



As ilustrações utilizadas ao longo deste dossiê foram produzidas a partir de fotos de Cristiano Mascaro, as quais podem ser vistas no último texto da seção.

JOSÉ DE SOUZA MARTINS

# A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido

**JOSÉ DE SOUZA MARTINS** é professor aposentado do Departamento de Sociologia da FFLCH-USP e autor de, entre outros, *Vergonha e Decoro na Vida Cotidiana da Metrópole* (Hucitec).



modernidade de São Paulo está no emaranhado de tempos das relações sociais e mentalidades que se justapõem no extenso espaço que constitui a metrópole. Está no arrastar de pés que por esse espaço dissemina as contradições do moderno e da sociedade moderna. Está nos desencontros que expressam, dão cara e forma, sons e cheiros às contradições próprias da sociedade constituída pelo primado da razão. Mas incapaz de sobreviver e reproduzir-se sem as persistentes sobras de relações e concepções da tradição e do tradicionalismo que não foram anuladas nem perderam sentido.

O mundo moderno chegou fragmentária e marginalmente a São Paulo já no século XVIII, justapôs-se aos costumes, criou ilhas de racionalidade econômica e política, conviveu com as estruturas fundamentais de uma economia à margem das grandes contas do mundo colonial. Por isso, não chegou inevitavelmente nem fez sentido para a maioria da população. Pouquíssimos perceberam as mudanças que chegavam, as novas idéias, a nova maneira de produzir e negociar com base no cálculo, no inconformismo da curiosidade econômica e política, na busca de formas que dessem contorno aos novos conteúdos que se propunham.

Não é casual que esse marginalismo tenha criado uma peculiar vida privada e um peculiar refúgio nos casamentos intra-familiares dos membros da pequena elite de então. Nem é casual que tenham sido lentas as transformações sociais, propon-

do-se aos poucos nos interstícios dos costumes e repetições.

Essa lentidão foi abalada na década de 60 do século XIX quando, com surpreendente rapidez, a ferrovia saindo do porto de Santos galgou quase de supetão a serra íngreme do mar e inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade, a nova mentalidade que disseminava, a da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares antes separados por dias de cavalgada. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-se de fato o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa.

Dois extremos sociológicos dessa reordenação social decorrente da implantação da São Paulo Railway estão na vila de Paranapiacaba e na Estação da Luz. Simbolicamente, ambas são expressões da arquitetura do medo. Em Paranapiacaba, porque o desenho da vila foi inspirado na concepção do panóptico (1). Isto é, na interiorização subjetiva do agente da vigilância. Cada trabalhador e cada morador carregavam dentro de si o capataz que não era apenas o capataz de seu trabalho, mas o capataz de sua vida pessoal e familiar. Sua construção e seu funcionamento foram presididos pela idéia de que a disciplina do trabalho moderno dependia da interiorização de temores, sobretudo o temor de ser visto fazendo o que não deveria ser feito. A Estação da Luz porque expressava outra dimensão do medo, já não mais o medo do trabalhador em relação à figura invisível do patrão e de quem manda. Mas agora o medo que tem quem manda em relação a quem trabalha e é mandado. Nesse caso, concretamente, o telefone secreto da estação desde quando construída, mas acionado unicamente em 1924, por ocasião da Revolução e da tomada da estação pelos revoltosos. Foi utilizado pelo diretor inglês para passar secretamente sua autoridade e suas ordens ao chefe da estação de Santos,

1 Cf. Marco Antonio Perrone Santos, "Análise das Relações Panópticas das Distribuições Espaciais", in João Ferreira et alii, *Paranapiacaba, Estudos e Memória*, Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André, 1990, pp. 1-41.

que se encontrava em território sob controle das forças legalistas, para que assumisse em seu lugar a direção da ferrovia, e ao mesmo tempo para bloquear sua própria autoridade, já que estava preso.

