



MARCO HENRIQUE ZAMBELLO

O DECLÍNIO FERROVIÁRIO PAULISTA:  
DESPOJO DO TRABALHO SOCIAL E ABANDONO RACIONAL

CAMPINAS

2015





UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

## **O DECLÍNIO FERROVIÁRIO PAULISTA:**

DESPOJO DO TRABALHO SOCIAL E ABANDONO RACIONAL

ORIENTADORA: PROFESSORA SILVANA BARBOSA RUBINO

TESE DE DOUTORADO APRESENTADA AO  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA DO  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS  
HUMANAS, PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO  
DE DOUTOR EM HISTÓRIA, NA ÁREA DE  
CONCENTRAÇÃO POLÍTICA, MEMÓRIA E  
CIDADE.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE A VERSÃO  
FINAL DA TESE DEFENDIDA PELO ALUNO  
MARCO HENRIQUE ZAMBELLO E ORIENTADA  
PELA PROFESSORA DOUTORA SILVANA  
BARBOSA RUBINO.

CPG: 23/02/2015

**CAMPINAS**

2015

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

Z145d Zambello, Marco Henrique, 1975-  
O declínio ferroviário paulista : despojo do trabalho social e abandono racional / Marco Henrique Zambello. – Campinas, SP : [s.n.], 2015.

Orientador: Silvana Barbosa Rubino.  
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Propriedade pública. 2. Trabalho - Aspectos sociais . 3. Memória. 4. Violência. 5. Ferrovias - São Paulo (Estado) - História. 6. Fotografia. I. Rubino, Silvana, 1959-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** The São Paulo railway decline : spoil of social work and rational abandonment

**Palavras-chave em inglês:**

Public property

Memory

Violence

Railroad - Sao Paulo (State) - History

Photography

**Área de concentração:** Política, Memória e Cidade

**Titulação:** Doutor em História

**Banca examinadora:**

Silvana Barbosa Rubino [Orientador]

Paulo Roberto Fontes

Aline Vieira de Carvalho

Josianne Francia Cerasoli

Eduardo Romero de Oliveira

**Data de defesa:** 23-02-2015

**Programa de Pós-Graduação:** História



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Tese de Doutorado, em sessão pública realizada em 23 de fevereiro de 2015, considerou o candidato MARCO HENRIQUE ZAMBELLO aprovado.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora.

Profª. Dra. Silvana Barbosa Rubino

Prof. Dr. Paulo Roberto Ribeiro Fontes

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

Profª. Dra. Aline Vicira de Carvalho

Profª. Dra. Josianne Francia Cerasoli



## Resumo

A pesquisa estudou o declínio ferroviário paulista, que está ligado a relação econômica da monocultura cafeeira. As ferrovias paulistas do interior dependeram da ferrovia inglesa SPR, que se desenvolveu tecnologicamente pela pressão dos cafeicultores paulistas. Estes, por sua vez, visavam o escoamento do café. A partir da década de 1950, houve o favorecimento ao transporte rodoviário, quando trilhos foram substituídos por asfaltos. As imagens produzidas no passado serviam para apresentar os investimentos aos acionistas das ferrovias, cuja natureza é seu desgaste progressivo. Porém, pelo seu caráter efêmero, as estradas de ferro logo foram classificadas como elemento de memória, mas pouco esforço voltou-se para a preservação do passado ferroviário. As obras do passado declinam simbolicamente, pois a memória não encontra resposta social, tendo em vista a característica naturalizada da ferrovia como um transporte do passado. Hoje, o abandono domina os cenários ferroviários das cidades do interior, que não recebeu os mesmos investimentos que as ferrovias concentradas na capital. O abandono resulta de um planejamento racional, de grupos que percebem o lucro na apropriação dos terrenos das antigas estradas de ferro. Como estratégia, a ferrovia sai da condição de transporte útil e necessário e passa a ser visto pela opinião pública (imprensa e governantes), como violento e que precisa ser removido das cidades. Os projetos voltados à memória ferroviária, raramente consideram o valor do trabalho presente nas obras, que resultaram da atividade caracterizada pelo amor do ferroviário em relação ao seu trabalho e à “família ferroviária”. Esta dimensão aparece em alguns projetos de preservação na Itália, cujo principal investidor é a lucrativa ferrovia estatal.



## Abstract

The research studied the railroad downfall in São Paulo State, which progress was based on the economic relation with the coffee plantation. The São Paulo State country railroads depended on the British railroad SPR that was technically developed under the coffee farmers' pressure. Those farmers aimed the coffee flow. Since 1950s, the road transport has been favored and the rails were substituted by paved highways. Images produced in the past were used to present investments to the railroad shareholders, whose nature is its progressive wastage. However, due to its ephemeral character, the railroad were soon classified as memorial element, and little effort was directed towards the railroad past preservation. The past works decline symbolically, as the memories do not find social responses, considering the neutralized characterization of the railroad as transport of the past. Nowadays, abandonment dominates the railroad scape in the country cities, which have not received the same investments as the railroads located on the capital of the state. This abandonment results from a rational planning of groups that realized the large profit in the appropriation of old railroad lots. As a strategy, the railway leaves the condition of utile and necessary transport and starts to be seen by the public opinion (media and government) as something violent that needs to be removed from the cities. The projects that look in to the railroad memory rarely consider the value of the work within the structures that resulted from an activity characterized by the love of the railroad worker towards its work and the "railroad family". This dimension appears in some preservation projects in Italy, where the main investor is the profitable state railroad.



## Índice

<b>Resumo</b>	<b>vii</b>
<b>Abstract</b>	<b>ix</b>
<b>Agradecimentos</b>	<b>xvii</b>
<b>I- Introdução</b>	<b>1</b>
<b>II- Trabalho social e memória</b>	
<i>a) Problematização</i>	<b>21</b>
<i>b) O patrimônio pensado pelo viés do trabalho social</i>	<b>23</b>
<i>c) Trabalho social: alienação, cooperação e ação social</i>	<b>28</b>
<i>d) O passado no presente ferroviário versus memória do trabalho social</i>	<b>40</b>
1- <i>Os Relatos</i>	<b>44</b>
2- <i>As Fotografias</i>	<b>51</b>
<b>Capítulo 1 – A primeira ferrovia paulista: do monopólio à metropolização</b>	<b>61</b>
<b>Capítulo 2 – A dupla natureza ferroviária</b>	<b>93</b>
<b>Capítulo 3 – Imagens ferroviárias</b>	<b>113</b>
<b>Capítulo 4 – Cidades ferroviárias sem ferrovias</b>	<b>127</b>
<b>Capítulo 5 – Trem Violento</b>	<b>161</b>
<b>Capítulo 6 – “Le ferrovie dimenticate” e o “Parco Museo”</b>	<b>193</b>
<b>Conclusão</b>	<b>211</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>217</b>



Eis o ferro  
retorcido,  
distorcido,  
corrosivo.  
Eis a madeira  
comida,  
queimada.  
Eis a ferramenta  
esquecida,  
guardada,  
vencida.  
Eis a natureza  
desbravada,  
transformada,  
metalizada,  
coberta;  
devorando  
corrosivamente,  
vorazmente e esfomeadamente  
o ferro,  
a madeira e o passado.  
Como se voltasse a dominar o homem,  
seus registros,  
o trabalho do antigo trabalhador<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>- Marco Henrique Zambello, outubro de 2005.





*Sem título, Marco Henrique Zambello, Paranapiacaba, 1999.*



## **Agradecimentos**

Agradeço à Silvana Rubino pelas orientações e paciência em relação à produção da tese. Seu tratamento humano foi decisivo para a conclusão deste trabalho. Sua orientação constrói nossa autonomia, fortalece a personalidade acadêmica e de fato sugere uma perspectiva para nos tornarmos pesquisadores empenhados.

Agradeço especialmente ao Professor José de Souza Martins e à Professora Heloísa Helena Teixeira de Souza Martins, pelos incentivos ao longo da minha vida acadêmica, por apoiarem a minha identidade em relação às ferrovias. Suas atenções foram decisivas para as principais fontes documentais da pesquisa do doutorado, seja em São Paulo, ou no norte da Inglaterra.

Agradeço à Cristina Meneguelo pelo incentivo e participação na banca de qualificação. Suas opiniões produziram a confirmação de que eu estava no caminho certo. Suas palavras foram fundamentais para impulsionar minha ida à Itália, pois trouxeram o ânimo que eu precisava.

Agradeço muito ao Paulinho Fontes, pelas enriquecedoras sugestões, críticas e orientações desde a ANPUH de João Pessoa, passando pelas defesas no mestrado, até a tese. Suas participações foram decisivas para o rumo da análise calcada na ideia da força e consciência da sociedade civil, na busca por direitos.

Agradeço ao Professor Eduardo Romeiro pelas críticas e sugestões na defesa da tese. Sua prática de pesquisa do patrimônio industrial contribui enormemente para a salvaguarda do patrimônio ferroviário do interior de São Paulo, com os projetos desenvolvidos em Rosana.

Agradeço às Professoras Dra. Aline Carvalho e Josianne Francia Cerasoli, pelas críticas e contribuições na defesa da tese.

Os momentos mais gostosos na pós graduação foram vivenciados ao lado da Daniela Pistorello, Eduardo Costa, Denise Geribello, Diocleide Ferreira, Jussara Marrichi, Raquel Gomes, Alessandra Pedro e Josemeire Alves. Sou grato pela companhia, incentivo, troca de experiências e amizades.

Grande amigo, Wagner Nascimento teve significativa importância ao longo do doutorado, pois nossas conversas produziram descobertas compartilhadas sobre o mundo ferroviário. Muito do que está presente nesta tese, tem boa participação dessa troca. Wagner é uma daquelas pessoas de uma grandeza livre, pessoa que divide com todos um grande conhecimento e experiência de vida.

Ao amigo Claudinei Bortolo, obrigado pela troca de informações e acesso aos arquivos ativos da antiga RFFSA.

Agradeço à Lania Ferreira pelos contatos e viagens no interior de São Paulo. Sua companhia sempre animada tornou a pesquisa mais rica.

Agradeço à Maria Inês Mazzoco pelo acesso aos documentos históricos da RFFSA de São Paulo.

Agradeço à FAPESP e à Professora Dra. Maria Stella Bresciane, coordenadora do projeto temático “*Saberes Eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo, séculos XIX e XX*”, justamente pelo incentivo financeiro à pesquisa na capital e no interior, nas cidades de abrangência da minha pesquisa.

Agradeço ao CNPq, pelo período de bolsa no Brasil; à CAPES, pelo financiamento na modalidade Bolsa Sanduíche. Na Itália, agradeço à Università Degli Studi di Padova, aos professores doutores Giovanni Luigi Fontana e Ferdinando Fava.

## I- Introdução

A tese investiga as naturezas do declínio ferroviário paulista, a passagem do significado útil das antigas estradas de ferro para o sentido de “abandono” às populações sem transporte de trens de passageiros. O objetivo é analisar o descarte de áreas de estradas de ferro acentuado na década de 1990, no estado de São Paulo, nas cidades de Jundiaí, Campinas, Rio Claro, São Carlos, Araraquara e Rincão; para entender a naturalização da ferrovia do passado como um transporte estranho ao presente.

Determinadas estações da capital do estado foram selecionadas para fins de requalificação urbana, em contrapartida a extinção do trabalho social dos trens de passageiros no interior. O sentido de trabalho social que procuro empregar está ligado ao conceito de fabricação de Hannah Arendt (2001), que seria o trabalho feito pelo *homo faber* na construção do mundo em comum. A partir da crítica de Richard Sennett (2009), entendo que a atividade do trabalho, mesmo desvalorizada por ser uma realização prescrita pelas regras institucionais, incompleta e fragmentada pela divisão social do trabalho, comporta a criação, se não da obra, ao menos daquele que a produz parcialmente. No caso do transporte ferroviário, a noção de trabalho social se aplica à sua capacidade de produzir serviços de transportes e comunicação para populações dos meios rurais e urbanos, para o comércio e à indústria, além de produzir postos de trabalho. A subtração do trabalho social das ferrovias é responsável pela transformação do conteúdo do patrimônio das antigas companhias de estradas de ferro paulistas. Sem expressar seus significados sociais por meio do transporte de passageiros, os pátios ferroviários tendem a ser suprimidos.

Os significados das estradas de ferro estão ligados (1) às transformações de caráter material, econômico e social percebidas no período da sua implantação e (2) às características atuais das instalações, que são os desusos e os novos usos: na capital do estado, foram somados serviços não ferroviários a prédios monumentais com arquiteturas diferenciadas. No interior, foi amputado o transporte de pessoas, além do uso das estações para fins distintos do ferroviário.

Depois de décadas de estagnação, a “revitalização” do setor ferroviário nacional e a salvaguarda de bens materiais das antigas estradas de ferro brasileiras passaram a constar

em lei<sup>2</sup>, que contribuiu para promover o descarte definitivo de edificações e do transporte de pessoas nos antigos caminhos de ferro de centros urbanos. Inicialmente, apresento uma breve cronologia da fragmentação do patrimônio das ferrovias paulistas, para caracterizar os períodos de auge e declínio ferroviário, que levou à promoção do descarte ferroviário de maneira legal.

Em 1852<sup>3</sup>, foram fundamentadas as leis que tornaram possível a construção da primeira estrada de ferro do estado de São Paulo. Uma delas era a concessão por noventa anos dos trechos a serem explorados, sendo passíveis de renovação. Mas dentre todos os cometimentos da lei nº641, um ganharia especial relevo no processo de desenvolvimento dos trilhos paulistas, que dizia respeito ao chamado privilégio de zona e que limitava a aproximação de outra estrada de ferro concorrente a uma distância mínima de 31 quilômetros em relação à primeira construída. Este item foi fundamental para os bancos ingleses concederem empréstimos para a construção de uma estrada de ferro de 139 Km entre Santos e Jundiaí, aberta ao tráfego em 1867. Nomeada de São Paulo Railway (SPR), até 1937 a companhia conservou o monopólio do único caminho de ferro do interior ao porto, fato que converteu incontáveis fortunas aos seus principais acionistas. Até o final do século XIX, a infraestrutura da empresa conservou-se aquém da necessidade econômica da província. Por pressão concorrencial e política, em 1898 a companhia inglesa iniciou a reestruturação do seu caminho de ferro e em 1901 inaugurou seus novos planos inclinados do sistema de tração funicular da serra e estações, moradias operárias, túneis e viadutos. Em 1946, a SPR foi federalizada por decreto presidencial. A Estação da Luz, a principal da companhia, foi incendiada um dia antes do governo assumir o patrimônio, depois reformada e ampliada. Em 1948, o nome inglês foi alterado para Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (EFSJ).

Para além de Jundiaí, foram formadas a Companhia Paulista (CP) e a Companhia Mogiana (CM), a partir da união e investimentos de prósperos produtores de café. A Paulista foi criada em 1868, iniciou o seu tráfego do ponto final da SPR até Campinas, em 1872; e foi

---

<sup>2</sup>- LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007, “Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências”.

<sup>3</sup>- A lei geral nº 641 de 26 de junho de 1852 abriu o período em que efetivamente se inicia a construção de ferrovias no país. Dois pontos fundamentais dessa lei chamaram a atenção dos investidores e um deles era a garantia imperial de juros de 5% às empreiteiras interessadas em construir uma estrada de ferro ligando as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.

estatizada em 1961, depois de greves dos seus trabalhadores. Em 1872, também em Campinas, a Mogyana partiu em direção ao nordeste e leste do estado, até atingir e ultrapassar as fronteiras com Minas Gerais. Esta foi estatizada em 1952. Entre 1873 e 1875 foram inaugurados os sistemas da Ituana-Sorocabana, entre Itu e Jundiaí, São Paulo e Sorocaba, unificados em 1892, encampados pelo estado em 1905, logo arrendados a um grupo estrangeiro que os nomeou de Sorocabana Railway Company e os expandiu, sendo reincorporados definitivamente ao governo estadual em 1919. Foi a estatal Sorocabana (EFS) que em 1938 inaugurou o trecho de Mayrink a Santos e quebrou o monopólio da inglesa.

Cerca de 7.000 quilômetros<sup>4</sup> de trilhos foram implantados pela Paulista, Mogyana e Sorocabana e outras empresas (EF Araraquara e São Paulo e Minas) ao longo de 90 anos, até serem unificadas em 1968 e transformadas em FEPASA, em 1971<sup>5</sup>. A maioria das construções ferroviárias foram implantadas nas cidades até a década de 1950. Há lugares escolhidos para abrigarem pátios completos, armazéns, depósitos de máquinas, rotunda, oficinas e moradias operárias, além das linhas de tráfego dos trens, que eram acompanhadas das sinalizações, dos postes dos telégrafos e das torres de transmissão de energia elétrica. As oficinas, como as estações, nasciam de um projeto original e ao longo do tempo somavam novos espaços. As moradias operárias ferroviárias são caracterizadas por arquiteturas simples, mas singularmente identificadas por conjuntos de casas em série instaladas nos leitos dos trilhos, ou próximas dos pátios nas cidades.

Em algumas cidades, as companhias tornaram-se grandes empregadoras de mão de obra, além de introduzirem o trabalho burocrático racional nos lugares. Nesses casos, foi estabelecida uma cultura baseada no trabalho ferroviário, entre outras razões porque as empresas formavam e disciplinavam sua mão de obra, de acordo com os procedimentos e comportamentos requisitados por seus engenheiros. A formação da mão de obra fazia parte

---

<sup>4</sup>- Dados da antiga Companhia Geral de Tráfego, dezembro de 1952 (Fonte: *Museu de Jundiaí*). O estado de São Paulo ainda contou com os trilhos da EF Bragantina (108 km); EF Campos do Jordão (47 km); EF Perús-Pirapora (17 km); *Southern São Paulo Railway*, de Juquiá a Santos (253 km); EF Noroeste do Brasil (cerca de 460 km no Estado de São Paulo). Também constam outras estradas regionais menores, como: na região de Campinas, a EF Funilense e o Ramal Férreo Campineiro; EF do Bananal, no chamado Norte de São Paulo; Companhia Ramal Férreo do Rio Pardo; Companhia Agrícola Fazenda Dumont (cerca de 60 km); Companhia Descalvadense; e Companhia Ramal Férreo de Santa Rita (MATOS, 1990: 111-113).

<sup>5</sup>- Em 28 de outubro de 1971, por meio da Lei 10.410, o estado criou a FEPASA- Ferrovia Paulista S/A.

do planejamento das companhias, que criaram condições para que a profissão ferroviária fosse transferida pelo costume no interior das famílias, no mundo privado. A memória dos antigos trabalhadores ferroviários torna possível compreender como foi determinante a presença de todos os equipamentos e espaços ferroviários nas cidades, para o ingresso dos indivíduos nos trabalhos das estações, trens e trilhos, além dela demonstrar o orgulho de ser ferroviário<sup>6</sup>.

Cada companhia tem suas particularidades quanto às características das suas construções. A SPR “montou” suas estações de passagem a partir de plantas padronizadas; com características diferenciadas nas estações intermediárias da Luz e Brás; e nas estações terminais<sup>7</sup> de Santos e Jundiaí. O ferro domina as estruturas em todas elas, como foi estudado por Geraldo Gomes da Silva (1986) e Beatriz Mugayar Kühl (1998). A Sorocabana, talvez, seja a companhia que mais diversificou as formas das suas estações, desde a arquitetura moderna da estação de Mayrink, até o estilo Luiz XVI da Estação Júlio Prestes. A Mogyana padronizou estilos de estações em diferentes períodos; assim como a Paulista, que também forjou formas diferentes em Campinas, São Carlos e Araraquara. No caso das estações dessa última companhia, é singular a presença do ferro nas estruturas das coberturas das plataformas de embarque.

No Brasil, as ferrovias foram um meio imprescindível de integração e gradativamente perderam esse posto para o transporte rodoviário. Em 1950, o Governo Federal promoveu a unificação administrativa das suas 22 estradas de ferro, que totalizavam 37.000 km de linha, entre elas a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí<sup>8</sup>. Em 1957, a reunião destas ferrovias federais passou a ser chamada de Rede Ferroviária Federal. Em 1955, foi implantada a lei 2.698 que previa substituir por rodovias, as ferrovias classificadas como deficitárias. A classificação tinha como pretexto a quantidade, o lucro, o saldo; não havia

---

<sup>6</sup>- Parte dessas constatações está presente na minha dissertação de mestrado intitulada “*Ferrovia e Memória: estudo sobre a categoria e o trabalho dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*”, defendida na FFLCH-USP, em 2005.

<sup>7</sup>- Uso a terminologia de Pierre Weil exposta em **Les Chemins de Fer**, Paris, Librairie Larousse, 1964.

<sup>8</sup>- Rede Viação Paraná-Santa Catarina, EF Central do Brasil, EF Dona Tereza Cristina, Rede Ferroviária do Nordeste, EF Noroeste do Brasil, EF Leopoldina, Rede Mineira de Viação, EF Mossoró a Souza, EF Bahia e Minas, EF Goiás, EF São Luís-Teresina, EF Sampaio Correia, EF Madeira Mamoré, Rede Viação Cearense, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Central do Piauí, Bragança, Viação Férrea RGS, EF Santa Catarina, EF de Ilhéus e EF Nazaré.

mais a ideia de que uma estrada de ferro era imprescindível, assim muitas linhas começaram a ser subtraídas de áreas urbanas. A forma de classificação deixava aberta a quantidade mínima de produtos transportados e quem decidia tal classificação eram os governos estaduais.<sup>9</sup> A partir da década de 1970, as ferrovias federais cederam prioridade aos trens de cargas, abandonando a função de investir no transporte de passageiros. Em meados da década de 1980, foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), uma seção da RFFSA, que passou a operar os trens de passageiros nas regiões metropolitanas de algumas capitais, como São Paulo, Belo Horizonte, João Pessoa, Rio de Janeiro e Recife. A mudança no emprego das estradas de ferro produziu a impressão de que o trem estava em franca decadência no Brasil, uma vez que as ferrovias foram deixando de oferecer bons serviços às populações das cidades dos interiores dos estados.

No estado de São Paulo, após a lei de 1955, não demorou para muitos ramais ferroviários serem desativados. Os trens de passageiros começaram a apresentar falhas na metade dos anos 1980, quando diminuíram os investimentos na manutenção dos sistemas e foram subtraídas paradas em algumas estações. Os trens de cargas continuaram a operar regularmente e sua produção caiu significativamente apenas em meados da década de 1990. Em 1992, os serviços de trens para o transporte de pessoas passaram a ser administrados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, criado pelo governo estadual, com a lei 7861/1992. Esta passou a ser a empresa responsável pelo *“planejamento, estudo, projeto, construção, implantação, exploração e manutenção das obras e serviços de transporte de passageiros sobre trilhos”* nas entidades regionais do Estado de São Paulo<sup>10</sup>. A partir de então, os trens de passageiros tiveram sua condição radicalmente alterada, com a escolha das linhas destinadas a operação de trens de passageiros, o que suprimiu as partidas da capital ao interior e reduziu as viagens da cidade de Campinas com destino ao oeste paulista.

Em 1994, teve início o programa de reestruturação do setor ferroviário, que gerou o abandono sistemático de inúmeros carros de passageiros, locomotivas, vagões, moradias

---

<sup>9</sup>- A **Lei 2.698, de 27 de dezembro de 1955**, entendia que “a prioridade para seleção desses projetos será a menor densidade de tráfego ferroviário remunerado, computada em toneladas-quilômetros de linha explorada (t-km/km), dando-se preferência, em caso de valores semelhantes à linha que acusar a maior despesa de custeio anual por quilômetro de acordo com os dados relativos ao ano de 1952.”

<sup>10</sup>- Lei 7861/1992, Artigo 4º. Em março de 2010, por meio do decreto governamental nº 55.564, esboçou-se a tentativa de integrar as cidades de Sorocaba, Campinas e São José dos Campos ao transporte da CPTM.

operárias, oficinas, estações, pátios e a demissão em massa de trabalhadores. Em 1995, um jornal apresentou a seguinte notícia: “*Abandono cria 16 ‘estações fantasmas’ na região*”. A justificativa do executivo da reestruturação foi: “*estamos enxugando a empresa para adequá-la à privatização e por causa do déficit de quase R\$ 100 milhões em 94*”<sup>11</sup>. Na capital, os trens de passageiros em funcionamento sustentam a utilização da maioria dos trilhos, pátios e estações. No interior, sem trem de passageiros, as estações deixaram de representar qualquer função ferroviária.

Em 1996, antes da privatização do sistema ferroviário paulista, a Estação Júlio Prestes foi recomendada à proteção e o governo do estado acatou (ZEIN, Ruth; MARCO, Anita di. 2001: 17)<sup>12</sup>. Nela foi adaptada uma moderna sala de concertos na área original do *Grande Hall*<sup>13</sup>. O conceito da restauração desse único prédio deu ênfase às “*intervenções estratégicas*”, segundo a perspectiva de *impulsionar, repercutir e induzir* “*um processo restaurador em toda a região central*” (id.: 69). Para a maioria dos bens ferroviários, não foi executado nenhum projeto mais modesto de preservação, ou mesmo de segurança e manutenção dos prédios.

Em 1997, a FEPASA foi federalizada e passou a integrar a RFFSA<sup>14</sup>. Os bens ferroviários situados no interior paulista, que não foram leiloados pelo governo do estado, passaram a ser responsabilidade do governo federal, que se encarregou da privatização. Os bens de pouco interesse para as futuras empresas concessionárias, ou o que não se

---

<sup>11</sup>- 16 estações entre 18, as de Campinas e Rio Claro eram as únicas que funcionavam no período. Folha de São Paulo, 31 de dezembro de 1995.

<sup>12</sup>- A estação Júlio Prestes e outra estação da antiga Sorocabana, que foi utilizada pelo DOPS (Departamento de Ordem Política e Social), compõem o conjunto arquitetônico inscrito em 9 de março de 2000, no Livro Tombo do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo; por meio da Resolução SC 27/99, de 08 de julho de 1999, publicado no DOE 09/07/99, p. 24.

<sup>13</sup> - No projeto original de 1928, de Cristiano Stockler das Neves, na área onde foi instalada a sala de concertos era prevista a instalação de uma sala de espera coberta. Por falta de recursos no período da construção do prédio, nesta área foi adaptado um jardim interno. Na ocasião, essa mudança gerou a revolta do autor, que acabou processando a E. F. Sorocabana (Id.: 48).

<sup>14</sup>- Consta no edital N° PND -02/98/RFFSA: Em 23 de dezembro de 1997 a FEPASA foi transferida para a UNIÃO, como parte do acerto financeiro entre esta e o Estado de São Paulo, no âmbito do equacionamento da dívida do Banco do Estado de São Paulo- BANESPA. Em 18 de fevereiro, pelo Decreto nº 2.502 da Presidência da República foi autorizada a incorporação da FEPASA à RFFSA, o que se efetivou em 29 de maio, com consequente extinção da FEPASA. O conjunto dos ativos operacionais, então incorporados pela RFFSA, passou a ser designado nesse EDITAL como MALHA PAULISTA.

enquadraria no denominado “*TRANSPORTE FERROVIÁRIO da MALHA PAULISTA*”, foram novamente submetidos a leilão.

Quanto aos trabalhadores, de 1994 até 1998, ano da privatização e fragmentação da RFFSA, o contingente atuante na malha paulista foi diminuído em 50% (de 16.000, para 8.000). Em 2004, o número de empregados girava em torno de 1.000<sup>15</sup>.

Em 2001, cessou o tráfego de uma única composição destinada às pessoas que circulava de Campinas à Bauru. No dia 15 de março daquele ano, em uma curta nota de jornal foi noticiada a última viagem entre Campinas e Bauru. Um dos passageiros era Antônio da Costa Santos, então prefeito da cidade de Campinas, que disse: “o governo cria a região metropolitana e põe fim a um serviço que poderia ajudar no problema do transporte. (...) É uma viagem triste, mas vai servir para abrir um debate com a sociedade e as autoridades sobre o transporte” <sup>16</sup>. Todas as estações fora do circuito da CPTM tiveram suas funções ferroviárias suspensas, sendo subtraídos intencionalmente o trabalho e os passageiros dos seus espaços.

O desligamento do transporte de passageiros no interior relaciona-se à forma como foram privatizadas as malhas ferroviárias brasileiras, antes fragmentadas por regiões: Malha Nordeste; Malha Oeste; Malha Centro-Leste; Malha Sudeste; Malha Teresa Cristina; Malha Sul; e Malha Paulista. Em 1997, o edital de “seleção de empresa para concessão do serviço público de transporte ferroviário de carga na malha paulista” não determinava a operação de trens de passageiros nas linhas das futuras concessionárias, a não ser de forma excepcional e no prazo de 12 meses<sup>17</sup>. O objeto da venda (*transporte ferroviário de carga*) foi expressamente distinguido para a conveniência dos compradores, desobrigando-os à operação de trens de passageiros<sup>18</sup>. Com isso, estrategicamente, impôs-se a cessação de paradas intermediárias entre os pontos produtores e portos, transformando definitivamente as linhas em corredores de exportação. Todavia, o fator agravante do processo de abandono decorre da liberdade dada aos compradores estabelecerem a separação entre “operacional” e “não operacional”. As empresas concessionárias (MRS Logística, Ferrovia Centro Atlântica

---

<sup>15</sup>- ZAMBELLO, 2005.

<sup>16</sup>- O Estado de São Paulo, 15 de março de 2011, p. C2.

<sup>17</sup>- Edital N° PND -02/98/RFFSA, Capítulo V, IX, item D.

<sup>18</sup>- Edital N° PND -02/98/RFFSA, Capítulo I, item XXXIV.

e América Latina Logística) usam os bens conforme sua demanda econômica, classificando de operacionais determinados prédios, até esses não serem mais úteis. Sem uso, os pátios dentro das cidades tornaram-se espaços fantasmas, em muitos casos estacionamentos de locomotivas, vagões e carros de passageiros sujeitados à pilhagem.

Todo patrimônio ferroviário não aproveitado pelas concessionárias ficou atado a RFFSA e impossibilitado de sofrer intervenções dos próprios governos municipais, estaduais e federal. Em 1999, foi iniciado o demorado processo de extinção da estatal, que perdurou 8 anos. Ao longo desse período, ficaram indefinidas as situações das moradias operárias, estações localizadas em zonas rurais e urbanas, depósitos e terrenos; sem uso, tornaram-se prezas para todo tipo de apropriação, deixadas sem nenhuma proteção. No interior de São Paulo, algumas estações localizadas nas áreas centrais receberam intervenções das prefeituras, que promoveram a conversão do prédio em qualquer órgão municipal, em alguma secretaria específica, ou no chamado “espaço cultural”, seguindo a linha adotada pelo governo estadual na cidade de São Paulo, mas a partir de poucos recursos, incomparáveis àqueles destinados à estação Júlio Prestes. Estações localizadas em zonas rurais foram arruinadas definitivamente, ou ocupadas das mais diferentes formas. Algumas são usadas como moradia, também, porque uma estação possuía espaço de moradia para o seu chefe. Os pátios e demais prédios inoperantes não foram submetidos a quaisquer melhorias. O caso de Rincão caracteriza os sentidos depositados nos bens das antigas estradas de ferro. A cidade foi desenvolvida em razão de um entroncamento de trilhos da Paulista e ainda conta com mais de 200 moradias operárias, que sobrevivem graças às pessoas que nelas vivem, sejam ferroviários aposentados e das concessionárias, ou trabalhadores rurais. A estação foi transformada no paço municipal, enquanto foram destruídas completamente as oficinas e o antigo armazém regulador, da década de 1930. A subestação elétrica encontra-se em ruínas. A 270 km da capital e em meio à extensa área de produção de cana-de-açúcar, hoje, o sentido da ferrovia na cidade é o oposto daquele do período da sua fundação, pois os espaços ferroviários abandonados acumulam focos de dengue e escorpiões que afetam a vida da população. Só é possível revisitar a história ferroviária da cidade com a explicação dos velhos moradores, também porque existem poucas imagens antigas do lugar.

Em 2006, outra grande estação da capital passou a oferecer novos serviços, além das plataformas de trens de passageiros. Na estação da Luz (SPR), tombada em 1982 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, foi instalado um museu da língua portuguesa e o conceito de restauração foi aquele utilizado para a estação Júlio Prestes, procurando irradiar o desenvolvimento em uma área marcada pela degradação<sup>19</sup>. Os vários projetos arquitetônicos apresentados pelo investidor privado e aceitos pelos órgãos públicos competentes (DPH/COMPRESP; CONDEPHATT; IPHAN) mutilariam partes internas do prédio administrativo, segundo parecer técnico da Arquiteta e Professora Beatriz M. Kühl, elaborado em 2004, a pedido do Ministério Público Federal para o inquérito civil público contra os responsáveis pelas reformas, pela violação do bem tombado<sup>20</sup>. Apesar da contestação judicial, o projeto foi executado.

Em janeiro de 2007, a RFFSA foi extinta com a Medida Provisória Nº 353, convertida na lei Nº 11.483, de 31 de maio, e o “não operacional” passou a ser responsabilidade do IPHAN, que também englobou a função de inventariar, analisar projetos para os bens imóveis e móveis ferroviários de todo país e, assim, administrar, ou encaminhar sua destinação. Com esta lei, o bem pode ser descartado e “abandonado”, caso a empresa concessionária não queira pagar pela sua manutenção. Se em um primeiro momento, os bens foram deixados de lado e descaracterizados para não ter mais passageiros; agora, seu descarte seria forçado simplesmente por não ser útil à economia da empresa pelo fato desses bens não produzirem valor. Ao contrário, geram prejuízos na economia da empresa. Os contratos estipulados permitem a utilização apenas da linha, das locomotivas e dos vagões, que são substituídos pelos seus respectivos desgastes. Na mesma lei, o legislador introduziu o termo “*Memória Ferroviária*”. Um item da lei que encerra o processo da liquidação da RFFSA e a extinção, transferiu a “memória ferroviária” para o IPHAN, depois da fragmentação das ferrovias e delas serem submetidas às seleções das seções destinadas ao transporte de

---

<sup>19</sup>- É interessante considerar que na região da Luz atuam importantes movimentos de sem tetos, que reivindicam permanecer na área central, em antigos hotéis e prédios invadidos, em contraposição aos mega projetos de setores públicos (prefeitura) e privados, que visam transformar quadras desse bairro em setores bancários e de “alto padrão”.

<sup>20</sup>- *Ação Civil Pública (com pedido de liminar) em face do IPHAN, Estado de São Paulo, Município de São Paulo e fundação Roberto Marinho*. ADRIANA ZAWADA MELO (Procuradora da República) e ROSANE CIMA CAMPIOTTO (Procuradora da República). São Paulo, 17 de dezembro de 2004.

passageiros; das seções destinadas ao transporte de cargas; dos prédios para a requalificação; à seleção para o descarte de prédios e demais bens destinados ao esquecimento; e seleção dos bens rentáveis, supostamente leiloados à iniciativa privada. Tardamente, correta ou incorretamente, impôs-se a um órgão público a tarefa de procurar uma solução para o patrimônio privatizado e fragmentado, não assumido pelas concessionárias, eximindo estas das responsabilidades quanto à segurança e manutenção dos bens.

Diante da fragmentação, o que é a “memória ferroviária”? Quando introduziu o termo sem defini-lo, o legislador criou a perspectiva da “memória ferroviária” ser todo conteúdo material e imaterial que diz respeito às antigas estradas de ferro brasileiras. Porém, a memória em torno desse transporte não é nova e a fragmentação dos bens materiais salta aos olhos. Antes da desativação de muitos edifícios ferroviários, existiram museus e atividades voltadas para o passado do trem no Brasil; porém, o mecanismo legal que delegou ao IPHAN a tarefa de classificar os bens ligados à estrada de ferro inaugurou o problema da classificação e seleção, ou seja, mais uma forma de descartar as coisas ferroviárias, mas um caminho para desmembrar os bens desutilizados.

A “memória ferroviária” não é apenas o que restou do passado do trem no Brasil, ou sua imagem do passado, e sim algo que diz respeito à sua presença, de modo que é estranho dissociar desta memória os caminhos de ferro utilizados pelas empresas concessionárias. Além do conjunto arquitetônico constituído pelas companhias ferroviárias do passado, está o seu valor de uso, a utilidade dos bens seja para as empresas atuais, seja para as pessoas. Na maior parte do país, o trem foi esquecido, tornou-se invisível, deixou de ser usado ao ponto de ser desativado para a maioria dos passageiros. Há quem nem saiba que o trem de passageiros ainda funciona em sua cidade. O fato é que o trem brasileiro parou no tempo. Pior: ao invés da malha ferroviária ter aumentada sua extensão, ou conservada, foi diminuída<sup>21</sup>.

As cidades cresceram e a malha ferroviária não seguiu o ritmo: ou trilhos foram arrancados, ou o traçado continua o mesmo desde o período da sua construção. Os trens de

---

<sup>21</sup>- Segundo dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o montante total da malha ferroviária brasileira em funcionamento soma 28.607 Km (<http://www.transportes.gov.br/bit/ferro/ferro.htm>). Segundo dados da antiga Companhia Geral de Tráfego, em dezembro de 1952 a malha brasileira somava 37.148 Km (Fonte: *Museu Ferroviário de Jundiaí*).

passageiros suburbanos e as estações centrais funcionam no limite da lotação, pois o alargamento da capacidade deveria ser precedido pela diversificação dos destinos, além da multiplicação das linhas. Na sua condição cotidiana, o público é passivo diante de serviços que oferecem carros desconfortáveis e lotados, além de esperas descompassadas. A reação dos usuários acontece quando o trem não funciona. Em alguns casos, os carros de passageiros são vandalizados. As reações relativas aos problemas das estradas de ferro na atualidade são um contraponto a ideia da “memória ferroviária”, que parece ignorar que as ferrovias continuam a seguir sua própria trajetória histórica ligada ao desenvolvimento tecnológico.

A ferrovia tem uma natureza diversa em relação a outros patrimônios culturais, tem outro estatuto pelo fato dela estar ligada ao setor produtivo e ser útil para a produção, incluindo os trabalhadores. Para as pessoas fora da abrangência dos metropolitanos, não há trens de longo percurso. A falta de trens de passageiros em contrapartida a presença “abandonada” das construções ferroviárias nas cidades resulta em desserviço. A elaboração cognitiva da “memória ferroviária”, também se dá em virtude da presença das estradas de ferro na vida das pessoas, de modo que não dá para desvincular a análise do efeito concreto das ferrovias nos lugares, no passado, ou no presente.

O historiador inglês Peter Burke (1989), em seu texto *Cultura Popular na Idade Moderna*, aponta que as estradas de ferro, provavelmente contribuíram até mais do que o serviço militar obrigatório e a propaganda governamental para corroer a cultura específica de cada província e converter as regiões em nações. Ele fez essa afirmação, pois seu objetivo era investigar a cultura popular inglesa no século XVIII, por meio da tradição oral transmitida. Embora a condição de nação do Brasil não tenha sido conquistada com as estradas de ferro, em muitos estados elas foram fundamentais para povoar e integrar o interior, como é o caso do estado de São Paulo. Não é sem razão que o sociólogo Sérgio Milliet (1982) compreendeu no seu estudo sobre o roteiro do café, que as populações nomeavam as regiões por meio dos nomes das estradas de ferro, como a Alta Paulista ainda diz respeito à região que abrange as cidades de Marília e Assis. No estado de São Paulo, a ideia de integração da região também está presente na análise de Odilon Nogueira de Matos (1990), que sustenta que o binômio café/ ferrovias proporcionou a formação de paisagens, de cidades e o povoamento do estado; assim como na análise do seu orientador de tese, Pierre

Monbeig (1940;1984), que entendeu que a Companhia Paulista contribuiu para a colonização do interior, com a *Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização*, valorizando terras para negociá-las com os imigrantes recém chegados ao país. De todo modo, as estradas de ferro interferiram na vida de comunidades indígenas e tradicionais, como fez a Noroeste do Brasil<sup>22</sup>; como a Companhia de Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande fez com os camponeses no Vale do Rio do Peixe<sup>23</sup>.

No Brasil e em outros países, as ferrovias foram construídas e no imaginário dos seus construtores constava o objetivo de civilizar. A instalação de todos os equipamentos das estradas de ferro simbolizava o progresso e avanço da civilização europeia por meio do emprego da engenharia industrial e do emprego do ferro. No período de suas fundações, podemos verificar que as estradas de ferro estão nitidamente associadas às mudanças econômicas, políticas, urbanas e sociais<sup>24</sup>. Na Itália, a ferrovia ainda tem uma existência fundamental e seu passado é revigorado pelas comemorações nacionais, como a dos 150 anos

---

<sup>22</sup>- A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil rompeu os limites do Estado do Mato Grosso do Sul e o governo brasileiro tinha a pretensão de fazê-la chegar até o Pacífico. O primeiro trecho de 48km dessa estrada, de Bauru a Avaí, foi fundado em 1906. Em 1910 a sua linha chegou até as divisas do Rio Paraná, sendo que até 1926 sua travessia era feita através do serviço de “*ferry-boat*”. Em 1914 duas linhas, uma vinda da margem do Rio Paraguai em Corumbá e outra de Três Lagoas na margem esquerda do Paraná, estabeleceram a ligação entre os dois extremos do Estado do Mato Grosso, firmando a marca de 842 km a partir da cidade de Bauru (MATOS, 1990: 127-132). A descrição acerca da construção da Noroeste do Brasil apresentada por Matos (Ob. Cit.: 131-132) ilustra as condições de vida em um acampamento de boca de sertão, mas os acampamentos da SPR, da Paulista e da Mogyana não são comparáveis aos dessa estrada, pois essa foi a primeira formada no Estado de São Paulo a penetrar em um sertão, em uma região pouco colonizada pelos europeus. Antes da Noroeste chegar as barrancas do Rio Paraná em 1910, o engenheiro Teixeira Soares, presidente da empresa informava: “Do lado de São Paulo as febres de mau caráter se desenvolveram com tamanha intensidade, que, apesar de organizado o serviço profilático e hospitalar, vitimou um grande número de operários e empreiteiros, criando e espalhando uma tal impressão de pavor contra a região que impedia o recrutamento de novas turmas para substituir as inutilizadas. Os índios, de seu lado, atacando por diversas vezes o pessoal e fazendo correrias, morticínios e incêndios, muito concorrem para agravar a má impressão conservada pelas moléstias. Não foi, pois, sem grandes sacrifícios, que a Companhia conseguiu concluir seus trabalhos nessa tão inóspita região, que felizmente foi atravessada”.

<sup>23</sup>- Sylvio Back, em “*A guerra dos pelados*”, produziu um filme sobre a Guerra do Contestado, ocorrida na década de 1910, em Santa Catarina. O trem entra na vida de pequenos produtores rurais como fator de desagregação dos antigos valores locais, com a construção do trecho que liga União da Vitória a Marcelino Ramos. *A Brazil Railway*, responsável pela Companhia de E. F. São Paulo - Rio Grande do Sul, em seu edital determinava ser “expressamente proibido invadir ou ocupar os terrenos” de domínio da estrada de ferro. Segundo Duglas Teixeira Monteiro (1974: 31), a questão de terras põe em relevo o jogo de relacionamentos entre chefes locais, oligarquias e poder do Estado. Considerado uma guerra santa pelos fiéis o que havia começado com a chegada da estrada de ferro, “e muito concretamente, era a antinomia do sonho – o século do dinheiro, dos negócios e da violência crua. A caminho da sua realização plena, a ordem capitalista dava início à impiedosa desmistificação das relações de dominação que, desnudadas, mostravam sua verdadeira face”.

