mas também porque a conexão entre Santos, São Paulo e interior se tornaria o trecho com maior intensidade de tráfego do Brasil e possibilitaria o surgimento de outras empresas pelo interior paulista (AZEVEDO, 1950 e MATOS, 1974).
- ¹⁹ De acordo com Matos (1974), o privilégio de quase um século assegurava-lhe o monopólio do funil São Paulo-Santos, trecho obrigatório para qualquer produção interiorana, de modo que toda ferrovia que se formasse no interior do estado seria sua tributária, e isso lhe bastava.
- ²⁰ É nesse contexto de criação das companhias férreas a partir do capital de grandes latifundiários paulistas que Ghirardello (2002) observa o surgimento de importantes ferrovias como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872), a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1875) e a Estrada de Ferro Sorocabana (1875).
- ²¹ Sória (2005) indica que, no estado de São Paulo, as ferrovias de comprimento pequeno representavam cerca de 3% do comprimento total da rede, mas apresentavam uma importância fundamental por atuarem como estradas coletoras que conduziam o produto agrícola até uma ferrovia mais importante.
- ²² Sobre a diferenciação entre as fazendas do vale do Paraíba e as das novas regiões produtoras de café a oeste, que também denotam a alteração no perfil dos fazendeiros, ver Monbeig (1984).
- ²³ Os cafeicultores das novas regiões produtoras de São Paulo, diferentemente dos primeiros produtores da região do vale do Paraíba, não podem ser reduzidos apenas à condição de agricultores, na medida em que eles, segundo Monbeig (1984), provocaram uma revolução na sociedade rural paulista por serem financeiramente onipresentes: estavam também no cenário urbano com investimentos no comércio e na indústria, o que indica o espírito empreendedor dessa classe. Segundo o autor, no momento em que os cafeicultores vislumbraram que não faltavam solos virgens pelo interior paulista, eles tiveram cuidados mais de empresário e negociante do que propriamente de agricultor (MONBEIG, 1984).
- ²⁴ Antônio Batista Pereira (1879-1960) foi um historiador gaúcho, genro de Rui Barbosa, autor de livros e diretor da *Revista Brasileira* de 1934 a 1935. Tal publicação funciona atualmente como *Revista da Academia Brasileira de Letras*.
- ²⁵ Refere-se ao segundo mandato de Borges de Medeiros como governador do Rio Grande do Sul, de 1913 a 1928.
- ²⁶ Monbeig (1984) observa que a destruição do revestimento de matas nas novas áreas atingidas pelo café no interior paulista foi tão rápida e completa que algum tempo depois as companhias ferroviárias encontravam dificuldade para abastecer as próprias locomotivas com esse combustível. Nos municípios da Alta Araraquarense, por exemplo, o autor indica que as serrarias chegaram a ficar em vias de desaparecer, sendo necessário trazer caminhões com madeira de outras localidades, o que forçou as empresas ferroviárias a formarem hortos florestais nos mesmos locais onde quinze ou vinte anos antes existiam florestas.
- ²⁷ Monbeig observa que “a marcha pioneira moderna acabou a obra de destruição dos índios, encetada na época colonial. Nada subsiste dos antigos habitantes, a não ser de modo muito indireto” (1984, p. 132).
- ²⁸ Monbeig indica que, com o final do Ciclo do Ouro em Minas Gerais, muitos mineiros foram para o interior paulista e, sendo esses mal amparados do ponto de vista legal e intelectual, acabaram perdendo o direito às suas terras em favor dos cafeicultores: “tratava-se de gente simples, desprovidos de apoio, sem outra riqueza que a vastidão dos seus campos. Podia-se despojá-los e eles bem o perceberam” (1984, p. 115).
- ²⁹ Monbeig (1984) destaca que inúmeros eram os textos em que os italianos se queixavam das difíceis condições às quais eram submetidos na travessia até Santos e da atitude déspota dos cafeicultores. De acordo com o autor, os filhos desses imigrantes não eram alfabetizados e ficavam à margem da sociedade, além de existirem queixas quanto às multas impostas pelos fazendeiros e seus

administradores e quanto ao valor abusivo dos armazéns das fazendas. Segundo Monbeig, “houve greve, tiros e assassinatos, fatos episódicos, sem dúvida alguma, mas que, contudo, revelam como não se ajustavam facilmente os imigrantes e os fazendeiros, habituados a dirigir um pessoal sem exigências nem ambições” (1984, p. 156).