Esses cuidados e controles fizeram da ferrovia o instrumento de uma nova geografia. Isso vai aparecer na Revolução de 1924. A ferrovia se revela aí instrumento de uma nova espacialidade, que não é apenas a da economia do café. É também a da geografia do poder. O quarto secreto da Luz é a chave dessa outra geografia oculta. Que tenha existido antes de existirem os problemas, bem indica o quanto os arquitetos da ferrovia sabiam que mundo estavam criando; sabiam que conflitividades encerrava e expressava a estrada de ferro como um dos instrumentos vitais desse mundo novo. A ferrovia diluiu a dimensão local e de localidade dos antagonismos sociais na dimensão geopolítica dos embates sociais e políticos da modernidade antes que os embates fossem efetivos. Já não era possível viver sem temer os desdobramentos do mundo criado pelo capital moderno e pela máquina.

Entre esses dois extremos, e muito rapidamente, na passagem do século XIX para o século XX, uma nova concepção do espaço se definiu, uma nova mentalidade se difundiu, uma nova consciência social ganhou sentido. O mundo da ferrovia trazia embutidos os códigos da modernidade e, portanto, das contradições sociais gestadas na complicada passagem da sociedade escravista, que se exauria, para a sociedade industrial, que se anunciava. Não se tratava apenas do advento das classes sociais, mas das reinterpretações da realidade que a mudança impunha, da emergência da vida cotidiana e da vida privada, o novo modo de ser dominado pela temporalidade da reprodução ampliada do capital, o novo decoro regulado pela necessidade social da aparência.

É no embate entre o passado persistente nos ritmos do viver (e dos espaços a percorrer), de um lado, e o futuro de um viver possível e relutante, de outro, que se pode pensar a questão do advento da modernida-

de no planalto e na cidade de São Paulo em particular. Atenho-me às demoras desse processo, ao lento desenhar de formas que anunciam e pedem um viver diverso, um modo de ser modificado. Penso no diálogo entre os momentos do tempo histórico, nos ajustes pacientes e descompassados do costumeiro ao regulado, nas surpresas de descobertas miúdas e grandes em relação ao estabelecido, mas não necessariamente percebido.

Em boa parte, nessa história, a ferrovia não é propriamente uma causa geral das mudanças. É apenas um dos episódios, mais mediação do que fator. Mas mediação incisiva porque criou necessidades sociais novas, adaptação de costumes, novas regulações da conduta, novos horizontes. Essa mediação fundante foi anunciando aos poucos, conforme as circunstâncias sociais, econômicas, políticas, culturais, que mundo era aquele, de lógica radicalmente diversa, que nela assumia sua melhor configuração de sentido. O modo como se disseminaram os efeitos dessa mediação e de outras que lhe foram correlatas não foi linear, evolutivo, como se poderia pensar. Em diferentes pontos de sua espacialidade produziu combinações e conseqüências formalmente diversas entre si.

É o caso da distinção entre público e privado e da emergência dos fundamentos do que se pode chamar propriamente de vida cotidiana. Com a riqueza esplendorosa do café, ganhou uma certa monumentalidade a separação entre público e privado. Ou melhor, a vida íntima e confinada da elite tradicional evoluiu para a sociabilidade requintada da vida privada, a vida culta e cerimoniosa, protegida entre quatro paredes. Na cidade de São Paulo, vida privada foi a vida da elite confinada no interior dos palacetes. Vida cotidiana foi a vida da população pobre, rápida e crescentemente alcançada pelos horários estritos, pela disciplina do trabalho, pela demarcação do dia, da hora e do minuto como o tempo dessa modernidade que chegava desigualmente a diferentes âmbitos da sociedade. A vida cotidiana tomou conta dos espaços públicos e foi aí que melhor se expres-

sou. A negação parcial da vida cotidiana, a resistência a ela, elegeu a vida privada dos palacetes como recinto do ócio com estilo, libertou a mulher da elite do confinamento do gineceu, criou a sala de visitas e a trouxe para esse espaço, fez do feminino e da mulher as referências das suavidades requintadas da contrapartida do negócio e daquilo em que se apoiava, o trabalho.