<sup>24</sup>- Ulysses Semeghini (1991: 37); Nilson Ghirardello (2002: 156).

da unificação política do país. A ferrovia teria sido o principal mecanismo que permitiu estabelecer os laços da união e essa identificação seria o elemento de reafirmação da necessidade do transporte ferroviário no país. As ferrovias podem ser lembradas pelas populações mais antigas, seja pelas doenças que viajavam nos trens; seja pelo fato das companhias terem incorporado áreas rurais de antigos colonos; seja pelo fato dela servir como importante meio de transporte; ou pelo fato das locomotivas produzirem o encantamento. Da mesma forma que ajudou e encantou, a ferrovia descaracterizou a vida de muitos lugares: talvez, esta seja a razão da “memória ferroviária” não ser uma unanimidade e o trem ter sido deixado de lado e substituído com tanta facilidade no Brasil.

No presente, as ferrovias podem não ser consideradas úteis pelas populações das cidades porque elas foram simplesmente desligadas, ou porque deixaram de oferecer bons serviços. Depois da extinção da rede federal de ferrovias e do estabelecimento de regras para o destino do seu patrimônio, as políticas voltadas para os bens ferroviários envolveram restaurações e transferência dos bens para órgãos municipais e entidades interessadas na sua preservação. Porém, muitas construções continuam no mesmo caminho da estagnação absoluta.

A “memória ferroviária” da lei Nº 11.483 é a memória das coisas, dos prédios e dos objetos dos museus ferroviários, que são realidade em poucos lugares. Ela reproduziu a apropriação dos bens ferroviários para fins turísticos, destinação que resume o significado das ferrovias nas políticas públicas voltadas para as antigas estradas de ferro<sup>25</sup>. A restauração de locomotivas a vapor, de carros de passageiros e sua posterior utilização em antigos trechos de ramais ferroviários se tornou o *modus operandi* da preservação da memória ferroviária no Brasil<sup>26</sup>, mas que requer grandes investimentos privados, ou públicos. A transferência legal dos bens objetivando transformá-los em objeto de entretenimento tem levado a “memória ferroviária” a assumir sua versão mais nostálgica. As práticas, todavia, demonstram que os grupos interessados nessa modalidade têm se mobilizado pouco para arrumar alternativas

---

<sup>25</sup>- Esta afirmação e a análise que se segue são fruto de pesquisas realizadas em 3 congressos sobre Preservação do Patrimônio Ferroviário, 2008, 2009 e 2011; também, de uma visita feita à coordenação técnica do patrimônio ferroviário do IPHAN, em Brasília, em julho de 2009.

<sup>26</sup>- Em 1977, houve a primeira ação de preservação de um trecho ferroviário para fins turísticos. O trecho Anhumas a Jaguariúna, desativado naquele ano, foi assumido pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária).

para a preservação das construções ferroviárias dos trechos, como moradias operárias<sup>27</sup>. Quanto muito, propõem preservar o pátio e as linhas até onde elas são permitidas pelas ingerências dos poderes públicos. A ferrovia como entretenimento explora os elementos que tornam o roteiro atrativo, ou aquilo que é possível recuperar e cabe dentro do orçamento. Para as empresas de turismo e nos projetos com essa característica, a “memória ferroviária” é “o passado” e é essa imagem que procuram explorar nas visitas guiadas. As ferrovias turísticas são a outra face da ferrovia útil. A extinção da RFFSA ratificou o descarte ou a reapropriação dos bens, também estabeleceu novas alternativas de usos das áreas ferroviárias pelas prefeituras, resultando em práticas opostas à preservação<sup>28</sup>. Os bens ferroviários sofrem o pior impacto no pós-lei 11.483, pois são eles que estão no centro da atenção de diferentes grupos<sup>29</sup>. As ações das prefeituras tem resultado em modificações radicais das áreas ferroviárias, em sentido oposto às necessidades voltadas para o transporte ferroviário de pessoas. Se nos finais de semana os trens são turismo, no cotidiano de muitas pessoas representam “abandono”, ou desconforto.

Em contrapartida ao passado ferroviário, alguns países da América Latina almejam o que há de mais moderno, como sonham Brasil e Argentina<sup>30</sup>. Contraditoriamente, a extinção da RFFSA aconteceu pela pressa do governo brasileiro mirar o Ministério dos Transportes na construção de um sistema para o chamado Trem de Alta Velocidade (TAV), ligando as capitais de São Paulo, Rio de Janeiro e a cidade de Campinas. O TAV constitui uma obra cara, mas o problema maior será o acesso da população de baixa renda ao seu transporte, tendo em vista os preços das passagens. O problema seria compensado com o tráfego dos trens de passageiros mais econômicos pela malha já constituída, hoje monopolizada pelos trens cargueiros. Em contrapartida, o valor do investimento na antiga malha para a integração com trem de alta velocidade está proporcionalmente ligado ao aperfeiçoamento das condições técnicas ao longo do tempo, segundo o atual estágio de desenvolvimento das instalações da via permanente e do material rodante. Porém, o TAV

---

<sup>27</sup>- Ver GERIBELLO, Denise. 2011. A autora desenvolveu um interessante inventário eletrônico, listando todos os bens situados ao longo do trecho ferroviário, nos seus 24 Km de linha.

<sup>28</sup>- KUHLE, 2008.

<sup>29</sup>- Para a compreensão do tema das entidades voltadas para a preservação dos bens ferroviários, ver MATOS, Lucina. 2010. A autora discute o tema da disputa discursiva em torno da ideia da memória ferroviária.

<sup>30</sup>- Valor Econômico: “TAV Argentino não sai do papel”, 09/12/2010.

será construído sem o transporte ferroviário brasileiro ter avançado nas etapas da sua evolução técnica; e há quem aposte que a retomada ferroviária no Brasil dependa da realização dessa obra. Na Itália e Inglaterra, o TAV está associado ao fechamento de linhas regionais e de estações intermediárias, resultando em protestos e movimentos contra a velocidade desse mecanismo avançado.

No Brasil, a maioria das ferrovias nunca foi obra de um planejamento de longo prazo, mas sim de interesses imediatistas ligados à lógica da produção econômica do período; soma-se a falta de condução de uma política pública voltada ao transporte público, sempre postergado pelos investimentos destinados à produtividade e atração de indústrias automobilísticas estrangeiras, ainda hoje consideradas as “fieis da balança” da economia nacional.

A ferrovia do interior de São Paulo teve boa aceitação quando oferecia paradas nas estações às pessoas. As últimas composições de passageiros que circularam até 2001 tinham público. Em poucas estações, chegavam e partiam passageiros; em outras, vivia-se a expectativa do retorno do trem para pessoas. Contemporaneamente, muitas fábricas construídas nos leitos das linhas deixaram de produzir e somaram seu “abandono” à paisagem das ferrovias das cidades. Atualmente, os trilhos e pátios são apontados como uma barreira para o desenvolvimento urbano, além do “abandono” das construções ser considerado o responsável pela criminalidade e degradação de certas áreas. Favelas ocuparam os leitos dos trilhos em regiões periféricas pobres, ou em áreas centrais. Em algumas áreas urbanas cortadas pelos trilhos, a passagem demorada das grandes composições de cargas é criticada por atrapalhar a circulação dos automóveis e pessoas, que às vezes desafiam o trem e as passagens de níveis sem cancelas de proteção e passarelas, resultando em graves acidentes. Embora a circulação dos trens se limite às linhas, ela tem sido responsabilizada pelas tragédias.

As ferrovias de cargas do interior de São Paulo são utilizadas para transportes de grande escala voltados a grupos empresariais que não investem no desenvolvimento da empresa de transporte em si, mas racionalizam de acordo com a quantidade de produtos que os trens podem carregar, segundo o pressuposto dos custos mínimos; a concessionária se preocupa mais com os vagões e locomotivas, muito menos com a segurança das linhas. Com

mais de 150 vagões de grande capacidade e 6 locomotivas, ou mais, os maquinistas enfrentam a falta de adequação dos trilhos à maior capacidade das composições, além da falta de manutenção da via permanente<sup>31</sup>, tornando-se um transporte violento.

A diferença fundamental entre as ferrovias do passado e as das atuais concessionárias reside no lucro que as primeiras viam nos pequenos fretes de pessoas, de cidade a cidade, de lugar a lugar, configurando o trabalho social de intercâmbio. A relação de pequena escala, indiretamente produzia vínculos sociais com a estrada de ferro, que cumpria as necessidades das pessoas. Porém, a identidade produzida ao longo de um processo foi gradativamente perdendo seus atrativos materiais, em razão das mudanças no modo das ferrovias oferecerem serviços. Considerando o processo histórico das estradas de ferro do interior paulista, é possível afirmar que cidades já não contam mais com os referenciais da reprodução da função integradora do trem, que é o próprio transporte de pessoas e os serviços voltados para as localidades.

Mesmo com a atual circulação dos cargueiros, pátios e estações tendem a ser suprimidos, pois além da consequente deterioração das construções, a subutilização cria a expectativa do setor imobiliário. Como consequência de todo processo, os espigões ferroviários vêm adquirindo novos contornos, com prédios de condomínios residenciais plantados na beira das linhas, ocupando os espaços que no passado eram de fábricas integradas ao sistema ferroviário. Sem trens de passageiros, as áreas foram classificadas segundo a lógica do “abandono” prejudicial e com ela o da solução da retirada da ferrovia dos perímetros urbanos; sem consideração aos benefícios ecológicos e econômicos do transporte ferroviário, muito menos às características históricas das suas instalações.

O desuso e a degradação das antigas instalações expõem de maneira radical duas fases distintas da produção industrial e circulação de mercadorias, ao mesmo tempo em que sugere a falta de políticas públicas voltadas para a diversificação dos transportes coletivos. A leitura que proponho é da ferrovia como uma necessidade. Poder-se-ia pensar o problema a partir das associações, clubes, grêmios, mas a ideia é pensar a ferrovia desvinculada dos

---

<sup>31</sup>- WOLFF, E. S. *The Railway Album*. Londres, L.T.A. Robinson LTD. s/d., tem um capítulo intitulado “Drivers and Firemen” cujo início tem as seguintes afirmações: “*I want to be an engine driver.’ How often does one hear this remark from ambitious youngsters! To almost every boy and to a great many older people, the engine driver’s job is a romantic and enviable one.*”

grupos devotos à “memória ferroviária”. Sugiro que os discursos dos grupos<sup>32</sup> transferem de modo romântico um conteúdo que tem sido usado como justificativa para ratificar o trem como coisa do passado; coincidentemente, prefeituras do interior paulista propõem a erradicação dos pátios dos centros urbanos no mesmo momento em que cresce o interesse pela valorização histórica de alguns itens ferroviários. Os grupos tem significado fundamental para a manutenção e organização de museus, coisa feita por grupos já consolidados. Reafirmo que o interesse é estudar o descarte, em menor medida o tema da “memória ferroviária”, que não é oposta à ferrovia como necessidade, embora seja tratada assim.

A partir dos estudos do trabalho das ferrovias, das utilidades no presente e imagens dos bens ferroviários do passado, procuro defender a hipótese de que a sobrevivência dos complexos ferroviários está ligada aos serviços que as ferrovias proporcionam às populações. Sem o transporte, as instalações ferroviárias serão reduzidas a um prédio, notadamente ao da estação, pois o destino dos pátios é a subtração oportuna, assim como a retirada dos trilhos que cortam as cidades. A memória acaba aparecendo como a última etapa para o sentido ferroviário, como fragmento melancólico da ideia de que um dia o trem passou por lá, pois são pequenas as iniciativas sociais voltadas para a história da ferrovia de um lugar, que garanta a permanência do pátio ferroviário na cidade e insista na necessidade do trem. O “abandono” das áreas ferroviárias é a síntese de políticas calculadas. O modo como a sociedade e opinião pública se comportam parece evidenciar a produção de áreas de interesses econômicos pelos próprios governos estaduais e municipais. As coleções de imagens do passado ferroviário representarão uma das únicas heranças nas quais o conjunto de trabalhos e construções se apresentam como exemplo visível do passado ferroviário de uma cidade, em consonância com a memória das pessoas, que permite a visualização do passado por meio das representações dos sujeitos.

Na segunda parte desta introdução, serão apresentados os caminhos metodológicos para o estudo dos efeitos do declínio ferroviário. O desuso ferroviário está em oposição a uma das principais características das antigas companhias de estradas de ferro, que era

---

<sup>32</sup>- Para uma análise dos discursos dos grupos devotos da “memória ferroviária”, considero MATOS, Ob. Cit.

oferecer trabalho e serviços de integração entre as cidades. Além de empregar trabalhadores de diversas cidades do seu roteiro, as ferrovias proporcionaram uma nova ordem do trabalho. O trabalho era o elemento de dinamismo das coisas industriais e ferroviárias, hoje decadentes. O trabalho é o que garante tratar os bens abandonados dentro do grupo de objetos dotados de memória. Não haveria memória para as coisas usadas e desgastadas pelo esforço humano? Que memória do trabalho surge desses objetos? Qual é o sentido do “abandono” em decorrência da falta de trabalho? O entendimento que utilizo para trabalho social pensa uma metodologia baseada na ideia de trabalho social.

No primeiro capítulo, discuto a trajetória da primeira ferrovia paulista, a São Paulo Railway. Construída e administrada por ingleses, é considerada pela historiografia como a responsável pelo advento da modernidade e desenvolvimento da cidade de São Paulo. O fato de cortar a cidade tornou possível formar núcleos habitacionais e comerciais, o que dinamizou a produção econômica, sobretudo após o comércio do café ganhar impulso maior com o desenvolvimento das ferrovias do interior. Porém, a historiografia não discute as bravatas inglesas que retardaram o desenvolvimento dessa importante ferrovia e que levou à sua estatização na década de 1940. Hoje, é um transporte imprescindível da população da cidade.

No segundo capítulo, procuro discutir os valores que envolvem a ferrovia, quanto a sua utilidade e sua memória. No decurso do processo econômico das estradas de ferro, as inúmeras transformações e subtrações dos serviços ferroviários deslocaram o conteúdo dos sentidos atribuídos ao patrimônio assim como das imagens referentes a ele. O “abandono” é uma característica histórica das estradas de ferro e ele se fundamenta na própria racionalidade técnica da engenharia. No processo intrínseco a política ferroviária brasileira e paulista, o “abandono” racional não corresponde aos avanços tecnológicos, que deixaram de fazer parte das intenções das companhias ferroviárias, quando essas passaram a ser controladas pelo estado.

No terceiro capítulo, discuto as fotografias ferroviárias. Um dos caminhos visando desmistificar uma suposta memória idealizada é a problematização dos usos das fotografias das antigas estradas de ferro. As fotografias representam um importante recurso para analisar o declínio ferroviário; o emprego do termo “memória ferroviária” constitui imagens de um

passado pouco parecido com o quadro que fugia das lentes das câmeras, mas com capacidade suficiente para divulgar e eternizar a forma e o ícone da civilidade e do progresso, caracterizados pelas estações e locomotivas.

No quarto capítulo, abordo as mudanças decorrentes do processo desencadeado pelo “abandono” das estradas de ferro nas cidades de São Paulo, Jundiaí, Campinas, Rio Claro, São Carlos, Araraquara e Rincão. A situação presente reforça a ideia do significado social das ferrovias, seja em razão da rodovia ser a uma única via terrestre de comunicação entre as pessoas das cidades, seja em razão de faltar políticas que garantam a memória do mecanismo que contribuiu para o desenvolvimento de cada lugar. Abordo o problema das atuais características das áreas ferroviárias nas cidades, o desuso e seus usos processados na trajetória e na forma como os bens foram submetidos às reapropriações. Uma justificativa para subtrair os pátios da cidade tem sido a ideia de que a ferrovia divide uma cidade. Desde o início do século XX, a ferrovia aparece como um entrave para a passagens de pessoas e veículos, ou como uma barreira para a circulação de consumidores em direção aos comércios. Como se os trilhos barrassem o livre comércio, as linhas que cortam a cidade parecem ser desnecessárias, porém são as mesmas linhas que permitem a chegada das pessoas aos diferentes destinos e localidades. Por essa razão, quando o trem funciona às pessoas, a estação e os trilhos permanecem nos lugares. As porteiras do Brás é um exemplo de que a realidade ferroviária tem continuidade se é útil às pessoas, mesmo com toda pressão contra sua estrutura que divide a cidade e atrapalha o tráfego, mesmo quando as soluções são viadutos, ou túneis.

No quinto capítulo, proponho estudar o trem violento. Os passantes, os maquinistas, os passageiros, a população da capital e, sobretudo do interior são sujeitos de diferentes formas de violência. O trem produziu uma nova percepção aos moradores das cidades, também, passou a ser necessário. Quando deixa de ser necessário, o trem adquire uma nova característica de violência. Por muito tempo destinado às populações suburbanas da capital, reunia todos os conflitos da sociedade. Quando voltou a ser necessário, teve que se ajustar para aliviar as lotações e o intenso tráfego. No interior, não há trens e as prefeituras reivindicam a eliminação dos trilhos das cidades.

No sexto capítulo, proponho fazer uma análise das ações voltadas para as “ferrovias esquecidas” da Itália. Na realidade ferroviária italiana concorrem os trens de alta velocidade e os chamados regionais, todos pertencentes a mesma empresa da ferrovia estatal. Ao mesmo tempo, existe o “abandono” de mais de 5000 quilômetros de linhas. Proponho apresentar algumas experiências de valorização do patrimônio ferroviário e o sentido transferido ao “abandono” por meio dos casos específicos de Schio, Santarcangelo di Romagna, Lecce e Pistoia. O objetivo é caracterizar a transformação nas próprias práticas patrimonialistas de um país com longa tradição de preservação dos seus patrimônios históricos, mas para o caso industrial especificamente. Embora em formação, a discussão sobre o abandono ferroviário tem considerado a dimensão do trabalho social e o seu significado para a população que desempenhou atividades nos antigos bens industriais, justamente nos pressupostos voltados para a obtenção de recursos voltados aos projetos de preservação.

## II- Trabalho Social e Memória

### a) Problematização

O declínio ferroviário paulista é geral no Estado de São Paulo, porém como recorte metodológico foi escolhido algumas áreas de sete cidades: São Paulo (Brás, Luz e Lapa), Jundiaí, Campinas, Rio Claro, São Carlos, Araraquara e Rincão.

A escolha das áreas ferroviárias do interior justifica-se pela possibilidade de verificação dos usos e descartes do patrimônio nas cidades de abrangência da linha tronco da antiga Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a possibilidade do retorno do transporte de passageiros para esses lugares, que tradicionalmente tiveram grande movimento de trens; além de terem sido centros de grande concentração de trabalhadores ferroviários, devido à presença de oficinas, ou por terem sido áreas administrativas da antiga companhia ferroviária:

- Jundiaí, por ter um importante entroncamento do estado e ainda receber os trens da CPTM; a cidade conta com os prédios das antigas oficinas da Companhia Paulista, que além de abrigar um museu ferroviário, teve áreas convertidas em espaços de aluguel para serviços, como escola técnica e “Poupatempo”;
- Campinas, Rio Claro, São Carlos e Araraquara possuem nas suas áreas centrais, grande parte das edificações necessárias para circulação de trens de passageiros, mas em nenhuma dessas cidades correm trens destinados às pessoas, de modo que suas estações já não possuem mais função ferroviária;
- Com cerca de 10 mil habitantes, Rincão possuía um entroncamento ferroviário e outros serviços, o que demandava um grande contingente de trabalhadores que foram acomodados em duas centenas de casas operárias, que ainda existem graças à presença de ferroviários das atuais concessionárias, ex-ferroviários e outros moradores empregados nas fazendas produtoras de cana de açúcar da região; sua estação foi transformada em paço municipal; a subestação elétrica encontra-se deprecada; oficinas e depósitos foram demolidos. Sua posição geográfica não representa nenhum interesse econômico para atividades culturais, que atraíam grandes investimentos.

As áreas da cidade de São Paulo foram escolhidas em razão de suas relevâncias, pelo fato dos investimentos em ferrovias destinadas a passageiros se concentrarem na cidade e região metropolitana de São Paulo:

- Brás, por ser um entroncamento ferroviário com grande circulação de passageiros e ser uma área industrial tradicional;
- A região da Luz, além de possuir o maior entroncamento de transporte de passageiros do estado, concentra duas estações que sofreram intervenções com a finalidade de “irradiar” desenvolvimento no centro da cidade de São Paulo;
- Lapa, por concentrar as antigas oficinas da antiga SPR e atualmente fragmentadas pelas concessões diversas.

As escolhas, também partem de duas questões: como um estado rico como São Paulo<sup>33</sup> não dispõe de transporte ferroviário de passageiros de longo percurso, além do rodoviário? Nos anos 1990, por que estações monumentais da capital foram submetidas a reformas e as estações do interior foram concomitantemente abandonadas?

Estas questões desdobram alguns problemas de análise, como a subtração do trabalho dos espaços ferroviários; o fim do transporte de pessoas e de carga de cidade a cidade; a especulação imobiliária decorrente do processo de desuso. Todas as áreas escolhidas estão implicadas nas políticas de privatização; também, ou em projetos de requalificação, ou apropriações diversas, ou em sérias descaracterizações – arruinamento quase absoluto, depredação, saque, etc. As áreas escolhidas, portanto, são representativas da variação das formas como as ferrovias no estado de São Paulo declinaram materialmente, ou simbolicamente.

Tais conclusões preliminares sustentam-se em pesquisas realizadas nas cidades, entre 2007 e 2010. Um dos objetivos de campo foi compreender o atual uso dos espaços ferroviários em cada lugar, de todos os bens ferroviários remanescentes, como moradias

---

<sup>33</sup>- A ideia de que São Paulo é um estado rico, pode ser verificada no site do governo paulista: “Mais rica das unidades federativas, São Paulo também figura entre os estados com alto Índice de Desenvolvimento Humano, sendo superado apenas por Santa Catarina e pelo Distrito Federal. Responsável por mais de 31% do PIB do país, São Paulo legitima seu status de "motor econômico" do Brasil por possuir melhor infraestrutura, mão de obra qualificada, fabricar produtos de alta tecnologia, além de abrigar o maior parque industrial e a maior produção econômica”, disponível em: [www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/principal\\_conheca](http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/principal_conheca).

operárias, oficinas, armazéns, pátios, rotunda e estação. Também foi observada a paisagem industrial no entorno das estações, ao longo do leito ferroviário de cada cidade.

Em 2011, tive a oportunidade de estudar no norte da Itália, na cidade de Padova; e realizar algumas observações em muitas cidades italianas, na cidade de Paris, Londres e Stock on Trent, no norte da Inglaterra. A experiência de conhecer os espaços e perceber as situações das áreas ferroviárias sugeriu o entendimento de que as atuais características dos complexos ferroviários dessas cidades estão diretamente associadas à presença de passageiros, aos trabalhos realizados pelos serviços de trens, para a expressiva circulação de trabalhadores e turistas de um lugar ao outro; mas uma estação não é mais só uma estação, seus espaços foram transformados em centros comerciais. Porém, quanto às fábricas nos leitos das linhas, foram vistos cenários de “abandono”, ou em vias de desintegração pela mesma lógica econômica imbricada no processo de desindustrialização, ou de descentralização industrial. Houve transformações nas relações de produção industrial, que se recompôs mundialmente e o sentido que tem sido atribuído às fábricas do passado é distanciado da categoria trabalho. A impressão a partir das observações nos espaços é a de que não há lugar para o trabalho, a não ser pela via da memória, correlata à patrimonialização; a subtração do trabalho não é só dado estatístico, de quantas pessoas foram demitidas, mas também simbólico<sup>34</sup>.

## **b) O patrimônio pensado pelo viés do trabalho social**

A socióloga Suzana Sochaczewski Evelyn problematiza o significado do estudo da categoria trabalho em sua tese “*A produção da vida: estudo do papel e lugar do trabalho na vida contemporânea*”, de 1998. Na introdução do texto, reflete sobre o sentido de se estudar o tema e observa que o trabalho parece “uma dimensão privilegiada para se refletir e agir sobre o que está acontecendo na vida de cada um e na vida de todos. O trabalho, como

---

<sup>34</sup>- Outras referências significativas para o estudo da dimensão trabalho x espaço, ainda não introduzidas neste texto, são: ZUKIN, Sharon. **Landscapes of Power: From Detroit to Disney World**. Los Angeles, 1993; RIFKIN, Jeremy. **A Era do Acesso**. São Paulo, Makron Books, 2001; HIGH, Steven and LEWIS, David W. **Corporate Wasteland: The landscape and memory of deindustrialization**. Ithaca and London, ILR Press/ Cornell University Press, 2007.

atividade humana por excelência, tem, apesar de todas as diferenças que lhe são próprias, uma universalidade importante quando se pretende repensar o mundo” (pp. 4-5).

Seja no Brasil, na Argentina, nos Estados Unidos, ou em alguns lugares da Europa, é possível perceber a mudança na configuração do trabalho em áreas onde ele tinha importância central. Essa mudança explica a decadência industrial e ferroviária em Detroit, nos EUA, repercutindo no descarte de serviços econômicos essencialmente ligados a formação histórica da cidade. Lá, as antigas áreas residencial e econômica foram abandonadas, impondo o esquecimento de bairros inteiros, além da enorme área ferroviária e das suas famosas indústrias automobilísticas, o que é irônico. As implantações e utilizações dos bens ferroviários ou fabris, ou seus posteriores desusos estão condicionados pelas dinâmicas econômicas internas e internacionais, pelo poder de determinado segmento industrial na incessante busca por mercados e determinados tipos de mão de obra; também, pela reconfiguração das próprias funções econômicas da cidade, deixando de ser industrial e passando a oferecer serviços financeiros.

Os trabalhos ferroviários e industriais sempre estiveram condicionados pela forma como o trabalho é dividido internacionalmente entre quem consome, ou quem produz; quem serve ao mercado e quem obedece ao mercado; quem consegue manter em funcionamento suas indústrias, ou suas ferrovias. No caso brasileiro, as ferrovias foram transformadas em corredores de exportação e não houve mais interesse em manter os trens e serviços de passageiros fora das capitais dos estados.

Por outro lado, fábricas inativas e maquinários obsoletos vêm recebendo atenção de associações interessadas na preservação dos seus significados materiais, históricos, artísticos ou sociais, também valorizando a ligação indelével que as edificações têm com as pessoas. O documento dessas associações é a Carta de Nizhny Tagil e é interessante observar nela o lugar que o trabalho ocupa na interpretação dos significados do patrimônio industrial. A ideia de preservação do patrimônio industrial está ligada às valorizações dos desdobramentos que a produção industrial exerce na humanidade: “o patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios

excepcionais”<sup>35</sup>. Portanto, além do patrimônio industrial ser caracterizado por repetições na constituição das suas arquiteturas, possui a natureza de estar presente em quase todos os lugares, representando um fenômeno mundial. No documento é feita menção ao valor social presente nas edificações, que corresponde à identidade de pessoas comuns, que reveste e está registrada em determinado patrimônio; a memória e as tradições dos homens ligados ao patrimônio fazem parte dos valores intrínsecos aos sítios industriais, assim como as estruturas, os elementos constitutivos, a maquinaria e a paisagem industrial; com especial cuidado, deve ser avaliada e valorizada a raridade e a sobrevivência dos processos específicos da produção – quanto mais antigo, maior é o seu valor; as memórias das pessoas que trabalharam no patrimônio constituem uma fonte única e insubstituível, devendo “ser também registradas e conservadas, sempre que possível” e fazer parte de um inventário.

O trabalho, sua memória e tradições são consideradas intangíveis no âmbito da proteção do patrimônio industrial, na medida em que seu suporte não é concreto e, dependendo da antiguidade do sítio industrial, é de difícil acesso e está revestido de incertezas. A Carta de Nizhny Tagil pressupõe que o trabalho também é um significativo item do inventário, o que não exclui a criatividade, a memória e a tradição. No desenvolvimento da proteção do conjunto histórico a apreensão da memória dependerá das pesquisas e abordagens realizadas, das investigações, das possibilidades de apreensão dos dados, sejam eles documentos escritos, ou aqueles apreendidos por entrevistas.

No início dos anos 1990, período marcado pela desindustrialização de algumas áreas produtoras, muitas fábricas foram desligadas e a ferrovia paulista teve parte dos seus serviços extintos. Fábricas e edificações ferroviárias foram desligadas no Brasil, mas são poucas as iniciativas voltadas para a preservação dos bens relacionados ao patrimônio industrial, mesmo assim, distante ao que se prevê o documento de preservação dos bens industriais. Segundo Kühl (2008: 177), algumas das intervenções “são exemplos ilustrativos da falta de discussão aprofundada sobre as raízes que movem a preservação e os critérios de intervenção em bens de interesse cultural”. O trabalho tem ocupado um lugar secundário nas

---

<sup>35</sup>- CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Julho 2003. *Tradução da responsabilidade da APPI – Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial.*

transformações operadas na preservação de determinados bens, sobretudo ferroviários, como o caso das citadas estações Júlio Prestes e Luz, ainda que esses projetos não façam menção à Carta de Nizhny Tagil.

Todavia, é necessário assinalar que a Carta não faz distinções entre o que está ligado a uma edificação industrial, ou o que classifica de meios de transporte, estruturas e infraestrutura. Afinal, o que uni uma edificação industrial a uma estação de trem? O que as diferenciam, além das suas especificidades? Por meio de uma simples diferenciação é possível constatar que a classificação do patrimônio industrial das edificações de fábricas e das ferrovias está ligada pela ideia de trabalho; mas o que os diferenciam é como servem ou serviam os seus trabalhos, ou os seus produtos.

As fábricas, que por muito tempo ficaram escondidas propositalmente<sup>36</sup> ocupando um lugar marginal no território de uma cidade, quando foram desligadas, quem mais sofreu com isso foram as populações que contavam com os trabalhos e serviços oferecidos à uma determinada localidade. Sobre a natureza da produção em uma fábrica, não é errado afirmar que seus produtos chegam às populações de modo impessoal e procuram atingir o maior número de pessoas, de modo que o destino da produção é incerto, assim como é incerto o reconhecimento de quem e qual lugar o produziu. As estações, por outro lado, foram instaladas nas cidades e em áreas para atrair populações, ou onde já concentravam contingentes populacionais. A identidade de uma estação é o lugar; e a identidade de determinado lugar é a estação. As estações foram construídas com capital privado, mas a natureza é social, pois suas existências se devem aos serviços de passageiros. Em muitos casos, as estações eram o centro da atenção de determinados lugares, pois representavam a vitrine através da qual se via as novidades providas e recém chegadas de fora. Diferente das fábricas, o trabalho ferroviário serve ou servia às pessoas de determinada localidade, ou melhor, une ou unia as pessoas de diferentes lugares, funcionando como meio de integração social, ou como mediação entre coisas e mercadorias de diferentes culturas. Quando uma estação deixa de trabalhar, sua utilização é descaracterizada por completo, os trilhos acabam

---

<sup>36</sup>- Nesta afirmativa, faço referência à interpretação de Hannah Arendt (2001: 83) “no início da era moderna, depois que o labor ‘livre’ perdeu seu esconderijo da privacidade do lar, os operários passaram a ser escondidos e segregados na comunidade como criminosos, atrás de altos muros e de constante supervisão”.

separando as pessoas, deixando de estabelecer seu sentido social, que é viabilizar o direito de circulação de todos.

A distinção é importante, pois por meio dela é possível sistematizar as características do bem industrial pelo trabalho, como o caso das ferrovias, além de observar como um bem deixa de apresentar-se útil, até ser rejeitado e sujeitado à demolição. É interessante compreender que em muitos países, mesmo no Brasil, as ferrovias ainda executam o seu trabalho no mesmo conjunto de equipamentos e bens que tem relevância histórica. Quando há circulação de trens, as atividades de uma estação estão ligadas à circulação de passageiros e à bilheteria, os painéis de horários de chegada e partida dos trens, as plataformas de embarque. O relógio e o mobiliário apenas são vencidos pelos seus respectivos usos ao longo do tempo, ou quando é modernizado. A estação só é vencida e deixa de executar essas funções se os trens não param mais nas plataformas, ou se a função administrativa da estrada de ferro é removida para outro prédio. O aspecto social ligado à figura do passageiro diz por que é importante distinguir as ferrovias de outros bens industriais, quando se propõe estudar as edificações ferroviárias. Uma estação tem uma existência social, sobrevive graças ao trabalho que executa e sua permanência está condicionada às pessoas que a frequentam. Sua existência permanece se o passageiro não utiliza mais a estação, caso sua arquitetura assuma outras finalidades, como tem acontecido com frequência. O interesse de manter a estrutura dos prédios acontece seja em função da sua utilidade, que pode ser estranha à função ferroviária, ou pela sua relevância histórica. No caso paulista, é fato que têm grandes tamanhos os bens selecionados inicialmente para receberem grandes investimentos destinados à recuperação e reutilização.

O tipo de arquitetura das estações estava a princípio condicionado pela demanda, pela quantidade de pessoas que nelas circulam, ou circulavam, ou pelos tipos de trabalhos que empregavam. Mas elas não foram apenas construídas pelos seus aspectos utilitários. As estações concentram outras especificidades, além das suas funcionalidades e é justamente a característica “fantástica” das suas arquiteturas o que torna uma estação melhor que a outra na definição de recursos. Apesar de todo peso simbólico das arquiteturas das estações, uma estação qualquer tem intrínseco o seu sentido integrador.

Da diversificação dos equipamentos e edificações pertencentes a uma ferrovia, a estação guarda uma peculiaridade por representar o sentido da divisão social do trabalho, por uma estação estar imediatamente ligada à outra, por ela ser o acesso das pessoas aos serviços ferroviários, por uma estação pertencer a um lugar e um lugar pertencer à estação. Segundo Michele Lambert<sup>37</sup> (apud. LANNA, 2002: 163):

A estação é como um nó pelo qual a vida da cidade se insere numa vasta rede, nacional e internacional. Ocorre como que uma inversão de trocas: a cidade que era o lugar de uma troca localizada e definida por uma área rural estável, transforma-se numa malha de produção a partir de então sem localização, sem fronteira. Desta troca e ausência de localização da produção nasce toda a lógica do equipamento... mas a estação é também o ponto de uma rede onde a lógica organizacional escapa da cidade e a questiona.

O trabalho ferroviário é essencialmente social pela sua natureza integradora da produção, que não tem localização, mas dentro da lógica do lugar ela é central por estar ligado à produção direta e indireta de serviços às pessoas. A lógica das suas edificações é a de existirem em função de algo que é passageiro e transferível de um lugar a outro, mas que também só são transferidos se o trabalho de um lugar se reproduz, proporciona as trocas e compõe a rede. Esse trabalho assemelha-se ao conceito de divisão de trabalho, em que uma estação exerce parte da cooperação de uma longa esteira de produção, que tem suas partes interdependentes, mas cujo produto é o transporte entre as pessoas. Esta cooperação entre estações, pessoas e trabalhos pode receber o nome de trabalho social.

### **c) Trabalho social: alienação, cooperação e ação social**

O sentido que emprego para trabalho social procura ser uma crítica a partir da categoria trabalho, em contraposição ao nome dado no presente aos espaços ferroviários sem usos, os chamados “não operacionais”. Proponho estudar o declínio ferroviário paulista tendo em vista que no interior não há conexão de passageiros e mercadorias entre as estações.

A compreensão acerca da divisão do trabalho social está presente nos textos de autores considerados fundadores da sociologia, Durkheim, Marx e Weber, que viveram períodos de grandes mudanças produzidas pela industrialização. Embora esses autores se

---

<sup>37</sup>- LAMBERT, Michele. *Les voies ferres et les gares dans les villes*. Maitrese, École d'Architecture Paris-Belleville, 1989.

diferenciem teórica, política e ideologicamente, eles tinham em comum a preocupação de entender o modo como o humano teve que se adaptar às transformações estabelecidas pelo ritmo das máquinas. O que ligam os autores é a modernidade que lhes acompanham. Explicam segundo seus métodos, como o desenvolvimento industrial impôs mudanças no modo de produzir, pensar e da sociedade se organizar, ou ser organizada. Em outros termos, procuraram entender como o sujeito se comporta na sua condição de agente social, ou simples peça da engrenagem, de um mecanismo maior, ou sem controle. Não deixam de mencionar as resistências aos efeitos das forças dessas transformações, seja por meio do controle externo, ou do conflito e ação social.

A partir de uma concepção da integração social, Émile Durkheim (1999 [1893]) entende que a vida profissional é quase toda a vida e a ação corporativa se faz sentir sobre todos os detalhes de nossas ocupações, que são orientadas em sentido coletivo. A corporação de trabalho tem, pois, tudo o que faz falta para enquadrar o indivíduo de seu estado de isolamento moral e, dada a insuficiência dos grupos restantes, ela é a única que pode desempenhar este ofício, que o autor entende ser indispensável. Mas para que a corporação de trabalho tenha influência é preciso que ela esteja organizada sobre bases distintas. É essencial que, em lugar de subsistir como grupo privado que a lei permite, mas que o Estado ignora, chegue a ser órgão definido e reconhecido da vida pública. O que importa é que esteja constituída de maneira que possa exercer o compromisso social, em lugar de expressar só combinações diversas de interesses particulares. Para que este marco não caía no vazio é preciso depositar nele todos os germes da vida capazes de desenvolver-se ali. Para que esta agrupação não seja mero rótulo têm que atribuir-lhe funções determinadas e tem uma que está em condições de cumprir melhor que nenhuma outra: regulamentar a vida profissional, funcionando como órgão constituído que possa desempenhar um papel moderador. Durkheim situa o trabalho social nas duas formas de solidariedade humana: mecânica e orgânica. A solidariedade orgânica diz respeito à divisão social do trabalho de uma sociedade no estágio da indústria moderna e organizada politicamente numa democracia. A divisão social do trabalho mantém o equilíbrio social, pois cada indivíduo ocupa seu lugar no interior da sociedade. Para este autor, “o conflito social e a competição seriam produtos da ausência

de normas sociais adequadas à promoção da integração social, isto é, seriam expressões de um estado de anomia” (MARTINS, 1977: 3).

Marx (1993[1844]; 1989 [1845]; 1977 [1851]; 1988 [1859]) estuda o trabalho na sua dimensão filosófica e econômica, a partir do princípio da contradição. Aponta a divisão do trabalho como um dos principais momentos do desenvolvimento histórico, pela cisão entre trabalho manual e intelectual, que divide a sociedade entre proletariado e donos dos meios de produção. A divisão do trabalho consolidou o produto do trabalho como poder coisal, que escapa do controle humano; ela é compreendida como a contradição entre interesse individual e comunitário, dessa contradição o interesse comunitário assume como Estado uma configuração autônoma, separada dos interesses individuais e globais, manifestando-se como comunitariedade ilusória. A divisão pressupõe concentração dos meios de produção nas mãos de um capitalista, fracionamento dos meios de produção entre muitos produtores independentes entre si; autoridade incondicional do capitalista sobre seres humanos transformados em simples membros de um mecanismo global que a ele pertence. A divisão social do trabalho confronta produtores independentes de mercadorias que não reconhecem nenhuma autoridade senão a da concorrência; a coerção exercida sobre eles pela pressão de seus interesses recíprocos, do mesmo modo que no reino animal *a guerra de todos contra todos* “preserva” mais ou menos as condições de existência de todas as espécies. Na sua concepção econômica, Marx entende que o consumo produtivo dos meios de produção é efetuado pela força de trabalho, que entra no processo de produção como mercadoria, como coisa: não é mais o trabalhador quem emprega os meios de produção, mas os meios de produção que empregam o trabalhador. O trabalhador parcial não produz mercadoria, só os produtos parciais dos trabalhadores parciais que se transformam em mercadoria. A divisão do trabalho no interior da sociedade e a divisão dentro de uma oficina conectam-se por meio do intercâmbio entre os diferentes ramos de produção. No interior da sociedade, a divisão do trabalho é mediada pela compra e venda dos produtos de diferentes ramos de trabalho. A divisão social do trabalho encerra uma divisão entre campo e cidade, o primeiro submetido à lógica do segundo.

Weber (1994 [1904]) compreende a divisão social do trabalho dentro da esfera religiosa, a partir de uma perspectiva do indivíduo. Sua premissa para explicar a vocação do

trabalho entre os adeptos da religião protestante é a de São Tomás de Aquino, entre outros pensadores, que entende o fenômeno da divisão do trabalho e das profissões como decorrência divina dos planos divinos. A utilidade de uma vocação e sua consequente aprovação divina são orientadas por 1) critérios morais; 2) pela escala de importância dos bens produzidos para a coletividade; 3) e pela “lucratividade” individual do empreendimento. Existe, portanto, uma justificação ética religiosa para a “moderna divisão do trabalho”. A divisão do trabalho e a diferenciação dos homens em camadas e profissões resultam da vontade divina e se expressam como o exercício de uma vocação dada e definida por Deus. A permanência de cada um na posição e dentro dos limites profissionais torna-se um dever religioso. A especialização das ocupações possibilita o desenvolvimento das habilidades do trabalhador, levando a progressos qualitativos e quantitativos na produção, servindo ao bem comum. A premissa da análise é cultural religiosa e procura compreender em que sentido os indivíduos organizam suas ações e representam sua posição na sociedade. Porém, ao longo do desenvolvimento do capitalismo, a esfera religiosa se desprende do fazer econômico. Segundo Weber (Id.: 131), “desde que o ascetismo começou a remodelar o mundo e a nele se desenvolver, os bens materiais foram assumindo uma crescente, e, finalmente, uma inexorável força sobre os homens, como nunca antes na História. Hoje em dia – ou definitivamente, quem sabe – seu espírito religioso safou-se da prisão. O capitalismo vencedor, apoiado numa base mecânica, não carece mais de seu abrigo”.

A filósofa Hannah Arendt (2001 [1958]) também retoma os escritos de São Tomás de Aquino. Entre outros aspectos da sociedade europeia do seu tempo, a autora estudou o modo como foram processados os regimes totalitários e seus efeitos. No seu texto “A Condição Humana” formula uma teoria da ação política a partir da ideia de *vita activa*: “o mundo no qual transcorre a *vita activa* consiste em coisas produzidas pelas atividades humanas; mas, constantemente, as coisas que devem sua existência exclusivamente aos homens também condicionam os seus autores humanos” (Id.: 17). A *vita activa* se compõe em 3 elementos, tendo como pressuposto o nascimento, a vida e a mortalidade. São os elementos: *Labor (animal laborans)*, que é a sobrevivência e a vida nua; *o Trabalho (homo faber)*, trabalho e consumo, mas que diz respeito a homens e mulheres fazendo um outro tipo de trabalho, criando uma vida em comum; e *Ação*, que pertence ao domínio da palavra e

evolva ao mesmo tempo a pluralidade e a individuação e diz respeito ao espaço público. Sem a palavra prevalece a privação do raciocínio conjunto do mundo, privação de realizar algo mais permanente que a própria vida, de modo que a política deve ser pensada a partir do lugar do saber; a ação é verdadeiramente política, pois acontece entre os homens sem mediação da necessidade material. Muito embora o trabalho e a fabricação não tenham uma influência direta sobre a ação política, acabam se tornando determinantes para a organização social. Com a diluição do público (o político) e do privado (a sobrevivência) no social, as formas assumidas pelo trabalho e fabricação vão adquirindo relevância<sup>38</sup>. A autora procura distinguir o *animal laborans* do *homo faber*, criticando a concepção da produção<sup>39</sup> de Marx: “a era moderna em geral e Karl Marx em particular, fascinados, por assim dizer, pela produtividade real e sem precedentes da humanidade ocidental, tendiam quase irresistivelmente a encarar todo o labor como trabalho e a falar do *animal laborans* em termos muito mais adequados ao *homo faber*, como a esperar que restasse apenas um passo para eliminar totalmente o labor e a necessidade” (Id.: 98). A autora critica o modo como a liberdade é tratada a partir da ruptura com o trabalho do *animal laborans*, como se os indivíduos ocupados em cumprir suas necessidades, já estivessem prontos para a ação política, sem pressupor o sentido da sua elaboração e construção. A necessidade está ligada a todas as formalidades do trabalho, de modo que seria impossível romper com a lógica do trabalho alienante, ligado ao sofrimento. O trabalho que está em oposição à atividade do *animal laborans* é o trabalho da perdurabilidade, trabalho da técnica enquanto artesanía associado à feitura de algo ao longo do tempo.