- ³⁰ Lamounier (2012) aponta que, em algumas empresas férreas do interior paulista, como a São Paulo Railway, existia uma diferenciação entre o valor pago a trabalhadores ingleses e imigrantes em relação a brasileiros e portugueses, que recebiam salários mais baixos.
- ³¹ Os trabalhadores aos quais Lamounier (2012) se refere são pedreiros, carpinteiros, madeireiros, guardas, tratadores e montadores de cavalos, pintores, torneiros, ferreiros, mineiros, turmeiros etc.
- ³² Lamounier (2012) observa que, apesar dessa oferta de salários mais atraente, ainda assim, isso não representava permanência no emprego, posto que, dependendo da época do ano, os trabalhadores migravam para plantações no contexto do ciclo agrícola.
- ³³ Além disso, Lamounier (2012) menciona doenças tropicais que acometiam os trabalhadores em alguns trechos e que eram outro empecilho na execução das obras ferroviárias.
- ³⁴ Segundo Araújo Filho, “nenhum dos produtos que representaram no passado fontes de riqueza do Brasil, pode emparelhar-se com o café, tanto no que diz respeito ao seu valor de produção, quanto nas consequências socioculturais produzidas.” (1956, p. 78).

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. O café, riqueza paulista. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, p. 51-124, 1956.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para oeste*: estudo sobre a noroeste e seu papel na viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950.
- ELLIS JR., Alfredo. *O café e a paulistânia*. São Paulo: FFLCH/USP, 1951.
- FRANÇA, Ary. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 22. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1987.
- GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *Lembranças de São Paulo*: o interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2003.
- GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha*: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002.
- GRANDI, Guilherme. *A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro*: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903. 119 f. 2005. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual de São Paulo, Araraquara, 2005.
- GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo*: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1957.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial – FAPESP, Secretaria da Cultura, 1998.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.
- MARTINS, Ana Luiza. *Império do café: a grande lavoura no Brasil, 1850 a 1890*. São Paulo: Atual, 1990.
- MARTINS, Ana Luiza. *História do café*. São Paulo: Contexto, 2019.
- MATOS, Odilon Nogueira De. *Café e ferrovias*: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo, SP: Alfa Ômega Sociologia e Política, 1974.
- MILLET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1982.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Ed. Hucitec-Polis, 1984.
- MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada*: os trabalhadores da construção da estrada de ferro noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Campinas, SP: Editora Unicamp, 2013.

- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- PINTO, Adolfo Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística, 2)
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.
- PRADO, Paulo. *Paulística: História de São Paulo*. Rio de Janeiro: Ariel, 1934.
- PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1956.
- RIBEIRO, Eduardo Bacani. Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino. *Revista CPC*, v. 14, n. 27, p. 114-143, 29 jul. 2019.
- RIBEIRO, Eduardo Bacani. *Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis*. 2019. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019b.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa Omega, 1995.
- SÓRIA, M. H. A. A construção das estradas de ferro no Império e na República Velha. In: MORAES, J. C. T. B. *500 anos de engenharia no Brasil*. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2005. p. 141-161.
- SOUKEF JR., Antônio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. 303 f. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- SUMMERHILL, William Roderic. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913*. São Paulo: Alfiatar, 2018.
- TAUNAY, Affonso de E. *Estudos de história paulista*. São Paulo: Diário Oficial, 1927.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1984

Nota do Autor

Agradecimentos à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, nº do processo 2020/02418-6

Nota do Editor

Data de submissão: 28/09/2019

Aprovação: 13/05/2020

Revisão: RMO

Eduardo Bacani Ribeiro

Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Rua do Lago, 876 – Butantã – 05508080 – São Paulo – SP

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7856-3474>

eduardoribeiro5@hotmail.com