Esse foi o ajuste entre os padrões e referências do passado escravista que desaparecia e o alargamento das formas de conduta possibilitado pelo dinheiro do café. Essa possibilidade criou o cenário e as condições de invenção social de um novo modo de vida, mesmo que muito se insista e até se demonstre, ainda que precariamente, que houve cópia e importação de padrões europeus. Mesmo a cópia teve que ser reinventada na circunstância de uma sociedade que mudava e persistia ao mesmo tempo.

As transformações não foram privilégio da elite. O tempo e o espaço da ferrovia, a disciplina industrial que a regulava, impunham também a necessidade de inventar a sociedade dos trabalhadores. Porque o Brasil de meados do século XIX era um Brasil que sabia que a escravidão ia acabar. A cessação do tráfico negreiro dizia isso e a Lei de Terras criava um regime fundiário que pressupunha isso. Mas o escravo continuava ali, como necessidade econômica e como força de trabalho dominante. O trabalhador livre ia sendo gestado nos desencontros entre a economia e a política, nos debates políticos sobre o fim do cativo, na invenção de um trabalhador rural caracteristicamente brasileiro, sujeito a um regime de trabalho, o colonato, que seria o grande responsável pela contraditória combinação de trabalho camponês com acumulação não-capitalista de capital.

Foi em Paranapiacaba, no Alto da Serra, que uma verdadeira engenharia social estabeleceu as condições em que a lógica da empresa e a disciplina do trabalho de que necessitava se materializaram numa espacialidade habitacional peculiar, bem diversa daquela que se difundia nos bairros da elite paulistana. Diferenças contrárias e contraditórias no resultado da mesma me-

dição. Em Paranapiacaba, vida cotidiana e vida privada, em oposição a lazer e espaço público, foram implantadas e instituídas juntas. No modelo de casa popular vitoriana, estabeleceu-se a diferenciação funcional de rua de trás e rua da frente. A parte da casa voltada para a rua, lugar de entrada da visita e do social, e a parte da casa voltada para a viela traseira, para o trabalho e as matérias-primas da vida doméstica. Essa distinção funcional trouxe consigo o elemento de civilidade que a lógica da empresa pedia e necessitava. De certo modo, o novo trabalhador exigido pela empresa moderna implicava a imposição de uma pedagogia do trabalho, na indissociação entre trabalhar, habitar e ser, uma revolução nas mentalidades, uma reordenação dos costumes, a invenção de um modo de vida.

A arquitetura de Paranapiacaba acarretou a difusão da mentalidade da vida interior e privada como resíduo da necessidade de constituir um espaço de ostentação, uma espacialidade que distinguisse bastidor e palco. Essa foi a forma de estender a concepção burguesa de decoro à classe trabalhadora. De certo modo, os hierarcas da empresa transformaram-se em missionários da civilização. Foi na ferrovia, embora não só nela, que a empresa também se propôs como missão civilizadora, como expressão de um projeto maior de dominação, mais amplo do que a mera extração da riqueza.

Não foi apenas nas questões cotidianas do viver e do sobreviver que a modernidade se difundiu. Ela se revestiu de amenidades imaginárias referidas a uma nova espacialidade. A ferrovia adotou um trajeto que de algum modo reorientava o sentido de direção dos velhos caminhos do mar, do contato dos paulistas com o mundo. O mais antigo dos caminhos, do século XVI, dirigia-se de São Paulo para leste, no campo, e no limite do campo e da mata quebrava à direita em direção ao sul, para entrar na mata em direção ao leste. De modo geral, os caminhos antigos que o sucederam até o século XIX procuraram consertar esse desvio para endireitá-lo, o que afinal só foi feito pela ferrovia. A ferrovia mudou defi-

nitivamente o sentido de direção das viagens de São Paulo a Santos e de Santos a São Paulo.

Modificou de fato a geografia imaginária de referência da cidade de São Paulo e seu subúrbio. Com a ferrovia a viagem passou a ser direta, de oeste para leste na direção do mar. O novo trânsito abandonou o trajeto do campo para entrar o mais depressa possível no trajeto da mata. Uma natureza exuberante e intocada invade o imaginário da cidade de São Paulo, torna-se mais próxima. A natureza da São Paulo colonial fora o campo; com a ferrovia passa a ser a mata e a desvalorização do campo em relação à mata.