Richard Sennett (2009: 17) critica a dualidade estabelecida por Arendt entre *Animal Laborans* e *Homo Faber*. Diz que esta divisão parece falsa “porque menospreza o homem prático – ou a mulher – que trabalha”; o *animal laborans* também é capaz de pensar, (...) “as pessoas que trabalham juntas certamente conversam a respeito do que estão fazendo”.

O sentido de trabalho social que procuro empregar está ligado ao conceito de fabricação de Hannah Arendt, que seria o trabalho feito pelo *homo faber* na construção do

---

<sup>38</sup>- CORREIA, Adriano. 2001, p. 232.

<sup>39</sup>- A concepção de produção será analisada no primeiro capítulo, quando serão discutidas as duas naturezas do transporte ferroviário.

mundo em comum. Mas a partir da crítica de Richard Sennett, entendo que a atividade do trabalho, mesmo desvalorizada por ser uma realização prescrita pelas regras institucionais, incompleta e fragmentada pela divisão social do trabalho, comporta a criação, se não da obra, ao menos daquele que a produz parcialmente. As relações cotidianas dos trabalhadores não se resumem apenas às contradições da produção e reprodução econômica. Compreender o modo como o trabalhador gosta do seu trabalho, mesmo convivendo em esquema de exploração, é um dado que já foi observado em alguns estudos sobre ferroviários, embora não tenha sido problematizado a partir de uma orientação do trabalho social, sem que seja enquadrado às regras da racionalização do trabalho. O trabalho cooperativo não é só um dos fundamentos da extração máxima do lucro; a cooperação é um fundamento do trabalho ferroviário em si, que tem uma vasta rede de comunicação, na qual as necessidades de cada trabalho são atendidas para permitir o funcionamento dos trens.

O fazer ferroviário envolve a interação com o outro, na qual o trabalhador não é somente sujeito passivo do processo, mas também reconhece o seu trabalho como benéfico não só a si, pelo recebimento do salário, mas também à sua comunidade. Ao considerar os bens que produziu, o antigo ferroviário se assemelha ao asceta protestante no sentido weberiano, quando se refere a um trabalho voltado para si e para sua família. Tal concepção sugere a construção de um mundo que é compartilhado, o que implica a relação dos indivíduos com os espaços, com as coisas produzidas pelo trabalho. Na atividade produtiva, o trabalhador reproduz uma cultura específica, uma tradição. Além dos serviços e das mercadorias, também são criadas relações sociais, representações, memória e vínculos dos indivíduos com os espaços e com os produtos do trabalho.

No meio ferroviário, o gostar do trabalho ganha impulso pelos encantamentos do maquinário, de modo que o próprio maquinista, ao invés de falar do seu trabalho, acaba falando das locomotivas que guiou, demarcando a identidade com o instrumento de trabalho, ou a vantagem de se ter trabalhado com tal objeto. Inclusive, coisas e trabalhadores são geralmente tratados de maneira desigual quando é considerada a eficiência da antiga estrada de ferro: “*antigamente, a ferrovia era eficiente, podia até ajustar o relógio com a passagem do trem*”. A eficiência era a própria fonte de exploração dos trabalhadores ferroviários, mas eles próprios tinham apreço pela eficiência da qual eram autores. O trabalhador tende a

desaparecer em estudos sobre as estradas de ferro, contraditoriamente, embora ele seja justamente o sujeito da memória, o produtor da história ferroviária. Também desaparece o trabalhador quando são focadas as relações de dominação e as contradições do trabalho.

O trabalho preenche a vida das pessoas de sentido e cria laços de solidariedade. É nesse trabalho para o bem comum que situo a minha análise e que parece se identificar a atividade representada pelos antigos ferroviários. Este caminho foi escolhido, pois é o modo como o trabalho é imaginado por seus atores, aspecto observado pela análise dos relatos presentes nas entrevistas realizadas para a dissertação de mestrado.

Para citar um exemplo, nas falas de antigos ferroviários a satisfação e identificação com o trabalho se estabelecem no transporte de pessoas. Em alguns relatos, o passe livre revela o retorno do próprio trabalho para os sujeitos, permitindo-lhes e às suas famílias viajarem nos carros de primeira classe. Portanto, existe uma via de mão dupla: aquilo que o trabalhador faz, volta em benefício para si e para outros. Uma análise calcada na contradição compreenderia que o passe-livre é um dispositivo disciplinador e comportamental; representa um modo de gerenciamento da produção capitalista e de uma sociedade. Segundo BRAVERMAN (1987: 70) “tradição, sentimento e orgulho no trabalho desempenham papel cada vez menor e esporádico, e são considerados por ambas as partes como manifestações de uma natureza melhor que seria tolo favorecer”. Ora, é justamente a configuração das relações de trabalho nas últimas décadas o que vem causando a extinção da tradição do antigo trabalhador ferroviário, inclusive a percepção que o atual trabalhador teria em relação ao passe e à recompensa pelo trabalho executado. O trabalhador ferroviário das atuais concessionárias não viaja de trem pelo interior de São Paulo, senão como maquinista, ajudante, passageiro da locomotiva, ou nos vagões onde as cargas são transportadas.

Discuto o significado do trabalho para o estudo do passado ferroviário em artigo publicado nos anais de um congresso<sup>40</sup>, com o título “Ferrovia e identidade operária: subsídios para critérios de preservação da memória ferroviária paulista”. O seu conteúdo foi apresentado originalmente à coordenação do patrimônio ferroviário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em julho de 2009, em Brasília. O texto crítica o

---

<sup>40</sup>- Em VI Seminário Nacional do Centro de Memória: Memória e Patrimônio. Campinas, 14 a 16 de Outubro de 2009, CD-ROM.

modo como os trilhos progrediram no estado de São Paulo, no sentido de desmistificar a riqueza das ferrovias encaradas a partir do encantamento causado pela arquitetura ferroviária; ele também apresenta exemplos de relatos e fotografias de dois trabalhadores, por meio dos quais pretendi apresentar o que pode ser definido como memória do trabalho e representações da identidade do trabalhador ferroviário: a relação do chefe de estação com as estações onde trabalhou e a relação do maquinista com as locomotivas que ele conduziu.

Tal artigo foi comentado por Lucina Ferreira Matos (Ob. Cit.: 98-99). Na sua análise discursiva, concluiu que a legislação transformou a memória em “coisa”<sup>41</sup> gerenciável: “Zambello (2009) apresenta em um artigo, o argumento de que a legislação define a memória ferroviária como “[...] constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico [...]”, mas para o autor, o patrimônio ferroviário está ligado a conceitos de patrimônio imaterial, o que acarreta segundo ele, “[...] uma série de dúvidas quanto ao modo de tratar e definir critérios de preservação das construções ferroviárias. Por esse argumento concluo que Zambello ao incluir o caráter imaterial faça-o por associar a memória às narrativas de trabalhadores, contudo o texto contribui à afirmativa de Bolognani sobre a dificuldade na gestão desse “objeto” e reforça o meu entendimento de que o Estado brasileiro concorda com a memória ferroviária associada ao escopo do IPHAN”. A autora classificou que a minha análise não escapa do que ela observa como interferência incisiva do estado como representação “de uma reparação da esfera política à memória das ferrovias atendendo à pressão das entidades de preservação”. Todavia, é importante esclarecer que em nenhum momento defendo o modo como outras entidades atuam e muito menos minha pesquisa é resultado dos interesses dessas entidades. Também, não defendo a interferência de qualquer governo, mas compreendo que a lei produziu efeitos contraditórios; se a lei aconteceu por pressão de grupos, é correto afirmar que aconteceu por vontade da sociedade civil, entendida por Antônio Gramsci como um fator estratégico da relação democrática<sup>42</sup>. Escrevi o artigo tendo em vista que os recursos do IPHAN são pequenos perto da demanda cultural brasileira e tal órgão é incapaz de gerir

---

<sup>41</sup>- Aspas da autora, Idem: 99.

<sup>42</sup>- Para Gramsci (1968: 73-75), a sociedade civil não é simplesmente uma esfera de necessidades individuais, mas de organizações, e tem o potencial de autorregulação racional e de liberdade. Gramsci insiste na organização complexa da sociedade civil como o “conjunto de organismos comumente chamados de privados”, onde a hegemonia e o “consentimento espontâneo” são organizados.

todos os bens ferroviários a ela delegados, a não ser por meio de uma seleção. A viabilidade econômica das apropriações é determinante para as destinações do patrimônio ferroviário, quem definia isso eram os técnicos que compunham o quadro da repartição da coordenação do patrimônio ferroviário<sup>43</sup>.

Nos argumentos do recorte usado pela autora, defendi que um dos parâmetros para a proteção dos bens ferroviários poderia ser o trabalho ferroviário, tendo em vista que ele faz parte da cultura do trabalho no Brasil, além de corresponder à identidade de muitos trabalhadores. Digo que há uma lei que define a memória ferroviária como parte constitutiva do patrimônio nacional, que pela sua indefinição pode estar relacionada aos conceitos do patrimônio imaterial. Aponto o trabalho ferroviário como parâmetro de proteção, mais precisamente a técnica dos procedimentos do trabalho, que só pertencem ao domínio da experiência individual, para sugerir o que considero fundamental na discussão sobre a memória ferroviária. Em outras palavras, se há algo com necessidade de ser preservado de modo urgente, o mais indicado seria agir na defesa da memória do trabalho, que está se perdendo numa velocidade maior que os edifícios. Logicamente, mais importante é assegurar a vida das pessoas, coisa que os serviços públicos de saúde brasileiros garantem precariamente. Mas é uma defesa da memória de trabalhadores, de trajetórias pessoais e das relações vivenciadas na ferrovia, cujo não registro resulta no esquecimento definitivo de coisas criadas pelos próprios ferroviários. Não sugiro o registro da memória de todos os ferroviários aposentados, mas sim que a realidade material das estradas de ferro fragmentadas não pode sobrepor-se às vidas dos sujeitos.

No processo de pesquisa da minha dissertação de mestrado, entrevistei o Senhor Waldemar de Carvalho, antigo torneiro mecânico da Mogyana, com 92 anos de idade na época. Cego e sem um pulmão, relatou sua experiência nas oficinas da Mogyana junto à serraria, causadora da baixa resistência à tuberculose, mas que não o impediu de lembrar o que viu pichado na porta do banheiro da oficina, depois da greve de 1948: *“Adeus Mogyana ingrata pra quem muito eu vivi. Se mundo tivesse cú, o cú do mundo era aqui”*.<sup>44</sup> O

---

<sup>43</sup>- Os pareceres técnicos de cessão de patrimônio ferroviário obedecem à viabilidade econômica do projeto, de modo que não é o IPHAN quem distribui os recursos.

<sup>44</sup>- Entrevista realizada em 2003.

“versinho” também foi transmitido na reunião com o pessoal do IPHAN, que achou graça e disse ter se interessado pelo tema, porém, dependia do setor do patrimônio imaterial localizado no andar abaixo.

Considero metodologicamente importante discutir a conversa com o pessoal do IPHAN, pois ela ajudou a entender que a “memória ferroviária” não inclui o transporte do cotidiano e nem a memória do trabalho; de modo que seria mais interessante considerar esses aspectos, deixados de lado na leitura dos edifícios ferroviários considerados inoperantes e sujeitos à seleção do IPHAN. O fator de reprodução da relação das pessoas com os bens ferroviários, o trabalho de transporte de passageiros, já não está na maioria dos objetos, exceto em regiões metropolitanas de algumas capitais. A memória dos prédios, máquinas e objetos acaba tendo uma dimensão exteriorizada, sendo estabelecida em lei e sustentada por estratégias de rememoração. Neste ponto, a memória ferroviária não se diferencia de qualquer bem considerado histórico e protegido pelos parâmetros do Ministério da Cultura.

O patrimônio ferroviário se diferencia de outros bens culturais em um ponto diverso, que é a sua utilidade produtiva, no sentido de produzir economicamente, assunto que será debatido nos próximos capítulos. Minha proposta é pensar o patrimônio ferroviário pela sua importância prática, sem descartar sua memória. A memória considerada é a do trabalho, mas exatamente a relação do trabalho com o uso público, com as edificações, ferramentas, maquinários e trilhos. As minhas análises sobre a valorização do patrimônio ferroviário investigam também, se nos projetos de preservação é incluído o trabalho passado. É notório esses projetos dimensionarem grandemente o valor dos edifícios e das potencialidades dos espaços, desconsiderando os aspectos que considero significativos da memória e presentes nas obras.

Matos (Ob. Cit.: 97) ainda afirma que o fim último da minha dissertação de mestrado teria sido “perpetuar a cultura ferroviária”. É importante definir aqui, que o meu objetivo não foi e não é chegar a um conceito determinado para a “memória ferroviária”, se é que ela precisa. Muito menos dizer que alguém deva fazer algo para tornar a “cultura ferroviária” imortal.

Na dissertação do mestrado defendida em 2005, procurei estudar a memória do trabalho e dos movimentos dos trabalhadores dos sindicatos dos ferroviários residentes em

um bairro de Campinas. Portanto, a memória ferroviária estudada foi delimitada: é a memória do trabalho e dos conflitos de trabalho da categoria de pessoas de um lugar. Ela foi escrita antes da lei da memória ferroviária e o objetivo era contribuir para o não esquecimento, coisa feita por outros pesquisadores de memórias de ferroviários, ou de ferroviárias paulistas<sup>45</sup>. Discuti a memória como representação social, em função da ausência do trabalho daqueles ferroviários no presente, e na discussão eu defini que a memória aceitava a mentira, tentando livrá-la das determinações de verdade sobre o objeto. Ora, isto era a minha definição de memória, que serviu para analisar os relatos dos antigos ferroviários dentro do campo da sociologia. Primeiramente, a memória discutida na dissertação abordou fatos e acontecimentos esquecidos pelos trabalhadores, pois distanciados do debate público, chamada de história dos vencidos, ou “história vista de baixo”, por meio do estudo de movimentos grevistas.<sup>46</sup> Depois, os relatos apresentados formaram elementos no texto para estudar as experiências de ingresso, as disciplinas nas companhias dos casos específicos; e o entendimento de uma possível identidade ferroviária, pois é difícil de entendê-la e existem diversos caminhos para isso.

Retomar a discussão do mestrado procura demonstrar que é necessário estabelecer a diferença entre o que foi e o que está sendo feito; ainda mais quando se tem a pretensão de estudar o trabalho social, incluindo a conformação do trabalhador aos métodos de exploração presentes nas relações de trabalho. Todavia, isto não significa que a minha tendência é concordar com a exploração, mas sim referir-me a ela como parte do processo aceito pelos trabalhadores, mas que não fazia parte das reivindicações dos sujeitos e pouco presente como fator de contestação nos movimentos de mudanças travados pela categoria. O maior

---

<sup>45</sup>- SEGNINI (1982); MARRACH (1983); GARCIA (1992); POSSAS (2001); TENCA (2006), entre outros.

<sup>46</sup>- Para esta definição: HOBBSAWN, E. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984; e HOBBSAWN, E. **A Outra História**. KRANTZ, F.(org.). **A outra história. Ideologia e protesto popular nos séculos XVII à XIX**. Rio de Janeiro, Zahar, 1990; THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 3 vols., 1997. Esta discussão contribuiu para tornar visíveis as ações dos trabalhadores organizados e o papel das ferrovias na interiorização dos movimentos operários. Desde a implantação das estradas de ferro no estado, a categoria ferroviária teve como marca a combatividade das suas organizações, no sentido da melhoria das condições de trabalho e vida dos operários. Ao mesmo tempo, a partir do próprio sentido estratégico econômico das estradas de ferro paulistas, a categoria atuou em conformidade às distintas ideologias políticas. Tal relação impôs a ordenação das polícias do estado, com o fim de evitar qualquer movimento, antes que se transformasse em greve. A memória dos movimentos grevistas ferroviários do interior de São Paulo, das ferrovias Paulista e Mogyana, não havia sido discutida ainda nas diferentes escalas: do micro, da vida dos ferroviários no bairro; ao macro, da relação entre os trabalhadores e os movimentos grevistas.

movimento ferroviário impôs a encampação pelo estado de uma companhia privada, mas não aboliu os sistemas de exploração dos seus trabalhadores; os grevistas foram perseguidos e delatados politicamente, no contexto do regime militar. Líderes grevistas sempre foram delatados e demitidos ao longo da história ferroviária paulista. Apenas um movimento teve a intenção de abolir o cerne da exploração do trabalhador (o sistema de sobre-horas), mas ele foi abortado antes de se tornar uma greve. A tese, por sua vez, não tem a intenção de repetir a operação da dissertação, nem reproduzir um modo ideal de vida ferroviária clamando pelo seu retorno, ou “perpetuar” uma cultura.

É confiável acreditar que em muitos lugares a ferrovia é apenas passado, pois além do desuso dos edifícios e equipamentos, foram excluídos enormes contingentes de trabalhadores, foram extintas funções de antigas tradições de trabalho e seus herdeiros estão morrendo. Da mesma forma, no interior, as pessoas não esperam mais por trens, a não ser de modo extemporâneo<sup>47</sup>. Não há como perpetuar a cultura ferroviária do passado, pois ela existiu a partir de formações econômicas e sociais específicas, que tornou possível a reprodução de certa tradição de trabalho ferroviário por meio de mecanismos materiais (o trem a vapor, os carros de passageiros, as oficinas de manutenção e fabricação, etc.) e ideológicos (disciplina de trabalho, leis trabalhistas, ideologias políticas, etc.).

Portanto, mesmo que eu defenda o retorno dos trens de passageiros ao interior do estado de São Paulo, afirmo que o trabalho não será o mesmo daquele das tradições do passado; a cultura ferroviária tem características diferentes. A cultura dos atuais ferroviários está associada ao mecanismo da terceirização e experimenta direitos costumeiramente desrespeitados pelas concessionárias<sup>48</sup>, que também não fornecem mais moradias para seus funcionários; os salários ferroviários atuais são em média menores aos das atividades correlatas de outras empresas; as estradas de ferro não são mais o principal meio de transporte do país, quando a economia nacional acompanha a venda de global de automóveis no país como indicativo do crescimento econômico. Porém, os atuais trens trafegam na antiga estrutura do passado. A memória da cultura do trabalho do passado pode ser representada

---

<sup>47</sup>- Levo em consideração as pessoas nas estações que observam a passagens de trens que nunca pararão.

<sup>48</sup>- MENDES DE LIMA, Rogério. **Purgatório: Crise da Cultura e Trajetória Sindical Entre os Ferroviários do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, UFRJ-IFCS, 2002.

com a preservação das estruturas ferroviárias dos pátios, sobretudo com serviços de trens às localidades. Assim os governos estariam contribuindo com a história da ferrovia de maneira direta, ligando o passado ao presente, caso investisse em políticas públicas para os transportes de massa por trens. Entendo memória material da cultura do trabalho aquilo que pode ser pensado como herança concreta daqueles que trabalharam e podem ser lembrados pela sua obra.

#### **d) O passado no presente ferroviário *versus* memória do trabalho social**

É um estudo crítico, que também discute as apropriações do patrimônio ferroviário, que não foram considerados úteis para o trabalho; e do atual sistema de monopólio ferroviário de cargas do interior, cujo modo de gerenciamento dos trilhos viabilizado pelos governos produziu o desuso dos prédios e vem produzindo a determinação da retirada dos trilhos dos perímetros urbanos em algumas cidades; em contraposição à valorização histórica da memória ferroviária prevista em lei. A observação concentra-se na análise do presente ferroviário que é o “abandono”. O “abandono” ferroviário impôs rupturas e desfez laços; criou obstáculos e crise pública em relação ao transporte.

Tenho usado aspas na palavra “abandono”, pois ela parece conter uma interpretação moral. No dicionário Koogan Larousse, o “abandono” é definido como a “ação de deixar uma coisa, uma pessoa, uma função, um lugar”; “esquecimento, renúncia”; “sem cuidado, em desordem”. O “abandono” dos edifícios e das construções ferroviárias pode ser relacionado às noções de “descuido”, “desordem” e “esquecimento”. Porém, esta definição atende a interesses de diferentes grupos sociais. O que é abandono para um grupo, pode ser diametralmente oposto a outro, pois a determinação da “ordem” e da “lembrança” dos espaços, das coisas e das pessoas é estabelecida por instituições sociais. O “abandono” das áreas ferroviárias pode confluir em distintas soluções para impor “ordem”, mas não necessariamente ligadas ao sentido originário das áreas. Uma estação pode ser convertida em tudo, mesmo voltar a ser ponto intermediário, ou terminal de trens. O sentido imposto é justamente aquele da “ordem” que determinado grupo quer estabelecer, pois quem projeta a solução pode descartar todas as outras alternativas discutidas por outros setores e agentes da sociedade. Contudo, as definições do “abandono” ferroviário parecem associadas ao passado,

como se os trilhos e áreas ferroviárias não servissem mais ao presente, ao ponto dos governos e grupos imporem uma ruptura.

O oposto do “abandono” é o “emprego”, que no interior se reduz aos trabalhos cargueiros executados nos trilhos e em alguns edifícios de oficinas; ou como memória em referência ao trabalho social passado (dos trens de passageiros, do trabalho em geral e dos trabalhadores de trens de passageiros, das estações e outros prédios esquecidos). A partir dos anos 1960, operou-se a transformação da ferrovia em memória, “abandono” e passado. A dúvida diz respeito ao processo dessa transformação, se ele foi uma consequência da obsolescência, ou se o “abandono” ferroviário vem antes da obsolescência. A obsolescência é a razão do “abandono” sem o ser; afinal, os atuais trens de cargas trafegam nos mesmos traçados que foram utilizados pelas pessoas, que viviam nas cidades formadas pelas aglomerações impulsionadas pelas próprias ferrovias.

No Brasil, o desuso das áreas das antigas estradas de ferro paulistas parece ser contemporâneo a patrimonialização ferroviária. Coincidiu o período da extinção de ramais ferroviários considerados “antieconômicos”, com a transformação de objetos ferroviários em patrimônio histórico, justamente quando o trem começou a perder o seu posto de principal meio de transporte. Nos países que tem o trem como principal meio de transporte, as intervenções modificadoras das funções dos edifícios aconteceram a partir dos anos 1970. No Brasil, os edifícios também assumiram novas funções a partir do desligamento das suas estruturas à rede, mas as grandes estações concentradas nas capitais dos estados ainda mantinham os serviços burocráticos e de trens. O tombamento histórico da primeira estação ferroviária aconteceu em 1974, com a estação de Bananal (SP), dez anos depois da sua desativação. Sua estrutura de chapas de ferro<sup>49</sup> passou a abrigar uma agência dos correios e, mais tarde, a rodoviária da cidade. Esta experiência sugere que as ferrovias passaram a ser referência de passado, quando os trens deixam de circular nas cidades.

O trem como passado é uma formulação crítica em oposição à patrimonialização exacerbada dos bens das antigas estradas de ferro, ocasionada pela ausência de perspectivas para as áreas ferroviárias nas cidades e do abandono da ideia da estação como referência do

---

<sup>49</sup>- Segundo Geraldo Gomes da Silva (Ob. Cit.; 194), a estação de Bananal é singular no Brasil e, talvez, no Mundo. Ela seria uma produção da indústria belga “Forges D’ Aiseau” e teria sido encomendada.

transporte de pessoas. É possível sugerir que exista uma racionalidade para o “abandono” material, também simbólico.

O problema da transformação da ferrovia em passado e “abandono” defronta com a dimensão da memória social e sua compreensão dialoga com o funcionalismo de Halbwachs<sup>50</sup>. Na perspectiva deste autor, a lembrança individual depende do outro e corresponde a um grupo de pensamento comum. Tal como Durkheim pensava o trabalho social, a memória em torno dos espaços, ou dos “quadros” também teria sua função integradora: “a estabilidade do alojamento e de seu aspecto interior impõem ao próprio grupo a imagem apaziguante de sua própria continuidade” (HALBWACHS, 1990: 132). Halbwachs buscou na obra de Durkheim os elementos para enquadrar teoricamente o uso da memória e sua aplicação nas pesquisas sociológicas (NAMER, 2000). A memória deve ser tratada como coisa, ou seja, exterior ao indivíduo. Halbwachs acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, de reforçar a coesão social pela adesão afetiva ao grupo, denominado “comunidade afetiva”. Nessa perspectiva, a nação é a forma mais acabada de um grupo e a memória nacional a forma mais completa de uma memória coletiva. Para Burke (2000: 84), a própria sociologia de Durkheim, com sua ênfase na comunidade, consenso e coesão, traz a marca do seu período: “seria insensato segui-lo, e a seu discípulo Halbwachs, muito de perto nesse sentido, e discutir a função da memória social como se não existissem conflitos e dissensões”. Hobsbawm (1984) observa que o final do século XIX na Europa significou a era “da invenção das tradições”, uma época de busca de tradições nacionais, em que se construíram monumentos e se conceberam rituais nacionais, e cujo objetivo foi justificar a existência do Estado Nação.

Esta memória da continuidade, ou memória de um grupo, ou nação, poderia ser aplicada aos grupos ligados às estradas de ferro brasileiras do passado: IPHAN; associações de preservação; tecnicistas das locomotivas; colecionadores de fotos, documentos e conjuntos de fatos acontecidos; a memória dos antigos ferroviários; ainda, as memórias dos ferroviários e das ferrovias estudadas em monografias, teses e dissertações acadêmicas. Porém, a ferrovia no Brasil é desconfigurada, não há continuidade para muitos edifícios e

---

<sup>50</sup>- RICŒUR, 2010; BOSI, 2003.

profissões, de modo que a memória desses grupos vem substituir a própria fragmentação dos espaços ferroviários, como uma alternativa ao seu desaparecimento e esquecimento. Na Itália, a ferrovia do passado é lembrada em museus, em diferentes regiões, por diferentes grupos. A continuidade da memória ferroviária reside no fato do passado fazer parte da construção da ideia de unificação nacional. Antes e após *Il Risorgimento*, a ferrovia teria sido crucial para a unificação do país: “*L’Italia è stata unita anche dai mezzi di trasporto ed in particolare da uno di essi, il treno.*”<sup>51</sup> A evolução tecnológica ferroviária e burocrática deu outros sentidos às estações grandiosas, (como as estações de Roma, Florença, Milão, Napoli e Bologna), mas os serviços de trens não foram convertidos em passado.

Para estudar o fenômeno da memória em torno do trem do passado brasileiro, poder-se-ia investigar a formação e atividades dos grupos com seus respectivos temas, podendo revelar as suas buscas e intenções que tem a ferrovia como memória. Porém, o ponto de partida não é o discurso (o que tem sido publicado a partir das opiniões dos especialistas e dos governos) sobre o patrimônio ferroviário, mas as práticas da atividade ferroviária; o que foi feito e está sendo produzido a partir da história das ferrovias de São Paulo. É mais estimulante estudar a realidade material, seus atributos sociais e as imagens produzidas. Os grupos parecem ter uma natureza excludente pelos seus aspectos de afinidade, oscilando entre o que se ajusta ou não ao seu código, de modo que se indispõem com o meu objetivo maior: o sentido do trem como trabalho social. A própria memória e a prática desses grupos cobrem a ausência do transporte ferroviário dedicado às pessoas, mas é uma memória que se conforma com o passado diante de tantas contradições. O discurso do Movimento de Preservação Ferroviária, uma das entidades que realizou palestras no interior de São Paulo<sup>52</sup>, embasada por engenheiros ferroviários, entende que a crise ferroviária brasileira e no mundo

---

<sup>51</sup>- A Itália foi unida também pelos meios de transportes e entre eles, em particular, o trem. Fonte: [http://www.regioni.it/it/show-risorgimento\\_e\\_trasporti\\_in\\_toscana\\_un\\_convegno\\_sui\\_treni\\_storici\\_per\\_celebrare\\_lunit\\_ditalia/news.php?id=225740](http://www.regioni.it/it/show-risorgimento_e_trasporti_in_toscana_un_convegno_sui_treni_storici_per_celebrare_lunit_ditalia/news.php?id=225740).

<sup>52</sup>- Faço referência ao “*V Seminário sobre implantação de trens turísticos e culturais*”, realizado entre os dias 14 e 16 de agosto de 2009, em Campinas, realizado ainda pela EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas), ABPF, e ABOTTC (Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais). Após um engenheiro ser questionado por um membro do público sobre a volta do trem “Campinas-Brasília”, o engenheiro respondeu de modo desinteressado e sem querer se desviar do que estava falando, que não há mais possibilidade dele voltar; ainda afirmou que a única chance do Brasil retomar o avanço do transporte ferroviário seria por meio da construção do TAV entre São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro.

foi consequência inevitável do advento dos transportes aéreos e rodoviários. Mas segundo o engenheiro João Bosco Setti (2008: 15) “felizmente a realidade atual, tanto no que se refere à demanda de cargas a transportar quanto ao crescimento desordenado das cidades, demonstra novamente o grande valor das ferrovias”. Porém, segundo a exposição do mesmo autor na citada palestra, não há espaço para trens de passageiros de longo percurso no atual momento do país, pois além das limitações técnicas, as ferrovias estão sob concessões de empresas privadas. As palestras são abertas para pessoas dos mais diferentes segmentos sociais e de todo o Brasil, mas as respostas parecem prontas, tendentes a aceitar a fragmentação ferroviária, pois o foco é ensinar a constituir um trecho ferroviário com fins turísticos nas ferrovias sem operação; em relação ao futuro, concordam ou não com o que está sendo planejado pelo governo e clamam pelo sucesso do TAV, como meio de estimular um novo surto ferroviário no país.

Nesta tese investigo um fundamento da memória ferroviária paulista, que é o fator integrador do trem; não a memória integradora. A história que pretendo compreender é a de um transporte que possibilitou a comunicação entre lugares e viabilizou um mercado de trabalho extenso. Poderíamos falar que é a memória da história da ferrovia que deixou de ser socialmente útil, agora “abandonada”. É uma memória em contraposição à extinção dos trens de passageiros no interior. Neste estudo, considero duas perspectivas: a memória de indivíduos que vivenciaram as ferrovias nas suas múltiplas experiências; e a memória de cidades, dos trens que paravam nas cidades; escolho dois tipos de fontes para estudar tais memórias, respectivamente: 1) o relato de trabalhadores ferroviários; 2) e as fotografias das cidades.

### **1) Os relatos**

O relato individual pressupõe um tratamento específico dentro do campo da historiografia, no sentido de mediador da narrativa histórica. A aceitabilidade do documento da história relatada por um indivíduo rende uma longa discussão, no que diz respeito à diferença entre a verdade e a ficção. Em um trecho do texto *“El juez y el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri”*, Carlo Ginzburg (1993) aponta a desvalorização das noções de prova e verdade no trabalho dos historiadores. Explica que uma das razões dessa

prática está relacionada ao uso indiscriminado do termo representação. Neste caso, a fonte aparece como o foco da análise e fim em si mesmo, já que não há preocupação dos historiadores em estabelecer relações entre os testemunhos e a realidade estudada. A ideia de que todo testemunho estaria de antemão construído por um código determinado e, portanto, seria impossível alcançar a realidade diretamente, acaba produzindo uma atitude conformista. Para Ginzburg, a desvalorização da prova e da busca dos dados da realidade é expressão cega de um ceticismo preguiçoso radical, naturalmente ignorado pela reflexão de quem o pratica.

Em relação à metodologia da história oral, Hobsbawm (1990: 23) aponta a importância que tem a história feita pelo povo em registrar “o que as pessoas comuns lembram-se dos grandes fatos, em contraste com o que seus superiores acham que devem lembrar, ou que os historiadores podem provar o que aconteceu e, na medida em que transformam memória em mito, como são estes formados”. Esta ideia é reiterada por Michael Pollack (1989: 4), ao afirmar que não se trata de lidar com os fatos sociais como coisas, mas de analisar como os fatos sociais se tornam coisas, como e por quem eles são solidificados e dotados de duração e estabilidade. Segundo Pollack, “aplicada à memória coletiva, essa abordagem irá se interessar pelos processos e atores que intervêm no trabalho e na constituição e de formalização das memórias”. A perspectiva deste autor é justamente ressaltar na história oral “a importância de memórias subterrâneas que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõe à ‘memória oficial’, no caso a memória nacional”.

Tais argumentações fazem parte de um debate que tem avaliado os caminhos teóricos e metodológicos da produção historiográfica, como os temas do uso das fontes, da subjetividade do historiador, o estatuto do conhecimento histórico, as leis e os fins da história. O debate está aberto pelo diagnóstico em relação à tendência do regresso ao relato e à narração, em razão do abandono da descrição estrutural das sociedades, de acordo com Roger Chartier (1990: 69;81).

A análise histórica desta pesquisa também se refere às situações estrutural e específica do desuso ferroviário, da relação entre o uso privado das ferrovias do interior de São Paulo e o processo da sua patrimonialização. Mas o relato é de grande significado para estabelecer o sentido histórico da ferrovia na vida das pessoas.

Tal como já foi apontado, na dissertação de mestrado discuti a memória profissional narrada, a partir da representação social que está sujeita ao inevitável problema da ficção, de modo a afastar da análise a pretensão da verdade. Todavia, discuti os relatos orais dos sujeitos somados a diversos tipos de fontes (documentos ferroviários, fichas oficiais de trabalho dos ferroviários, manuais de trabalho, periódicos, fotografias, fichas policiais, textos acadêmicos, etc.). Portanto, a narrativa e o estudo da memória estavam ancorados em diferentes tipos de documentos, além de basearem-se em relatos de diferentes pessoas vivas.

Um relato traz muitas informações sobre as impressões dos sujeitos metidos no processo histórico, absorvidos pelas consequências das mudanças políticas e estruturais de uma sociedade. As ciências humanas caracterizam o relato como senso comum e desprovido de sentido, o que é um enorme erro, pois não há como negar a sua validade, a complexidade e a importância da fonte oral, justamente porque ela resulta da própria realidade experimentada e representada. As representações repercutem nas ações dos sujeitos tendentes a conservar, ou alterar o estado das coisas que influencia o modo de vida da sociedade em que vivem. As ideias e práticas assimiladas no trabalho marcam a vida dos sujeitos e dos grupos. Ora, durante o período de trabalho ativo, as normatizações e regras empresariais impunham modos de comportamentos aos sujeitos para além dos espaços de trabalhos, nos bairros, ou nas suas casas. Embora o ambiente tendesse a “moldar” o pensamento dos indivíduos, a elaboração sobre determinado assunto ainda é uma elaboração criativa do próprio sujeito.

Os relatos que serão utilizados neste texto foram coletados por meio de entrevistas guiadas por questionários em períodos distintos, de 1999 a 2010. A escolha da maioria dos informantes foi orientada pelo fato de morarem no bairro da Vila Industrial, em Campinas; alguns casos, pelo fato dos sujeitos se relacionarem com os sindicatos e associação de ferroviários; os relatos mais recentes, das entrevistas realizadas entre 2007 e 2010, simplesmente pelo fato dos indivíduos terem sido ferroviários. Para todas as entrevistas, utilizei a técnica de coleta de depoimentos orais, por meio do uso de um gravador de voz. A socióloga Maria Isaura Pereira de Queiroz (1991), em seu livro *Variações Sobre a Técnica de Gravador no Registro da Informação Viva*, faz a distinção entre as técnicas de apreensão de dados através dos depoimentos dos informantes e suas histórias de vida. Ambas referem-

se à maneira como o pesquisador realiza a entrevista, sendo a primeira conduzida com a ajuda de um roteiro de orientação na busca da informação de que necessita; na segunda, comum nos estudos de história oral, o narrador tem autonomia e o pesquisador apenas informa o assunto a ser explorado.

As entrevistas foram feitas a partir de questionários diferentes, mas que compreendem temas correlatos e trazem as informações pertinentes ao tema do trabalho social. *A própria ideia de trabalho social foi proposta em razão da sua recorrência nos relatos.* São relatos das experiências individuais de ingresso, da rotina, da sindicalização, da vida fora e dentro dos espaços de trabalho, mas que confluíram para o que entendo como o sentido social da ferrovia e trabalho social do trem: o trabalho cooperativo, a integração entre as cidades, e a relação dos sujeitos com os passageiros e os trens.

Considerando o ano em que os ferroviários foram entrevistados, suas idades variavam entre 60 e 92 anos, sendo que o período da história ferroviária dos relatos diz respeito à década de 1940 a 1990; individualmente, viveram períodos de trabalhos que não coincidem, situações ferroviárias distintas e, logicamente, tem impressões particulares sobre as características sociais do trem. Porém, o objetivo é perceber também as contradições da história ferroviária paulista, que confluíram para o seu declínio. O tempo presente é um tempo no qual os indivíduos entrevistados encontram-se distanciados do ambiente de trabalho, uma vez que a maioria não se relaciona diretamente com algum tipo de atividade como o trabalho do passado, a não ser por meio da memória. Os pontos de partidas dos ferroviários entrevistados não coincidem. Porém, há uma correlação de temporalidades e de destinos entre ferroviários e ferrovias, pois para ambos houve um declínio, seja físico, ou material; como se o tempo tivesse sido cruel para os dois. As diferenças de idades entre os entrevistados ajudam a compreender as mudanças e permanências nas ferrovias.

Na vida do idoso, o tempo presente renova constantemente a releitura dos sentidos da lembrança, dependendo das informações absorvidas a partir da mídia em geral, ou a partir do contato com os espaços rememorados, especificamente os espaços ferroviários, ou pela própria experiência de vida. Os relatos dos antigos ferroviários que tem ou tiveram contato com o desuso, apresentam as impressões sobre as variações do “período áureo” (ou quando os trens funcionavam) até a decadência do sistema, quando os trens de passageiros

começaram a atrasar excessivamente e os equipamentos foram deixados à própria sorte, sem manutenção. Ao contrário, a memória daqueles que tiveram pouco ou nenhum contato com as situações atuais dos seus antigos espaços de trabalho, relatam tal como os viram pela última vez: *“lá tem aquela oficina com muitos trabalhadores”*. Dependendo da idade e da mobilidade do idoso, alguns aspectos interferem, ou não na memória. Algumas lembranças conservam as características do passado, ou segundo as características de algo experimentado em um período recente, não necessariamente do hoje.

Na análise das entrevistas foi percebida a intensa mudança de endereço do ferroviário, que ao longo da sua trajetória profissional foi “removido” de cidade a cidade; fato que leva à conclusão que um ferroviário não tem uma raiz em relação ao local de origem, ao ponto de ser difícil compreender a história de um bairro a partir da história de um único sujeito. O ferroviário tem sua trajetória ligada à ferrovia, que é uma via de transitoriedades: do material rodante (trens, rodas, vagões, carros de passageiros, passageiros, etc), de pessoas e de mercadorias. Daí a necessidade de perceber as diferenciações entre as funções, pois um maquinista tem a noção de espaço diferente de um chefe de estação; enquanto um viajava, o outro esperava o trem do parceiro. O chefe de estação tem mais intimidades em relação aos espaços de uma estação, para onde se dirigiam seus olhos com mais atenção. Nos relatos dos maquinistas está a ideia das passagens, seja pelas cidades, seja por outros caminhos; também, do trabalho cooperativo dividido ao longo do caminho. Foram entrevistados funcionários de diferentes especialidades: maquinistas, chefes de trem, eletricitas, chefes de estação, técnicos de manutenção, assistentes administrativos, torneiros mecânicos, ferreiro, conservador de linhas, relações públicas, escriturário, contabilista, escalonista, estofador<sup>53</sup>. A maioria das entrevistas foi realizada nas casas das pessoas e em algumas das conversas houve a participação da esposa do ferroviário.

Para Bosi, os mais velhos se diferenciam dos jovens ao falar do passado, pois estariam desobrigados da intensidade de solicitações. Segundo a autora, a memória atual dos velhos “pode ser desenhada sobre um pano de fundo mais definido do que a memória de uma

---

<sup>53</sup>- Tais denominações representam as últimas funções que os entrevistados disseram ocupar na composição da hierarquia da empresa. Ao longo de sua carreira o ferroviário pode ascender mediante promoção, especialização ou exames internos.

pessoa jovem, ou mesmo adulta, que, de algum modo, ainda está absorvida nas lutas e contradições de um presente que a solicita muito mais intensamente do que a uma pessoa de idade” (Ob. Cit.: 60). Esta ideia parece referir-se ao distanciamento que os mais velhos têm em relação às ordenações cotidianas, ou obrigações disciplinares. De fato, as narrativas dos ferroviários mais velhos são desenroladas de modo demorado e compreendem enredos com diversas situações, demarcando acontecimentos de maior intensidade na vida dos sujeitos, como as superações, as dificuldades e as rupturas. Porém, os cotidianos são descritos de modo limitado, sem grandes narrativas.

Como pude constatar na análise das entrevistas de um bom número de trabalhadores (ao todo 37), o cotidiano do passado impôs limites para o modo como contam suas histórias, hoje. José de Souza Martins (2011: 450-451), entende que a memória do operário é a história de repetições e mesmices:

A luta cotidiana de quem trabalha, luta e trabalha, o que não se repete no que se repete, são uma coisa só, momentos apenas da mesma coisa na vida de quem trabalha, o que não se repete – a criação social, a História – disfarçado nas ocultações da repetição. Por isso, mais do que ninguém, tardam os operários a compreender as grandes transformações e rupturas sociais que, possibilitadas pela acumulação da riqueza oriunda de seu trabalho, só ganham visibilidade tardiamente. Alienação é também essa imensa demora na compreensão da própria vida.

Essa constatação aparece na análise dos relatos dos trabalhadores ferroviários, pois entre a maioria não houve narrativas referentes às ações políticas, fato recorrente nos relatos dos sindicalistas. Na dissertação de mestrado, a dimensão da atividade sindical, das greves e dos movimentos políticos foi recuperada a partir de inquéritos e dossiês do DOPS e jornais diversos, pois raramente algum dado aparecia nos relatos.

Mas nesta tese, o que interessa é justamente apresentar a dimensão do declínio ferroviário e a memória dos antigos trabalhadores é surpreendente quanto a este aspecto. É notório o interesse de o antigo ferroviário contar suas histórias, ainda mais porque a ferrovia é lembrada pela sociedade em geral a partir dos seus aspectos encantadores (pelo tempo passado nostálgico; pelo tamanho, sons, fumaça e funcionamento das locomotivas; pela organização dos serviços ferroviários, como a pontualidade; a espera na estação, etc). Por outro lado, a ferrovia tem a característica da transitoriedade, o relato dos entrevistados menos idosos é acanhado e a memória do operário é a história das repetições, mas dificilmente um

relato deixa de propor a compreensão das contradições vivenciadas e das experiências de trabalho dos sujeitos.

A memória do trabalho é caracterizada também pela descrição das rotinas, das técnicas de trabalho e das amizades, sobretudo fatos admiráveis. A memória daquele que conta o trabalho em retrospecto seleciona, ou enfatiza até aquilo que pode ser reprovável. Se ele não faz isso porque a seleção reprovou, seus amigos que conviveram com ele fazem questão de lembrá-lo. Quando a memória é debatida em grupo, a comparação e os contrastes nas atividades são repensados, colocados à prova pelos próprios sujeitos. Relatos em grupo envolvem testemunhas, cumplicidade e lembranças comuns; fatos ganham colorações diferentes quando as lembranças são compartilhadas. Nas pesquisas realizadas, também foram feitas entrevistas com dois ou mais trabalhadores. Neste caso não há apoio de roteiro, quem dita o ritmo são os entrevistados, de modo que a memória corre solta pelos lados que fazem sentido em grupo, o que sugere elementos de grande significado para a análise, como os atropelamentos nas linhas. Nesta discussão, cada trabalhador expôs de modo dramático, cômico, a sua responsabilidade na morte de pessoas nas linhas de perímetros urbanos, em períodos em que as linhas tinham importância para a cidade, quando a imprensa local considerava o atropelamento ferroviário um acidente comum, não o motivo para eliminar a linha da cidade, muito menos a cidade do roteiro ferroviário.

Com os relatos, proponho apresentar narrativas sobre um transporte que possibilitou a comunicação entre lugares, de modo que parece inevitável discutir comparações com a situação presente. Essas comparações nada mais são que elementos do declínio de algo que foi um dia público, embora privado, tornado estritamente privado, que hoje repercute de modo negativo na vida das pessoas. Contextos visivelmente contrastantes, de estruturas “abandonadas”, ou “semiabandonadas”; estruturas de um passado sobrevivente nas cidades, que em muitos casos são seus edifícios mais antigos, que cumprem o destino de um passado evidentemente sem continuidade. Foram objetos de fotografias aparentemente devotas ao progresso material de sentido público, com indicações para um futuro calcado neste tipo de progresso; obras da engenharia que hoje servem às composições fotográficas de um passado, ou pura e simplesmente composições fotográficas de significados estéticos, fotos de espaços vazios.

## 2) As Fotografias

O registro fotográfico foi um instrumento utilizado pela engenharia ferroviária para documentar a cronologia da evolução das obras ferroviárias, com fotos do terreno, da execução e do resultado. Tal procedimento tornou a fotografia uma fonte de informação privilegiada para a pesquisa sobre as estradas de ferro do passado.

Segundo Hardman (2005:223), as imagens fotográficas tiveram um caráter projetivo ao serem decisivas “no registro e fixação de novo imaginário inscrito na ideia de utopia técnica em que a paisagem, revirada em obra pública, sinaliza para um futuro calcado na esperança do progresso”. Ademais, há uma estreita relação entre ferrovia e fotografia, cujas histórias das técnicas são contemporâneas. No Brasil e em outras partes do mundo, as ferrovias imprimiram mudanças nas paisagens brasileiras e as fotografias projetaram a ideia e perspectiva de um futuro de desenvolvimento material. Embora a ferrovia tenha perdido suas características ao longo dos anos, as edificações ferroviárias continuaram um tema de interesse para fotógrafos amadores e profissionais, mas nas atuais circunstâncias o progresso deixou de ser projetado a partir das ferrovias, dando lugar ao “abandono”. A fotografia, portanto, pode ser trabalhada como índice de realidades cambiantes, ao fazer da própria ferrovia objeto de interesse artístico, ou documental.

O objetivo com as fotografias ferroviárias é compreender os sentidos processados nas imagens, que caracterizam a ferrovia como um transporte de interesse público, ou não. Parece simplista considerar duas temporalidades, entre fotos antigas e fotos recentes para discutir o caráter público da ferrovia. Porém, o objetivo se pauta pela análise das imagens, não por tomar as fotografias como ilustrações. As fotos do passado tornam possível perceber a construção da imagem do trabalho social das estradas de ferro, mesmo com a finalidade de atribuir importância ao transporte sobre trilhos. Antes de discutir alguns pontos teóricos, é interessante estabelecer os procedimentos para a definição da fotografia como documento de análise histórica.

Neste estudo utilizo fotografias de acervos das antigas estradas de ferro; álbum comemorativo ferroviário; fotografias de coleções de arquivos municipais; fotografias do

acervo “Nhô-Nhô” Magalhães<sup>54</sup>; fotografias de livros de enfoque ferroviário; e fotografias amadoras de produção pessoal. São diferentes origens, mas isso interessa ao sentido que atribuo para as recorrências do tema do trabalho social: trabalho cooperativo, ideia do trem como fundamento de integração entre as cidades, e relações sociais estabelecidas nos trens de passageiros e estações. Diante do presente de vazios e reutilizações dos espaços ferroviários das cidades do interior de São Paulo, dois aspectos serão considerados: as imagens do “abandono” e da “apropriação”.

Toda companhia ferroviária possuía o seu acervo fotográfico. O Museu de Jundiaí reuniu parte considerável das fotografias das antigas Paulista, Mogyana e Sorocabana, mas deixou os conjuntos serem perdidos ao longo do tempo, perda agravada pelo processo de privatização, fragmentação, liquidação e abandono da FEPASA/ RFFSA. No período de pesquisas desta tese, o Museu manteve inacessível o que restou, segundo a justificativa de que o IPHAN estava inventariando o arquivo. Algumas fotografias do acervo deste museu foram publicadas em alguns livros referentes às estradas de ferro brasileiras<sup>55</sup>. Pedro Karp Vasquez, que estudou a produção fotográfica no século XIX, publicou dois livros sobre ferrovias considerando obras de importantes fotógrafos: Revert Henrique Klumb, Augusto Stahl, Benjamin R. Mulock, Alberto Henschel, Guilherme Gaensly, Militão Augusto de Azevedo, Camillo Vedani, Juan Gutierrez e Marc e Guilherme Ferrez. Segundo o autor, no seu livro sobre a fase imperial das ferrovias houve a “preocupação em efetuar uma seleção de imagens mais direcionadas aos estudiosos da ferrovia” (2007:27). Todavia, parece ser direcionado limitar-se aos livros para estudar as ferrovias, sobretudo à seleção de outro pesquisador; embora os próprios livros sejam suscetíveis de análise, pois todos foram publicados praticamente 10 anos depois da privatização ferroviária, quando o patrimônio ferroviário já se apresentava em ruínas, além das publicações terem sido financiadas por empresas concessionárias, as mesmas que impõe limites à circulação de trens de passageiros nas suas linhas cargueiras.

---

<sup>54</sup>- Pertencente à Unidade Especial de Informação e Memória (UEIM), do Centro de Educação e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Carlos.

<sup>55</sup>- Os seguintes livros: **As Ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembrança**, (2005) de GERODETTI, João Emilio e CORNEJO, Carlos; **Nos Trilhos do Progresso: a ferrovia no Brasil imperial vista pela fotografia**, (2007) de VASQUEZ, Pedro Karp; **Ferrovia e Fotografia no Brasil da primeira república**, (2008) de VASQUEZ, Pedro Karp.

Um significativo conjunto está ausente dos livros recentes, mas não pode deixar de ser considerado, sobretudo a quem estuda a região central. As fotos feitas por Felemón Pérez aparecem no *Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, em comemoração ao cinquentenário da empresa. Pérez atuava no interior de São Paulo desde o final do século XIX (KOSSOY, 2002:236) e tinha seu estúdio na cidade de São Carlos, na Rua General Osório. A publicação de 1918 traz imagens das estações, oficinas, pátios, trabalhadores, chefes, praças e edifícios públicos de todas as cidades abrangidas pela linha tronco da Paulista, na sua extensão até aquela data. Parte das fotos de Perez, que não consta no álbum e pertencia ao acervo da companhia, compôs a exposição “*A Era do Trem*”, realizada em novembro de 1999 no Museu da Imagem e do Som de São Paulo, e teve uma publicação com o mesmo título<sup>56</sup>. No conjunto exposto havia fotografias cujo enfoque dos fotógrafos era os usuários de estações e trabalhadores diversos, difíceis de serem observados em composições fotográficas dos livros atuais sobre as ferrovias brasileiras, considerados nesta pesquisa. É precisamente esta dimensão da presença do público e dos trabalhadores ferroviários que pretendo analisar nas fotografias antigas.

As fotografias encontradas nos acervos dos arquivos municipais<sup>57</sup> são referentes às fachadas das estações ferroviárias, ou mediações. A maior parte é de autoria de fotógrafos locais e das prefeituras; algumas são do próprio Felemón Pérez, como fotos encontradas em Araraquara e São Carlos. Em Rio Claro existem fotografias da antiga SPR, provavelmente pertencentes aos engenheiros ingleses que trabalharam na construção da E.F. Rio Claro, ainda no século XIX. Outras fotos são originalmente requeridas, ou compradas pelas prefeituras, pois estão associadas à chegada de alguma personalidade política na cidade, quando a recepção era feita na estação de trem; outras fotos serviam para atender a projetos das próprias prefeituras para melhoria, reformas e acessibilidade dos espaços públicos dos entornos das estações.

---

<sup>56</sup>- **A era do trem: imagens da saga da ferrovia na formação do estado de São Paulo** (1999).

<sup>57</sup>- São Carlos, no acervo digital da Fundação Pró-Memória; Araraquara, no acervo digital do Museu da Imagem e do Som da Prefeitura Municipal de Araraquara; Rio Claro, no acervo digital da reserva técnica da Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Rio Claro e Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro; e em Campinas, nos acervos do Centro de Memória da Unicamp e Museu da Imagem e do Som da Prefeitura Municipal de Campinas.

Tive acesso ao acervo de mapas, projetos técnicos, plantas, livros, registros e fotografias da extinta RFFSA/SP, especificamente da antiga SPR, apesar das reviravoltas do patrimônio ferroviário. Com a instalação do Museu da Língua na Estação da Luz, o material histórico da Santos-Jundiaí foi removido do seu espaço original, levado para um prédio provisório, onde foi acomodado em armários de metal e madeira, sem as condições ideais de temperatura e conservação; mas da forma possível, tendo em vista a falta de recursos e destinações precárias de parte da documentação desnecessária para a operação ferroviária atual. Um livro já havia sido constituído a partir das fotografias deste arquivo, mas privilegiando a arquitetura e a engenharia ferroviárias, de autoria de Maria Inês Mazzoco e Cecília Rodrigues dos Santos (2005). Entre 2007 e 2009, fiz pesquisas de modo limitado e mantive um scanner no local, sem uma rotina diária e tendo em vista que a qualquer momento poderia perder o acesso àquele material.

O arquivo fotográfico não estava inventariado e catalogado, portanto, não havia uma sequência cronológica, muito menos referências. O procedimento de seleção não mirou um tempo específico, nem qualquer uma das áreas de concentração da pesquisa das estações da SPR (Brás, Luz, Lapa e Jundiaí). Busquei selecionar as fotografias que diziam respeito aos seguintes temas: 1) pessoas em frente e nos espaços das estações; nos pátios ferroviários; em carros de passageiros; em oficinas; nos trilhos; no trabalho ferroviário; 2) fotos aéreas dos pátios ferroviários; 3) estações, oficinas, moradias operárias, trechos ferroviários; 4) fotos de locomotivas, carros de passageiros e vagões; 5) fotos da paisagem industrial e urbana ligada à ferrovia Santos-Jundiaí, ou qualquer outra. O passo seguinte foi classificar as fotografias de interesse maior, depois de um critério acurado de seleção.

Dentre os conjuntos reproduzidos, havia alguns álbuns da antiga SPR com fotos em sequências. Cito os exemplos de dois álbuns, um de 1898 e outro de 1901. O primeiro álbum apresenta fotografias de um autor amador, que mescla olhares de um engenheiro e estrangeiro viajante, possivelmente. Nele há fotos da baía de Guanabara e Jardim Botânico, no Rio de Janeiro; do Porto de Santos; do Cassino do Guarujá; de pesca no rio Cubatão; de Itapira; das fazendas Santa Verediana e Brejão; diferentes árvores da Mata Atlântica; além das fotos das construções ferroviárias da antiga SPR correspondentes ao original sistema funicular da Serra do Mar. O segundo álbum apresenta o resultado da conclusão das obras de reestruturação e

duplicação da linha férrea de Santos à Jundiaí, com fotos das novas instalações na Serra do Mar, na Estação da Luz e nas oficinas da Lapa. Essas fotos foram feitas por um fotógrafo profissional, cujo nome decalcado no rodapé do negativo e ampliado no papel fotográfico indica ser Perman. O primeiro álbum tem origem amadora e sem um tema específico; o segundo tem origem profissional e é temático. Eles têm em comum as construções ferroviárias, seja da natureza em processo de dominação pela técnica, ou da técnica sobreposta à natureza. As fotos profissionais predominam entre inúmeras fotos avulsas do que restou do arquivo da SPR/ Santos-Jundiaí.

A desorganização do arquivo impôs uma rápida verificação com o objetivo de encontrar as fotos da ordem de preferência. Olhar velozmente a pilha de fotografias com imagens de tempos e espaços embaralhados conduziu a interpretação da durabilidade dos sentidos daquelas imagens fotográficas, que pareceu “efêmera”. Muitas imagens aparentavam vida curta, embora representassem documentos, pois o objetivo dos autores de determinadas fotos era claramente registrar o problema técnico, ou do objeto danificado, cumprindo a função de prova pericial. Os acidentes danificavam os trilhos, os trilhos causavam os acidentes. Em um breve espaço de tempo o problema era sanado. Apenas a fotografia permanecia como *signos indiciais* do acontecido<sup>58</sup>. Há fotografias que possibilitam verificar a permanência de coisas, de estações, pontes e equipamentos diversos. Algumas fotografias de estações acabam por sugerir a efemeridade, pois as coisas fotografadas não existem mais. Fotos mais recentes indicam a sequência da deterioração de casas que sofreram com a infiltração e aos poucos perderam o telhado, até desmoronarem: uma sequência visual da ruína. Atualmente, muitos objetos constantes nas fotos foram convertidos em outra coisa. Por meio do arquivo da antiga RFFSA/SPR foi possível obter cerca de 3.000 fotos e a análise do conjunto tornou compreensíveis os interesses fotográficos da empresa, contribuindo para pensar as fotos das outras companhias ferroviárias.

---

<sup>58</sup>- De acordo com Philippe Dubois (1994: 61), considero que a fotografia, “por seu princípio constitutivo, distingue-se fundamentalmente de sistemas de representação como a pintura ou o desenho (dos ícones), bem como dos sistemas propriamente linguísticos (dos símbolos), enquanto se aparenta muito significativamente como a fumaça (índice do fogo), a sombra (alcance), a poeira (depósito do tempo), a cicatriz (marca de um ferimento), o esperma (resíduo do gozo), as ruínas (vestígios do que estava ali).”

Boris Kossoy (2001: 112-114) compreende em seu *Fotografia e História*, que a análise iconográfica deve buscar as informações referentes à autoria, a quem encomendou determinada foto, pois desde cedo “os governos, assim como as grandes empresas comerciais, requereram a presença do fotógrafo para que este documentasse seus feitos, suas realizações.” [...] “O documento visual testemunha a atuação dos fotógrafos enquanto filtro cultural. Outros filtros se sucedem através de seus contratantes ao fazerem determinado uso da imagem, o que redundará numa informação alterada do fato ocorrido”. Pela leitura dos filtros culturais constantes em uma imagem é possível compreender, entre outras coisas, a composição e a intenção do autor na organização de determinados objetos. Mas os filtros culturais são justamente os fatores de ocultamento, ou desvirtuamento do objeto. No caso ferroviário este problema também está associado à própria produção do cenário, que tem como principal personagem a obra ferroviária. Um exemplo desta produção apresenta que os principais personagens não são as pessoas, ou o público, a não ser que o evento seja o encontro e a recepção dos sujeitos, tendo como cenário a estação.

A estação cumpre as duas funções de personagem e cenário de imagens ferroviárias. O livro de João Emilio Gerodetti e Carlos Cornejo (2005) reúne inúmeros cartões postais, que é um tipo de produção com relativa difusão. Talvez, o elemento material moderno de uma cidade tenha sido o critério para escolha do prédio da estação para ser o seu cartão postal; hoje, estações como a de Campinas, ainda permanece como personagem dos seus cartões postais, mas gerando um sentido passadista. É certa a informação de que a preocupação nos cartões postais é o aspecto estético. De modo geral, as fotos dos trabalhos nas oficinas são raras, não tão diferente dos trabalhos nas linhas; menor ainda é a recorrência de fotos do interior dos carros de passageiros, afinal, o olhar de quem viaja se direciona para a paisagem externa. As fotos de locomotivas são recorrências comparáveis às fotos das estações; explicadas pelo fato de tais objetos serem acessíveis a todos os fotógrafos, amadores e profissionais, fotógrafos contratados pelas companhias ferroviárias, ou não; por terem uma dimensão pública, livre de limitações de ordem empresarial, dos segredos técnicos que impedem o acesso ao interior das oficinas, por exemplo. Embora existam pessoas dentro do enquadramento fotográfico, são as próprias locomotivas e estações os objetos focados em primeiro plano. Porém, os sujeitos constantes nas imagens não precisam estar exatamente em

primeiro plano para delimitar as suas respectivas relevâncias nas análises das fotos. Diante desta perspectiva, fotos que serão trabalhadas privilegiarão a dimensão do personagem social, indivíduos, ou grupos, levando sempre em consideração a possível intencionalidade do autor, seja em função das obras ferroviárias, ou das pessoas.

As fotografias de minha autoria representam parte da análise fotográfica. O registro da arquitetura ferroviária privilegiou composições da conexão entre cidade e ferrovia e ferrovia e cidade; entre ferrovia e indústrias; das oficinas, moradias operárias e plataformas das estações. Na maioria das fotos que fiz no Brasil, a dimensão do público está ausente, mas é necessário admitir que a intenção nunca esteve relacionada a assinalar o vazio das estações, mas o uso. STEVEN HIGH e DAVID W. LEWIS (2007: 41-42) discutem sobre as imagens das ruínas da desindustrialização, cujos conteúdos têm produzido sentimentos de melancolia e perda. Nas fotos, reitero uma perda considerável naquelas dos espaços das estações, que não servem mais como paradas para atender aos passageiros. Há estações que continuam tendo visitantes à procura de trens, que não atendem às pessoas. As fotografias também mostram essa peregrinação frustrada, que se contenta com a passagem de um trem e mais de cem vagões carregados de matéria-prima, simplesmente para admirar o trabalho dos trens. Desta desolação situada nos centros das cidades decorrem efeitos contra o “abandono”. As imagens fotográficas, mesmo esteticamente construídas com a intenção de criticar o desinteresse público, geram a percepção de que o “abandono” condena a existência das estradas de ferro nas cidades e suas histórias. Assim, as fotografias que registrei tiveram o objetivo de documentar os efeitos da nulidade pública da ferrovia do interior: os trens passam pelas áreas ferroviárias nas cidades e mesmo com as tentativas de reformas e “restauros”, o além-plataformas denuncia o “abandono”. As imagens dos pátios e prédios localizados na extensão das áreas ferroviárias são um contraponto realista às tentativas de “revitalizar” estações por meio de outros usos, enquanto o transporte de pessoas foi melancolicamente subtraído das cidades.

As fotos feitas na Itália e em Paris retomam o elemento social, mesmo que em alguns casos as pessoas não tenham sido o principal objeto das fotografias. A ferrovia europeia aparece nas fotos como referência de transporte de pessoas e suas estações nunca deixaram

de ser visitadas, embora exista “abandono” no país<sup>59</sup>. Porém, as principais conexões sempre tiveram intenso movimento. As estações das grandes cidades italianas são internacionais, assim como as de Paris. Os trens de alta velocidade compõem o cenário ferroviário metido na trama dos centros urbanos, em concorrência com os longínquos aeroportos. As estações são articuladas por tantas outras opções sobre trilhos, como metrô e bondes, de modo que as construções ferroviárias tem forte presença nas cidades. Paris conta com os elevados e estações suburbanas; trilhos, pontes metálicas, túneis e trens são elementos de composições fotográficas de forte ligação com o século XIX, quando muitos equipamentos ferroviários foram introduzidos na cidade. Em cidades do interior italiano, não há o mesmo fluxo de pessoas das grandes cidades, mas o trem ainda é o transporte de conexão dos lugarejos com o resto da Europa, de modo que a espera é compensada com a certeza da função integradora do trem. As imagens fotográficas constituem mero registro do que é repetitivo, das idas e vindas dos trens que atendem seu público. Antigas locomotivas a vapor são objetos de “revitalização”, de trabalho voluntário e de trabalho financiado pela empresa estatal ferroviária. A fotografia da ferrovia europeia une o que é tecnologicamente mais moderno (os trens de alta velocidade), com o passado de significados das estações grandiosas, de um passado em constante renovação em benefício ao público, renovado pela necessidade de agregar conexões que atendam os infinitos destinos de grandes quantidades de passageiros, fazendo das plataformas espaços das estações sem sinais de “abandono”.

Quanto às disparidades existentes entre o caso do interior paulista e o europeu não permitem a comparação entre as duas realidades, pois se a ferrovia é passado no primeiro caso, no segundo ela nunca deixou de existir. O conjunto de significados presentes nas imagens fotográficas afirmam as discontinuidades e continuidades que impõem realidades contrastantes para a própria construção da memória sobre os objetos ferroviários; isso também é perceptível no caso da capital paulista, cujos trens suburbanos não deixaram as estações serem esquecidas, assim como passarelas, viadutos, postes e carros de passageiros. A memória ferroviária que resulta da experiência presente tem uma dimensão diferente

---

<sup>59</sup>- Na Itália, segundo a *Associazione Italiana Greenways*, há cerca de 6000 Km de linhas de trens abandonadas no país, assim como casas, estações, pontes e túneis correspondentes a estes trechos. O tema será retomado no capítulo específico das ferrovias europeias.

daquela dos lugares sem trens, pois é uma realidade que reforça laços com o passado. A ausência, por outro, torna o objeto dispensável, resultando em uma necessidade reivindicada por pequenos grupos, uma necessidade limitada e se esta memória não for praticada pelo público em geral. O caso do funcionamento até os dias de hoje, da primeira estrada de ferro que cortou a cidade de São Paulo é um indicativo de como a memória está presente nas obras do passado e é reforçada por imagens do passado que atestam sua permanência em favor à coletividade. Não por acaso, são as estações em funcionamento as primeiras a passarem pelo processo de patrimonialização e gentrificação.



## Capítulo 1 – A primeira ferrovia paulista: do monopólio à metropolização

[...] Todavia, não quero com isso dizer, que nos devemos arrogar louvores, porque, como sabeis, ocupamos posição excepcional, sendo a única saída para o mar de toda a riqueza e produção da província. Desta collocação resulta que por nossa linha passa vasto e constante trafego, sempre tendente a aumentar, e que até aqui temos conduzido com facilidade e regularidade.<sup>60</sup>

A história paulista tem depositado nas instalações da antiga São Paulo Railway um dos fundamentos do desenvolvimento econômico do estado<sup>61</sup>, uma vez que até a década de 1930, pelo trecho entre Jundiaí e Santos escorria toda a produção cafeeira de São Paulo. Essa história está na própria base da interpretação do advento da modernidade na capital<sup>62</sup>. Porém, no conjunto de argumentos em torno dos significados das ferrovias para o desenvolvimento econômico do estado e urbano da cidade de São Paulo, fica distanciada a característica do sentido social do trabalho ferroviário da SPR, esquecido na caracterização da própria memória nos projetos de patrimonialização ferroviária, que ocorreram nas estações da Luz e Júlio Prestes (estação da antiga E.F. Sorocabana).

O monopólio ferroviário da descida da Serra do Mar, desde a Vila de Paranapiacaba, antigo Alto da Serra, foi o que tornou esse caminho um dos principais escoadouros ferroviários do país. A história da cidade de São Paulo mediante o significado dessa estrada, também não conta sobre as bravatas inglesas do privilégio do trecho em relação à própria modernização da estrada de ferro e em relação à economia do interior do estado. A partir do porto de Santos, a SPR foi construída com o desafio de superar os 793 metros da inclinação da Serra do Mar. Para isso, inicialmente, Barão de Mauá, que recebeu a concessão imperial, realizou uma difícil obra de engenharia, que concentrou muitos trabalhadores em período de escassez de mão de obra, para instalar o sistema funicular simples, a partir dos contrapesos entre os trens da subida e descida da serra. Porém, fora construída utilizando materiais

---

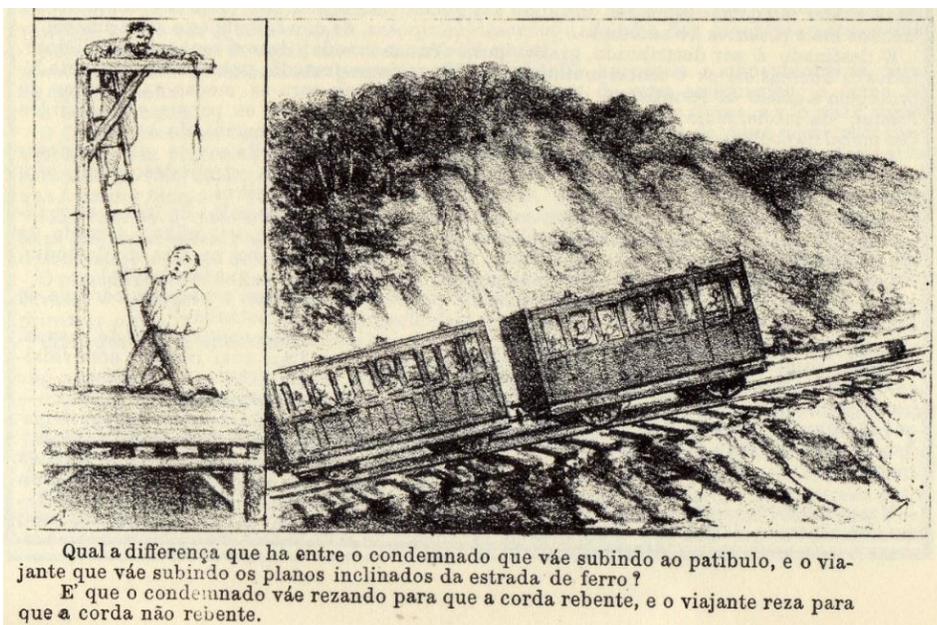
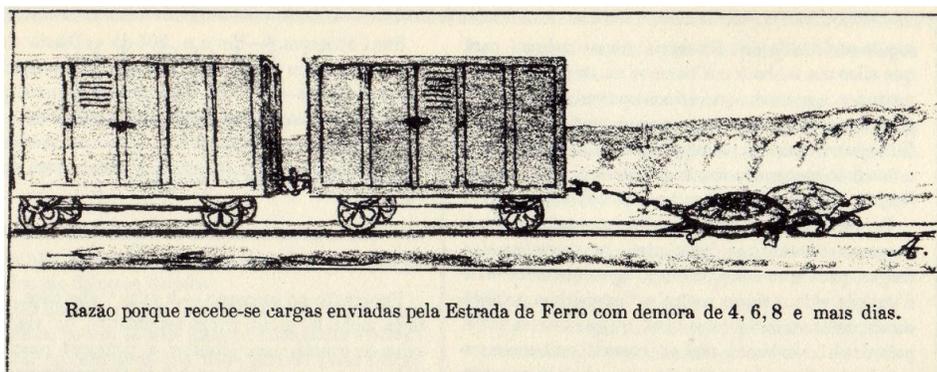
<sup>60</sup>- Snr. Martin R. Smith, presidente da Companhia, Acta da 50ª Assembleia geral ordinária, 17 de Abril de 1889.

<sup>61</sup>- VILLA, Marco Antonio. **Breve História do Estado de São Paulo**. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009, p.81.

<sup>62</sup>- FREHSE, Fraya. **O Tempo das Ruas: na São Paulo de fins do Império**. São Paulo, EDUSP, 2005, pp.51-57; FREHSE, Fraya. **Ô da Rua: o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo**. São Paulo, EDUSP, 2011, p.48.

economicamente viáveis, a partir de trilhos reaproveitados de ferrovias inglesas, sem uma elaborada planificação do sistema de drenagem. Segundo Moyses Lavander e Paulo Augusto Mendes (2005:18-23), os sucessivos empréstimos e atrasos na condução da obra e limites impostos no contrato gerou um agravante na falência do banco de Mauá, impondo a transferência da direção da empresa aos ingleses.

No final do século XIX, já sob governo republicano, a companhia inglesa que assumiu a ferrovia se viu obrigada a duplicar a linha, com a pena de perder a concessão do seu monopólio devido à pressão da província que reclamava melhores condições de tráfego, instalações modernas que satisfizessem ao ritmo da produção da elite cafeeira. Em “*O Cabrião*”(2000), a sátira republicana do período de fundação da ferrovia já reclamava da demora dos trens com locomotivas comparáveis às tartarugas; em razão das altas taxas dos



fretes; dos constantes deslizamentos de terra e do próprio sistema funicular desenvolvido pela engenharia inglesa na serra, que não demonstrava eficiência.

No seu dia de fundação, em 6 de setembro de 1865, aconteceu um grave acidente no trecho entre as estações da Móoca e Luz, ferindo “ilustres representantes” da sociedade paulista e causando a morte do maquinista e de um músico do Corpo de Permanentes, retardando por mais dois anos a abertura da ferrovia ao público. Segundo informação de Antônio Egídio Martins (em SANT’ANNA, Nuto, 1950: 84):

*A Câmara Municipal, querendo festejar a inauguração da linha, mandou preparar, no Jardim Público, um grande banquete para ser oferecido aos seus convidados, o qual, devido ao lamentável desastre, deixou de se realizar; e, no dia seguinte (7 de setembro), indo ao mesmo Jardim, que, segundo consta, amanhecera aberto, os encarregados da preparação do referido banquete encontraram tudo intacto, não havendo falta de uma só colher!.*

A pressa advém do rápido crescimento produtivo nas fazendas de café do interior, o que não permitia mais tempo de espera, daí tantos atropelos e desacertos na fase inicial da ferrovia paulista.

A rapidez do aumento da produção do café no interior da província exigiu melhores condições de escoamento, situação que é verificada com a evolução das ferrovias da região de Campinas criadas pela elite a partir de capitais privados e empréstimos. No mesmo ano da frustrada inauguração da SPR, a Companhia Paulista foi fundada e teve como ponto inicial a cidade de Jundiaí, onde sua linha de bitola de 1,60m se encontraria com a de mesmo tamanho da inglesa, que lá chegou e iniciou seu tráfego em 1867. Em 1872, a SPR começou a receber a produção cafeeira acelerada pelos trens da Paulista, que neste ano abriu ao tráfego sua linha de 44 Km de Jundiaí à Campinas. Além de Campinas, os trilhos progrediram com a inauguração do trecho até Santa Bárbara (27/08/1875); até Limeira (30/06/1876); e até Rio Claro em 11 de agosto de 1876. No mesmo ano, a Companhia Paulista também já se empenhava na construção da linha da estação de Cordeiro (Cordeirópolis), até a margem do Mogi Guaçu. Em 10 de abril de 1877 foi inaugurado o trecho até Araras, até Leme em 30 de

setembro, até Pirassununga em 24 de outubro. Em janeiro de 1880, a Paulista alcançou Porto Ferreira e chegou à Descalvados no ano seguinte<sup>63</sup>.

A Mogyana foi fundada em julho de 1872 e, no dia 03 de março de 1875, D. Pedro II abriu o tráfego da estrada de bitola de 1 metro e circulou nos trechos em construção de Campinas à Mogi Mirim (cuja estação foi inaugurada em 27/08/1875) e no ramal de Amparo (15/11/1875). Em 14 de fevereiro de 1878, os trilhos da Mogyana atingiram Casa Branca e em 1883 chegaram a Ribeirão Preto.

Em 16 anos, desde a abertura do tráfego ao interior, as ferrovias do interior já somavam cerca de 600 quilômetros e haviam alcançado as principais zonas produtoras de café. Porém, as condições técnicas da SPR continuavam limitadas ao sistema funicular original, além de manterem os custos elevados dos fretes. Em contraste a esta situação, o desenvolvimento econômico e industrial da província tendia a aumentar com a população imigrante. Como bem observaram os autores Moysés Lavander Junior e Paulo Augusto Mendes (2005, p.55), caso a estrada apresentasse mau funcionamento, o artigo 36 do contrato de concessão previa a possibilidade de encampação da ferrovia após 30 anos. Assim, diversas pressões eram impostas aos administradores da SPR, uma delas era a concorrência das companhias do interior paulista.

Os principais acionistas das companhias ferroviárias do interior, identificados com a riqueza gerada pelas suas produções, foram encorajados à façanha de construir outros caminhos de ferro em direção aos portos. Na década de 1890, os cafeicultores já tinham

---

<sup>63</sup>- A progressão da linha da Paulista parou nas divergências quanto às dimensões e delimitação das áreas de penetração. A permissão para a construção da estrada de ferro para além de Rio Claro foi concedida aos irmãos engenheiros Augusto Pinto e Luis Augusto Pinto, mais tarde transferida ao Conde de Pinhal e ao capitalista Benedito Antônio da Silva, que construíram a estrada denominada Companhia do Rio Claro. Em outubro de 1884 essa empresa inaugurou o trecho de Rio Claro a São Carlos; em 18 de janeiro 1885, até Araraquara; e o ramal de Visconde do Rio Claro a Jaú, em 18 de fevereiro de 1887. Apesar das várias tentativas dos “plantadores” donos da Companhia Paulista comprarem os 264 km da Companhia do Rio Claro, esta foi vendida por 8.000:000\$000 (£ 600.000) a investidores ingleses vinculados ao *The British Bank of South America*, que a nomearam de *The Rio Claro São Paulo Railway Company*. O negócio incluía a concessão para o prolongamento do tronco com destino às importantes áreas produtoras de café de Araraquara a Jaboticabal e dos ramais de Jaú a Itapura, de São Carlos a Água Vermelha, São Carlos a Ribeirão Bonito, entre outros. Até 1892 foram feitos 7 km de um desvio em Brotas e iniciadas as obras do tronco e de alguns ramais. Em 26 de Março daquele ano, a Companhia Paulista assumiu por escritura a propriedade da empresa inglesa, depois de negociar com o banco inglês o valor de 24.666:666\$666 (£ 2.750.000) fixado na venda. Segundo o historiador inglês Richard Graham: “*estradas de ferro transportadoras de café poderiam evidentemente proporcionar fortunas aos espertos*”. Fontes: PINTO, 1903: 65-67; SILVA, 1901: 45-52; GRAHAM, 1973: 67.

autonomia suficiente para conseguir com o novo governo republicado o decreto 977 de 5 de agosto de 1892, que concedia à Mogyana autorização para prolongar sua estrada de ferro até Santos. Objetivando afastar o seu traçado das linhas da Paulista e da inglesa<sup>64</sup>, o projeto da Mogyana de 258 quilômetros propunha uma linha de simples aderência em direção ao mar, partindo de Mogi-Mirim, passando Amparo, marginando o Rio Jaguarí na travessia do município de Bragança, alcançando ainda Piracaia, Nazaré, Tapera Grande, Suzano, Mogi das Cruzes, Alto da Serra e finalmente Santos. Todavia, o plano não saiu do papel devido a questões relacionadas à zona de exploração e falta de apoio dos bancos, também acionistas da própria São Paulo Railway<sup>65</sup>. Tal perspectiva foi desafiada pela presidência da SPR em Londres, que em 1889 adiantava: “*economicamente seria uma loucura, por isso que, o custo das linhas concurrentes sobrepujaria a vantagem ganha*”<sup>66</sup>. O traçado arquitetado no projeto da Mogyana cruzaria a linha da Estrada de Ferro Bragantina em Caetetuba, nas cercanias de Atibaia. Embora duvidasse, para evitar o sucesso dessa empreitada, em 1903 a SPR comprou a Bragantina, ratificando o seu monopólio do transporte do café até os portos.

Os diretores da Companhia Paulista também ensaiaram a compra da ferrovia inglesa em 1891, mas viram que a possibilidade do pagamento dos juros da mesma estava na própria renda que ela gerava:

Na reunião em que tomastes conhecimento de negocio entablado para aquisição desta estrada de ferro, resolvestes auctorisar a directoria a effectuar a compra da mesma, fazendo para esse fim as operações de credito que entender mais convenientes, comtanto que possa obter condições que permittam fazer o serviço de juros e amortisação do capital correspondente ao preço ajustado, com as próprias rendas d’aquella ferrovia, sem desfalque das que produzirem as actuaes linhas da Companhia Paulista<sup>67</sup>.

---

<sup>64</sup>- PINTO, 1903: 137. As leis referentes à concessão de autorização das principais estradas de ferro do país basearam-se na lei nº 641 de 1852 e um teve grande significado para assegurar o monopólio inglês e gerar desavenças entre os produtores rurais donos d estradas de ferro: “*Durante o tempo de privilégio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distância de cinco léguas, tanto de um como de outro lado e na mesma direção d’esto, salvo si houver accôrdo com a Companhia*”.

<sup>65</sup>- BOLETIM da União dos Ferroviários Aposentados da Mogyana, Jul. 1992, p. 4.

<sup>66</sup>- Snr. Martin R. Smith, presidente da Companhia, Acta da 50ª Assembleia geral ordinária, Londres, 17 de Abril de 1889: “*Outra razão em favor de linhas concurrentes tem ultimamente sido abertamente adduzida na província, e, é ella que taes construções concorreriam grandemente á reducção dos lucros da nossa linha, e que assim ficaria a província habilitada no futuro a compral-a a um preço reduzido. Tal argumento só posso qualifical-o de aberta e cynicamente deshonesto. Semelhante linha de conducta não poderia prevalecer, ainda mesmo que apparentemente vantagem se ganhasse.*”

<sup>67</sup>- Relatório Nº 42 da Directoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de Assembleia Geral, em 30 de abril de 1891, São Paulo, Tipographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1891.

A perspectiva de lucro com o trabalho livre também aumentou com o transporte subsidiado pelo governo paulista, de Santos às fazendas produtoras. Certamente, as pressões estavam aquém dos interesses indubitavelmente ligados aos lucros previstos pelos ingleses em terra brasileira, sobretudo naquele novo contexto de circulação de mercadorias, tanto às que eram despachadas aos outros continentes, como às que chegavam. No período de 1889-90, os cartazes<sup>68</sup> pregados nas estações da SPR demonstravam os valores dos impostos de trânsito de mercadorias e os produtos isentos da taxaço, entre eles: lenha, carvão e substâncias de utilidade da indústria e da lavoura; máquinas destinadas ao benefício dos produtos da lavoura; as máquinas industriais para as fábricas de fiação e tecidos; os materiais destinados às estradas de ferro da província. Eram produtos isentos das taxaço, que tinham a missão de fomentar a industrialização no estado, necessária para suprir as necessidades da população imigrante crescente.

Não é errado afirmar que o desenvolvimento da São Paulo Railway se deve à própria exigência e financiamento dos cafeicultores paulistas, cuja necessidade produtiva foi acelerada com a progressão das suas próprias estradas de ferro. No final do século XIX, no novo contexto político, a vontade de um transporte mais eficiente dos cafeicultores chocou-se com a racionalidade inglesa por lucros, que não encontrou entraves ao longo do período imperial. A iniciativa de modernização de toda estrada de ferro inglesa foi se deu por pressão e intermédio dos políticos paulistas, também, os próprios presidentes Prudente de Moraes e Campos Salles, acionistas das ferrovias paulistas. Se a compra da própria SPR estava vetada aos cafeicultores, então decretos foram impostos para satisfazer a urgência e à concepção de importância que uma ferrovia cruzando a cidade de São Paulo tinha para os mesmos homens que dominavam a política nacional naquele período. O governo federal fez exigências para os ingleses duplicarem a Santos-Jundiaí e de acordo com aquilo que era melhor do ponto de vista tecnológico, uma estrada de simples aderência na Serra, utilizando o sistema de cremalheira, em substituição à tração de cabos. Assim, os ingleses foram forçados a realizarem estudos comparativos para isso, efetivados pela engenharia inglesa, que assim respondeu:

---

<sup>68</sup>- Cobrança do imposto de trânsito nas Estradas de Ferro, conforme a lei provincial nº 107 para o exercício de 1889-1890. Superintendência da São Paulo, 1º de julho de 1889, William Speers.

Esses estudos podião já ter sido apresentados há algum tempo, se a iniciação dos mesmos não tivesse sido demorada pela necessidade de concluírem-se os trabalhos exigidos para demonstrar ao Governo Federal a praticabilidade, ou não, de uma linha de simples adherencia, visto ter a Directoria desta Companhia determinado expressamente de não se fazerem estudos que não fossem de accôrdo com a preferênciã que dá o §2º da Clausula 2ª do dito Contracto a essa linha de simples adherencia, antes de ficar provado ser inteiramente inexequivel tal projecto, dentro dos limites fixados pela Clausula 17ª.

Verificada a impraticabilidade economica de uma linha de locomotivas do systema ordinário, a Directoria só então autorisou os seus Engenheiros a procederem aos estudos para novos Planos Inclinados para vencer 793 metros de altura na passagem da Serra do Mar, por lhe parecer, depois de reflectidamente considerado, ser esse meio o mais econômico e efficaz para grande capacidade de transporte atravez dessa formidável barreira natural entre o litoral e o interior deste Estado<sup>69</sup>.

O descarte deliberado do sistema de cremalheira só pode ser explicado pela economia no tipo de duplicação pretendida pelos ingleses. Tal economia seguia a racionalidade do investimento na tecnologia desenvolvida pela própria engenharia da SPR e, muito provavelmente, porque o dinheiro investido seria repostado por meio do trabalho humano que um sistema funicular demandava naquele período. Era mais econômico gastar com mão de obra, que importar o sistema de cremalheira já amplamente empregado nas estradas de ferro de geografia acidentada. Esta tese pode ser reforçada pela constatação de que a estrada de ferro de Santos a Jundiá somente foi modernizada pela pressão do governo.

O sistema funicular original deu lugar a um novo conjunto de planos inclinados, ao todo cinco, conferindo mais potência e rapidez aos tráfegos dos loco breques, além de priorizar obras de contenção de erosão e drenagem; praticamente constituindo uma nova estrutura, sem abandonar parte da antiga, mas tornando-a tão eficiente quanto à nova, justamente pela implantação das novas máquinas fixas (em cada patamar, máquinas fixas a vapor de 2 cilindros, exercendo até 1000 cavalos, postadas subterraneamente). De acordo com o relatório de execução da obra:

O principal objecto do machinismo descripto é de obter a tração directa, pela machina fixa, do cabo sem fim, sem a inversão de esforço que se dá no systema de movimento alternativo da linha antiga, obtendo-se na usa do cabo cuja duração é de 3<sup>1/2</sup> annos, equivalentes ao percurso de 130.000 kilometros<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup>- São Paulo Railway. São Paulo, 12 de Julho de 1896, Carta endereçada ao Ministro de estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. Em- *Representação ao Exm. Snr. Ministro da Viação relativa ao projecto da companhia para a duplicação, para a construcção de novos planos inclinados na Serra do Mar e para outras obras, de accôrdo com as disposições do contracto com o Governo Federal, de 17 de Julho de 1895, Superintendência, São Paulo, 12 de junho de 1896.*

<sup>70</sup>- *São Paulo Railway, Novos Planos Inclinados, dados e apontamentos*, São Paulo, Duprat & Comp., 1907.

Os novos investimentos criaram a possibilidade de subida diária de 180 trens, com 6 vagões cada um, numa capacidade total de 145 toneladas por viagem; em contrapartida aos 144 trens do antigo sistema, cada um com 4 vagões e somando uma capacidade total de 34 toneladas cada viagem<sup>71</sup>.

Para atender a ampliação da capacidade de circulação de mercadorias na serra, foram construídas duas pontes sobre os rios Piassaguera e Mogi; 16 viadutos, além da construção de 6 paredões de contenção de erosão, de um total de 44 muros de arrimos; 13 túneis; introdução de trilhos de maior capacidade nos novos planos inclinados, mantendo-se a capacidade dos antigos, nos trechos preservados.