Um certo triunfalismo da conquista da natureza pelo homem é reforçado nessa reorientação, um proposital contraste do novo e monumental urbano com a natureza intocada. Os passos dessa conquista são valorizados, como em *A Carne*, de Júlio Ribeiro, em que ganha foros de personagem o deslumbramento da horta-jardim, do *garden* inglês, em face do tipo de domesticação da natureza que o imigrante italiano dos núcleos coloniais do subúrbio, plantador de videiras, estabelece em torno da simbologia da vide e do vinho (2).

Na segunda metade do século XIX, há em São Paulo uma curiosa disputa entre o vinho e a cerveja, propostos como novas bebidas populares de grande consumo, uma disputa pelo padrão de civilidade. Até então as classes populares da cidade não dispunham de uma bebida cotidiana nem de uma bebida de cerimônia. Nessa disputa o que esteve em jogo foi o padrão de civilidade dos trabalhadores e dos pobres que passaria a existir com a urbanização e a industrialização e também que tipo de sociabilidade os agregaria. Pela primeira vez passaria a existir uma bebida popular não estigmatizada, como acontecia com a cachaça, que era bebida calmante de cativo, da gente servil, mesmo, liberta, com funções bem diferentes dessas outras duas bebidas. O trabalho livre, que despontava, propunha o consumidor na figura do homem livre; propunha bebidas que fossem simbolicamente fortes indicadores da liber-

dade pessoal, do homem, é bom que se diga. De tal modo, que mulher embriagada tornou-se símbolo por excelência da perda da condição feminina.

O vinho, que perderia essa disputa, apon-tava mais na direção de uma sociabilidade de família, de uma bebida de mesa. A cerveja, que o venceu, indicava uma sociabilidade de balcão, masculina, de espaços públicos. Coisa que não existia antes, a não ser a cachaça, bebida de escravo, na polarização com a aguardente do reino, tão rara e tão cara que, no século XVIII, era vendida como remédio pelos boticários. Só como remédio tinham os pobres acesso a ela.

O debate entre os defensores do vinho e os da cerveja dizia respeito a uma democracia do comer e do beber, de um novo direito, o direito da bebida que complementa e acompanha o comer. Mas também à afirmação de um comer com estilo, uma certa chegada de hábitos da nobreza a parcelas do povo. O imaginário fazia associações entre a ferrovia, a agricultura de jardinagem, a comida e a bebida. O país se europeizava. Mas não era qualquer europeísmo e sim o da “verdadeira” Europa, a Europa da nobreza, o que restava da devastação da Revolução Francesa.

É contraditório em Júlio Ribeiro o deslumbramento pelos vinhedos de São Caetano, quando por eles passava o trem em que viajava seu personagem, pois preconizava o republicanismo contra a monarquia, os Estados Unidos como referência e modelo. Mas aqui o modelo seria alterado, invertido, em que a ordem se sobreporia ao progresso e lhe daria sentido. A ferrovia de Júlio Ribeiro era, no fundo, a expressão da ordem e do progresso: a ferrovia era republicana. Quando da revolta dos colonos em 1878, no Núcleo Colonial de São Caetano, ela agilizou a ordem contra o progresso das justas reivindicações sociais do homem livre, transportou as tropas da repressão, que rapidamente foram levadas para a proximidade da colônia, reduziu o tempo da desordem e suas implicações, abreviou o alcance das demandas sociais, circunscreveu o descontentamento. Em poucos dias os descontentes foram mandados de trem

2 Júlio Ribeiro, *A Carne*, apresentação e notas de Marcelo Bulhões, Cotia, Ateliê Editorial, 2002, passim.

para o Rio de Janeiro e dali para Santa Catarina. Instituíam-se o tempo da ordem e se abreviava o tempo da desordem. A mudança possível era a do progresso regulado pela ordem, bem diversa do que seria próprio da república imaginada.