Para garantir o serviço de manutenção no pátio de Alto da Serra e ao longo do sistema funicular, foram construídas 46 habitações operárias, levando-se em consideração a disposição delas em “*ruas arborizadas, com alinhamentos regulares, formando o núcleo de uma importante povoação*” e áreas para aumentos futuros. Outras casas foram construídas nos morros, ao longo do trajeto da serra. Inicialmente, as habitações foram destinadas ao pessoal das obras de construção dos novos planos inclinados.

Naquele contexto, é interessante constatar a multiplicação do trabalho com o fim de assegurar a manutenção e circulação ininterrupta dos trens. Antes da reestruturação, a mão de obra limitava-se aos serviços de trens, estações, manutenção de linhas e máquinas. As novas construções da SPR requereram maior número de operários para as máquinas fixas e para um novo conjunto de oficinas destinadas à manutenção de vagões e montagem de locomotivas.

Um fato curioso da construção dessas oficinas relaciona-se à escolha do local da sua construção, inicialmente indicada para o local onde foram construídos os depósitos do Pari:

Entre os quilômetros 73.500 e 75.000 fica o local escolhido para a construção das novas Oficinas de reparação do material, as quaes ficarão à direita da linha, estabelecendo-se ao lado esquerdo uma série de desvios ou pateo (yard) para o serviço dos trens de carga.

A remoção das oficinas para uma localidade fora da Estação de S. Paulo é uma necessidade indeclinável, pelo acanhado espaço que hoje ocupam, e impossibilidade de aumentá-las.

As novas Oficinas constarão de um vasto edifício com 180m 60 por 70m 20, dotado de todas as subdivisões necessárias, montagem e reparações de locomotivas com

---

<sup>71</sup>- Idem.

grande guindaste móvel superior podendo reparar-se simultaneamente 18 locomotivas, vasta ferraria, fundição, tornos e machinas ferramentas para o trabalho dos metaes, reparação de carros e wagões, carpintaria com suas respectivas machinas, 2 motores de 60 cavalos cada um, escriptorios, depósitos, pintura, etc.

Ahi se construirá igualmente o Almoxarifado central da Estrada, com 132m de comprimento por 12m de largura, n'um edificio separado.

O projecto de todos os edificios e repartições das Officinas acha-se organizado de maneira a permitir seu fácil augmento no futuro em qualquer direcção, como será indispensável fazel-o com o desenvolvimento do trafego; e para este fim se tenciona desapropriar área sufficiente de terreno, segundo demonstra a respectiva planta<sup>72</sup>.

A área imaginada para tais oficinas seria entre as estações Ipiranga e Brás, lugar que contava com o Rio Tamanduateí para suprir a necessidade do armazenamento de água para alimentar as caldeiras das locomotivas. Neste lugar foi construído um arquipélago de armazéns e depósitos destinado ao almoxarifado da SPR, com prédios de escritórios e um pátio de triagem em formato de “leque” de trilhos, na margem esquerda do trecho Luz a Santos, tal como descreveu William Speers, no relatório de intenções remetido ao Governo Federal. Tais trilhos destinavam-se à manobra dos trens de cargas, que permitia os seus recuos no sentido de priorizar a circulação regular dos trens de passageiros. Mais tarde, o projeto das oficinas e subdivisões foi executado na Lapa, no quilômetro 86, tendo em vista a presença do Rio Tietê, que pareceu mais proveitoso para o crescente tráfego de trens no período. Segundo Cecília Rodrigues dos Santos (2009), o aterramento da área destinada às oficinas foi realizado usando-se a terra retirada do terreno da Estação da Luz,

A área escolhida para implantação do conjunto daquela que se tornaria uma grande indústria ferroviária de apoio à companhia, era de aproximadamente 100.000 m<sup>2</sup>, em parte aterrada com os 160.000 m<sup>3</sup> de terra retirados da região da Luz quando os engenheiros da companhia decidiram pelo rebaixamento das plataformas da estação e das linhas em até 6 metros em relação ao nível das ruas.

Foram construídas outras estações com o fim de substituir as já existentes estações de Santos, Raiz da Serra, Alto da Serra, Ribeirão Pires, São Caetano, Ipiranga, Brás, Luz, Barra Funda, Água Branca, Pirituba, Caieiras e Várzea Paulista. Para as estações intermediárias, consideradas menores em função do tráfego de passageiros no período, foi destinado um projeto único e padronizado de estação de 3ª Classe, sendo ampliadas as suas

---

<sup>72</sup>- *São Paulo Railway Company, Representação ao Exm. Snr. Ministro da Viação relativa ao projecto da companhia para a duplicação, para a construção de novos planos inclinados na Serra do Mar e para outras obras, de accôrdo com as disposições do contracto com o Governo Federal, de 17 de Julho de 1895, Superintendência, São Paulo, 12 de junho de 1896.*

plataformas e construídas, geralmente 4 casas para os trabalhadores das estações. Segundo Geraldo Gomes da Silva (1986: 119), essas estações são pequenas e possuem as mesmas características:

Construção em alvenaria de tijolos aparentes, abrigo para a plataforma de passageiros apoiado em colunas e consolos de ferro fundido, passagem elevada para pedestres, em treliças de ferro. Às vezes se encontram caixas d'água, em ferro fundido também. O ferro desempenha aí vários papéis. Nas passagens elevadas sua utilização é coerente com o propósito estrutural e a forma resultante é perfeitamente lógica, dispensando qualquer ornamentação. Este tipo de passagem é encontrado em várias estações e é originário da Inglaterra, onde ainda existem alguns exemplares.

Já as coberturas de plataformas são dotadas de colunas, consolos e complementos ornamentais (nas empenas dos edifícios de alvenaria) em ferro fundido, todos produtos da *WALTER MACFARLANE* de Glasgow.

Para as maiores estações, foram estabelecidas arquiteturas fora do padrão e existiram argumentos para seus respectivos projetos, como é o caso do Brás, pelo fato da estação situar-se ao lado da estação do Norte, da estrada de ferro Central do Brasil, que ali chegou em 1875, e ser um “ponto de importante movimento de passageiros ocasionado pela grande população ahi concentrada”. Para facilitar a circulação dos passageiros da SPR para a Central foi construída uma passarela de estrutura metálica, além do alongamento do prédio da estação ao longo das plataformas, limitado pelo terreno da sua localização.

No caso da Estação da Luz, o discurso apontava os mesmos aspectos, porém se tratava da estação central da cidade de São Paulo e existia uma exigência no contrato estabelecido entre os ingleses e o governo de Prudente de Moraes:

No kilometro 78.400 está a actual Estação da Luz, nome pela qual é conhecida a Estação de passageiros que serve a importante e populosa cidade de São Paulo.

(...)

As duas plataformas de 180m de comprimento por 7m de largura, que ficarão como já foi explicado a cerca de 6m abaixo do nivel actual da rua, serão cobertas, bem como as seis linhas de trilhos intermediários com uma grande Halle Metallica de 37m 90 de abertura total, altura maxima 22m sobre os trilhos e 180 metros de comprimento e debaixo da qual ficarão commodamente abrigados os maiores trens de passageiros.

Ao longo da plataforma que vai servir aos trens ascendentes (de Santos a Jundiahy) ficará o grande Edificio novo para passageiros e para a administração central da estrada, e que terá 125 metros de comprimento, 15 metros de largura e dous andares.

No andar térreo haverá um vasto vestibulo de entrada com 35m x 13m50, onde se acharão as bilheteiras, e donde os passageiros para Jundiahy descerão á plataforma

respectiva com commodas escadarias, ou passarão á plataforma opposta dos trens para Santos por uma ponte ao mesmo nível do vestíbulo. O andar térreo conterà além disso as necessarias accommodações para Salas de espera de Senhoras, restaurant, escriptorios do chefe da estação e telegrapho, e separadamente, em uma extremidade do edificio a recepção de bagagens e encomendas, e na outra extremidade o despacho das mesmas.

No pavimento superior ficarão os escritórios do Superintendente, Engenheiro Chefe, trafego, conservação, contadoria, caixa, pagadoria, reclamações, Engenheiro fiscal e archivo.

Ao lado do vestíbulo e como caracteristico especial da estação haverá uma torre quadrada de alvenaria, de 43 metros de altura, offerecendo n'uma posição appropriada, um relógio com quatro mostradores, que serão iluminados convenientemente á noite.

Pela descripção precedente e pelas plantas que acompanham, verificar-se-há que a Companhia fez o maior empenho em dotar a cidade de S. Paulo de um edificio digno de ser a estação Central das Estradas de ferro naquelle ponto, á cuja entrada debaixo do grande tecto commum já descripto, não haverá a menor dificuldade, ficando assim satisfeito o paragrapho III do contrato de 17 de Julho de 1895.<sup>73</sup>

No Decreto nº 1999, de 2 de abril de 1895, foi determinado que a SPR deveria levar em consideração a importância da localidade para a construção da nova estação, requerendo maior enobrecimento, este é caso da Estação da Luz<sup>74</sup>. Neste caso, a estação central foi classificada segundo a função econômica da cidade, conferindo ao prédio um sentido político entre a origem do usuário e o seu destino, que é a cidade como espaço de mediação econômica. No contexto do final do século XIX e início do XX, o usuário imaginado pode ser caracterizado como o negociante que tem a cidade à sua disposição para explorá-la, para expandir o mercado, de modo que a arquitetura da estação deveria expressar a riqueza que a cidade poderia proporcionar. A estação é o ponto de passagem dos negociantes e deveria ser provida de todos os serviços e confortos, mesmo que os usuários de sucesso não se submetessem às esperas mais demoradas, o que tornava a estação mera aparência.

O arquiteto italiano Paolo Ventura (2004) retomou uma distinção feita por Carrol L. V. Meeks<sup>75</sup>, para pensar cinco fases típicas das construções das estações na Europa e nos

---

<sup>73</sup>- *São Paulo Railway, Novos Planos Inclinados, dados e apontamentos*, São Paulo, Duprat & Comp., 1907, pp. 18-19.

<sup>74</sup>- Na realidade, o parágrafo IV era mais incisivo: “A companhia obriga-se tambem a completar a installação de suas estações de carga em São Paulo e Santos e a fazer na estação de passageiros da cidade de Santos os augmentos e melhoramentos exigidos em serviços desta natureza, de accordo com a importância do movimento de passageiros e bem assim a construir estações definitivas e armazéns de alvenaria em todas as estações da sua linha, segundo typos adequados á importância das localidades”. Decreto N.1999, de 2 de abril de 1895.

<sup>75</sup>- MEEKS, C.L.V. *The Railroad Station: an architectural history*. New Haven, 1956.

Estados Unidos, caracterizando que além dos aspectos práticos determinantes do tamanho e da forma das estações, em dado período histórico, a construção foi envolvida por aspectos simbólicos. A quarta fase (1890-1915) é chamada por Meeks<sup>76</sup> de “megalomaníaca”, correspondendo à época do colonialismo imperial e consolidação de novos estados nacionais (Itália e Alemanha), e se caracteriza por um exagerado gigantismo na engenharia e acentuada monumentalidade arquitetônica (VENTURA, 2004: 27).

O estilo da arquitetura da estação da Luz é um exemplar do advento do maquinismo pela presença marcante do ferro nos pilares, pontes e cobertura das plataformas, de um padrão pré-moldado e importado da Europa. As linhas de fora da estação combinaram com as mudanças no entorno que naquele momento ganhou ruas racionalmente dispostas, da via que separa a estação em relação ao Jardim da Luz; que separa o espaço da sala segura das senhoras em relação à vegetação implantada de acordo com técnicas paisagísticas. A partir do século XIX, segundo François Beguin (1991[1977]: 42-43), não habitamos mais “em um lugar definido pela proximidade de um charco ou de um hospital, pela direção dos ventos, pela alternância das estações e culturas, pela passagem de meteoros, pelas características do céu ou pela dissecação de um lago; habitamos formas técnicas no interior das quais mecanismos canalizam fluxos e mantêm nossa saúde. O habitável então não tem mais limites naturais e sim limites técnicos, econômicos e políticos”.

As obras de melhoramento da SPR envolveram inúmeros procedimentos no sentido de dominar a natureza arredia e própria da serra, disponibilizando casas aos operários da construção e aos ferroviários, potencializando os mecanismos de tráfegos de trens, aumentando a velocidade, cercando com muros e jardins as várzeas do leito dos trilhos próximas às estações. Ao longo dos 139 quilômetros de Santos a Jundiaí, procurou-se encravar no terreno trilhos de maior capacidade e sinalizações modernas. De fato, em termos de conforto, houve uma tentativa de colocar São Paulo próximo aos avanços do mundo moderno. A ideia de dominar a natureza para imprimir o sentido da civilização foi descrito por Francisco Foot Hardman (2005: 111) em o “Trem-Fantasma”, onde também foi refutada a capacidade da “*conversão das obras públicas do estado em objeto a exhibir*”. Hardman cita

---

<sup>76</sup>- Tradução livre.

o engenheiro Francisco Picanço (apud HARDMAN, Ob.Cit), que em um livro técnico criticou o luxo das estradas de ferro brasileiras:

Não se deduza do exposto, que o belo seja banido das obras d'arte das vias férreas; ao contrário, entendemos que o hábil engenheiro de estradas de ferro deve projetar com elegância, com sentido moral; mas de harmonia com os preceitos econômicos. Justamente o que acontece na América do Norte.

A beleza não requer grandes somas pecuniárias, para se pôr em evidência; requer, antes, propriedade de emprego e bom senso artístico.<sup>77</sup>

A ideia do emprego racional do dinheiro está presente neste trecho, aspecto que não pode ser desprezado se analisado o procedimento das empresas inglesas, cujo interesse pecuniário restringia os gastos ao necessário e esta foi a postura da SPR ao longo da sua administração da primeira estrada de ferro paulista. Embora no período houvesse o objetivo de impor a potência das nações por meio da arquitetura das estações, como apontou Paolo Ventura (2004), é possível refutar que isso não era uma regra para as empresas, mas sim dos governos em relação as suas colônias, como é exemplo a Inglaterra especificamente em relação à Índia, com a estação Chhatrapati Shivaji Terminus, ou Victoria Terminus, construída em Mumbai, de 1878 a 1888, em homenagem ao Jubileu de Ouro da Rainha Victoria. As antigas estações da Luz ajudam a entender que a SPR aplicou o luxo em função das exigências da elite política, dona das estradas de ferro do interior e que, inclusive, cedeu parte do Jardim da Luz para a construção da nova estação central de São Paulo (KUHL, 1998: 120-125).

Mas foi justamente as possibilidades de ganhos dos ingleses, que fez do trecho da SPR um corredor de trens que nunca deixou de fluir para cargas, ou para pessoas. Os maiores lucros dos donos da SPR foram obtidos com as cifras de exportação de produtos agrícolas, contudo, a racionalidade dos administradores não desprezava os ganhos com o transporte de passageiros. A arrecadação de dinheiro por meio do serviço de passageiros tem a eficiência demarcada nas localidades estabelecidas para a construção das estações, lugares onde se desenvolveram indústrias, com uma vizinhança operária e que se serve cotidianamente dos trens e fazia uso das estações de 3ª classe. Inevitavelmente, ao redor da maioria das pequenas

---

<sup>77</sup>- De acordo com a referência de Hardman: PICANÇO, Francisco. **Estradas de Ferro: Vários Estudos**. Rio de Janeiro, 1887, p.183.

estações foi estimulado o crescimento de aglomerações urbanas ocasionadas pela industrialização.

Existia uma distinção social no que se refere aos projetos das estações e algumas receberam estruturas de acordo com suas posições na cidade e para quem as construções serviriam. Um caso específico é o do bairro do Brás, que também foi dividido pela linha da Central do Brasil. A justificativa dos superintendentes da SPR argumentava que o tamanho do edifício estava ligado à presença da Estação do Norte, uma estação terminal. As estradas de ferro avizinhas condicionaram a estrutura da nova estação, igualmente limitada às construções industriais ao longo do espigão. Geralmente, os terminais (Santos e Jundiaí) são referências e possuem grandes edifícios. Entre as estações intermediárias da SPR presentes nos bairros, além da estação da Luz, apenas a do Brás recebeu elementos decorativos diferenciados, porém, sem o interesse de despender maiores recursos para torná-la mais vistosa em comparação à estação vizinha da outra companhia. De todo modo, nos bairros operários as estações caracterizaram-se pelo aspecto do fluxo de multidões, segundo a capacidade de circulação, como se a preocupação estivesse voltada para a produção econômica, tendo em vista as próprias estruturas para pedestres, construídas entre as suas plataformas, que fugiam do padrão de ferro reproduzido em quase todas as intermediárias e entre outros pontos da cidade de São Paulo. Portanto, ao longo da linha na cidade de São Paulo, as estações padronizadas da SPR são exemplos do investimento comedido dos ingleses, a partir das estruturas de 3<sup>as</sup> classes: estações para trabalhadores.

Os ingleses despenderam poucos recursos na estrutura ferroviária ao longo de um período que compreende duas guerras acontecidas na Europa, embora tenham desenvolvido projetos para ampliação da capacidade<sup>78</sup> e que não foram postos em prática. Fatores externos forçaram empresas ferroviárias a desenvolverem alternativas devido ao encarecimento do carvão mineral. Isto aconteceu com a Companhia Paulista, seja com a criação de bosques de eucalipto em 1904, em um primeiro momento, seja por meio da substituição da tração a vapor pela tração elétrica, a partir da década de 1920. O monopólio inglês foi quebrado em 1937,

---

<sup>78</sup>- Segundo Moysés Lavander Junior e Paulo Augusto Mendes (2005, p.162), entre 1913 e 1922 foram realizados projetos para a duplicação da linha utilizando-se o leito da primeira funicular; adoção do sistema de tração por locomotivas elétricas, além de outros itens para ampliação da capacidade de transporte de cargas.

com a inauguração do trecho de simples aderência da Estrada de Ferro Sorocabana, entre Mayrink e Santos. A ferrovia pertencente ao governo de São Paulo, além de encampar diversas estradas de ferro deficitárias<sup>79</sup> e construir trechos economicamente importantes, investiu na eletrificação das suas linhas. Em 1940, a Sorocabana inaugurou o trecho eletrificado entre São Paulo e Sorocaba.

O trecho de Santos à Jundiaí foi eletrificado quando as locomotivas a diesel já apareciam como substitutas das vapores. O carvão e o derivado do petróleo alimentaram as locomotivas e as máquinas da serra até os anos 1970. Com o monopólio sobre a serra, os administradores ingleses não se preocuparam em fazer com pressa, o que fizeram os empresários da Paulista. Os primeiros estudos para a efetivação da eletrificação da SPR começaram em 1944 e a assinatura do contrato para a realização das obras com uma firma inglesa se deu em setembro de 1946, com subsídios federais, três meses antes de o próprio governo encampar a empresa. Pouco antes de entregarem a estrada de ferro, os ingleses se depararam com as sucessivas altas nos preços do carvão e dos combustíveis do pós-guerra, no momento em que a Europa em reconstrução exigia grandes reservas de petróleo e os Estados Unidos e a União Soviética consumiam grande parte da produção mundial. Neste mesmo período, no trecho entre Santos e Jundiaí foi verificado um crescimento constante na densidade de tráfego, também, em razão do adensamento populacional e do aumento na produção industrial na cidade de São Paulo.

O modo comedido dos investimentos no trecho da SPR expressa, no mínimo, que os administradores de Londres entendiam ser suficiente aquela mesma estrutura feita aquém das exigências da oligarquia de cafeicultores paulistas no final do século XIX. Tal postura forçou a encampação da São Paulo Railway.

Ironicamente, às vésperas da assinatura de repasse do Patrimônio inglês ao governo federal, dia 6 de novembro de 1946, a estação da Luz, que fora construída segundo o critério de centralidade da elite paulista, foi parcialmente destruída em razão de um incêndio. A folha da manhã enfatizou da seguinte forma o incêndio:

---

<sup>79</sup>- A Sorocabana encampou a EF Funilense, (Campinas); a Southern São Paulo Railway, (Santos a Juquiá); o Ramal Férreo Campinense, (Campinas a Cabras); a EF Cantareira, na cidade de São Paulo.

Causou viva emoção popular a notícia, espalhada quando a cidade despertava para a atividade diária, de que violento incêndio destruíra grande parte da Estação da Luz, intimamente ligada à vida de São Paulo.

O fogo, como registramos ontem em notícia de última hora, irrompeu pouco depois das 2 horas, na seção de Contabilidade. Propagando-se com rapidez, ganhou em pouco tempo outras dependências, enquanto os bombeiros viam seus esforços quase anulados pela escassez de água. Chegou-se até, quando as chamas cresciam na torre central do prédio, a recorrer aos lagos do jardim da Luz, para o abastecimento das mangueiras.

Extintas finalmente as chamas, por volta das 7 horas, puderam ser melhor conhecidas as proporções da devastação sofrida pelo prédio. Foi total a destruição nas dependências principais, situadas defronte ao jardim da Luz, entre a porta central e o pátio de embarque para Santos.<sup>80</sup>

O tráfego da estrada de ferro ficou interrompido entre as estações Barra Funda e Brás, foi solicitada uma sindicância que concluiu que o incêndio resultou de um curto circuito. Logo no dia 6 de novembro, o Ministro da Viação fez o seguinte esclarecimento:

Como é do conhecimento, as linhas de propriedade da São Paulo Railway Company foram recentemente encampadas pela União, não tendo sido feita, porém, sua entrega ao Governo Federal, pois depende da assinatura do competente termo de entrega, marcado para o dia 8 do corrente.<sup>81</sup>

Do lado dos ingleses, em um relatório do dia 8 de novembro de 1946 (dois dias depois do incêndio na Luz), os argumentos foram praticamente indiferentes:

Em razão de detalhes técnicos e muitas perguntas que surgem na vida da companhia no Brasil, na sequência da desapropriação da ferrovia e a destruição parcial dos escritórios da empresa pelo fogo, não foi possível para o pessoal encaminhar as contas do ano de 1946 a tempo, assim não permitindo que o balanço patrimonial e outras contas fossem preparados para apresentação neste encontro<sup>82</sup>.

Porém, ao longo dos relatórios ingleses da SPR é possível verificar uma penosa expectativa pelo pagamento das indenizações referentes à desapropriação da companhia e muito trabalho por parte dos advogados. A SPR não foi dissolvida com a encampação. A encampação não envolveu a Bragantina, outra estrada de ferro pertencente aos mesmos acionistas da SPR, de modo que restavam dois compromissos desse grupo de capitalistas em relação ao Brasil: receber o que o governo brasileiro devia; e administrar, ou abandonar a

---

<sup>80</sup>- Folha da Manhã, São Paulo, 7 de novembro de 1946, página 8.

<sup>81</sup>- Id, Ibid.

<sup>82</sup>- 8th November, 1946, The San Paulo (Brazilian) Railway Company Limited Report.

Bragantina. Por ser uma ferrovia de concessão estadual, em 1948 esta foi repassada ao governo de São Paulo e incorporada pela Sorocabana. A SPR subsistiu em função da briga judicial e investiu o recurso que tinha naquele momento em ações dos mais diferentes ramos. Nos livros caixas, os dados de ações de outras empresas começam no ano de 1959, contendo investimentos em empresas como EMI. Os pontos dos relatórios no período posterior à encampação fazem referências às brigas judiciais, que perduraram até 1975. A SPR reclamava os investimentos feitos para os estudos da eletrificação da linha, além do que havia sido feito até a data da encampação.

É interessante compreender esse processo, de como uma empresa de caráter produtivo, passa a viver à custa da expectativa de receber a indenização do governo brasileiro e permanecer por meio da sua função investidora.

Em um relatório de uma assembleia realizada em dezembro de 1964, o *chairmain* da SPR faz diversos comentários acerca da situação econômica, política e social do Brasil. Diz que a economia no Brasil tem vários problemas, comenta a questão da inflação e sugere que para melhorá-la precisa modernizar sua agricultura, pois é muito primitiva: “*It is still very primitive both in method and equipment*”, constatando que sua contribuição no bruto econômico não passa de 3%. Faz menção ao Governo Castelo Branco, opinando que ele está acertando na condução econômica e considera os empréstimos. Todos esses comentários serviam para justificar o atraso na resolução do processo. Os ingleses escolheram o advogado Antonio Leme da Fonseca Filho, que passou a ser o empregado remunerado da SPR no Brasil<sup>83</sup>. Na data da encampação, o valor indenizatório estipulado no artigo 36º do decreto nº 1759 correspondia a títulos da Dívida Pública Federal a juros de 7% ao ano, com um valor de Cr\$ 531.104.240,00. O valor devido foi recebido em 5 de março de 1975, correspondente a £ 4.003.854.

A função produtiva da SPR foi extinta e enriquecidos com o pagamento do governo brasileiro, os acionistas redobram seus investimentos em ações. Os principais investimentos da *Railway Company Investments* em 1975: 40 mil ações da *Mitchell Cotts Group Limited*, avaliadas em £ 19.000; 10 mil ações da *English Property Corporation*

---

<sup>83</sup>- December 1964, The San Paulo (Brazilian) Railway Company Limited Report.

*Limited*, avaliadas em £15.750; 6 mil ações da *Shell Transport and trading Company Limited*, £14.760. Essas 3 companhias acompanhavam mais 9 empresas como a *General Eletric, a Elbar Industrial Limited, a British American Tobbaco Company Limited, British Insulated Callenders Cables Limited, Distillers Company Limited, Hawker Siddeley Group Limited, Imperial Chemical Industries Limited, Imperial Group Limited, Mitchell Cotts Group Limited*. Todas somavam £147.767, com um valor total de investimentos de £283.956.

Em abril de 1977, a SPR recebeu uma oferta da Hambros Bank Limited, em nome da Wedgwood limitada, com o objetivo desta tradicional fábrica de porcelanas do norte da Inglaterra adquirir o capital social da companhia de ações. De acordo com reunião posterior, os diretores da SPR firmaram o valor de venda em £3.000.000,00 para serem divididos entre os acionistas constantes na data do fechamento da distribuição dos últimos dividendos. Em um documento redigido pela Wedgwood, a compradora justifica seu interesse, que residia justamente no fato da SPR confrontar com os seus interesses capitalistas no mercado de ações<sup>84</sup>.

Em contraste ao fim da existência da companhia inglesa, a SPR passou a ser chamada Santos-Jundiaí, que sob administração federal procurou remediar a defasagem da estrada de ferro. Em um longo período de 13 anos, de 1946 a 1959<sup>85</sup>, a estrada foi eletrificada totalmente (206,840 km entre linha tronco, linhas extras, desvios e pátios). Em 16 de março de 1957, a EFSJ foi agrupada junto à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA)<sup>86</sup>. A década da reorganização das ferrovias federais coincide com subsídios às indústrias automobilísticas

---

<sup>84</sup>- Document SPR Investments Limited, 16st may 1977; Wedgwood Limited: That subject to the Ordinary Offer Contained in a letter dated 21st april, 1977.

<sup>85</sup>- As obras de eletrificação do primeiro trecho, da estação da Mooca até Jundiaí, foram realizadas pelas empresas “*The English Eletric Company Limited*” e “*British Insulated Callender’s*”, esta última contratada para os serviços da rede aérea. Nesse trecho foram levantadas três subestações elétricas: a de Tiête, Caieiras e Campo Limpo. Também, foram feitas quatro cabinas seccionadoras no Pari, a de Camarões, em Francisco Morato e em Jundiaí. O primeiro trecho foi posto em funcionamento em julho de 1950. Posteriormente, nova extensão elétrica foi realizada no trecho de Mooca a Santo André, inaugurada em 18 de novembro de 1951; de Santo André a Mauá, em maio de 1952; em 1957, a subestação de Mauá; em 1959, o trecho até Paranapiacaba. Em 1960, 206,840 km da linha principal haviam sido eletrificados; ainda 12,149 km de linhas auxiliares; e 68,817 km de linhas de desvios e pátios. As primeiras locomotivas elétricas do sistema Santos/Jundiaí foram adquiridas junto a “*English Eletric – Vulcan Foundry*”. Somente em 1957, as unidades de carros de passageiros BUDD-MAFERSA foram colocadas em serviço suburbano (LAVANDER e MENDES, Ob. Cit: 269).

<sup>86</sup>- Em 16 de março de 1957, pela Lei n.º 3.115, foi criada a **Rede Ferroviária Federal S.A.**, com a finalidade de “administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União” a ela incorporadas.

estrangeiras<sup>87</sup>, quando são criados polos industriais nos leitos da própria estrada de ferro Santos a Jundiaí, especificamente em Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, fazendo aumentar a população desses respectivos lugares, em contraste à modernização dos sistemas de transportes aquém das necessidades daquele período. Porém, as estações continuavam limitadas às estruturas da antiga SPR. Para remediar os problemas, as estações dos lugares com maior tráfego de usuários de trens foram transformadas. As estações da Lapa, Mooca e Ipiranga foram demolidas e substituídas por outras construções na década de 1950, pela necessidade de ampliar as dependências de esperas. As antigas estruturas pré-moldadas da SPR deram lugar a marquises apoiadas nos muros que se estendem ao longo do espigão. Antes, o aumento do número de usuários forjou a criação de novas modalidades de carros de passageiros e as plataformas das estações tiveram que receber adaptações de madeira para se adequar à altura das portas dos carros de passageiros, também foi adaptado o comprimento das plataformas de acordo com o tamanho das composições.

Cito o caso específico de São Caetano, cuja necessidade de mudança é justificada da seguinte forma em outubro de 1969, pelo arquiteto da nova estação e chefe da Central de Obras da EFSJ, Arq. Franco Luciano Polloni:

A estação atual de São Caetano do Sul é ainda a mesma antiga Estação construída pela administração inglesa, com algumas adaptações de “borboletas” de entrada e saída para atender a chamada “SECCÃO ÚNICA”, isto é, preço único para qualquer ponto do percurso.

Como é do conhecimento geral, a Estação atende, na sua maioria, a passageiros de subúrbio que podem transitar entre Paranapiacaba e Francisco Morato, num total de 80 km e servindo a 26 estações, no sistema “METRÔ” que a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, da Rede Ferroviária Federal S.A., implantou há alguns anos.

(...) Os ‘INGLESES’ resolveram o atendimento do pequeno público da época de forma prática e simples. O corpo principal da Estação situava-se ao lado da linha de

---

<sup>87</sup>- A mensagem proferida por Juscelino Kubitschek em 1960, traduz a inauguração da nova fase de transportes no Brasil: “Em três anos, a indústria de automóveis, cujo êxito surpreendeu o mundo técnico, entregou ao mercado 188 mil e 72 unidades. No último exercício, faturou perto de 93 bilhões de cruzeiros, tendo contribuído para os cofres públicos com 10,7 bilhões. Os investimentos nos setores de veículos e de autopeças somam 300 milhões de dólares, além de 16 bilhões de cruzeiros despendidos no País. Ocorreram em 1959 três fatos de excepcional alcance econômico, no que concerne à nacionalização do veículo-automóvel: cinco novas fábricas de motores entraram a funcionar; eixos de transmissão se produziram no País pela primeira vez; quatro empresas de grande envergadura fizeram aumentar a capacidade nacional de forjamento.” **Fonte:** Mensagem ao congresso nacional remetida pelo presidente da república, Juscelino Kubitschek de Oliveira, na abertura da sessão legislativa de 1960. Rio de Janeiro, Brasil. IN: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1342/>

‘DESCIDA’ à direita, correspondendo à concentração maior da população da ‘VILA’. Uma sequência de ambientes atendia à Bilheteria, Chefia da Estação, Bagagem, Residência do Chefe de Estação e Sala de Senhoras. O acesso à plataforma de subida (lado esquerdo) era feito por uma passagem superior, a mesma que ora atende ao público.

Em 1949 foi criado o município de São Caetano do Sul, que, numa evolução realmente espantosa, vem duplicando praticamente sua população a cada dez anos e, se a Prefeitura não puser em prática as restrições (sabemos que estas providências já estão sendo tomadas) que se fazem necessárias, através da implantação do Plano Diretor do Município, alcançará em 1980 a casa dos 400.000 habitantes! (...)

Diante desta realidade, tornou-se necessária a execução de uma nova Estação Ferroviária, que, ao mesmo tempo, atendesse à população atual da cidade e pudesse futuramente continuar a atendê-la.<sup>88</sup>

Importantes áreas ferroviárias sofreram novas intervenções no final da década de 1970, com a implantação do sistema de metrô na cidade de São Paulo, como Brás e Barra Funda. As estações da Barra Funda, Água Branca e Santo André foram demolidas e substituídas; a estação do Brás foi parcialmente demolida na mesma década. Tais substituições demarcam de modo objetivo que as estações recentes são caracterizadas por aquilo que foi anunciado no início do século XX, na estação do Brás, obedecendo a lógica de estações voltadas exclusivamente para atender grandes quantidades de usuários, tendo em vista a concentração populacional de uma determinada região.

Em 1974, o caminho da serra recebeu o sistema de cremalheira sob o leito original constituído a partir de 1865, que assentou o primeiro sistema funicular. Em 1981, o velho sistema foi desativado. Todo tráfego de cargas foi deslocado para o sistema de cremalheira e o sistema potencializado no final do século XIX foi deixado de lado. Ironicamente, a cremalheira exigida pelo primeiro governo republicano, considerada pelos ingleses cara e inadequada no final do século XIX, foi implantada depois de 80 anos e por meio dela ainda circulam os trens e é um importante corredor de exportação.

Entre 1961 e 1981, o tráfego de passageiros aumentou praticamente 78% na Grande São Paulo, de 120.022 passageiros para 231.486. Em contrapartida, no mesmo período, 64.682 empregados a menos trabalhavam nas 21 estradas de ferro da RFFSA<sup>89</sup>. Em 1961,

---

<sup>88</sup>- POLLONI, Franco Luciano Polloni: 1969.

<sup>89</sup>- Em 1958 trabalhavam 157.311 funcionários na RFFSA, em 1981 caiu para 88.325. **Fonte:** Síntese Ferroviária Brasileira, 1981.

suas linhas somavam 28.679 km e em 1981, 23.171 km<sup>90</sup>. Em 1984, a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), ligada a RFFSA, passou a operar o transporte de pessoas, inicialmente em São Paulo e Rio de Janeiro. A divisão da rede ferroviária significou um passo avançado na mudança de foco do ministério dos transportes no campo ferroviário, iniciada nas décadas anteriores, que levou à submissão dos trens de passageiros aos trens de cargas, impondo o objetivo considerado maior, da economia nacional voltada à exportação.

Em fevereiro de 1985, fortes chuvas atingiram a Serra do Mar e tal fato foi suficiente para impor um desmoronamento de terras e uma longa interrupção de 5 anos aos trens de passageiros, que deixaram de circular pelo trecho de Paranapiacaba (Alto da Serra) a Santos. Desde a inauguração do trecho inglês em 1867 houve circulação de trens de passageiros no trajeto clássico do porto ao interior de São Paulo. Com a diminuição dos serviços de manutenção impostos pela administração federal, a antiga SPR/EFSJ começou a se transformar em uma ferrovia convencional de cargas, na serra do mar. Um mero corredor de exportação não teria necessidade de verificação de segurança. Por outro lado, o trabalhador responsável pela condução da locomotiva estava sujeito a qualquer acidente. Uma nova tentativa da volta dos trens de passageiros no trecho Santos-São Paulo aconteceu em outubro de 1991, mas novos descarrilamentos impediram a continuidade.

Na cidade de São Paulo, ocorreu um processo lento de abandono e esquecimento da ferrovia como transporte imprescindível para regiões populosas. Sob administração federal da CBTU, os trechos da Santos-Jundiaí obedeceram aos padrões ferroviários nacionais baseados na falta de manutenção, segurança, sucateamento do patrimônio, até chegar à data de privatização nos anos 1990. Segundo dados da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), atual administradora das ferrovias que cortam a cidade de São Paulo, em 1992 circularam 894 mil usuários por dia, quando *“cenas de centenas de usuários pulando nas vias para passar de uma plataforma e outra, trens viajando de portas abertas e composições completamente depredadas eram bastante comuns”*<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup>- Idem.

<sup>91</sup>- Fonte: [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/CPTM\\_cronologia\\_1992\\_99.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/CPTM_cronologia_1992_99.asp) (Acessado em 21/07/2012).

Inicialmente, o transporte ferroviário na cidade de São Paulo foi destinado às populações pobres e as notícias de jornais associavam o trem metropolitano à pobreza e ao desajustamento social<sup>92</sup>. Naquele período, a solução apontada era o aumento do policiamento nos trens da CBTU. O trem passou a ser um problema e incomodar a cidade, pois seu descarte para a cidade concentrava uma realidade social conflitante, assim como as áreas que o trem atendia. A associação da ferrovia à pobreza parece minimizar a importância do transporte ferroviário. Embora os trens cheguem a bairros populosos e de características industriais, a garantia da qualidade aos passageiros é um item menosprezado para um serviço de transporte que só não foi eliminado, pois o trataram com baixo custo de manutenção.

Os trens da CBTU sofriam com a falta de investimentos em função do impasse criado quanto à continuidade das ferrovias brasileiras. Uma das justificativas para a falta de investimentos era a concorrência desproporcional em relação à indústria automobilística, levando a RFFSA à crise. Em 1990, a empresa já apontava a possibilidade de falência. Segundo Martiniano Lauro Amaral de Oliveira, naquele período a folha de pagamento do pessoal consumia 70% do faturamento da empresa, que possuía dívidas de US\$ 600 milhões. Para o antigo presidente da empresa: *“Temos 10.894 empregados, dos quais apenas 4.300 foram demitidos”*<sup>93</sup>. A notícia da vontade de se tentar impedir a falência vinha acompanhada com a sugestão de vender parte do patrimônio da empresa, além de mirar à privatização, com a abertura de capitais em 49%.

Em estudo recente, Silvio José Rosa (2006) analisou por meio de pesquisa acerca da mobilidade da população da região metropolitana, que os usuários de baixa renda utilizavam pouco este meio de transporte. Depois de 20 anos, após o governo estadual assumir os trechos da CBTU e FEPASA na cidade de São Paulo, quem utilizava com mais frequência os trens era a população com renda de 3 a 5 salários mínimos. Portanto, a população trabalhadora. Ao longo deste período foram estabelecidos melhoramentos no sistema da CPTM, que somados à obrigação das cidades integrarem seus transportes (trens,

---

<sup>92</sup>- Este tema será tratado no Cap. 6. *O Estado de São Paulo*, 24 de agosto de 1986. Notícia: *“A violência viaja de graça no subúrbio”*.

<sup>93</sup>- *O Estado de São Paulo*, 04 de agosto de 1990. Notícia: *“RFFSA quer impedir a falência”*.

ônibus e metrô), aumentou vertiginosamente a média de usuários transportados na região metropolitana, com 2.686.220 pessoas por dia.

Nos trilhos da antiga SPR, além dos trens da CPTM também circulam os trens da MRS, que detém a concessão para o transporte de cargas e do sistema de cremalheira da Serra do Mar, que pelo imenso volume de cargueiros não admite passageiros com destino a Santos. No modelo de ferrovia e de prioridade cargueira constituída com a privatização, o trecho metropolitano da cidade de São Paulo concentra o problema do tráfego concorrido entre os trens das pessoas (CPTM) e das cargas (MRS), considerando que este trecho é juntamente com a antiga ferrovia da Sorocabana, o principal escoadouro sobre trilhos da economia brasileira, a 7ª mundial. Os trens de cargas passam na região urbana de São Paulo em janelas de tempo, entre 0 e 3 horas<sup>94</sup>.

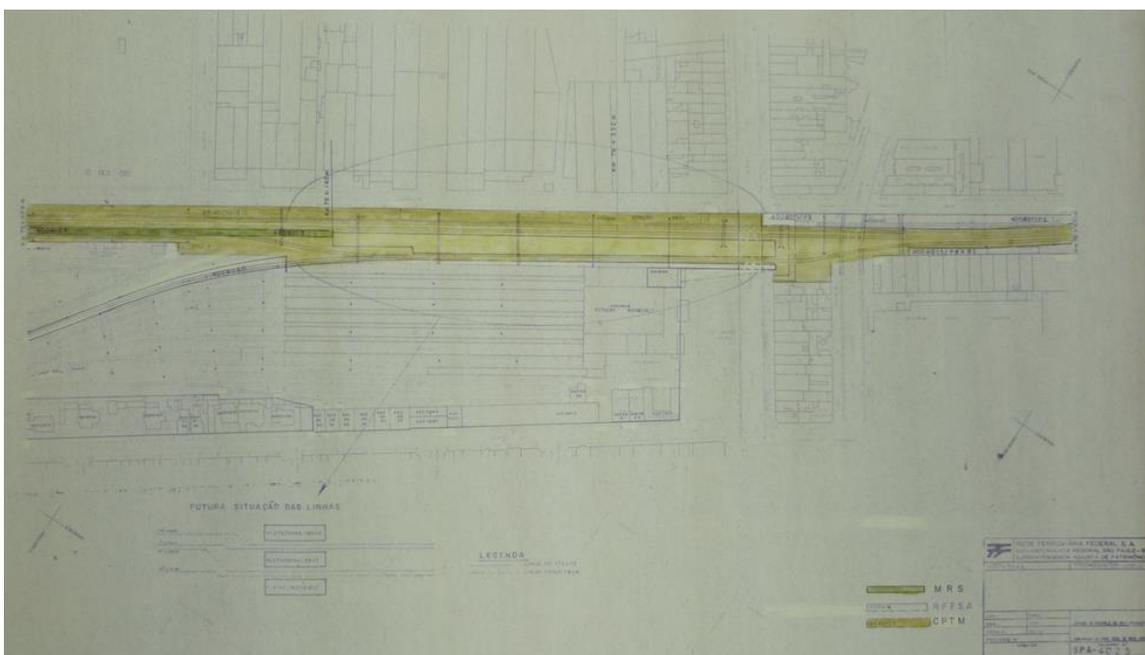
Os edifícios e áreas ferroviárias da antiga SPR ao longo da cidade de São Paulo são administrados por diversas empresas, sejam públicas, ou privadas. Áreas foram leiloadas, outras foram concedidas. Armazéns, prédios administrativos e linhas assumiram diversas funções. A razão dessa miscelânea de concessões reside no fato da liquidada RFFSA ser inventariante de muitos bens e por isso aparece como administradora de determinados prédios, como alguns edifícios da área da Luz, onde conserva documentos e observa de modo centralizado as diversas concessões de áreas ferroviárias de todo patrimônio em todas as linhas do estado de São Paulo. Em um desses prédios estão alguns álbuns que apresentam esboçadas as plantas e as concessões das linhas férreas e áreas, que são assinaladas com cores diferentes pelos engenheiros e seus assistentes contratados pela inventariança. A seguir, apresento reproduções fotográficas de páginas desses álbuns, de exemplos de como as áreas de concessões estão fragmentadas, na cidade de São Paulo.

---

<sup>94</sup>- O Estado de São Paulo, 19 de agosto de 2012, B6.

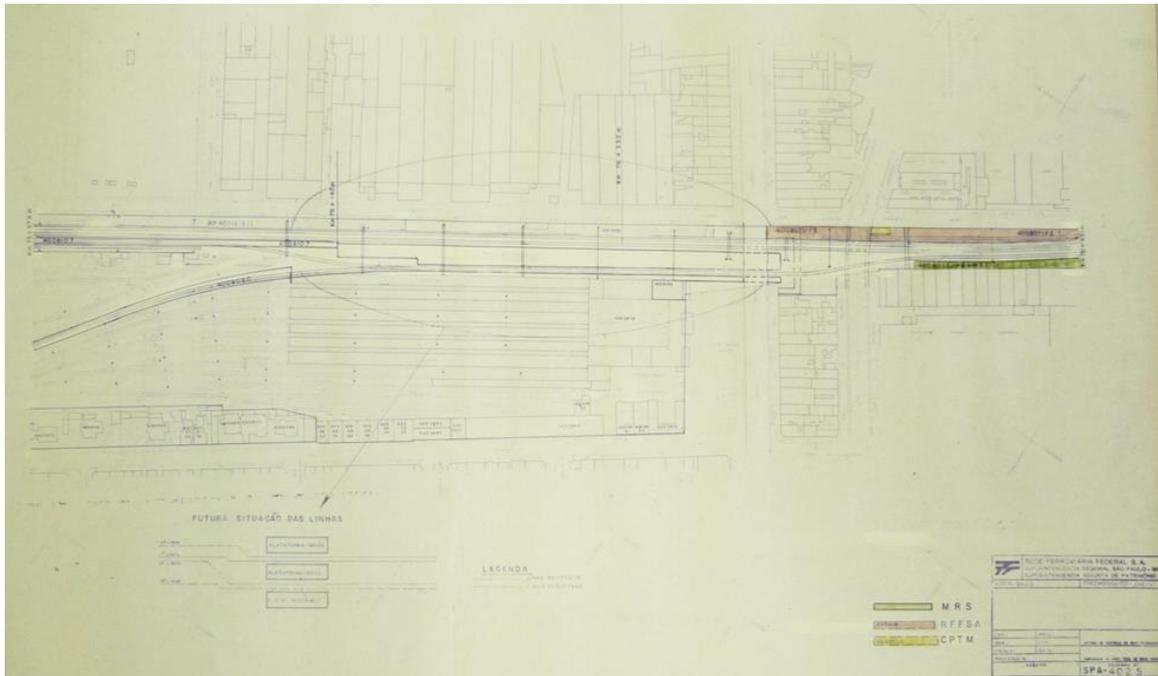
Plantas 1 e 2 - Brás – CPTM, MRS e RFFSA<sup>95</sup>:

De acordo com a primeira planta, a linha de tráfego de trens principal corresponde à CPTM, enquanto alguns recuos, linhas paralelas, são destinados às manobras dos trens da MRS que são obrigados a dar passagens aos trens de passageiros que circulam entre Rio Grande da Serra e a própria estação do Brás, não mais até a Luz. A CPTM tem autonomia de alterar os destinos dos trens, segundo a prerrogativa de desafogar as estações, como a própria estação da Luz que foi adotada inicialmente como a principal interligação da cidade. Agora, a estação Tamanduateí aparece como principal mecanismo de ligação entre a periferia e outros pontos de São Paulo, com conexão com uma linha do metrô. Com o objetivo de proporcionar uma nova dinâmica ferroviária com os sistemas metrô e CPTM, o governo procura sanar a defasagem dos transportes de São Paulo. Nesta tentativa, a estação da Luz perde sua tradicional referência de Estação Central com ligação ao subúrbio.



Planta 1 de situação da inventariança da RFFSA/SP, Brás. Foto: Marco Henrique Zambello, 05/2010.

<sup>95</sup>- Todas as plantas a seguir são reproduções fotográficas de plantas originais pertencentes à inventariança da RFFSA/SP. As plantas são pintadas obedecendo as mudanças operadas na concessão das linhas, ou edifícios. As fotos foram feitas em maio de 2010.

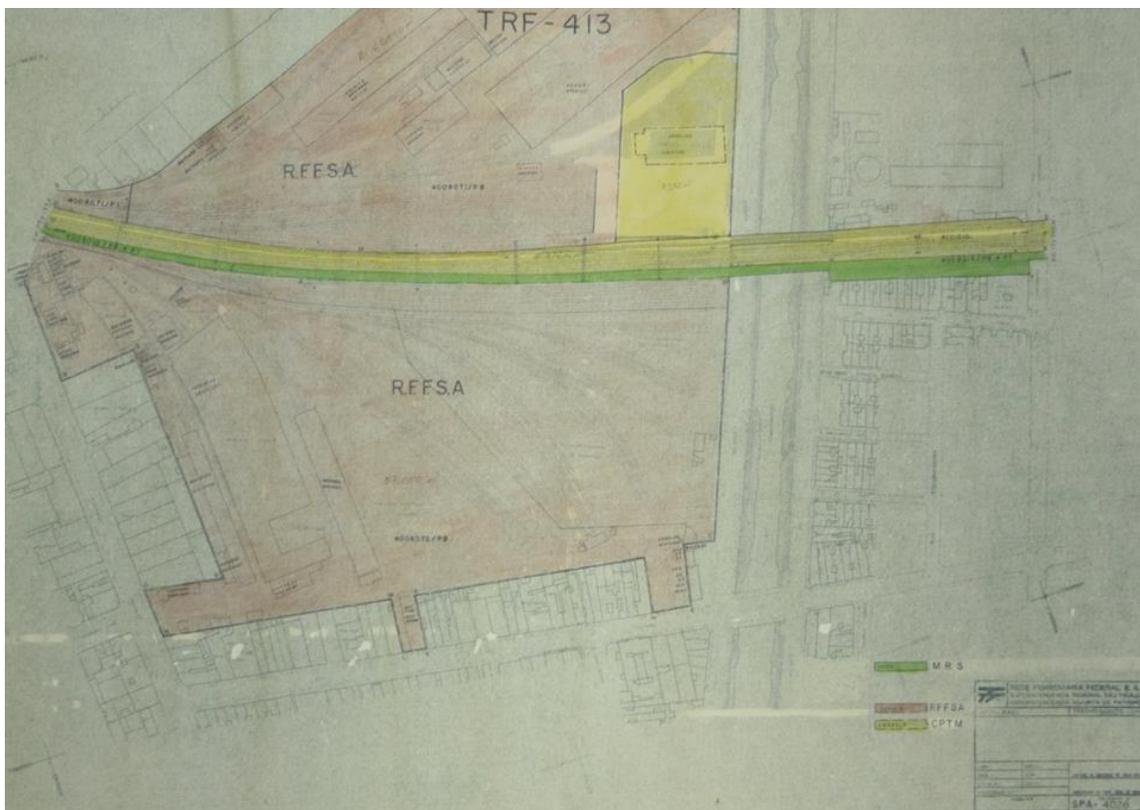


Planta 2 de situação da inventariança da RFFSA/SP, Brás. Foto: Marco Henrique Zambello, 05/2010.

Na segunda planta estão esboçados alguns recuos e casa de manutenção segundo as respectivas concessões, sendo vermelho os espaços administrados pela inventariante RFFSA, verde o recuo concedido à MRS e o que é amarelo correspondente à CPTM.

Plantas 3 e 4: Complexo do Pará:

O caso do Pará é provavelmente o mais descaracterizador do sistema SPR na cidade de São Paulo, tendo em vista o descarte de todo serviço que lá era realizado, embora sua área



Plantas 3 e 4 de situação da inventariança da RFFSA/SP, Pará. Fotos: Marco Henrique Zambello, 05/2010.

pudesse representar um espaçoso recuo para as composições de cargas da ferrovia concessionária, que hoje é obrigada a dar passagens aos trens da CPTM.

Ocupando as duas margens das linhas do trem, em um dos lados concentravam-se enormes armazéns para controle de mercadorias que chegavam à cidade de São Paulo, ou que partiam com destino ao Porto de Santos. Do outro lado, em forma de leque, um pátio de triagem com possibilidade de estacionamento para 10 grandes composições, que também contavam com serviços de manutenção.

Atualmente, o espaço onde concentravam-se os recuos de trens transformou-se em um estacionamento de ônibus de consumidores da popular “feira da madrugada”, que também ocupa espaços do terreno da estrada de ferro. Apenas uma pequena seção está sendo utilizada pela CPTM, onde existia um prédio que foi demolido. Os terrenos da grande área do Pari não foram negociados em leilões, nem sequer foram assumidos pela concessionária. Tais espaços estão vinculados à liquidada RFFSA, embora sejam utilizados de maneira privada pelos frequentadores e comerciantes das ruas que circundam o antigo complexo ferroviário.

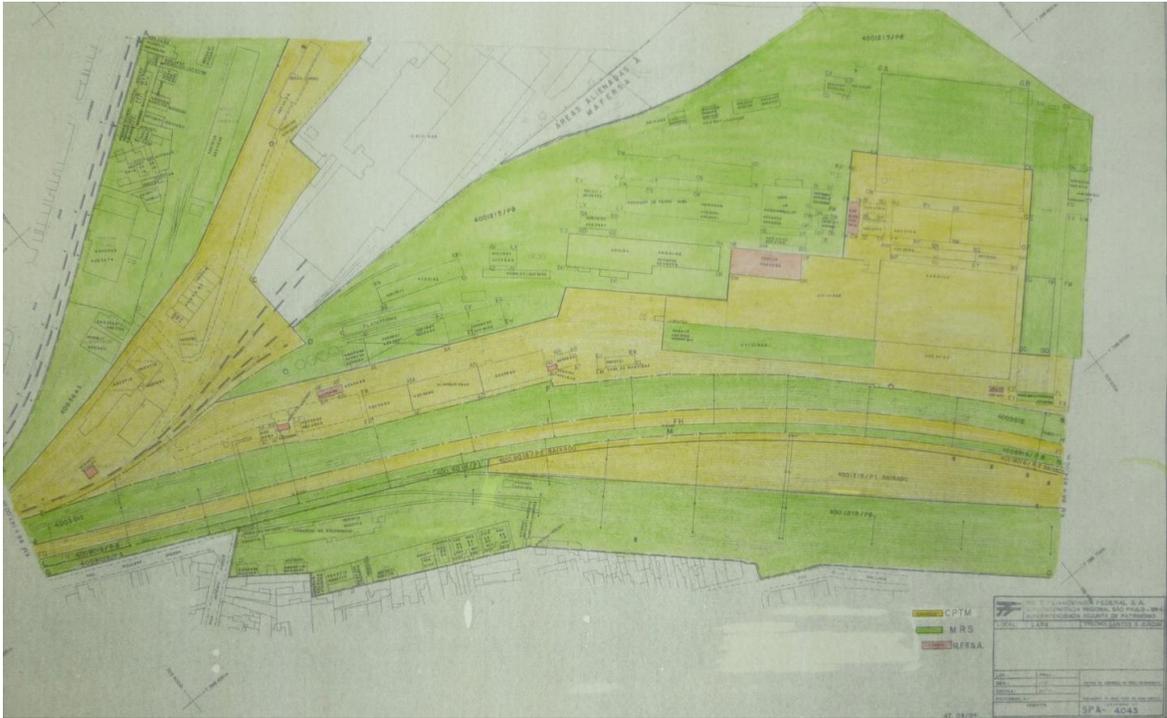
#### Planta 5: Luz



Nesta planta da Luz, está esboçado um acordo firmado entre a CPTM e a inventariante RFFSA, em que as áreas ferroviárias ao longo do pátio estão divididas em 50% para cada uma delas. Outros prédios na margem ladeando a Rua Mauá pertencem à RFFSA. Os trilhos de manobras são da MRS, com prioridade aos trens de passageiros da CPTM. A estação da Luz é um patrimônio histórico tombado pelo IPHAN, onde também funciona um museu. As áreas operacionais para fins ferroviários limitam-se às plataformas, postos de bilheteria e corredores de acesso aos usuários de trens da CPTM.

#### Plantas 6, 7, 8 e 9: Pátio da Lapa

As plantas de situação das áreas das oficinas da Lapa apresentam de modo exemplar a fragmentação e como um setor muda de concessão de tempo em tempo. Por enquanto, a MRS é responsável pelas linhas de manobras e da maioria dos edifícios, pois tais estruturas continuam servindo à manutenção de locomotivas. Porém, quando a MRS não tem mais interesse por determinado edifício, este é devolvido à responsabilidade federal, que deve arcar com as despesas de impostos, entre outros itens de manutenção e segurança.





Plantas 6,7,8 e 9 de situação da inventariança da RFFSA/SP, Pátio da Lapa. Fotos: Marco Henrique Zambello, 05/2010.

Um departamento com antigos funcionários da RFFSA estabelece a concessão dos edifícios e determina a autorização para os usos de cada um deles. Os usos das ferrovias para o transporte de passageiros na cidade de São Paulo têm mantido, na maioria dos casos, a continuidade e a função original dos edifícios de estações e oficinas. Os armazéns de estações

foram descartados, desde quando não houve mais serviços de mercadorias nas estações. Os prédios ferroviários parecem ter uma razão meramente funcional. Em uma das pesquisas que fiz na cidade de São Paulo em 2010, em um departamento da extinta RFFSA, o pessoal diretamente envolvido com o transporte tem a percepção de que a ferrovia ainda existe, como nos anos 1970, por considerarem o fato dos trens de passageiros ainda circularem na capital. Os edifícios e espaços ferroviários têm uma dinâmica específica e existência própria: um espaço nunca é considerado inútil, podendo ser reutilizado, mesmo depois de um longo tempo sendo usado, ou não mais existirem seus edifícios originais. As opiniões pareceram convencedoras. Um engenheiro teve um projeto para o Parí descartado depois da privatização, assim fez críticas à ideia de tombar historicamente as edificações remanescentes daquele lugar. Para ele, as construções têm serventia à função ferroviária, pois existe a racionalidade de que há áreas potenciais que voltarão à produção, de acordo com o eminente aumento da demanda pelo transporte sobre trilhos. Esse olhar é de uma pessoa que convive com os serviços ferroviários. Certamente, são diferentes as impressões de quem vive no interior, pois poucos prédios são aproveitados no transporte de cargas e os projetos do interior visam construir edificações permanentes em trechos ferroviários urbanos.

Desde 1867, bem ou mal, a ferrovia funciona em São Paulo. A função econômica da cidade atraiu população, consumo, produção e serviços. É possível interpretar que a ferrovia destinada aos passageiros só permanece ali pelo fato da própria cidade ter relevância econômica e política, segundo o mesmo argumento usado para a construção das suas grandes estações. Essa interpretação se dá pela realidade presente nos pátios do interior do estado de São Paulo, marcados pelo abandono e ausência da circulação dos trens de passageiros. Mesmo em São Paulo, a ferrovia foi descartada em projetos urbanos para a cidade, como exemplo o desprezo pelos bondes e ferrovias menores que ligavam diversas regiões, pouco compensado com a construção e posterior ampliação do sistema de metrô. A ferrovia não permanece em São Paulo pelo significado que é dado aos serviços ferroviários sobre trilhos, mas como condição necessária para amenizar as inúmeras deficiências dos transportes públicos da cidade.



## Capítulo 2 – A dupla natureza ferroviária

Uma estrada de ferro em que não passam trens, que não se usa, não é consumido, só no domínio da possibilidade dinâmica e não no da realidade é estrada de ferro. Sem produção não há consumo; mas sem consumo também não haveria produção, porque neste caso a produção não teria qualquer objetivo (MARX, 1977: 209).

Mais uma excursão sentimental, percorrendo idealmente o Brasil do trem?

Pode ser. Viaja-se de avião e no asfalto das rodovias, neste fim de Século sempre mais distante dos tempos em que a ferrovia apareceu como deslumbrante novidade.

Ainda existe, serve; não se tornou memória. Porém, sua história já interessa a Memória (BARDI, 1983).

Nesta seção, estudo o “valor histórico” das ferrovias paulistas, no sentido de problematizá-lo e analisar a noção de “memória ferroviária” constante na lei estabelecida para a preservação do patrimônio ligada às antigas ferrovias brasileiras. Antes, é preciso compreender o que vem a ser o patrimônio ferroviário, especificamente, e como a ferrovia passa a ser elemento de “memória”.

A tentativa de preservar a chamada “memória ferroviária” se dá em virtude da fase ociosa de uma grande parcela dos bens ligados ao transporte ferroviário brasileiro, que tem apenas trens de cargas sendo operados fora das capitais dos estados do país, com raras exceções de trens de longo percurso. No passado, os trens de cargas transportavam mercadorias de cidade a cidade, com paradas nas estações, que contavam com armazéns e depósitos utilizados para a guarda temporária das mercadorias. Atualmente, os trens de cargas viajam do ponto produtor até o porto, ou vice-versa. Para a economia nacional, o transporte ferroviário é infraestrutura voltada para exportação (de matéria-prima) e importação (sobretudo, de insumos da atividade agrícola). Até a década de 1960, o transporte ferroviário era um dos únicos e o mais popular meio de transporte de massa existente, de modo que os recursos materiais das ferrovias eram empregados plenamente. No presente, para a maioria das pessoas, o transporte ferroviário é ausente e um empecilho. Se não há paradas nas cidades, grande parte dos bens ferroviários não tem serventia.

Originalmente, o patrimônio ferroviário é uma obra ligada às economias nacional e internacional, que são marcadas por seguidas crises e vicissitudes. A constituição da

totalidade das construções ferroviárias brasileiras é descontínua e a própria evolução do montante ferroviário de cada companhia se fez com sobressaltos, de acordo com o tempo necessário da sua expansão em virtude da falta de recursos e muitas vezes limitada pela lógica da concessão do Séc. XIX. Inúmeras estradas de ferro foram instaladas no Brasil, houve tentativas frustradas e outras bem sucedidas. A ferrovia chega ao Brasil, não só pela união e boa vontade de homens animados com a ideia do progresso econômico dos seus negócios. Geraldo Gomes da Silva (1986: 11) lembra da importância de se estudar o imperialismo europeu para compreender o fenômeno de importação de produtos, “*cujo grau de utilidade para os povos subdesenvolvidos é muito variável, neste caso os produtos industriais em ferro*”. O ferro produzido pelos países europeus penetrou cada parte, até em regiões nunca imaginadas. Eric J. Hobsbawm (2005: 47-48), que tem um livro dedicado à história do imperialismo no mundo, faz uma viagem nas estradas de ferro: “Vastas redes de trilhos reluzentes, correndo por aterros pontes e viadutos, passando por atalhos, atravessando túneis de mais de quinze quilômetros de extensão, por passos de montanha da altitude dos mais altos picos alpinos, o conjunto das ferrovias constituía o esforço de construção pública mais importante já empreendido pelo homem. Elas empregavam mais homens que qualquer empreendimento industrial. Os trens alcançavam o centro das grandes cidades – onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias igualmente triunfais e gigantescas – e às mais remotas áreas da zona rural, onde não penetravam nenhum outro vestígio de civilização do século XIX”.

Em “*Trem-Fantasma*”, Francisco Foot Hardman (2005) aponta aspectos da historiografia brasileira e reafirma a tese da coexistência interativa do *tradicional/moderno, atraso/progresso* ao esmiuçar a história da implantação da estrada de ferro Madeira-Mamoré na selva amazônica, entre 1878-1879 e 1907-1912. Nos capítulos finais do texto é apresentada a encenação dramática da integração nacional e da integração do país ao comércio internacional, a partir da análise crítica de uma construção que consumiu milhares de vidas de trabalhadores sujeitados a um “processo de desenraizamento cultural sem retorno possível”, submetidos à insalubridade, epidemias, isolamento na selva, às formas servis e escravistas de trabalho: requisitos na “expansão e delineamento das fronteiras do Estado nacional, bem como na montagem de uma infraestrutura moderna, vital para a circulação

capitalista de mercadorias” (p.189). Ironicamente, a obra da Madeira-Mamoré acaba quando entra em crise a borracha na região, o principal produto transportado naquela ferrovia.

O surgimento das principais estradas de ferro do estado de São Paulo está ligado ao ciclo econômico do café e as companhias que exploraram as áreas mais férteis foram aquelas que obtiveram mais êxito e sobreviveram por mais tempo. Como toda empresa capitalista, tais companhias experimentaram diversificar seus negócios, não se limitando apenas ao transporte ferroviário, como foi o caso da Companhia Paulista, que formou uma empresa de colonização. Essa diversificação propiciou a sobrevivência de determinadas companhias. Todas as estradas de ferro foram fundadas com capital privado, mas de acordo com a importância econômica e com o significado atribuído pelo poder público, algumas foram estatizadas, federalizadas, ou simplesmente descartadas.

O país que encampava ferrovias mudou sua concepção de administração pública e, por fim, reprivatizou as linhas e bens das antigas companhias ferroviárias, repassando-as para empresas concessionárias. É mundial o fenômeno econômico característico do “estado mínimo”, que está ligado à decisão dos governos de repassar à iniciativa privada os setores estatais ligados à produção econômica, segundo o pressuposto de limitarem suas participações nos chamados serviços essenciais: saúde, transportes, educação e previdência social.

Na Europa, há uma forte tradição do transporte ferroviário, que teve sua tecnologia desenvolvida ao longo de todo século XX. Mesmo com as privatizações dos anos 1990, as ferrovias de alguns países, como a Inglaterra, continuaram com forte tradição no transporte de pessoas e em pleno funcionamento, muito diferente da realidade brasileira. Além do transporte ferroviário de passageiros ter sido descaracterizado no Brasil ao longo do tempo, quando os bens das antigas companhias foram repassados às empresas concessionárias, estas ficaram livres da obrigação de manterem o patrimônio. A guarda e a manutenção dos prédios, maquinário e documentação sequer foram estipuladas nos editais de venda da RFFSA, muito menos houve na época, a preocupação de mencionar que existia uma “memória ferroviária” subjacente aos bens da concessão. Ao contrário da privatização ferroviária inglesa, a fragmentação das ferrovias brasileiras desconstruiu as formas de utilização dos bens ferroviários, além de gerar o abandono e o saque de inúmeros bens. Se o valor econômico foi

descartado para a maior parte do patrimônio ferroviário, seu sentido histórico não teria outro destino, a não ser o da marginalidade.

A Argentina sofreu processo de privatização mais feroz e teve reduzida sua malha de aproximadamente 47.000 km para 28.483 km. Os ramais ferroviários que impulsionavam a produção rural do país tiveram sua operação desligada e os trens de passageiros se limitaram à região de Buenos Aires. O documentário “**A próxima estação**”, do cineasta e deputado federal Fernando Solanãs, é um retrato do declínio ferroviário argentino remontado da origem até o presente. Toda tradição ferroviária do país foi aviltada pelas políticas de diminuição do peso do estado na economia e de venda de patrimônio público, repassado à iniciativa privada, que descartou a maior parte dos bens ferroviários e executou programas de demissão voluntária dos funcionários. Os relatos editados no documentário apresentam a vida de antigos engenheiros ferroviários aparentemente empobrecidos materialmente, porém expressando uma consciência econômica, política de uma educação catedrática, também desconfigurada. São apresentadas antigas cidades ferroviárias do interior, em que as populações reunidas exigem a volta dos serviços de trens. A decadência e abandono ferroviário argentino são consequências claras da sistemática privatização do patrimônio público. Cidades perderam sua identidade, populações ficaram à margem, como no Brasil.

Processos como esse estão identificados com o fenômeno francês explicado por Pierre Bourdieu (1998: 9), sobre a crise do mundo social convertida em dramas pessoais. O resultado das desestatizações implica na perda de garantias quanto às condições que produziam nas pessoas o sentimento de pertencimento à nação, pelo simples fato de compartilharem direitos comuns, por exemplo, direitos por transporte de qualidade. Esse sentimento de nacionalidade se esvai pela redução do estado a mero balcão de serviços sociais, mesmo assim deficitários.

A ferrovia nasce pela demanda econômica da exportação e decaí em razão da mudança político administrativa dos governos, que se desfazem parcialmente das indústrias estatais. Seria equivocado sugerir que em um período de prosperidade mundial, serviços como o de transporte de massa ganham forte impulso na balança comercial dos países. Jonh K. Galbraith (1987: 1-3) analisou a sociedade da afluência e sua acomodação parcial e implícita. As ideias pelas quais as pessoas dos países desenvolvidos interpretam o mundo “e,

que num certo grau orientam seu comportamento, não foram forjadas num mundo de prosperidade”. No início do século XIX, as pessoas tinham a medida exata do que necessitavam, agora os anseios humanos não são mais evidentes (precisam de um publicitário para lhes dizer o que querem). “Como resultado, nós somos guiados em parte por ideias que são relevantes a um outro mundo; e também como consequência, fazemos muitas coisas que são desnecessárias, algumas que são pouco sábias e prudentes, e algumas que são loucas. Algumas constituem ameaça a própria afluência”. Para Galbraith (p. 191), “o problema final da sociedade produtiva é o que ela produz. Isto se manifesta através de uma implacável tendência dela proporcionar uma oferta abundante de coisas e de oferecer minguada e escassamente outras.” A partir dessa lógica, podemos sugerir que a afluência econômica, ou prosperidade não garante a produção de transporte que corresponda a um equilíbrio social: “se consumirmos mais automóveis, precisaremos ter mais gasolina. É preciso haver mais seguros e também mais espaço para circular” (p.194). A deserção do estado do setor produtivo, apenas repercutiu de modo explícito quanto à sua incapacidade de garantir o equilíbrio social. Ora, se o abandono ferroviário corresponde à deserção do estado da garantia de transportes públicos, quem diria a atuação do estado quanto à sua capacidade de garantir a memória em torno da história desse transporte (embora pareça uma tarefa menos dispendiosa).

O sentido histórico das antigas companhias ferroviárias começou a ganhar corpo e ser organizado nos anos 1960. Mesmo assim, o significado das ferrovias estava ainda associado à sua capacidade produtiva. Por meio do decreto estadual Nº 41.563, de 21 de janeiro de 1963, foi autorizada a formação de um Museu Nacional Ferroviário<sup>96</sup> na primeira estação da Estrada de Ferro Sorocabana (1875) da cidade de São Paulo, localizada entre as ruas Mauá e General Couto de Magalhães, na região da Luz. Em 1979, a estação foi demolida para a construção de um posto de embarque e desembarque de passageiros do interior<sup>97</sup>. No mesmo ano, foi inaugurado o “Museu Barão de Mauá” em um setor do prédio das oficinas da Companhia Paulista, na cidade de Jundiaí. Além de um acervo de equipamentos diversos

---

<sup>96</sup>- Referência: Revista Ferrovia, São Paulo, Número XXVIII, maio de 1963, p.6.

<sup>97</sup>- Na década de 1960, a estação já havia perdido parte da sua estrutura original, justamente para o viaduto General Couto de Magalhães. A estação construída no espaço da primeira estação da Sorocabana foi desativada com a extinção dos trens que viajavam para o interior.

exposto em uma das alas do prédio administrativo; alguns exemplares de locomotivas, maquinários pesados e carros de passageiros foram expostos em uma das oficinas. A exposição do maquinário naquele local proporcionava a compreensão da organização e funcionamento da própria oficina. Em parte dos espaços dos escritórios foi organizada uma biblioteca com um fragmento da documentação das antigas companhias ferroviárias. Embora o trem de passageiros de São Paulo até Jundiaí ainda funcione, o museu não foi integrado ao transporte. Após a privatização, as oficinas de Jundiaí foram desativadas por completo e o museu desatado do governo estadual, uma vez que o patrimônio passou para o regime federal, que em breve impôs a liquidação da RFFSA. Essa condição gerou o impasse quanto à destinação do museu, provocando a sua decadência, já que o acervo não recebeu qualquer tratamento especializado e investimentos para sua conservação. O museu sempre esteve vinculado institucionalmente ao transporte, de modo que nunca teve uma vida autônoma para garantir sua sobrevivência e independente das consequências da privatização. Hoje, o prédio e o museu estão vinculados à prefeitura de Jundiaí. O imenso prédio virou objeto fracionado, de arrendamento econômico da prefeitura (cada setor das oficinas é uma fonte de dinheiro para a prefeitura); o museu do maquinário representa o exemplo do abandono característico da vida nos pátios abandonados do presente.

No final da década de 1970, o arquiteto, urbanista e sociólogo Nestor Goulart Reis Filho coordenou a recuperação de uma série de estações ferroviárias da antiga Companhia Paulista. Goulart conta que o contrato com a FEPASA aconteceu a partir de um edital veiculado na grande imprensa paulistana, em que se anunciava a busca por empresa interessada na reforma das estações. Espantado com a notícia, entrou logo em contato com o pessoal da FEPASA e disse que as reformas deveriam respeitar alguns critérios, pois as populações das cidades tinham vínculo com aqueles patrimônios, de modo que a empresa contratada necessitava se precaver, pois poderiam acontecer levantes populares localizados, caso se mexesse indevidamente naqueles bens. Por fim, a FEPASA contratou a empresa Planart de Goulart, que já havia desenvolvido um método para a restauração de prédios escolares públicos. Segundo Goulart, o seu interesse pelos bens ferroviários aconteceu em razão da leitura do livro do sociólogo José de Souza Martins, *“Conde Matarazzo: o empresário e a empresa”*, de 1976. Esse texto teria despertado sua percepção quanto à

importância antropológica da indústria e dos seus sentidos subjacentes<sup>98</sup>. Os relatórios de projeto de restauração de Goulart encontram-se na biblioteca do Museu Ferroviário de Jundiaí e na Faculdade de Arquitetura de Urbanismo, da USP. São relatórios completos, que incluem desde a análise da área envoltória das estações, até a solução encontrada para o restauro das maçanetas das portas. A partir dessa experiência, podemos definir que a iniciativa de restauro de Nestor Goulart representa o primeiro passo objetivo e consciente relativo à compressão do valor histórico correspondente ao patrimônio ferroviário paulista. Todavia, embora a metodologia servisse para baratear o restauro da série de estações selecionadas e entregues à FEPASA, a alegação de falta de recursos da empresa foi indicada por Goulart como a barreira para o sucesso completo da empreitada. Porém, é importante apontar, que foram mapeados e fotografados parte dos conjuntos industriais presentes nas áreas envoltórias das estações estudadas, significando o pioneirismo da arquitetura no Brasil, quanto à classificação das edificações industriais, que passou a ganhar relativa relevância recentemente.

Como foi apresentada na introdução, além de extinguir a RFFSA, a lei N° 11.483 promoveu o sentido histórico da ferrovia. No artigo 9º, ficou estabelecido que “caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”<sup>99</sup>. No parágrafo segundo deste artigo, o legislador inclui a noção de “Memória Ferroviária”, definindo-a pela existência de um patrimônio artístico, cultural e histórico pertencente ao setor ferroviário.

Podemos sugerir que a lei N° 11.483 transforma o sentido jurídico do patrimônio ferroviário, antes preso à mera função de transporte, ao estabelecer que há um fundamento artístico, cultural e histórico nos bens móveis (locomotivas, carros de passageiros, vagões,

---

<sup>98</sup>- Dados contidos em entrevista gravada, realizada em 18/11/2009.

<sup>99</sup>- Nos parágrafos do artigo nono, ainda fica estabelecido:

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

mobiliário, equipamentos diversos, documentação) e imóveis (armazéns, depósitos de trens e carros, estações, oficinas, pátios de manobras, casas de máquinas, trilhos, moradias operárias, pontes). O patrimônio ferroviário ganhou um novo estatuto e o que está em jogo são o reconhecimento, o discernimento e a classificação desses valores de preservação. Mais ainda, estabelece quem passa a ser o responsável pela tarefa de receber, administrar, eleger, ou classificar as coisas que tem qualidades artísticas, culturais e históricas dentre o universo de bens materiais e imateriais do “setor ferroviário” nacional. A lei ainda impõe ao IPHAN, a incumbência de “zelar pela sua guarda e manutenção”, o que é duvidoso, já que somam 52 mil bens imóveis, 15 mil itens de bens móveis e 2 milhões de itens que precisam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural<sup>100</sup>. A tarefa do IPHAN se caracterizou pela resolução dos embaraços teóricos e jurídicos, que oficializarão os usos das áreas ferroviárias, seja para a sua preservação, seja para a sua exploração comercial, cultural, ou turística. Já há projetos de restauração de estações em andamento, com abertura de licitação para alguns bens.

A noção de valor histórico interposta na lei é uma noção arbitrária, também adotada nesta pesquisa. A ideia de valor projeta a ideia de que tudo é suscetível de valor, ou não. A classificação do objeto depende sempre de quem projeta significado sobre um prédio, uma mesa, ou sobre um documento de papel. No caso dos bens ferroviários, como definir os seus significados artísticos, culturais e históricos e dotá-los de valor?

Não pode haver uma fórmula e há uma grande razão para isso. Antes de serem fragmentadas, cada companhia de estrada de ferro concentrava o seu montante de bens materiais e imateriais (técnicas e história específica). Se levarmos em conta a “história” das estradas de ferro, cada parte corresponde à companhia ferroviária que a constituiu, pois um depósito de trens não existiria sem os trilhos que levam as locomotivas às vagas; assim como uma casa operária da ferrovia está ligada ao maquinista que nela vivia e estacionava o trem no depósito e é possuidor da técnica do trabalho. Cada objeto tem seu significado preservado, se for ligado ao conjunto do qual fazia parte. Só podemos imaginar a tese do legislador na teoria, pois só com ela os bens podem voltar à sua integralidade.

---

<sup>100</sup>- O IPHAN e o Patrimônio Ferroviário, portal IPHAN acessado em 15/09/2014.

Beatriz Kühn (Ob. cit.: 22) relaciona o valor do patrimônio arquitetônico industrial em geral, do qual o transporte ferroviário faz parte, “ao valor afetivo e simbólico associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com o seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações”. A autora faz uma ampla discussão a respeito do conceito de restauração dos bens industriais, a partir dos textos teóricos para justificar a relevância de um tratamento crítico na elaboração de projetos voltados para o legado industrial. Há uma série de problemas e um deles está ligado às “vastas áreas que em geral ocupam os conjuntos industriais, e faz com que a sua preservação assuma papel estratégico e esteja ligado de forma indissolúvel com a escala urbana e, muitas vezes, também territorial” (Id., Ibid.).

A lei intencionou preservar a memória dos restos do patrimônio ferroviário, o que não seria possível praticar o restauro em escala territorial: método impraticável à totalidade dos bens ferroviários. A dificuldade de achar os melhores métodos, ou a melhor teoria para os restos das ferrovias do passado reside no próprio paradoxo do patrimônio ferroviário assentado no **autoconsumo** e na sua fantasia inerente, ou seja, a ferrovia ainda serve e já é memória. Em 1983, Pietro Maria Bardi afirmou que o trem ainda existia, servia e que ainda não era memória, mas sua história já interessava a “Memória”. Talvez, por essa razão que a ferrovia tenha sido parcialmente descartada, embora ainda possa proporcionar inúmeros benefícios para as populações das cidades. Pelas razões elencadas acima, hoje, podemos dizer que a ferrovia serve menos e a memória virou lei.

A ferrovia, portanto, tem duas naturezas:

- 1) a sua natureza útil, que serve e produz riqueza;
- 2) a sua natureza imaginária, do domínio da memória.

No campo da natureza útil, a noção de trabalho é indissociável da origem do patrimônio ferroviário, que se baseia na produção de transporte de pessoas e mercadorias. O trabalho humano é parte do processo de produção e aparece como mais um dos componentes das máquinas empregadas. Assim como em uma fábrica, o maquinário e as instalações ferroviárias sofrem constantes desgastes ligados ao seu consumo; também, ao longo do tempo ocorre superação técnica, que requer o alargamento das suas capacidades. Considerando a acepção de Marx, o consumo é idêntico à antítese destrutiva da produção,

tanto objetiva (materiais diversos), como subjetiva (trabalho humano): o trabalho gera uma nova criação. Marx (1988: 164) compreendeu que “as condições técnicas do processo de trabalho podem ser transformadas de forma que, por exemplo, onde antes 10 trabalhadores com 10 ferramentas de pouco valor processavam uma massa relativamente pequena de matéria-prima, agora 1 trabalhador com 1 máquina cara processa cem vezes mais matéria-prima”. No caso das estradas de ferro, nas linhas em fluído e constante funcionamento, ocorre sistemática renovação dos meios consumidos e da força de trabalho empregada, que é substituída a cada ciclo. Outra característica da ferrovia é seu desgaste gerado pelo não uso, como no caso dos trilhos expostos à corrosão permanente, que só pode ser retardada caso o material seja utilizado, com efetiva manutenção. Soma-se ao consumo dos equipamentos, a necessidade do aumento da capacidade de produção, seja para o transporte de cargas, ou público.

Historicamente, há uma diminuição do tamanho das ferramentas industriais, em contrapartida ao aumento da complexidade dos seus mecanismos e mesmo da forma como a produção é organizada por meio delas. As grandiosas oficinas das antigas companhias ferroviárias paulistas, aos poucos perderam suas funcionalidades devido à forma como o trabalho ferroviário foi tecnologicamente se desenvolvendo, se dividindo, se separando, se desligando do transporte, até parte dos tradicionais serviços serem desativados. Os prédios não receberam outras funções depois de todas as locomotivas a vapor terem sido montadas e suas tecnologias terem sido superadas, substituídas por locomotivas elétricas, ou diesel. Mogyana, Paulista e Sorocabana tinham suas oficinas para reparo e manutenção de locomotivas; produção, reparo e manutenção de vagões e de carros de passageiros. Quando as companhias foram estatizadas, depois de unificadas, os carros de passageiros e vagões passaram a ser produzidos por empresas privadas, causando a diminuição das funções das oficinas. A concepção de organização das oficinas está ligada às mudanças na organização do trabalho, do modo de produção fordista para o toyotista, que fragmenta a produção e destina às empresas terceirizadas parte do processo produtivo, com o objetivo de baratear custos. Tais mudanças pressupõe a própria reconfiguração dos espaços de trabalho, levando à desativação de plantas industriais. Richard Sennett (2000:55) fala de capitalismo flexível,

“que busca reinventar decisiva e irrevogavelmente as instituições, para que o presente se torne descontínuo com o passado”.

As oficinas estavam destinadas à substituição e ao abandono, desde o início da sua organização, pela própria natureza do trabalho comportar um constante aprimoramento. No caso brasileiro, o abandono foi retardado pela dependência em relação à maquinaria estrangeira e devido à própria insuficiência financeira das companhias. O Sr. Waldemar de Carvalho<sup>101</sup>, também retratou assim sua experiência nas oficinas da Mogyana, de Campinas, no final dos anos 1940:

Era uma oficina completa, só que os torno era de 1900. As máquina ali era de 1900. Tinha uns três ou quatro, deixa eu vê: tinha três torno de rodas de eixo, tinha quatro torno grande, grande prá negócio de bucha, né!? E tinha torno pequeno prá tornera, apito, essas coisa miúda. Essas três máquina que fizero lá, fui eu que fiz os apito dela, das três máquina fiz os três apito.

Até quando acabo de fazê as máquina, tiramo as três máquina, aí veio uns engenheiro de estrada de ferro, engenheiro falava, uns dos engenheiro, nois tava tudo ali, os engenheiro era tudo coisa, né!? Tava tudo ali, a tôa ali, num trabalhava, né!? Ganhamo um dia sem trabalhá, esses engenheiro viero e falô prô chefe da oficina, prô chefe lá da locomoção e otros engenheiro na seção de torno, quando chego na seção de torno eles olharo assim, falô: –‘Cadê os torno daí? Num é isso daí!’ Eles falaro: -‘isso não é torno! Isso é carroça!’ Tudo velho, né!? –‘Ceis num tem tornero aqui!’ – ‘Como é que nois num temo, olha as locomotiva que nois fizêmo.’ – ‘Ceis num tem tornero, vocês tem artista aqui! Trabalhá em maquina velha assim é sê artista!’

Porque o torno velho num corta paralelo, corta cheio de curva e pó sujeito fazê uma axial, axial é aqueles pistão, né, precisava í com o compasso e depois limá e calibre prá por ali pra ficá paralelo, e era duro fazê aquilo (...)

(...) 664, 665 e 666 foi as três locomotivas que nois fizemo aí. Eu fiz os três apito, a peça que faz mais barulho na máquina (Risos).

Além dos serviços de manutenção, fabricação de vagões e carros de passageiros, as oficinas das companhias ferroviárias brasileiras montavam locomotivas, pois o país ainda produzia aço de modo restrito e ainda dependia da produção externa. Partindo das caldeiras importadas, o Sr. Waldemar e seus companheiros produziram as locomotivas 664, 665 e 666, por meio de um maquinário que o próprio engenheiro reconhecia estagnado. A arte dos operários, além da expertise dos trabalhadores, está associada à própria condição do Brasil, submetido ao monopólio da produção estrangeira. Quem vendia o maquinário eram as

---

<sup>101</sup> - Entrevista realizada em 2003.

empresas inglesas, alemãs, ou estadunidenses, que exportavam suas locomotivas e todo o resto. Ora, em períodos de pouca afluência, não foi possível reabastecer as companhias brasileiras, de modo que a estagnação não se limitava aos interiores das oficinas. A corrosão atingia todo o universo ferroviário constituído a partir do XIX, que só se mantinha por meio do trabalho dos artesões, como o Sr. Waldemar. A Companhia Mogyana foi estatizada pelo governo estadual em 1952, uma alternativa para que a empresa não fosse fechada.

Com o fim do transporte de pessoas no interior na década de 1990, restou apenas o serviço de reparos de locomotivas e reconstrução de vagões. Atualmente, existem indústrias produtoras de vagões e carros de passageiros para atender o transporte de passageiros das capitais, material que as próprias companhias do passado produziam. As ferrovias das concessionárias atuais apenas introduzem novas tecnologias para baratear a operacionalização e realizam novas construções tendo em vista o armazenamento das mercadorias transportadas, justamente no ponto de despacho dos produtos, não mais nos entrepostos. Em determinados casos, o viés produtivista adquiriu nova significação, na medida em que os investimentos aplicavam-se para reaproveitar o material do passado. Os antigos vagões que ficaram por muito tempo abandonados e enfileirados nos pátios ferroviários, foram reutilizados depois de serem submetidos à uma operação de transformação. Muitos vagões foram cortados em pedaços e soldado em outros vagões arruinados, adquirindo nova forma, resultando em um vagão maior e com capacidade superior, próximo da imagem de um *Frankstein*. Objetos consumidos pelo trabalho e tempo de abandono foram reanimados em autênticos exemplos de reciclagem da metalurgia.<sup>102</sup>

O trabalho humano ferroviário brasileiro foi reformulado, foram extintas muitas especialidades (chefes de estação e de trem; telegrafista; feitor de linha; pessoal da soca, etc.); assim como o seu antigo modo de renovação, baseada na formação de mão de obra no interior do universo ferroviário e das famílias dos trabalhadores. A terceirização é um fenômeno mundial, que repassa a responsabilidade de direitos trabalhistas para outras empresas menores. As empresas ferroviárias configuraram a sua organização de modo minimamente oneroso do ponto de vista social, como fizeram os governos.

---

<sup>102</sup>- Tais observações são fruto de pesquisa de campo realizada na cidade de Rio Claro, em fevereiro de 2009.

Do trabalho humano ferroviário do passado, resta apenas a memória. No cotidiano, a memória do significado das estradas de ferro, do seu conjunto de técnicas, tende a se enfraquecer, restando apenas aos antigos trabalhadores ferroviários a lembrança do que foi uma estrada de ferro. Para estes, a técnica do trabalho do passado é muito viva. A memória dos ferroviários está nitidamente moldada pelos procedimentos de trabalho do passado nos diversos espaços dos trens e prédios. A técnica do trabalho não é apenas algo dos manuais, é também a forma encontrada pelos próprios trabalhadores para improvisar e melhorar suas condições profissionais: memória apenas de quem explorava os instrumentos de trabalho, ou mantinha a ordem nos espaços. O testemunho do Sr. Milton é de quem trabalhou 45 anos na ferrovia, na maior parte do tempo no setor de manutenção de rodeiros de vagões e carros de passageiros. Ele assistiu lentamente o declínio do seu mundo do trabalho. Lembra que após a transição da Paulista para a FEPASA, teve que ensinar os engenheiros, pois muitos não tinham experiência no mundo ferroviário. A pior decepção do Sr. Milton foi ver os vagões abandonados nos leitos ferroviários. No passado, um vagão parado lhe causava duras penas disciplinares, pois sua responsabilidade era mantê-los em perfeito funcionamento.