A ferrovia produziu novos cenários utilizando-se da velha natureza. A ferrovia produziu a dimensão cinematográfica do cenário, o cenário como sucessão de imagens, como contradição entre o que passa e o que fica, como junção de opostos. A natureza que permanece, porém vencida pelo trem que se move. Isso apareceu no relato de Rudyard Kipling sobre sua visita ao Brasil e sua viagem pela São Paulo Railway, em 1927, na identificação e distinção de cheiros industriais e cheiros da natureza (3).

Mas apareceu, também, nas cartas de Capistrano de Abreu, que se hospedou algumas vezes na casa de Martim Francisco, sobrinho-neto do patriarca da Independência, em Santo André, quando vinha a São Paulo: sentia-se longe e perto ao mesmo tempo, no rural e no urbano, quando ia a São Paulo passar longas horas de conversação culta no escritório de Paulo Prado. Ao invés da polarização de rural e urbano, da antiga distância enorme e demorada para ir à fazenda em Jundiaí ou Campinas, ou para ir a Santos, a ferrovia juntava os opostos, dava dimensão visual a aspectos das contradições sociais, conciliava as temporalidades contrárias, ordenava os desarranjos e descontinuidades, como pressupunha o republicanismo nascente, já eivado de princípios do absolutismo e da monarquia.

A ferrovia fazia imaginar, como sugere Júlio Ribeiro. Estabelecia o marco desse imaginário, que não era dela. Imaginário que vinha das transformações no mundo da fazenda, que rompiam e redefiniam a polarização de senhores e escravos, de casa-grande e senzala, para dar lugar à nova polarização de fazendeiros e colonos, de sede e colônia. De certo modo, a mediação reordenadora da ferrovia e do que ela representava com sua nova lógica do trabalho livre e da reprodução ampliada do capital se expressou em episódios de insurgência, de descontentamento, de descon-

forto. Como na revolta dos escravos da Fazenda de São Caetano, em 1863, no mesmo momento em que a ferrovia estava sendo implantada, seus trilhos correndo praticamente ao lado, a poucos metros, da secular casa-grande e das senzalas. A fazenda era uma fazenda industrial, produzia louça, telhas, tijolos consumidos em São Paulo. Os cativos eram escravos-operários. Não queriam mais trabalhar na fábrica dos monges de São Bento. Preferiam a roça, a lavoura.

A ferrovia anunciava e realizava o novo, ao mesmo tempo em que nele inseria o velho e tradicional. Era como se descosturasse a trama das velhas relações sem destruí-las inteiramente, recosturando-as no sistema de significados e funções do primado do capital e de sua reprodução ampliada. Não atuava apenas no âmbito da economia, mas também no do reajustamento e refuncionalização das relações sociais, dos valores, das concepções. Juntava e separava as classes sociais, os passageiros da primeira classe e os passageiros da segunda classe. Reestamentalizava o novo transporte de massa ao pôr em circulação os moderníssimos, luxuosos, caros e segregadores trens a diesel, o Cometa, o Estrela e o Planeta, nos anos 20. A nova ordem – a ordem das separações que se juntavam sem se dissolver – legitimava as diferenças, os que tinham estilo e os que não o tinham. O carro de primeira classe com o recosto de cabeça do banco estofado, revestido de pano de linho branco, trocado ao fim de cada viagem, e a segunda classe do banco de madeira. O recosto de linho limpo e substituível como atenuação simbólica e real da promiscuidade inevitável.

Para se compreender as transformações ocorridas com a implantação da ferrovia é necessário considerar a conjugação de rural e urbano, de agrícola e industrial, de antigo e novo. A ferrovia era organizada segundo a lógica da indústria mais moderna, que era a lógica da engenharia e da mecânica. Mas também segundo a prudência mais antiga, própria de uma empresa que envolvia também a tecnologia social da ordem apoiada nos valores da tradição.

3 Cf. Rudyard Kipling, *Cenas Brasileiras*, trad. de Pinheiro de Lemos e Geir Campos, Rio de Janeiro, Record, s/d.

De certo modo, a São Paulo Railway era vitoriana. Não por acaso suas estações combinaram o tijolo e o ferro, nos adornos de uma sociedade que, de fato, conservadoramente, resistia às simplificações da linha reta. Com ela chegam elementos de precisão nos horários, mas também na tecnologia do transporte, no encurtamento real das distâncias pelo encurtamento do tempo necessário para percorrê-las. Mas são revalorizados e adaptados modos e rituais de deferência dos tempos das viagens a cavalo. O que importa é ressaltar que essa inovação tecnológica rearranjou as relações sociais, os ritos de proximidade e afastamento, o modo de vida, as mentalidades. Longe de promover uma ruptura súbita e radical, fez mudanças e rearranjos, promoveu adaptações e condutas adaptativas.

Rudyard Kipling, na viagem que fez pela São Paulo Railway, de São Paulo a Santos, nos anos 20, destaca em suas notas de viagem os cheiros e destaca o tempo. Nota a incrível eficiência e rapidez na substituição do motor de tração dos carros da ferrovia, os tempos curtos de minutos. Mas nota também a demorada dedicação dos passageiros às despedidas, indício de cultura aristocrática, de quem tem tempo para os rituais da sociabilidade. Percebeu esses desencontros de tempo: o tempo aristocrático abundante do ócio e o tempo curto e empresarial do negócio, na ferrovia. Sentiu os cheiros da ferrovia: de combustível, de tinta, embora não tivesse notado os cheiros da natureza – cafezais, bananais. Sua atenção se agudiza, por estranha, quando passa da natureza à indústria. É um estranhamento cultural e de condição social. Sua classe e sua identificação aristocrática produzem significados que definem uma identidade social estratificada. O racional e próprio da temporalidade da indústria e da empresa é estranhado; o natural da natureza (bananeiras, vitórias-régias, que confirmam o visto em livros) e suas formas não são estranhados. São duas modalidades distintas e opostas de admiração.

Estou falando do moderno e da modernidade, inscritos na estrutura e no funcionamento daqueles já citados dois pólos sim-

bólicos da ferrovia e por meio dela se difundindo para outras relações sociais, para o modo de vida da população afetada por ela. Estou falando das conseqüências sociais e políticas desses dois elementos de engenharia e das técnicas sociais neles embutidas, técnicas que permitiam a manipulação social e a manipulação política.

A ferrovia, por meio dessas inovações técnicas e sociais, e de outras, teve uma importância grande na mudança social em São Paulo. Nós estávamos de fato saindo de uma sociedade escravista e entrando com relutância na sociedade baseada no trabalho livre e na contratualidade das relações sociais. As duas inovações arquitetônicas a que me refiro, a Luz e Paranapiacaba, são, justamente, componentes dessa nova mentalidade, uma nova concepção da sociedade e das relações sociais.

A sociedade escravista era uma sociedade baseada no uso de instrumentos físicos de coerção do trabalhador. As pessoas estavam subjugadas, fossem escravos ou não, pelo fato de que havia uma disciplina social basicamente implantada pelo chicote. Para se sujeitar à disciplina do trabalho, o escravo precisava de coerção física, externa, precisava do lembrete permanente do castigo no tronco.

Com acerto, dizia Joaquim Nabuco que os senhores e os escravos eram profundamente iguais. O senhor era tão vítima da escravidão quanto o escravo. Era a vítima oposta, evidentemente, uma vez que ele batia, tinha o monopólio da violência e da coação física do trabalhador cativo. Mas era o cativo e o cativo que moldavam sua personalidade, sua visão de mundo, seu autoritarismo, sua mentalidade. Era vítima, ao mesmo tempo, dessa relação social fundante, que contaminava todas as outras relações sociais, de cativos e de senhores. Sua mentalidade expressava esse modo de ser e de pensar da sociedade de então.

As mudanças que a ferrovia trouxe foram mudanças que substituíram a chibata, o feitor de escravos por uma outra coisa, que é o medo difuso, a interiorização da coação física como coação psicológica. A ferrovia trouxe uma disciplina nas relações de traba-

lho e nas relações sociais em geral que é baseada na premissa do medo. As pessoas devem ter medo para que se cumpra a funcionalidade da sociedade moderna. É assim que esta sociedade funciona até hoje.