O produto e a contradição desse trabalho passado dizem respeito ao patrimônio ferroviário, cuja “realidade” não é mais a produção de transporte, a maior parte significa abandono. Essa realidade se refere às estações, rotundas, vagões, carros de passageiros, depósitos, oficinas, armazéns e habitações operárias, que foram classificadas de “não operacionais” (destinados a leilão, ou à reserva). O “não operacional” é o viés descartável e não produtivo dos bens ferroviários, no presente. O “não operacional” é a realidade imaginária do patrimônio ferroviário, que só produz transporte no domínio da memória.

A ideia de “não operacional” é o oposto da produção, ou o que Marx diz ser meramente potencial. O que não produz valor e riqueza não tem utilidade, de modo que pode ser separado, abandonado e submetido ao esquecimento: sua classificação é de maquinários, prédios e habitações operárias improdutivas. Nesta interpretação a ferrovia só existe se produz, ou seja, a dimensão econômica se sobrepõe a qualquer outra esfera. A partir deste ponto de vista, o patrimônio ferroviário não é nenhum artifício suscetível de valor.

Em oposição à tese da produção de Marx, Hannah Arendt (Ob. cit.: 149) entende que o uso que fazemos do artifício humano desgasta, mas não consome. O artifício humano

é a soma total da infinita variedade de coisas *fabricadas* pelo trabalho de nossas mãos. A sua durabilidade não é infinita “e se não usarmos as coisas do mundo elas também perecerão mais cedo ou mais tarde, e retornarão ao processo natural global do qual foram retiradas e contra o qual foram erigidas”. Devidamente usadas, essas coisas “emprestam ao artifício humano a estabilidade e a solidez sem as quais não se poderia esperar que ele servisse de abrigo à criatura mortal e instável que é o homem.”

Arendt critica o paradigma econômico da produção. Na sua interpretação há uma distinção entre trabalho (labor) e fabricação não articulada por Marx. Esta ausência de articulação deveu-se, primeiramente, ao desprezo de todo o mundo antigo pelas atividades relacionadas imediatamente ao suprimento das atividades vitais humanas (DUARTE, 2000: 88). A noção de trabalho em Marx levou a fundo a distinção entre “produtivo” e “improdutivo”, mas estava de acordo com a “moderna opinião pública” que menosprezava o trabalho improdutivo, condenando isso como se fosse a perversão do trabalho, “como se fosse indigno deste nome toda atividade que não enriquecesse o mundo” (ARENDRT, ob. cit.: 97).

O patrimônio ferroviário esteve e está associado à produtividade, mesmo com sua “lei redentora”. O abandono é apenas um capítulo da fase ociosa da ferrovia. Porém, não parece haver memória para esses espaços, pois sua classificação como bem cultural implicaria a impossibilidade de reutilizar aqueles espaços nas suas funções originais. O ferroviário com quem conversei na inventariança da RFFSA em São Paulo, conforme descrição do capítulo anterior<sup>103</sup>, fez críticas à compreensão do bem como objeto de tombamento e revestido pela sua “aura histórica”, pois as experiências de “tombamento” que ele conhecia (Estação da Luz e Estação Júlio Prestes) haviam subtraído funções que ele considera necessárias para as estradas de ferro. Porém, como toda empresa capitalista, o objetivo é sempre extrair o maior lucro possível. As concessionárias promoveram suas seleções e descartes dos bens considerados “antieconômicos”, uma vez que as antigas construções e áreas são onerosas em termos de impostos, além de empregarem mão de obra. O abandono das construções é fruto do planejamento econômico. Os valores históricos do

---

<sup>103</sup>- Por razões éticas, não cito o nome do engenheiro responsável.

patrimônio ferroviário não estão ligados aos interesses das concessionárias, que selecionam os bens históricos, de acordo com a fase de produção que a empresa vive.

As práticas de preservação da “memória ferroviária” atentaram, sobretudo, para as construções ferroviárias que se enquadram no tipo de visão historicamente presente nas políticas de preservação nacional. A projeção de um legado corresponde à leitura do valor de qualquer patrimônio cultural brasileiro<sup>104</sup>. Os valores históricos do patrimônio ferroviário correspondem à memória residual dos tempos áureos do transporte ferroviário, que é projetada pelos órgãos de preservação (IPHAN e empresas privadas) nas características arquitetônicas das construções fragmentadas das antigas companhias, presentes nas cidades. Kühl (op. cit.: 21-29) entende a importância dos escritos que discutem se tem futuro o legado do patrimônio arquitetônico vinculado ao processo de industrialização, mas se concentra nas modalidades de intervenção e nos princípios teóricos que deveriam regê-la. A atenção de Kühl não acontece por acaso, uma vez que as intervenções têm sido feitas sem considerar “princípios basilares do restauro” (id.: 179). Talvez, essas intervenções sejam feitas justamente por que infere sobre construções, que aparecem para os órgãos de preservação oficiais de modo desprezioso quanto ao fundamento histórico artístico e cultural do patrimônio. Ora, a decretação da lei da “memória ferroviária” obedeceu à conveniência de destinação do problema ferroviário para um órgão público inchado (o IPHAN), que inevitavelmente marginaliza o patrimônio ferroviário dado as características das suas decisões na sua história institucional, além das suas limitações intrínsecas e econômicas.

A falta de atenção para com os fragmentos das estradas de ferro se deve à dupla natureza do patrimônio ferroviário, cuja contradição entre utilidade produtiva (desgaste) e memória (preservação) encerra um insolúvel dilema, principalmente levando em consideração as ingerências nacionais (falta de políticas públicas destinadas ao patrimônio material; corrupção; falta de recursos; etc.), das quais os próprios serviços ferroviários são reféns.

---

<sup>104</sup>- Um exemplo disso diz respeito à análise de Lucio Costa (1978: 11), sobre o legado do trabalho dos padres da Companhia de Jesus: “O considerável acervo de obras de arte que os padres da Companhia de Jesus nos legaram, fruto de dois séculos de trabalho penoso e constante, poderá não ser, a rigor, a contribuição maior, nem a mais rica, nem a mais bela, no conjunto de arte que nos ficaram do passado. É, contudo, uma das mais significativas.”

Sobre a despreensão em relação aos significados das obras, podemos discutir sobre a “renúncia da salvaguarda”. Henri-Pierre Jeudy (1990: 29) fala de um cálculo racional do abandono:

O abandono puro e simples de um local de produção industrial ou artesanal torna-se uma questão de gestão. A impossibilidade de tudo preservar determina escolhas que não permitem mais que se relacione o abandono a uma estética do efêmero ou da destruição. A recusa de preservar assemelha-se a uma ordem de demolição. Todas as possibilidades do jogo da perda ou de uma estética do desaparecimento como categorias de uma filosofia da existência acham-se postergadas em prol de um cálculo racional de renúncia à salvaguarda. O desaparecimento não tem mais sua forma lúdica essencial, ele não reflete mais o jogo das estações e do tempo que passa.

Também podemos interpretar que o autor pressupõe um abandono natural, que se configura pela superação técnica, falência produtiva, ou decadência econômica; de outro lado, existe uma racionalidade do abandono, ou seja, um planejamento voltado para esse fim, cuja consequência não é mais um abandono esteticamente autêntico, que diz respeito à efemeridade do ferro e à destruição dos prédios, também ocasionada pelas guerras, ou passagem do tempo natural. Há uma cultura da demolição ligada à renúncia da salvaguarda, pois a gestão dos antigos locais de produção opta pela solução menos custosa. As ideias presentes nessa citação sugerem uma interpretação que nos ajuda a falar de uma demolição que é simbólica. A falta de políticas públicas voltadas para a segurança e manutenção dos bens ferroviários sugere essa demolição.

A estética do abandono racional está presente em vários pátios ferroviários paulistas. Podemos fazer a leitura do abandono pelo modo como o trabalho passou por mudanças ao longo de um século, comparando dois contextos, o final do século XIX e a década de 1970, de um mesmo espaço ferroviário: a Vila de Paranapiacaba, ou Alto da Serra, fundada pela SPR em 1865 e ampliada em 1897, para concentrar os cerca de 1000 trabalhadores destinados aos serviços no pátio e ao longo da serra do mar. Para esse contingente, foram construídas várias casas de diferentes características, além da *panóptica* casa dos engenheiros. Ainda hoje, é um importante entreposto ferroviário, por onde necessariamente são escoadas grandes quantidades de produtos destinados à exportação, porém sem a necessidade do numeroso grupo de trabalhadores.

No final do século XIX, em ocasião da reestruturação das instalações ferroviárias da SPR, os engenheiros ingleses apontaram as vantagens da tração por meio de cabos em relação ao sistema de cremalheira, que era uma novidade naquela época. Como foi visto no capítulo anterior, o sistema funicular a cabos tinha vantagens: a) por ter maior velocidade; b) pelo custo de tração ser um terço do sistema de cremalheira; c) por ter o dobro da capacidade; d) por ser mais econômica a construção<sup>105</sup>. Em contrapartida, o sistema funicular empregava muito mais mão de obra, tendo em vista o trabalho nos planos inclinados ao longo da serra e a manutenção constante dos cabos. A vantagem econômica dos ingleses estava no preço baixo da força de trabalho brasileira, de onde podiam extrair a diferença do investimento.

Em 1974, o sistema foi modificado. O sistema de cremalheira começou a ser instalado na Serra do Mar, aproveitando o traçado original construído pelos ingleses a partir de 1858, parcialmente abandonado no final do século XIX, com a construção de novo traçado. Com a cremalheira, grande parte da mão de obra moradora da Vila foi remanejada, devido à mecânica automática desse sistema. Em 1981, o sistema de 1897 foi deixado de lado e os serviços se concentraram apenas no sistema de cremalheira.

Para os administradores do ministério do transporte, a mão de obra (com direitos trabalhistas garantidos) passou a ser o grande empecilho da produção. O sistema funicular implantado no final do século XIX foi abandonado sem o trabalho que garantia a manutenção e conservação daqueles bens. A partir de então, o cenário ferroviário do abandono passou a ser naturalizado. Casas desmoronaram e, aos poucos, o ferro vem sendo consumido pela natureza. A vila continua sendo singular pela sua estética fotográfica, pelas construções em estilo vitoriano, presença do ferro e madeira, dos poucos vagões abandonados que restam, da corrosão pela umidade da serra do mar, além do *fog* que frequentemente cobre a área. O abandono da maquinaria tem a representação da antítese da antiga racionalidade da engenharia e administração ferroviária inglesas, que zelava por poupar linhas dos cadernos a favor da economia da empresa. Por fim, a estética do abandono acabou conferindo poesia às obras da engenharia ferroviária do passado; depois de décadas de estagnação que alimentou

---

<sup>105</sup>- São Paulo Railway, Representação ao Exm. Snr. Ministro da Viação, relativa ao projecto da companhia para a duplicação da sua linha, para a construção de novos planos inclinados da serra do mar e para outras obras, de accôrdo com as disposições do contracto com o governo federal de 17 de julho de 1895. São Paulo, 12 de junho de 1896.

o lugar de romantismo; as casas foram submetidas à reforma misturada a restauro, com elementos de integração social pela memória do lugar; mais uma vez conferindo ensejo de transformar as coisas do trabalho em elemento de rememoração. De espaços de trabalhadores, a vila passou a ser espaço de turismo. Ironicamente, aquele local ainda conta com o corredor ferroviário mais importante do Brasil, por onde é escoada grande parte da soja e minério de ferro que é exportada, o que sugere a falta de vínculo da vila com sua função ferroviária. O caso de Paranapiacaba resume a concepção produtivista da engenharia. Ainda que se possa falar em superação técnica do antigo sistema funicular da Serra do Mar e a consequente subtração do trabalho humano, o abandono foi sistematicamente planejado pela mera deserção da empresa ferroviária estatal quanto ao seu dever de proteger e fazer a manutenção para poupar gastos com essa mão de obra.

O valor estético das obras ferroviárias acabou chamando atenção para que se operasse a ressignificação dos espaços antes destinados ao trabalho. Uma estação pareceu triunfal e gigantesca para Hobsbawm, não só por representar o imperialismo e reproduzir o modelo vendido pelas forjarias europeias. Também, porque as ferrovias concentravam um sistema burocrático numeroso. Cada espaço das estações era preenchido por dezenas de trabalhadores e uma infinidade de papéis. Toda essa burocracia foi extinta com a nova configuração do mundo do trabalho e a partir da introdução de novas tecnologias. Computadores substituíram as pilhas de papel, a redução do trabalho nas ferrovias tornou inúteis as estações. Nas cidades brasileiras, nas áreas onde as estações ferroviárias se concentram, foi reproduzida uma lógica da deterioração. Os lugares ao redor das estações ficaram imunes à organização urbana e à segurança. Seguiram a lógica do abandono racional, que é a realidade das inúmeras indústrias formadas nos leitos ferroviários e que vem sofrendo o processo denominado de desindustrialização. O fim da produção nessas indústrias imposto pela dinâmica econômica internacional e revoluções produtivas, culminou com o abandono dos inúmeros prédios, que apenas engrossaram a paisagem do abandono das áreas ferroviárias.

Por muito tempo, na cidade de São Paulo, as estações ferroviárias “fora de série” ficaram confundidas às cinzas da fumaça do movimento dos automóveis e prédios decadentes, até os urbanistas perceberem a grandeza das estações e a possibilidade delas

irradiarem o desenvolvimento social e urbano. Como foram mencionadas na introdução, as estações Júlio Prestes e Luz sofreram intervenções que alteraram as características originais dos prédios, segundo uma estratégia de qualificação voltada para toda região onde estão. Há uma operação estética na razão desta estratégia, que é dar “cara nova” para uma região caracterizada pela presença de consumidores de drogas, violência, prostituição e comércio informal. No lugar onde as estações são os destaques, o bairro terá 30% dos imóveis demolidos<sup>106</sup>. Desde 2005, o governo do estado e a prefeitura vem tentando transformar o bairro em “nova luz”, mas nele permanece a “marginalidade” julgada um problema para os moradores, legisladores e urbanistas; gerações de crianças e jovens submetidos às drogas e ao desterro. Ao invés de se investir no bem estar dessas pessoas, se investe na ilusão de uma nova estética para a área. Por trás dessa lógica contraditória está a pretensão de restaurar prédios tombados, que garante novos serviços às empreiteiras e um “novo nicho” ao mercado imobiliário.

A monumentalidade voltada exclusivamente ao transporte desapareceu e aos poucos foi dividida com outras funções. O resultado é bem visto pelos frequentadores da sala de concertos e do museu instalados nas antigas estações. Os prédios foram limpos, pintados e ganharam vidas novas. Porém, a história das antigas estradas de ferro foi substituída por elementos estranhos às estradas de ferro, seja com a sala de concertos, ou com o museu dedicado à literatura portuguesa; as características originais internas foram alteradas. Em contraposição, o significado ferroviário continua ser o abandono racional. Na sala e no museu não há menção direta à história das estradas de ferro, ou ao significado do trabalho dos ferroviários. O transporte ferroviário de passageiros persiste nessas estações, até uma decisão como a que está prevista para a sala de concertos, antiga Estação Júlio Prestes, que é a desativação da sua função ferroviária.

No interior do estado, os entornos das estações ferroviárias de cada cidade concentram problemas parecidos com o da capital. Mas não houve estratégia de ordenação urbana, de modo que a deterioração é característica. Em área do complexo ferroviário de Campinas, trilhos foram substituídos por ruas para a circulação de ônibus. Da “moderna”

---

<sup>106</sup>- Folha de São Paulo, 18 de dezembro de 2010.

rodoviária construída sobre uma vila de operários da antiga Mogyana é possível avistar a rotunda, os barracões e a ponte metálica de manobra em completo abandono. A lógica do espaço ferroviário foi alterada com a construção do prédio rodoviário, cuja via de acesso de pedestres está cercada por antigos armazéns e oficinas. Foi imposta a desconstrução de uma longa história ferroviária, por meio da obra apressada de um terminal, que já é decadente pela escolha equivocada da área onde foi construída. A fragmentação do espaço só vigorou, pois não há mais trens de passageiros que servem à cidade de Campinas e partem em direção à capital, ou às outras cidades do interior. A demolição simbólica e concreta é visível em outras cidades, justamente por que não há trabalho nesses espaços.

Por serem improdutivos, os edifícios não despertam o interesse de enriquecimento a ninguém. Se podem produzir um retorno econômico, adquirem interesse e não é pela sua característica cultural, ou arquitetônica. A tendência própria desses espaços é sofrer o abandono, que é a lógica do desuso. Não precisa necessariamente estar vazio, pode acumular papéis da burocracia de uma prefeitura, ou receber eventos de tempos em tempos (shows musicais, exposições, palestras). O abandono, que é fruto de uma seleção do que pode contribuir para a produção econômica, ou pode ser descartado, tem a consequência da formação de uma perspectiva futura da demolição, limpeza e reuso do terreno. Se uma vila de trabalhadores foi demolida para a construção de uma rodoviária, embora pessoas morassem nas casas, então a demolição pode se tornar uma alternativa para qualquer edifício. O preenchimento do vazio com a circulação de pessoas impede a total deterioração, mas a noção de memória ferroviária não tem recursos para produzir um efeito restaurador. Dotar os espaços de circulação tem sido uma estratégia para preservá-los, uma forma alternativa voltada para a produção da continuidade do edifício, mas uma prática que acabou por se tornar a única, apesar de não ser uma forma de garantir a sua sobrevivência.

### Capítulo 3- Imagens ferroviárias

A seleção considerou os temas de acordo com a ideia de que uma foto tem enorme capacidade de revelar informações. Segundo MUAD e CARDOSO (1997, 411), “a fotografia atua como importante meio através do qual se podem reestruturar os quadros de representação social e os códigos de comportamento dos diferentes grupos socioculturais, em contextos e temporalidades diversos.” A partir da leitura dos códigos intrínsecos não só à imagem, também à sua produção, é possível compreender os sentidos e os significados das sociabilidades presentes nos quadros registrados fotograficamente.

No arquivo pesquisado, não havia uma sequência cronológica, muito menos referências. Alguns álbuns de fotos da antiga SPR reúnem fotos sequenciadas. Como exemplo, considero dois álbuns mais antigos, que datam de 1898 a 1901. O primeiro álbum apresenta fotografias de um autor amador, que mescla seu olhar de engenheiro e estrangeiro viajante<sup>107</sup>. Nele, as fotos das construções ferroviárias da antiga SPR correspondem ao original sistema funicular da Serra do Mar. O segundo álbum apresenta o resultado da conclusão das obras de reestruturação e duplicação da linha férrea de Santos à Jundiaí, com fotos das novas instalações na Serra do Mar, na Estação da Luz e nas oficinas da Lapa. Essas fotos foram feitas por um fotógrafo profissional, cujo nome decalcado no rodapé do negativo, projetado e ampliado no papel fotográfico, indica ser Perman. Esses álbuns são exemplo de duas origens e organizações diferentes: ora amadora e sem um tema específico; ora profissional e temática. Mas têm em comum as construções ferroviárias, seja da natureza em franco processo de dominação pela técnica, ou da técnica sobreposta à natureza. As fotos profissionais predominam entre inúmeras fotos avulsas consultadas, do que restou do arquivo da SPR/ Santos-Jundiaí.

Algumas coleções estudadas correspondem ao trabalho de fotógrafos contratados pelas empreiteiras, ou companhias ferroviárias. O registro de imagens tinha o objetivo de oferecer uma ideia exata das instalações, funcionando como relatório técnico final, como registro dos produtos resultantes dos investimentos dos acionistas, como se as fotografias

---

<sup>107</sup>- Ver arquivo PDF: itens Álbum 1898-1900; Fotos do fotógrafo Peman.

tivessem a intenção de reproduzir os projetos e plantas da engenharia ferroviária. Nesse último caso, as imagens poderiam ser tachadas de exageradas, dada a grandiosidade e perfeição técnica das obras. Um modo dos fotógrafos escaparem da classificação enganosa era o posicionamento de pessoas em comparação ao tamanho do objeto<sup>108</sup>. A escala humana constitui uma estratégia dos fotógrafos, que sugere a necessidade de tornar a foto uma reprodução exata de dada realidade por meio da comparação *objeto x indivíduo*, para atestar a verdade. Esse procedimento era utilizado, pois desde seu nascimento a fotografia já vem acompanhada de suposta manipulação, mesmo porque sua técnica foi concebida por meio do emprego da química. Embora as fotos sinalizem para uma suposta verdade da grandiosidade da obra, elas produziam efeitos que podem confluir para a interpretação de algo diferente da realidade, tendo em vista que os fotógrafos também tinham a intenção de transpor às imagens a função de chamariz da grande capacidade produtiva de determinada estrada de ferro. No mesmo sentido, as fotografias estavam identificadas com a ideia de progresso, de modo que a manipulação está no próprio recorte das fotos, na medida em que isola e seleciona o objeto moderno, em detrimento dos aspectos naturais.

Em outros casos, as fotos tinham o objetivo de “desmistificar” a impressão fabricada contra um aspecto do desenvolvimento do país, quanto à qualidade e segurança técnica da estrada de ferro e de determinados espaços. Num conjunto de imagens do trecho do Alto da Serra ao Pé da Serra, em meio ao acidente geográfico e à selva serrana, há uma evidente tentativa de sugerir habitação saudável, organização e presença humana no imponderável, como uma demonstração de dominação e apaziguamento da natureza. Exemplos dessa ornamentação e maquiagem do espaço, diz respeito à presença indefesa de crianças, como se a natureza fosse tornada dócil para a livre passagem das pessoas no caminho de ferro, um marco da civilização ocidental: um convite publicitário para o passageiro estrangeiro, que tinha a imaginação habitada pelo aspecto selvagem dos países do sul. O tratamento da pose chega a sugerir o tratamento estético da fotografia, que pode ter sido aplicado em qualquer conjunto de imagens<sup>109</sup>.

---

<sup>108</sup>- Ver arquivo PDF de imagens, item Escala Humana.

<sup>109</sup>- Ver arquivo PDF de imagens, item Humanização da serra: crianças, civilização, família x natureza.

O fim do transporte de passageiros e o descarte do patrimônio contribuíram para a expressão do interesse público em relação à “memória ferroviária”, de diversos atores no meio acadêmico, jornalístico, de órgãos ligados ao patrimônio cultural brasileiro e outros mais específicos, ligados às antigas ferrovias<sup>110</sup>. O tema tem sido explorado e exposto em livros de fotografias antigas das estradas de ferro brasileiras<sup>111</sup>. Nas imagens, está presente a organização das paisagens e dos equipamentos, a rusticidade e as singularidades das arquiteturas das instalações; a dominação e a modificação da natureza, assim como a civilidade nas vestimentas das pessoas que frequentam as seleções fotográficas. Na maioria dos casos, as fotografias selecionadas nos álbuns foram registradas no período de fundação das estações, prédios e demais construções ferroviárias. A ideia explorada pelos autores é a do progresso técnico, a partir das simétricas e precisas composições imprimidas pelos fotógrafos profissionais, responsáveis pelos registros originais. Os álbuns evocam de modo romântico os espaços ferroviários, reproduzindo a ideia de que o trem teve o seu momento na história econômica do país. Eles não apresentam as imagens do trabalho ferroviário, mas sim as formas produzidas pela engenharia.

Por outro lado, o trabalho foi registrado em álbuns que não expressam de modo monumental as instalações ferroviárias do passado. Os bastidores da mais rentável companhia ferroviária do estado de São Paulo são apresentados por meio de fotografias do ano de 1947, dos espaços da antiga SPR, de áreas da Estação da Luz (em reforma, após o incêndio), Estação Ipiranga, Estação Santo André, complexos ferroviários do Pará e de Santos<sup>112</sup>. Feitas para fins de inspeção das condições de trabalho, tinham a intenção de evidenciar a precariedade, a improvisação e a deterioração dos equipamentos, espaços de escritórios, cabinas, estações e leitos ferroviários. Essas fotos são exemplos das construções

---

<sup>110</sup>- Os mais específicos são as ONGs e órgãos de preservação ferroviária, como a ABPF, que tem tradição em relação ao tema da “memória ferroviária”, é possuidora de um “*modus operandi*” na questão do turismo ferroviário brasileiro, oferecendo acessória às demais associações interessadas em transformar trechos ferroviários abandonados em rotas de entretenimento temático do passado.

<sup>111</sup>- Considero nesta análise, os seguintes livros: **De Santos à Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway**, (2005); **Na Trilha das Ferrovias**, 2005; **As Ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembrança**, 2005; **Nos Trilhos do Progresso: a ferrovia no Brasil imperial vista pela fotografia**, 2007; **Ferrovia e Fotografia no Brasil da primeira república**, 2008.

<sup>112</sup>- Ver arquivo PDF de imagens, item **Álbum da Inspeção nas dependências da Luz em reforma, Ipiranga, Pará, Santo André e Santos**, 1947, Arquivo SPR/RFFSA-SP.

da SPR, depois de quase 50 anos da última grande reestruturação técnica da companhia. O trabalho é visível pelas adaptações, “bricolagens” e improvisos, mas não menos autênticas e criativas práticas dos trabalhadores, como nos lugares de alimentação, nos espaços de descanso e nas áreas de troca de roupas e limpeza pessoal. As fotos de 1947 revelam uma etapa do processo de reivindicação por melhores condições de trabalho e os direitos trabalhistas penetrando nos espaços ferroviários de modo tardio. Em contraposição às fotos dos espaços monumentais, o registro dos espaços de trabalho implica o direcionamento da câmera para a atividade cotidiana, que a construção fotográfica focalizou com interesse estético ligado à denúncia.

Independente das especificidades das composições de cada fotografia dos dois conjuntos, a comparação deixa margem à interpretação de que o patrimônio ferroviário sofre desgaste. Mais uma vez, a ideia da natureza produtiva volta para a análise, tendo em vista que as imagens representam momentos específicos das economias da empresa: seja de constituição do bem; seja de desgaste produtivo. As imagens são expressão do trabalho que constrói, produz e deteriora. De outro lado, está a ideia intrínseca às representações fotográficas, que também são produto de um trabalho de construção, que expressa situações políticas, econômicas e sociais de dados contextos históricos, mas pelo olhar e viés de quem fotografou, ou pelo olhar de quem contratou o fotógrafo.

Dentro da problemática do uso das fotografias pelos amantes da “memória ferroviária”, podemos refutar sobre a que passado estão se referindo. Curiosamente, os livros citados exibem fotografias em preto e branco. Por se tratar de um passado imagético, há uma intencionalidade de fazer crer que a imagem do trem pertence ao passado. As fotos coloridas mostrariam o sucateamento, ou uma pigmentação mais realista. Curiosamente, as edições de todos os livros foram financiadas por empresas concessionárias, pela MRS e Companhia Vale do Rio Doce. Neles, as imagens são acompanhadas por discursos. No livro intitulado “*Nos trilhos do progresso*”, Pedro Karp Vasquez escreveu que as fotos representam “um capítulo especial da história do desenvolvimento do nosso país”. Portanto, a intenção parece ser apresentar as imagens das ferrovias que desempenharam o papel de desenvolver e fazer progredir. O passado de eficiência ferroviária é a mensagem fotográfica dos organizadores. Se há ausência do transporte no presente, essas imagens acabam fazendo a vez do objeto real

de modo fetichizado. Parte do sentido das fotos está no projeto da engenharia do passado, da sua técnica construtiva, que transigiu e transpôs as dificuldades impostas pela natureza. As fotografias dos livros são uma ode à engenharia ferroviária, mas evocam sentimentos de perda em quem viveu o passado ferroviário. Contraditoriamente, a melancolia do presente preenche o outro lado de sentidos que há em cada foto de viaduto, locomotiva e estação fixadas nos negativos, eternizadas para o conhecimento de quem jamais conhecerá como foi uma ferrovia baseada na organização do trabalho daquele período.

A ressignificação do caráter das fotos dos espaços ferroviários foi operada dentro da nostalgia, que pretende mostrar algo que nunca poderá voltar a existir como tal. Dentro da esfera da memória social, os livros de fotografias funcionam seja como suporte para a recuperação das obras suscetíveis de restauro; ou como suporte de produção de consciência afetiva, que se espera poder provocar consequências sociais em favor do patrimônio. Por outro lado, o encampado significado ferroviário do passado tem nos livros mais um fragmento da história do conjunto de cada companhia ferroviária, que não está pressuposto na noção do órgão de preservação do governo, que não pode e nem têm condições de investir na preservação das coisas mostradas nas fotografias, que em muitos casos ainda sobrevivem como ruínas. De todo modo, os livros são nada mais que exposições de despojos de uma memória com motivação comercial.

Siegfried Kracauer (2009: 67) entende que “a fotografia apreende o que é dado como um contínuo espacial (ou temporal), as imagens da memória conservam-no na medida em que este quer dizer alguma coisa. Como o que se quer dizer se consuma muito pouco no contexto puramente espacial e no puramente temporal, as imagens estão de esquelha em relação à reprodução fotográfica. Se do ponto de vista desta última elas aparecem como fragmento – mas como fragmento porque a fotografia não abarca o sentido com o qual elas se relacionam; orientadas em relação a este último, cessam de ser fragmento – assim aparece a fotografia para elas como uma mistura em parte composta de despojos.”

A ideia de despojos é significativa para compreender um passado reconstituído por imagens. Em uma fase de declínio, transcorrida uma vida, completado um ciclo de experiências, as fotografias conservam-se como restos significativos de tempos, pois são referências de um momento com propósito de ser lembrado. Os livros parecem funcionar

como restos de uma vida, mostram a “memória ferroviária” sem continuidade; as fotografias expressam um projeto de ferrovia que não vingou.

Para quem viveu e testemunhou a atividade ferroviária, as imagens das estações, pontes e locomotivas dos livros funcionam como dispositivos desencadeadores de séries de lembranças das suas experiências: “o processo de re-conhecer a imagem (interior ou gráfica) apoia-se na memória, enquanto a re-memoração implica numa codificação do saber e numa esquematização do que é absorvido do mundo exterior” (LEITE, 1997: 220). Miriam Moreira Leite sugere essa decodificação pela percepção e filtro da memória.

Os despojos são mais evidentes nas fotografias de indivíduos ligados às estradas de ferro. Os significados delas ganham consistência com o relato de quem viveu a experiência. Nos casos de antigos trabalhadores, as situações em que os sujeitos representam as fotografias dos espaços de trabalho são preenchidas pelas relações sociais estabelecidas neles. Os espaços revisitados ganham movimento a partir do olhar para a imagem fixada no papel, sendo ampliados pela imaginação. Na memória estão presentes as experiências dos espaços da vida pessoal, da cidade, ou do trabalho. A fotografia na memória deixa de ser fragmento de uma representação do fotógrafo para apresentar-se como elemento ampliado de uma “verdade” do espaço rememorado. A imagem fotográfica do espaço na memória constitui uma chave do sujeito na sua trajetória e tem um efeito para a sua reflexão.

Um antigo chefe de estação e um maquinista têm fotografias das trajetórias profissionais. Por meio de uma sequência, o primeiro desencadeia a narrativa de como ingressou na carreira ferroviária: “Esse é eu em Mato Seco, quando meu pai era chefe de estação, tava com dois anos aí no banco da plataforma”<sup>113</sup>. A narrativa prossegue com as outras fotos feitas nas estações onde trabalhou ao longo da carreira: “Esse aqui é meu pai na estação de Tanquinho com minha filha que já está com 52 anos”. A relação se inverte: o filho tirou a foto do pai com a filha no colo. Posteriormente, a filha foi trabalhar na FEPASA até ser demitida, quando a empresa foi privatizada.

O maquinista Mário Barreira levava consigo uma câmera no trabalho e por meio dela era registrado junto às diferentes locomotivas com as quais trabalhava. Em todas as

---

<sup>113</sup>- Ver Arquivo PDF de imagens, Fotos do Chefe de Estação José Geraldo Mattoso: filho do Chefe de Estação da Mogyana José Costa Mattoso. Entrevista realizada em maio de 2002.

fotografias ele aparece posado em frente às locomotivas, ou dentro: trajetória tecnológica e pessoal. Para ele, as fotos são uma razão de orgulho, mas, sobretudo, são provas fragmentárias da sua vida profissional: “Quer ver as locomotivas que eu guiei? Eu tirei com uma maquininha” (...) “Trem que eu tava fazendo, trem que eu tava trabalhando. Você começa da menor aqui.”<sup>114</sup> Por meio delas explica as especificidades das locomotivas, como o tipo e a capacidade, os produtos dos vagões e o trajeto da viagem. As fotografias reforçam a memória e os espaços são ampliados para além das coisas que estão registradas, como os pátios e trilhos onde aquelas locomotivas operavam: “Essa aqui já é num ramal de Piracicaba, num trem de passageiro. Esse aqui, também tô dirigindo. Estava preparando ela prá fazê um trem de passageiro que saia de Piracicaba às duas e meia. Está parecendo só um pedaço dela. Esse aqui sou eu, esse aqui é um foguista, esse aqui é um outro foguista que estava lá. Esse aqui não é empregado.”<sup>115</sup>

As fotografias pessoais têm sentido diferente daquelas dos livros. Elas se situam no teatro da vida social. Segundo José de Souza Martins (2008: 51):

Em oposição à ideia da fotografia como ‘congelamento’ de um momento do processo social, a fotografia se revela aí, justamente, um fator de introdução de um tempo prospectivo em vidas vividas como se estivessem aquém desse além fragmentariamente real e episódico do vivido, o excepcional, domingueiro e anticotidiano contrapondo do solene e rebuscado. A fotografia, na cotidianidade, é uma das mediações materiais e simbólicas do vivido. O que antes estava separado por classes sociais, a uns o trabalho e a outros o desfrute e o ócio, tende cada vez mais, na sociedade contemporânea, a estar junto. E num vivencial em que a visibilidade da condição social se apoia na exacerbação do aparente e, até mesmo, na sua transformação em meta da vida acima das distinções de classe, a forma subjugando o conteúdo. Mesmo o intencional caráter documental da fotografia na sociedade atual, o que o fotógrafo documenta é o que não se esconde nos bastidores.

O que diferencia as fotografias pessoais dos ferroviários daquelas dos livros é justamente a intencionalidade da sua produção e difusão. Os focos das câmeras do maquinista e do chefe da estação são “as locomotivas” e o “trabalho no lugar”. Fotografar-se na vida cotidiana implica uma apresentação prospectiva para a posteridade, implica uma necessidade de ser visto e reconhecido pelas pessoas mais próximas, ou conhecidas. A produção

---

<sup>114</sup>- Ver arquivo PDF de imagens, Fotos do Sr. Mário Barreira, maquinista da Companhia Paulista. Entrevista realizada em setembro de 1999.

<sup>115</sup>- Idem.

fetichizada da aparência do lugar está ausente nas fotografias desses dois ferroviários. O que é produto de uma “maquiagem”, por assim dizer, é a pose, ou o modo como as pessoas se organizam nas fotos, como reconheceu o Sr. Mário: “este não era maquinista, era foguista. Ele pediu o quepe para tirar a foto”. A representação do foguista justifica a intencionalidade da foto, que é justamente a afirmação de uma representação de identidade. O que está à prova é o melhor papel no teatro social. A memória reforça a valorização pessoal, assim como faz a fotografia, mas torna o exame analítico complicado na trama do passado. As fotografias pessoais confundem a afirmação da identidade ao produzirem impressões limitadas daquilo do que foi, e que só será acessado por meio de filtros, sejam daqueles que viveram os eventos, ou pelas mínimas pistas que são possíveis de serem obtidas no trabalho historiográfico.

Informações são distinguíveis nos diferentes tipos de fotografias selecionadas para este estudo<sup>116</sup>, por trás das máscaras das representações que são produzidas objetivamente e ganham contornos ideológicos. Nas fotografias há mistificação das coisas e pessoas, uma tentativa de fazer crer; de engrandecer o objeto ou esconder por meio dos recortes; de obscurecer por meio do jogo de luzes e sombras; mas, também, de reproduzir a realidade e revelar, lançar luzes ao que escapa na rapidez da progressão dos eventos, apreender acontecimentos que deixam marcas na sociedade. As fotografias têm a capacidade de registrar esses acontecimentos feitos de momentos fugazes, coisa que os olhos despidos de uma técnica não faz, por serem seletivos. As fotografias, por meio do sistema ótico da câmera, têm a capacidade de oferecerem uma cópia ampliada e permitirem a observação de outros ângulos, produzindo recortes da realidade do interesse para a história. Franco Ferrarotti (1974: 25) entende que a fotografia é mais honesta que o olho humano, pois ela “restituí ao olho humano a realidade objetiva; ajuda a capacitá-la de realismo; redescobre, faz redescobrir o valor do documento, a importância decisiva, o lugar do documento, da prova, fotografar é o ato de testemunhar”.

Além da análise histórica, procura-se estudar o declínio ferroviário por meio da análise dos documentos fotográficos. A característica documental das fotografias ferroviárias

---

<sup>116</sup>- Álbuns do final do XIX e início do XX; fotografias publicadas em livros; álbum de inspeção de 1948; fotografias dos próprios trabalhadores ferroviários e outras com trabalhadores; fotografias atuais de minha autoria.

é o que torna possível retroprojetar o declínio das estradas de ferro paulista e revisitar o seu auge, se é que ele existiu. Ferrarotti (Id.: 19) problematiza a análise da fotografia documental tendencialmente a-histórica, por comentar situações determinadas, antecipando o “tipo social” de maneira mecanicamente concebida. Esta perspectiva sugere que, estudar as fotografias e submetê-las a um discurso acadêmico pode levar à definição equivocada da intencionalidade do fotógrafo, ou dos objetos das fotografias, ao impor de modo direto um discurso sobre as imagens, reproduzindo um efeito diminuído do discurso iniciado pelo fotógrafo, também, podendo ser um texto diferente do apresentado pelo autor original.

As fotografias selecionadas para este estudo sugerem um caminho para análise, que questiona a origem, o conjunto do qual cada uma faz parte e para qual tema uma imagem se liga. A organização é levada em consideração, mas o que interessa são as possibilidades da complexa miríade interpretativa que uma fotografia pode apresentar, a partir das quais serão escolhidas as leituras ligadas à problemática deste trabalho. O objetivo é desmistificar a imagem de uma história que reproduz a impressão, ou “aura” de um passado ferroviário dourado. Apresento o progresso material ferroviário presente nas imagens dos livros e coletadas nas pesquisas, em contraste às imagens do trabalho. A imagem dourada não se confirma na história do trabalho não registrado pelos ferroviários, nas greves e crises, estatização e privatização. A ideia é focar o trabalho que constituiu o patrimônio ferroviário e mantém as coisas; tornar o trabalho visível nas imagens, trazer para o primeiro plano aquilo que foi escondido tacitamente, objetivamente, ou sem intencionalidade.

Segundo Fraya Frehse (2005: 191-192), “as imagens são testemunhos de uma inevitável dose de deferência do fotógrafo em relação àqueles que destacou em primeiro plano em sua imagem”. Deferência, conceito do sociólogo canadense Erving Goffman (apud FREHSE, Ob. Cit.), é “a atenção que o indivíduo dá às implicações simbólicas de seus atos quando em co-presença de um objeto que tem um valor especial para ele. Obedecendo a limitações técnicas próprias da época, o fotógrafo, ao deixar aparecerem determinados sujeitos no primeiro plano de imagens que acabaram por circular socialmente, colabora à sua maneira para transformar a fotografia em documento de transmissão simbólica de uma certa atenção sua em relação a esses indivíduos”. Por este caminho é possível chegar às intencionalidades dos fotógrafos e o lugar que eles próprios ocupam no momento fotográfico.

Os padrões de deferência também são reveladores de narrativas que cada fotógrafo produz por meio da imagem, como a respeito da passagem do tempo em um determinado espaço, a exemplo das ruas da cidade de São Paulo, objeto de estudo da autora. O tempo está no modo como a imagem é produzida, como é o traço da composição e como as pessoas são registradas.

Neste estudo, o tempo está envolvido por uma análise do lugar das pessoas e do trabalho em meio aos objetos fotografados. A partir dessa perspectiva, no caso do declínio ferroviário, é interessante examinar a intencionalidade do fotógrafo e pensar o lugar de cada sujeito presente nas imagens, mesmo que elas os apresentem borrados, ou cujo foco sejam as coisas. Notar a presença, ou ausência das pessoas nas fotos permite compreender a utilização da ferrovia e por quem ela é usada, permite interpretar a relação social e o tipo de emprego de cada espaço. Nos espaços mais restritos, como no interior dos carros de passageiros é possível perceber que a divisão das classes por carros deixou de existir quando apenas os trabalhadores passaram a utilizar os trens. Aos poucos, as composições foram sendo transformadas em veículos do trabalho, não mais de gente. A leitura das fotografias dos espaços ferroviários com pessoas ajuda a decodificar a destinação dos carros de passageiros para o trabalho, tendo em vista a presença de bancos sem conforto e mais espaços para manter as pessoas “penduradas”: solução para transportar mais mãos em menos espaços, com o objetivo de garantir o acesso delas ao trabalho, não importando a quais penas os corpos cansados viajam.

Nas fotos dos espaços de estações, a presença, ausência e a hierarquia das pessoas frequentadoras expõem alguns dos significados da ferrovia. No caso da estação da Luz, a transformação do prédio foi registrada fotograficamente em sequência e grande número, a exemplo da sua importância social e centralidade. Em boa parte das fotos é notável a presença de pessoas, sobretudo em imagens posteriores a 1920. A ausência de pessoas nas fotos das décadas precedentes pode estar associada à técnica das câmeras, cujo tempo de exposição impunha a limitação na captação dos objetos em movimento e para as pessoas serem registradas, elas deveriam ficar estáticas, ou em pose. Os mesmos aspectos técnicos do período de produção acontecem nas imagens fotográficas das estações do interior, porém

constata-se o menor número de fotos produzidas, dependendo do grau de importância econômica das cidades.

O número e a difusão de fotos das estações sugerem a relevância econômica das cidades, assim como sugerem a centralidade da ferrovia na vida das cidades, uma vez que as estações aparecem como cenário das chegadas de representantes políticos e figuras públicas, de paradas militares e de demonstração de inovações tecnológicas. As fotografias de estações condensam elementos de novidades e de importância política, social e econômica e representam a experiência da modernidade na vida dos cidadãos, no período em que a ferrovia tem sua centralidade demarcada nos lugares<sup>117</sup>. Segundo Christopher Phillips (1996: 84) “o entusiasmo suscitado pelas promessas de uma cultura urbana e tecnológica nunca foi tão grande como nos anos vinte, e talvez, nunca a cidade moderna tenha sido tão mostrada pelo cinema e a fotografia da época de forma mais fascinante e mais sedutora. Em lugar de propor um simples reflexo de cidades como Nova York, Paris e Berlim – uma realidade ainda moderada pela herança social e arquitetural das gerações anteriores –, numerosos artistas, arquitetos e fotógrafos buscavam ressaltar, graças a fotografia, os primeiros elementos de uma nova ordem urbana”. No Brasil, no mesmo período, um dos lugares que sintetizava essas transformações era a estação ferroviária, que servia de cenário para a demonstração dos novos serviços de bondes elétricos e por onde já circulava maior número de automóveis. Nas cidades com grande crescimento, as estações perdem definitivamente o seu posto de cenário privilegiado da modernidade para a paisagem urbana e arranha-céus. Nas pequenas cidades, este posto continuou sendo das estações, até o trem deixar de circular. Invariavelmente, no presente, as estações são cenários do passado e da memória.