Como mostrou Michel Foucault, a eficácia do *panóptico*, cuja arquitetura foi adotada em Paranapiacaba, como concepção da moderna forma de controle social, consistia em que a pessoa não podia se esconder. Tudo podia ser visto a partir da residência do engenheiro-chefe, hoje chamada de “castelinho”. Era exatamente o oposto do conceito de ocultamento, que foi próprio da masmorra pré-moderna. Era a idéia de que a pessoa se sentisse tão visível que nada lhe restava a não ser ter medo dessa visibilidade e suas conseqüências. Nessa intensa visibilidade das pessoas, o feitor que houve na sociedade escravista foi interiorizado na personalidade de cada um. Cada um se tornou o seu próprio feitor, cada um passou a ter medo de não estar de acordo com a disciplina própria do processo produtivo.

No caso da Estação da Luz, é o mesmo medo, mas o medo ao contrário, quer dizer, o senhor que tem medo do escravo, o patrão que tem medo do empregado, o estrangeiro que tem medo do nativo. Então ele cria uma máquina invisível para se proteger contra a possibilidade de rebelião da massa dos nativos perigosos, como eram concebidas as populações subalternas, ou as classes perigosas, como as batizaram os historiadores franceses.

Esta é apenas uma informação preliminar, o preâmbulo de um trabalho mais extenso que estou desenvolvendo. É uma análise em que pretendo trabalhar questões teóricas propostas por esses espaços históricos. Do mesmo modo que tomei como referência Paranapiacaba e a Luz para refletir sobre o medo que presidiu o reordenamento das relações sociais, com a crise da sociedade escravista e com a modernização técnica e industrial de que a ferrovia foi expressão, pretendo usar dois escritores brasileiros cuja obra documenta essa transição no plano do imaginário.

Em primeiro lugar, o poeta Fagundes Varela que, no *Diário de Lázaro*, tem um

poema que se chama “Alto da Serra de Paranapiacaba” (4). Escrito na época de conclusão das obras da ferrovia, provavelmente antes de a ferrovia começar a funcionar, documenta de maneira vibrante o imaginário das lonjuras, gerado pela nostalgia do mar e pela fratura que a serra institua em mentes e sentimentos. A mente de Varela privilegiava o interior, o sertão, o modo de vida e o modo de pensar que viviam seus últimos momentos. Em segundo lugar, Júlio Ribeiro, que em seu romance *A Carne* num certo momento trata a ferrovia como personagem, transformadora de cenários, modos de vida, agente não só do moderno, mas de modernas relações sociais e políticas. A ferrovia tinha virtudes republicanas e europeizava São Paulo. Seu destino era o mar. Em Ribeiro, a espacialidade da busca é oposta à da busca de Varela.

São dois pólos das mentalidades da transição, as mentalidades que se anulavam reciprocamente. Fagundes Varela, profundamente abalado pela morte de um filho muito pequeno, perambulava, sobretudo à noite, por cemitérios, pelas fazendas dos beneditinos em São Caetano e São Bernardo, pelos recantos do subúrbio. O *Diário de Lázaro*, quando se refere a Paranapiacaba, é indicativo de que aquela era uma região do seu perambular. Na perspectiva desses fragmentos tem sentido pensar o romantismo como uma forma de consciência social da sociedade que estava terminando. Uma certa modernidade se anunciava, uma antecipada nostalgia do que acabava, uma consciência de um ser no limite de um tempo. É o preâmbulo dramático da modernidade que se propunha e que já podia ser pressentida. O testamento de um tempo, o oposto do que vinte anos depois diria Júlio Ribeiro na sua visão já cativa do moderno e do viajante, do que não é tocado pela herança do passado, pelo que morria.

Ao redor de 1900, várias modificações e atualizações importantes ocorrem ao longo da ferrovia, da São Paulo Railway. As máquinas de tração do equipamento rodante são substituídas por equipamento moderno,

4 Cf. Miécio Tati e E. Carrera Guerra (orgs.), *Poesias Completas de L. N. Fagundes Varela*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957, esp. pp. 381 e segs.

há um novo traçado da linha entre a serra e Santos, uma nova Estação da Luz. A Estação da Luz se torna uma estação monumental, imponente e solene. Em boa parte para atender as demandas de uma sociedade de elite, com claras distinções estamentais. Os estamentos não são classes sociais, são camadas sociais nas quais as pessoas estão situadas por direito de nascimento. Isso foi muito próprio da Europa medieval, um sistema de classificação social que se prolongou residualmente por muito tempo e de que ainda há evidências fortes nos dias atuais.

O modo estamental de classificação social das pessoas chegou ao Brasil com o descobrimento. À estrutura estamental se acoplou a estrutura social escravista, que é outro sistema de classificação social. Ambos os sistemas se combinaram e operaram conjuntamente na definição de identidades e direitos. A elite e o povo ainda conservam traços estamentais muito fortes. Quando alguém diz “Você sabe com quem está falando?”, é alguém que se acha nobre ou que, mesmo não o sendo, invoca critérios estamentais para distinguir-se do outro não pela igualdade, mas pela desigualdade de direitos.

A Estação da Luz foi construída de acordo com esses valores estamentais. Por exemplo, havia a sala para damas de primeira classe, já que quem não era da primeira classe não era dama. Um reconhecimento da desigualdade, com base em critérios de qualidade social.

Em Paranapiacaba, que a meu ver é o caso mais interessante, há um traço vitoriano na arquitetura das casas, com a distinção de frente e fundo, o que também procede da cultura estamental. Numa parte da vila há duas ruas, a que passa na frente das casas e a que passa no fundo das casas. Isso é muito característico da arquitetura vitoriana do século XIX. A distinção entre frente e fundo teve por objetivo introduzir uma inovação social de enorme importância, que foi a distinção entre público e privado. O que deve ser mostrado aos outros e o que deve ser escondido. A área da aparência e a área do serviço. Em Paranapiacaba o fundo é por onde entrava o car-

vão, lenha, as coisas sujas, a matéria-prima da vida cotidiana, e a parte da frente estava reservada para receber as visitas, o excepcional, o não-cotidiano.

Esses são valores da modernidade que estão chegando com a ferrovia: o moderno da máquina, do racional, e o imoderno da espacialidade estamental. Mas com base numa outra realidade: o moderno inevitável e o tradicional necessário. Nas casas de Paranapiacaba, o moderno chega através da racionalidade própria da atribuição das funções subalternas dos serviços e do trabalho doméstico ao fundo da casa, modo estamental também de esconder-lhe a visibilidade. Constitui-se, portanto, a distinção entre frente e fundo, de que nos fala Erving Goffman em suas análises sociológicas, que é a distinção entre público e privado, necessidade estamental de diferenciar internamente o lugar de viver, preservando o decoro do visível e ocultando o que é propriamente o íntimo. Portanto, esses mecanismos foram formas combinadas de disseminar nas classes subalternas, entre os próprios trabalhadores, valores da classe dominante, constituindo no interior da vida familiar a vida privada. Foi também forma de estabelecer a contradição do não-cotidiano da fachada nas próprias vias de fluência da vida cotidiana que se dissemina com a ferrovia e seus ritmos baseados na concepção linear do tempo, o tempo quantitativo da eficiência e da reprodução ampliada do capital.

A modernidade se torna emblemática nessas polarizações, na medida em que nelas se juntam os tempos históricos do romantismo pré-moderno e da racionalidade industrial moderna. Nelas a própria arquitetura cria a distinção do que deve ser ocultado e do que deve ser mostrado. Institui-se, portanto, a necessidade social de fingir, de representar, de simular, de viver a vida como um desempenho teatral, que no entanto tem suas ocultações, seus espaços de autenticidade escondida. Nessa dupla orientação, o medo do visível se instala e a lógica da aparência se impõe. Os seres humanos se cindem e se dividem na unidade de autêntico e inautêntico.