A fotografia, por sua vez, passa a concorrer com o cinema e já não aparece como uma técnica de registro imprescindível. Na década de 1970, Ferrarotti (Ob. Cit.: 21) problematizou a inflação fotográfica promovida pelo fenômeno de massificação da câmera: “no momento em que todos nós podemos fotografar-documentar, a decadência do documento vem a ser inevitável. Por outro lado, fotografar por fotografar não significa anular; isolado do contexto e liberado da intenção, o documento fotográfico se reduz ao gesto do

---

<sup>117</sup>- Ver arquivo PDF de imagens, item Estação como marco simbólico: paradas militares, exposições de novas tecnologias e cortejos.

consumismo: uma pequena contribuição, mas repetido milhões de vezes sobre uma escala mundial, a construção, perpetuação dos impérios industriais da Nikon e da Kodak, da Agfa-Gevaert, da Polaroid”. Nos dias de hoje, com o advento digital, o registro de imagens ganhou uma característica nova. É fácil documentar em imagens qualquer evento, pois portar um equipamento fotográfico se tornou muito simples, seja com câmeras ou celulares; de modo mais acentuado, ficou mais acessível o processo de reprodução e difusão das imagens por meio digital, por meio dos atuais meios de comunicação, como internet e redes sociais eletrônicas, entre outras razões porque não são necessários mais filmes, nem papéis para tornar o registro visível, ato instantâneo e independente dos antigos grandes impérios. Agora são outros, como Apple e Microsoft. De todo modo, não há paralelo na história, sobre como os documentos fotográficos são transferidos e se obtém acesso a eles.

No caso da difusão das fotografias dos espaços ferroviários atuais, é possível confirmar o sentido da ferrovia como memória e passado. O fim do transporte ferroviário de passageiros no interior do Brasil, além de despertar o interesse dos colecionadores e resultar na publicação dos livros de fotografias antigas das ferrovias do passado, produziu também os fotógrafos e documentaristas do abandono. Uma expressão de fonte documental visual do abandono é o endereço eletrônico [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br), muito popular entre os estudiosos do patrimônio ferroviário, construído e alimentado por Ralph Mennucci Giesbrecht, 57 anos, químico e pesquisador histórico. A página apresenta inúmeras fotografias de estações ferroviárias brasileiras, sobretudo as paulistas. Ralph começou a se interessar por estações há 13 anos, porque viu nelas um “nicho de arquitetura” que o agrada, começou com uma estação e desdobrou para outras. A necessidade de obter informações de cada prédio, o levou a conhecer as histórias das ferrovias, tornando-se um especialista não só das estações, mas como das ferrovias no Brasil, como ele se reconhece<sup>118</sup>. Cada link de uma estação apresenta um pequeno histórico e qual o atual destino do prédio, acompanhado do declínio visual por meio de fotografias do passado e presente. A mensagem do site, segundo Ralph: “é denunciar o abandono pelo qual passa a maior parte dos prédios, no caso das estações ferroviárias, ou dos pátios ferroviários em si. Mas, também, acaba denunciando

---

<sup>118</sup>- Informações obtidas em entrevista realizada em Santana do Parnaíba, no dia 19/09/2009.

outras coisas. Quando você estuda ferrovias, você acaba entrando em indústrias, fazendas, quer dizer, você começa a entrar por outros campos, também”. O site recebe colaborações de pessoas de todo o Brasil, que enviam imagens das estações de suas respectivas cidades, fotos antigas e documentos diversos, relatos e notícias de jornais. É considerado por pessoas de diversos setores, inclusive do Ministério Público, como um observatório da degradação do patrimônio da extinta rede ferroviária federal e, segundo o promotor Marcos Paulo de Souza Miranda (MP/MG), o Ralph é representante de um “ING”, ou “indivíduo não governamental”.<sup>119</sup>

Nas fotografias atuais, a presença ou ausência de pessoas sinaliza para a passagem do tempo, que é cruel para o interior paulista. Na observação das fotos, curiosamente, o evento mais comum está relacionado à ausência das pessoas, apesar da capacidade digital do registro dos movimentos rápidos. O procedimento de análise dos espaços ferroviários envolve a produção de fotografias dos atuais espaços, mas como foi apontada acima, sem a pretensão de fazer a relação típica da “cidade de ontem e de hoje”. Na produção das fotografias tive a intenção de registrar as situações das estações, pátios, oficinas, casas operárias, rotundas e equipamentos diversos. De maneira objetiva, procurei explorar a relação *cidade x ferrovia*, privilegiando a perspectiva de como uma coisa se liga a outra, para fazer notar o sentido que há nessa interação dos dois objetos, de como no passado foi operado o planejamento para que tudo confluísse na porta da estação. Essa confluência é notada nas estações de Campinas, Rio Claro, São Carlos e Araraquara.

Como foi apontada na segunda parte da introdução, a minha proposta de análise se ampliou nas pesquisas de campo, ao notar um processo de abandono contíguo às estradas de ferro, com as fábricas e armazéns situados nos leitos dos trilhos. Desse modo, também procurei explorar fotograficamente o abandono e sua estética. O cenário tem a linha ferroviária, que divide os bairros em relação às fábricas abandonadas; na frente da estação, a cidade. A expressão do abandono e divisão impõe contra a ferrovia um olhar de uma cidade que se organiza em função dos automóveis e da opção privada de transporte. O vazio nas estações sem função confirma essa opção. Um passado que é esteticamente abandonado se

---

<sup>119</sup>- I Seminário Nacional Sobre Patrimônio Nacional Ferroviário, promovido pelo IPHAN, Belo Horizonte, 4 e 5 de junho de 2009.

contrapõe aos anseios da cidade, que transforma abandono em lucro e que em pouco tempo esquece o que foi sua história, quase invisível.

No universo ferroviário, as fotografias operaram no sentido de construir a ideia de eficiência social, por isso as imagens do passado ainda sobrevivem e continuam se reproduzindo socialmente. Porém, há uma operação contrária, cuja força está em fazer esquecer. A desocupação dos espaços por meio da subtração da sua utilidade e trabalho começa pela desconstrução dos serviços que atraem as pessoas, depois se opera o reforço por meio de uma imagem de que aquela realidade não existirá mais. Da mesma forma que uma imagem é construída para exaltar o fundamento de um objeto, outras são moldadas para desconstruir a anterior. Por meio do esquecimento e da produção de uma impressão desmoralizante, as paisagens ferroviárias e industriais vão sendo alteradas, sendo divididas com prédios residenciais. Em contrapartida, como uma forma de resistência, as coisas permanecem, justamente porque há a necessidade delas serem usadas. Embora a resistência também esteja presente nos livros de fotografias, ou na denúncia do abandono por meio de imagens, o que se vem produzindo concretamente são a estação, o pátio, as linhas e as fábricas como uma realidade superada. Os edifícios produzem imaginários, apesar dos serviços de trens terem sido desconectados da vida das pessoas. As estações foram esvaziadas e a ausência denuncia que o sentido das obras se limitou aos resíduos dos trabalhos passados. Os edifícios podem sobreviver sem que as obras sejam úteis para as pessoas, mesmo que elas tornem-se onerosas para algum governo menos preocupado com a memória de uma cidade.

## Capítulo 4 – Cidades ferroviárias sem ferrovias

Do Alto do Araguaia até Aparecida do Taboado o trem desenvolve 80 km/h, aí chega em Araraquara reduz para 40 km/h. Aí chega em São Paulo e cai a 20 e chega em Santos caindo para 10. Por que? Há passagens de nível que o trem tem que passar. Dentro das cidades é muito comum ver a faixa de domínio da ferrovia ser invadida por favelas. O trem tem que reduzir a velocidade, porque nessas áreas tem crianças brincando no trilho, tem gente atravessando... Na verdade é um problema de habitação. A ideia é resolver esses gargalos.<sup>120</sup>

Neste capítulo, faço uma análise do passado e presente dos pátios das cidades, para entender o processo da mudança da sua utilidade ao seu descarte, como as cidades constroem o sentido do complexo ferroviário.

No mesmo período em que acontecem as ferrovias, pequenos núcleos urbanos e cidades começam a sofrer transformações e o campo a receber imigrantes. As ferrovias viabilizaram a própria industrialização. Algumas cidades se constituíram em complexos entrepostos ferroviários, marcadas pela presença de um conjunto de equipamentos pertencentes às companhias ferroviárias: trilhos, sinalizações, pátio (ou esplanada), estação, gare, armazéns, moradias operárias, prédio administrativo e oficinas. A ocorrência dos serviços ferroviários nas cidades, também estimulou a formação de um numeroso contingente de trabalhadores e estabeleceu novas relações de sociabilidades e comerciais.

Em todas as cidades pesquisadas, as ferrovias desempenharam papel significativo para a ordenação dos espaços urbanos. Odilon Nogueira de Matos (1990:159) chamou a atenção à:

Contribuição das ferrovias para a paisagem industrial das regiões por elas servidas. Já desde o século passado as indústrias começaram a agrupar-se nas proximidades das vias férreas, muitas delas conseguindo desvios particulares para maior facilidade de circulação. Isso explica a concentração industrial em certos bairros de São Paulo (Brás, Ipiranga, Moóca, Lapa, Água Branca...), numa época em que os terrenos à margem das linhas eram baratos e nos quais as condições topográficas facilitavam o estabelecimento de grandes fábricas. Assim, a ferrovia associada ao parque industrial veio a constituir-se uma imagem característica das grandes cidades. Tal fato é particularmente sensível no eixo da Paulista, em que surgiram alguns centros industriais: Jundiaí, Campinas, Limeira, entre outros. Junto às linhas, estabelecem-se, também, os grandes armazéns de café e cereais, os depósitos de combustíveis, uma configuração familiar e indicativa da aproximação de uma cidade de certa importância.

---

<sup>120</sup> - Correio Popular, Campinas, 26/10/2003.

Até meados da década de 1990, quando os trens de passageiros ainda circulavam pela antiga linha tronco da Companhia Paulista, quem viajava de Jundiaí no caminho de ferro progredido em direção ao oeste paulista, podia comprovar as composições urbanas pelas janelas. As aglomerações estendem-se pelo espigão, orlando a linha da ferrovia. Os terrenos planos, onde geralmente foram construídas as estações, ofereceram espaço para o povoado se expandir. Os traçados ferroviários constituíram o molde para a formatação da “paisagem industrial” no leito das linhas; onde também foram instaladas casas simples em séries, para os operários ferroviários. Saindo das estações, quase de modo invariável, era possível comprovar os prédios de telhados vermelhos, cercados por largas ruas de paralelepípedos, divididas por um ou outro prédio triangular de comércio, ou de hotel.

As plantas de situações apresentam que as cidades se constituíram em função da estação central, onde cresceu o aglomerado urbano se estabeleceram o comércio e as vilas operárias. O comércio procurou a frente da estação; as vilas operárias foram formadas nas áreas posteriores, onde havia terras mais baratas, notadamente ao lado dos armazéns e das primeiras fábricas. Duas realidades que se opunham em função do lugar que ocupavam em relação à estação, mas que hoje são determinadas por novas dinâmicas econômicas e sociais.

## **Jundiaí**

Dos casos estudados, o mais diferenciado é o de Jundiaí<sup>121</sup>, cujo complexo ferroviário se constituiu em uma baixada, em conformidade à linha da SPR (1867), que posteriormente foi encontrada pelas linhas da Paulista (1872) e da Ituana-Sorocabana (1873)<sup>122</sup>. As moradias operárias da inglesa foram construídas no declive, em área frontal à sua estação. A linha da antiga Ituana-Sorocabana partia da frente dessa estação e daquele ponto separava a cidade dos prédios e pátio da Paulista, como vemos numa planta da cidade da década de 1970. Na estação da SPR, a principal da cidade<sup>123</sup>, a porta fica de frente para a parte alta de Jundiaí, onde se concentraram os comércios e os prédios administrativos públicos, também a igreja matriz.

---

<sup>121</sup>- População atual: 357.909. Fonte: IBGE 2010.

<sup>122</sup>- Ver PDF.

<sup>123</sup>- As estações da Paulista e Sorocabana nem pode ser chamada de estação, mas de entreposto de controle de tráfego e baldeação, pois os movimentos dos trens de passageiros se concentravam na estação da inglesa.

Embora o fundamento da composição urbana tenha relação com a estação da SPR, o prédio mais volumoso é o das oficinas da Paulista, que ocupa uma área de 111 mil m<sup>2</sup> e compõe um conjunto de 37 edificações de quase 50 mil m<sup>2</sup>, cuja porta dos escritórios principais está voltada para o pátio, no sentido oposto do núcleo da cidade. Próxima às oficinas, a Paulista construiu parte das suas casas operárias, 36 casas na Vila Torres Neves; 20, na Vila Nova. Desse lado, às costas do prédio das oficinas, a cidade também se expandiu. As indústrias foram instaladas ao longo do leito ferroviário, desde a parte próxima à área central da cidade.

Parte das oficinas e a estação da Paulista de Jundiaí nunca deixaram de estar ocupadas, seja com objetos das antigas ferrovias paulistas, seja com pessoas. Nas dependências da antiga biblioteca e nas salas de reuniões das oficinas, desde 1979, funcionam uma biblioteca e um museu ferroviário. A privatização e liquidação da RFFSA não pouparam nem esse patrimônio dedicado à memória das estradas de ferro e já constituído. Nos galpões vizinhos à estrutura central, foi constituída uma ala do desenvolvimento tecnológico ferroviário, com um acervo de diversos tipos de locomotivas, do vapor à diesel-elétrica, com exemplares preciosos das primeiras locomotivas elétricas, com pintura e cores originais da Companhia Paulista. Porém, mesmo dentro desse espaço não foi possível proporcionar segurança: além das pichações, esses exemplares únicos da história ferroviária brasileira foram dilapidados. No período posterior à privatização, um informante disse ter recebido a visita de um oficial do exército, que requisitou os sinos de bronze que existiam nas plataformas das antigas estações. Porém, sem um documento, o ex-ferroviário se recusou a entregá-los.

A prefeitura comprou o complexo em dezembro de 2002, por R\$ 9,2 milhões. Depois de assumidas, em agosto do mesmo ano, em uma das alas começou a funcionar uma unidade da Faculdade de Tecnologia (FATEC), vinculada ao governo do estado. Todavia, nenhuma obra de restauro foi executada para livrar a estrutura da biblioteca e museu das infiltrações de água. Problemas de apropriações diversas e disputas não foram sanados nem com o tombamento do conjunto pelo Instituto do Patrimônio Histórico Nacional, cujo processo teve início em 2002 e inscrição no livro tomo em 14 de julho de 2004. Atualmente, no antigo espaço do “prédio caixa” funciona a seção de cadastro da Secretaria de Integração

Social do município; em uma das oficinas foi adaptada uma unidade do Poupa-Tempo; no mesmo pavilhão, são montados os carros alegóricos do carnaval da cidade. Em outras edificações da área das oficinas funciona uma divisão de fiscalização do trânsito; a guarda municipal; a Associação Cultural Religarte; e o CELMI, ou Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade.

A estação da Paulista fica embaixo do viaduto Dr. Torres Neves, entre as áreas das oficinas e da estação da SPR. Ela sempre funcionou como um entreposto dos trens cargueiros, pouco como estação de embarque e desembarque de passageiros, função delegada à estação da SPR. Porém, o tráfego de trens de passageiros era intenso ali, até os anos 1990. Hoje, apenas comboios cargueiros cruzam o pátio. Na data da pesquisa (22/02/2011), o Sr. Wilson morava no lugar há 11 anos, o que garante precárias condições de manutenção e sobrevivência pessoal. O Sr. Wilson já se negou a vender o guarda-corpo da sala do chefe e uma porta interna, para as quais já ofereceram 2 mil reais. Pela estação, já lhe ofereceram uma mulher. Com ele vive a Paquita, a cadelinha responsável pelos sinais das aproximações de pessoas estranhas; e de gente violenta, que joga pedras no telhado da estação de cima do viaduto e vive ameaçando o senhor pelo fato dele viver no lugar. O óleo de locomotiva nos muros e no portão, também ajuda a minimizar tais ameaças. A velha estação e o Sr. Wilson têm comuns histórias comoventes e abandonos. O espaço e o homem dividem suas penas. A estação e as oficinas da antiga Paulista pertencem marginalmente à memória da cidade. Elas sempre estiveram do outro lado da linha, atrás da linha da antiga Sorocabana. Essas construções foram sempre vistas pela cidade, no leito ferroviário. O olhar sempre se dirigiu para a estação da antiga SPR, onde o trem de passageiros serve até hoje, levando e trazendo pessoas desde a grande São Paulo.<sup>124</sup>

## **Campinas**

Campinas<sup>125</sup> é um exemplo de como se desenvolveu uma cidade caracterizada pela presença significativa do seu complexo ferroviário. Da porta da estação (1872), há a perspectiva de duas avenidas e uma rua destinada ao comércio. A Vila Industrial, primeiro

---

<sup>124</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de Jundiaí.

<sup>125</sup>- População atual: 1.024.912. Fonte: IBGE 2010.

bairro operário da cidade, se formou atrás do seu imenso pátio. Inicialmente, concentrava maior número de casas na área onde foram instaladas as oficinas da Companhia Mogyana. Nessa região, casas de aluguel foram construídas e constituídas em becos. A Companhia Paulista construiu 16 casas aos seus operários, nas ruas Francisco Teodoro e Venda Grande, na região da estação. No bairro Ponte Preta, instalou mais 20 casas: 4 na Rua Álvaro Ribeiro, 8 na Avenida da Saudade e 6 na Travessa Paulista. Na região central da cidade, também foram construídas casas para seus operários: 3 na Avenida Moraes Salles; 2 na Rua Visconde de Rio Branco. Em 1868, na área frontal à estação, foi instalada a Companhia Lidgerwood. Na Vila Industrial foi instalada a Companhia McHardy, metalúrgica produtora de máquinas e implementos agrícolas. Nos mapas da cidade do início do século, é possível constatar os traços das ferrovias Mogyana, Paulista, Funilense e Ramal Férreo Campineiro, em torno do seu núcleo central e cruzando alguns bairros. As suas linhas conformaram as aglomerações e impuseram o sentido do crescimento. Em 1919, foi finalizado o ramal da Sorocabana entre Mayrink e Campinas, tornando a cidade um “nó ferroviário”, com estradas de ferro miradas em todas as direções. Aos poucos, outras indústrias foram sendo instaladas nos leitos, como é o caso da fábrica de chapéus Cury, cujo prédio ainda marca a paisagem do bairro Guanabara. Foi neste bairro que a Mogyana construiu sua estação e pátio com serviços de manutenção, além das suas oficinas centrais; atrás dela, mais de 20 casas foram construídas para os operários da empresa, constituindo a Vila MacHardy.<sup>126</sup> Como já foi apresentado, a Mogyana construiu um conjunto de 8 casas para turmas e mestres na Vila Rizza, próxima às suas oficinas centrais.

No final da década de 1970, os bens das cidades já se encontravam em processo de abandono, como é possível constatar nos relatórios do serviço de recuperação de estações ferroviárias, coordenado por Nestor Goulart Reis Filho. No relatório da estação de Campinas, são descritas as seguintes condições: “o pátio ferroviário, que ocupa aproximadamente 12 hectares, possui inúmeros espaços sub-utilizados e até abandonados, principalmente junto à área das oficinas, que poderiam ser melhor aproveitados. Além disso, muitos galpões existentes no pátio encontram-se totalmente abandonados e sem uso.”<sup>127</sup>

---

<sup>126</sup>- Ver arquivo PDF, item Área Ferroviária de Campinas.

<sup>127</sup>- Serviço de Recuperação de Estações Ferroviárias. Planart, 1978.

A estação de Campinas foi ocupada em agosto de 2001, no mesmo ano em que deixou de receber trens de passageiros. Um mês antes de ser assassinado, o prefeito Antônio da Costa Santos substituiu a faixa de pertencimento da RFFSA pendurada no prédio, por outra na qual estava escrito “*Patrimônio do Povo de Campinas.*” O historiador Guilherme Pozzer (2007) estudou as mudanças estruturais e simbólicas da estação e caracterizou os sentidos processados com a restauração dos relógios da estação, que voltou a funcionar às 12 horas e 53 minutos do dia 11 de Agosto de 2001, na data e hora da chegada do primeiro trem a Campinas, quando se comemorou seu 129º aniversário; e a instalação de um espaço cultural, no 130º aniversário. Para Pozzer (Id.: 194) “a antiga estação da Companhia Paulista ganhou nova conotação na cidade, foi refuncionalizada ao ser transformada em centro cultural, a Estação Cultura”.<sup>128</sup>

Em Campinas, a estação não foi o único prédio a ser ocupado. Foram feitas restaurações em alguns espaços importantes, como o túnel de aproximadamente 250 metros sob o pátio ferroviário e o prédio da fundição. Este último foi destinado a um amplo salão de aulas e iniciação musicais; o túnel recebia exposições artísticas nas suas paredes. Os antigos depósitos de importação localizados na lateral da fachada da estação foram transformados em um colégio técnico. Em algumas salas da estação funcionam setores da Secretaria da Cultura do município. Em outros, algum departamento do exército brasileiro, especificamente onde os jovens fazem o alistamento militar obrigatório. Na gare acontecem eventos, shows de música, exposições de filmes e peças teatrais. Em uma das três vias das plataformas foram estacionados alguns vagões, compondo uma espécie de museu; as plataformas receberam cercas de metal nos seus limites. Das plataformas, podem ser avistados os armazéns de baldeação da Mogyana e a fachada das suas oficinas. O restante do pátio de Campinas sofreu intervenções radicais sem volta. Este é o caso do pátio de manobras

---

<sup>128</sup>- De acordo com Pozzer (Id.Ibid.), o site oficial da Prefeitura Municipal de Campinas informava no período que, “mais de R\$ 4 milhões já foram investidos neste trabalho, que inclui a elaboração do programa de uso para os 350 mil metros quadrados do Complexo Fepasa, a restauração dos prédios que são patrimônio histórico e o fazer funcionar de maneira harmônica o conjunto de instituições que convivem naquele espaço: a sede da Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo, a sede da Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural, a Estação Cultura estrito senso, o Centro Profissionalizante Antonio da Costa Santos - Ceprocamp, a Casa do Hip Hop, a Escola Municipal de Cultura e Arte, a Defesa Civil do Município de Campinas e uma empresa privada que executa transporte de cargas.”

da antiga Mogyana, ao lado das suas oficinas, onde havia a vila operária com 8 casas; neste lugar foi construída a nova rodoviária da cidade e um terminal de ônibus coletivos. As novas construções não pouparam nem uma casamata da Revolução de 1932, de 30 metros quadrados. Uma casa de carros e um escritório de cargas ainda resistem perdidos entre as calçadas de circulação de pedestres. Uma casa operária foi deixada como exemplo das antigas edificações. As oficinas, a rotunda e outros prédios do conjunto da Mogyana estão sem uso e podem ser vistos em estado de abandono.<sup>129</sup> As casas da antiga Companhia Paulista localizadas na Vila Industrial estão todas ocupadas e nelas residem alguns antigos trabalhadores ferroviários.

Nos anos iniciais da ocupação e restaurações pontuais das edificações de Campinas, foi estabelecido policiamento preventivo da guarda municipal, para evitar depredações. Atualmente, não há mais monitoramento do túnel, que não recebe mais exposições. O pátio tem circulação restrita dos trens cargueiros, que utilizam com maior frequência a variante da antiga Sorocabana, Campinas-Mairinque. A passagem pelo pátio de Campinas tem os dias contados, pois há grande possibilidade dos trilhos serem retirados. Há projetos para a área ferroviária de Campinas, divulgada por representantes da Agência Nacional dos Transportes (ANTT)<sup>130</sup> e noticiadas no jornal local: “A ideia é criar um novo Centro para a cidade. A proposta de intervenção urbanística prevê cinemas, salas de concertos, mercado gourmet, apartamentos residenciais, centro empresarial e uma torre de 40 andares”<sup>131</sup>, no antigo pátio de cidade. Além dessa proposta, há o projeto de implantação do Trem de Alta Velocidade ligando Rio de Janeiro – Campinas – São Paulo, e que utilizaria o pátio da cidade para a instalação de 4 vias, uma plataforma e um pátio de estacionamento de locomotivas. Em um projeto mais modesto e realista, o governo do estado promete a extensão dos trens da CPTM de Santos à cidade de Americana, Nova Odessa, Sumaré, Hortolândia e Indaiatuba, o que

---

<sup>129</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de Campinas.

<sup>130</sup>- No I Seminário Nacional Sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário acontecido em Belo Horizonte em 2009, um representante da ANTT exibiu slides com o projeto do arquiteto Jaime Lerner, para a área de Campinas. Em momento reservado, quando o questioneei a respeito, ele disse que trem de passageiros nunca mais passaria no centro de Campinas, mas lembrou do TAV. Disse que o projeto era bom, pois contrapunha o passado ao moderno.

<sup>131</sup>- Correio Popular, Campinas, 10/1/2010.

aumentaria muito o fluxo de trens, obrigando investimentos e que a empresa concessionária libere a sua faixa de domínio para os trens de passageiros.

Embora um projeto exclua o outro, é possível afirmar que não há qualquer planejamento de manutenção para preservar as oficinas e os armazéns. Hoje, o complexo ferroviário é pensado para as intervenções que serão realizadas no futuro, por meio de projetos de viabilidade, entre outros. Toda vez que se tem um projeto de trens de passageiros para a cidade de Campinas, se começa pelos estudos de viabilidade econômica, como se existisse necessidade para isso, afinal existe demanda para um transporte para a cidade de São Paulo desde a fundação do primeiro trajeto ferroviário, o que falta é a qualidade dos serviços. Contudo, a realidade presente da área ferroviária de Campinas é a do trem que não existe mais e de uma vila operária que não resistiu à implantação de uma rodoviária. A ausência da Vila Rizza faz falta para o restauro do conjunto do complexo ferroviário de Campinas.

### **Rio Claro**

Em Rio Claro<sup>132</sup>, a principal rua do comércio parece partir dos portões da estação (1911). A composição das quadras da cidade obedece à forma de um quadro de xadrez racionalmente calculado. A grande diferença que rompe e desconcerta a racionalidade é a área das oficinas situada na continuidade do pátio da estação, de modo que a existência dos serviços ferroviários atuava diretamente no trânsito local; tendo em vista a passagem de comboios ferroviários, além da circulação de um numeroso contingente de trabalhadores, que se dirigia no sentido das moradias concentradas na região atrás da estação, onde a Paulista construiu parte das suas 28 casas na cidade. Rio Claro dispõe de habitações populares em grande quantidade e extensão. Pelo fato das casas operárias cercarem a área das oficinas, poucas fábricas são notadas nessa paisagem. As maiores fábricas foram instaladas no leito.<sup>133</sup>

Na cidade de Rio Claro, a partir de setembro de 1999, a prefeitura assumiu a estação por três anos, com a obrigação de restaurar o edifício de acordo com suas características históricas. Naquela data, o prédio estava em condição de abandono e com problemas de

---

<sup>132</sup>- População atual: 185.777. Fonte: IBGE 2010.

<sup>133</sup>- Ver arquivo PDF, item Área Ferroviária de Rio Claro.

infraestrutura, com todo forro comprometido por cupins. Foram “restauradas” duas salas com acompanhamento do Condephaat, que deliberou favoravelmente sobre a conservação do piso, do forro, pintura e reforma dos sanitários. Houve demolições, substituição de materiais e construções na estrutura da estação. Para isolar os trilhos das plataformas, foram instaladas lâminas de compensado, formando uma parede. Na parte central, nas antigas salas de espera, do chefe de estação e bilheterias funciona a secretaria de turismo do município; nas plataformas são realizadas exposições, feiras diversas (orquídea, artesanato, agro comercial e industrial), além de festas populares, apresentações musicais, casamentos comunitários, vacinação e ensaios de escolas de samba.

O pátio tem apenas uma linha, que fica do lado oposto à gare da estação, próxima aos depósitos. Essa linha existia na data da pesquisa, pois atendia às necessidades das oficinas, que não funciona mais na cidade. A área das antigas oficinas abriga diversos galpões, além de um pátio de manobras que se abre como um leque para o lado dos bairros. A concessionária não utiliza todos os setores das oficinas. Alguns galpões foram isolados por meio de um muro, pois neles foram estacionados carros de passageiros inutilizados há muito tempo; tanto as estruturas dos galpões, a área e os carros de passageiros sucateados são considerados bens “não operacionais”, apresentam-se em estado de abandono. A entrada “monumental” que dá acesso a essas oficinas está em ruínas. Alguns galpões que ficam voltados para o lado oposto do pátio das oficinas foram disponibilizados, ou alugados para a instalação de uma escola de ensino fundamental. Parte da escola ocupa as costas da antiga rotunda, que foi construída pela Companhia do Rio Claro no final do século XIX. As antigas casas da Paulista localizadas no pátio da oficina e atrás do pátio da estação estão ocupadas. Na maior parte delas, residem antigos trabalhadores ferroviários.<sup>134</sup>

Durante o período da pesquisa, em janeiro de 2010, nas oficinas eram recuperados eixos, *trucks*, rodeiros, sistemas de freios; nos galpões eram armazenados trilhos e realizados serviços de caldeiraria e metalurgia; é neste lugar que funcionava uma linha de produção de containers, que utilizava as sucatas de outros vagões antes abandonados nos pátios, ou leitos ferroviários. A ALL, concessionária das linhas de abrangência daqueles espaços mantinha

---

<sup>134</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de Rio Claro.

um curso de formação da mão de obra destinada ao trabalho nessas oficinas. Os trens cargueiros não circulavam pela linha do centro da cidade, apenas vagões destinados ao reaproveitamento, tracionados por locomotivas. Os trens cargueiros trafegam pela estação Rio Claro Nova, fora do eixo central, onde há um enorme pátio de estacionamento de comboios. Em menos de 5 anos, a imensa área das oficinas de Rio Claro passou do abandono ao reuso, do reuso ao abandono. A prática da engenharia caracteriza a área como bem passível de utilização, sem que esteja comprometida com o futuro e a manutenção dos edifícios. A prática das atuais concessionárias entrega tais construções à sorte do abandono racional, cujo fim último pode ser sua demolição para o reaproveitamento da área em projetos imobiliários.

Em conversa com o secretário de turismo da cidade, quando questionado sobre a possibilidade da volta dos trens de passageiros na estação central, sua reação foi estranhamente de repulsa à ideia, segundo a justificativa de que as áreas do antigo leito estão ocupadas, sendo impraticável o retorno do meio de transporte. Adiantou que para o lastro ferroviário existe um projeto de transformá-lo em um corredor urbano rodoviário. A secretária de cultura apontou que seu desejo é transformar os espaços das antigas oficinas da cidade em um amplo centro cultural, com a instalação de diversas oficinas de artes. Todavia, não existem projetos específicos das respectivas secretarias para as áreas citadas.

Em 2014, o atual prefeito da cidade apresentou um projeto para um trem turístico com trajeto de 600 metros, que parte das plataformas da estação, que hoje abriga as secretarias de cultura e turismo. No discurso aparece a importância da ferrovia na definição da identidade da cidade, mas no mesmo ano foi realizado o aterramento do pontilhão ferroviário, cobrindo os trilhos em benefício dos automóveis. O trem turístico é um alento para quem esperava os trens na estação central, pois na área da estação será instalada uma praça de esportes, lazer e cultura. Segundo o secretário de turismo, “Rio Claro ganha mais atrativos para o público de fora e também do próprio município que gosta de saber mais sobre a importante história construída pelo transporte ferroviário ao longo das décadas”<sup>135</sup>, na medida em que alguns vagões no pátio serão utilizados para a instalação de exposições relativas à história ferroviária na cidade.

---

<sup>135</sup>- Canal Rio Claro, Antiga estação de RC terá trilhos para vagões de exposição. Disponível em: 28/08/2014.

## São Carlos

Da entrada da estação de São Carlos<sup>136</sup> (1884), se percebe um largo onde desembocam algumas ruas da cidade, todas se encontram na estação: Rua Visconde de Nha Uma, Rua Riachuelo, Rua Aquidaban e Rua General Osório; Rua Bento Carlos e Rua Santa Cruz. Na composição quadriculada da cidade, a função produtiva dominou a paisagem urbana com as chaminés das fábricas. Em uma foto com data de 1952, vemos o conglomerado urbano dividido pela malha ferroviária, no qual aparecem as chaminés na região à frente da estação; atrás da linha temos a Vila Prado, bairro onde se estruturou a vida social operária. Temos a cidade ainda dividida pela passagem de nível e porteiras da Companhia Paulista. A passagem de nível não foi superada com a construção do Viaduto 4 de Novembro, conforme a foto de 1957; ela foi mantida na rua Germiniano Costa, viabilizando a comunicação entre as duas partes da cidade. Outras fábricas também foram instaladas ao longo do leito ferroviário. A empresa construiu 25 casas ao longo do leito ferroviário, a maior parte concentrada próxima à subestação elétrica. A casa do chefe de estação ficava na Rua Bento Carlos, que desemboca no largo.<sup>137</sup>

Em São Carlos, o trem de passageiros circulou até 2001, depois a prefeitura assumiu a estação. De acordo com o folder de apresentação da fundação pró-memória da cidade, naquele mesmo ano “foi iniciado o projeto Estação Cultura, que visa adequar o edifício da antiga Estação Ferroviária às novas instituições que abriga: Fundação Pró-Memória de São Carlos, Departamento de Artes e Cultura, vinculado à Secretaria Municipal de Educação e Cultura, e Museu de São Carlos. A primeira etapa, executada em 2004 e 2005, incluiu a prospecção pictórica das paredes, forros e madeiramento, reforma do telhado com completa colocação de subcobertura, troca parcial do forro e pintura interna e externa do edifício.” No pavimento superior da estação foram instaladas as salas dos departamentos da secretaria; na ala direita, o setor de atendimento do arquivo da fundação; na ala direita, um auditório de reuniões adaptado, também, como cinema. No pavimento inferior, em um galpão situado na outra extremidade do pátio ferroviário é armazenada toda documentação e peças pertencentes ao acervo da fundação pró-memória. Na plataforma da estação, geralmente são realizadas

---

<sup>136</sup>- População atual: 219.865. Fonte: IBGE 2010.

<sup>137</sup>- Ver arquivo PDF, item Área Ferroviária de São Carlos.

exposições temáticas e eventos diversos, como shows musicais e ensaios artísticos. Diferentemente de outras estações, na plataforma de São Carlos não há uma cerca de proteção. No pátio existem vagões e carros de passageiros estacionados. Um carro de passageiro foi transformado em posto de descanso para os funcionários da atual concessionária, que também tem acesso às antigas casas funcionais do pátio, como a cabina de sinais e a casa do rádio telegrafista. Os relógios da frente e da plataforma foram restaurados por um antigo ferroviário, o Sr. Armando Silva, 80 anos. Hoje, taxista com ponto no largo da estação. É ele quem faz os ajustes dos equipamentos.

As moradias operárias<sup>138</sup> estão todas ocupadas por antigos trabalhadores ferroviários, ou seus herdeiros, que utilizam a área para plantio de produtos de subsistência e comercialização<sup>139</sup>. No terreno da arruinada subestação elétrica foram levantados casebres de madeira. Em antiga área ferroviária onde existia um pátio de manobras, foram construídos blocos do CDHU. Os armazéns reguladores foram transformados em centro de convenções. Os trens cargueiros da ALL cruzam os trilhos do antigo pátio de São Carlos, também à frente dos prédios e casas operárias construídas no leito da linha. Os atritos dos comboios pesados de 85 a 125 vagões fazem tremer o solo. Os moradores das casas dizem que todo ano precisam

---

<sup>138</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de São Carlos.

<sup>139</sup>- Um exemplo do significado dessa área de plantio disponibilizada aos operários do interior está presente em um prontuário da Delegacia de Ordem Política e Social, de 1946. No contexto econômico do pós-guerra, acentuou-se a miséria nas cidades, com o aumento do custo de gêneros alimentícios e produtos industrializados de primeiras necessidades. Porém, em um relatório baseado num *“estudo de custo de vida da Convenção de Genebra”*, que considerava 5 pessoas, casal e 3 filhos de 8, 10 e 12 anos, um investigador constatou que o custo de vida padrão da família de um ferroviário da Companhia Paulista seria de Cr\$ 658,20. Argumentou que o menor salário do pessoal da Via Permanente seria de Cr\$ 644,00 por 200 horas, mas esses trabalhadores, segundo sua interpretação, têm *“vida barata, pagam apenas Cr\$ 20,00 de aluguel de casa, dispõem de terrenos para plantações e criações de animais domésticos e dispõem, também, das facilidades locais de compras de productos agrícolas.”* Considerou que todos os outros trabalhadores das grandes estações trabalhavam mais de 200 horas por mês *“rigorosamente”* dentro da lei e de *“muito boas condições fisiológicas de trabalhos”*. Os que trabalhavam mais de 200 horas no mês e tinham as piores remunerações eram os operários das oficinas de Jundiá e Rio Claro, que recebiam no segundo semestre de 1945 os salários médios mensais de Cr\$ 762,30 e Cr\$ 745,40, respectivamente. Sendo assim, o salário deixava margem para diversões e pequenas despesas, *“sendo de notar que o padrão alimentar considerado é ótimo, fornecendo rações de proteínas, calorias e minerais satisfatórias a todos os membros da família. Não é padrão alimentar adotado pelos operários, mas o que deveriam adotar”*. No final do texto, o estudioso do padrão de vida dos ferroviários, afirmou que a Companhia Paulista sofreria um acréscimo de 100 milhões de cruzeiros, caso fosse concedido um aumento de Cr\$500,00 aos operários, tal como o governo Vargas fez na Central do Brasil e estava tentando estabelecer em todas as outras estradas de ferro brasileiras, públicas e privadas. Enfim, para o provável investigador (provável, pois poderia ser um funcionário graduado da companhia), *“não há actualmente insuficiência de salários, mas é allegada essa insuficiência pelas correntes partidárias, por interesses políticos, que produzem agitação perigosa”*. Fonte: DEOPS, 11 de janeiro de 1946, 50A-251-17 a 19. Apud ZAMBELLO, 2005.

subir nos telhados para recolocá-los e cimentá-los nos seus respectivos lugares. No plano diretor da cidade, as casas da antiga Companhia Paulista estão fora da área de interesse histórico da cidade. Os seus moradores ouviram boatos de que a área está destinada à construção de mais conjuntos habitacionais populares, a exemplo dos vizinhos prédios do CDHU. Na área da estação, há um projeto para a implantação de um Trem Turístico-Cultural, com percurso total de 12 quilômetros, entre a estação central à estação Conde do Pinhal. Segundo o atual prefeito, o objetivo é restaurar uma locomotiva a vapor exposta em uma praça da cidade, para estimular o turismo. Inicialmente, o trajeto terá 1.200 metros, no trecho da antiga estação ferroviária de São Carlos até a Praça Itália, utilizando a calha do trem de bitola estreita, onde será necessário instalar a via permanente.

### **Araraquara**

Assim como Jundiaí, a área ferroviária de Araraquara foi assumida após 2001. Ao longo do período de abandono sofreram sucateamento, depredações, saques e desgastes nas suas infraestruturas.

Ignácio de Loyola Brandão, em sua crônica intitulada “*Jundiaí, bandeira para a memória*”, escreveu: “não sabia que existia o dia do ferroviário, até me ligarem de Jundiaí contando que é o 30 de abril. A vida inteira acreditei que todos os dias fossem do ferroviário, uma vez que, durante 35 anos, meu pai saiu de casa e se dirigiu à Contadoria da Estrada de Ferro Araraquara para trabalhar, sem nunca faltar. A ferrovia dava o sustento, pagava a casa, os estudos”<sup>140</sup>. Jundiaí e Araraquara se comunicam pela mesma razão de compartilharem uma forte presença ferroviária, seja pelos espaços das antigas estradas de ferro, seja pelo trabalho e memória dos seus ferroviários, ou filhos de ferroviários. Seus pátios e suas vilas reproduziram vidas como a do pai, avó e tios do escritor.

O pátio de Araraquara (1885)<sup>141</sup> teve sua estação mirada para o núcleo central da cidade, cujo crescimento foi alavancado pela lógica da chegada dos trilhos. A Companhia do Rio Claro foi quem levou a linha, adquirida em 1892 pela Paulista, que mais tarde ampliou a estação. Dos portões do prédio, superada a escadaria, se chega a Avenida Brasil, que se

---

<sup>140</sup>- O Estado de São Paulo, 05/05/2006, D18.

<sup>141</sup>- População atual: 204.934. Fonte: IBGE 2010.

estende para além da Praça da Matriz de São Bento. Há um declive nessa perspectiva, mas a estação e igreja parecem estar no mesmo nível. A estrada de ferro precisou de modificações no terreno e em grande extensão do espigão. As linhas da Paulista se encontram com as linhas da antiga Estrada de Ferro Araraquara, que montou oficinas e armazéns. Juntas, constituíram uma extensa área ferroviária. Do mesmo modo, o pátio separa a cidade, mas essa questão foi superada cedo, com a construção de uma passagem sob os trilhos da área da plataforma de embarque. A localização das chaminés e prédios industriais não difere das outras cidades; assim como das casas da Paulista, que somam 61, a maioria constituída em Vila, atrás do pátio da estação.<sup>142</sup>

A estação de Araraquara foi assumida pela prefeitura somente em 2006. No pátio da antiga Estrada de Ferro Araraquara, há cerca de 3 km da estação, a ALL ainda mantém o seu centro de logística e oficinas de manutenção de locomotivas e vagões. A relação das concessionárias com a estação foi um dos entraves da ação municipal. Em dezembro de 2002, em matéria de jornal, foi noticiada a instalação de um museu ferroviário atrás da estação, numa escola profissionalizante, cuja situação de posse estava embaraçada pela presença de uma família e por necessitar de um acerto com a concessionária, naquele momento a Brasil Ferrovias.<sup>143</sup> De acordo com a matéria, a empresa considerava todo o complexo área operacional de sua responsabilidade. Em fevereiro, essa proposta já havia sido descartada e a estação passou a ser o local pretendido para a construção do museu.<sup>144</sup> Porém, em fevereiro de 2008, em uma pesquisa na cidade, fui obrigado a pedir autorização à ALL, para poder fotografar as dependências do prédio, que naquele momento se encontrava em total estado de abandono, apresentando sinais de vandalismo e mau cheiro, quando era usado como banheiro público. A responsabilidade pela guarda ainda estava nas mãos da concessionária, que estacionava seus vagões carregados com mercadorias nos pátios. No mesmo ano, a prefeitura realizou reformas na estação, que teve descaracterizado o seu hall de entrada com a instalação de um elevador e novas escadarias. O espaço do Museu Ferroviário foi inaugurado no local, no dia 27 de dezembro de 2008, mas sem acervo. Em

---

<sup>142</sup>- Ver arquivo PDF, item Área Ferroviária de Araraquara.

<sup>143</sup>- O Imparcial, Araraquara, 12/12/2002.

<sup>144</sup>- Tribuna Imprensa, Araraquara, 5/2/2003.

janeiro de 2009, já eram observados problemas de iluminação e infiltrações. Em março, foi iniciado o processo de tombamento do edifício pelo Condephaat e, a pedido do Ministério Público, a prefeitura realizou nova reforma para recuperar suas características originais.<sup>145</sup> O acervo só foi instalado em 2011, com apoio financeiro de uma instituição de ensino privada, mas recebe o nome de um ferroviário morto no trabalho: Francisco Aureliano de Araújo. Além dos equipamentos ferroviários, uniformes, documentos, ferramentas, há projeções visuais da história ferroviária na cidade. As salas recebem nomes de antigos administradores (o chefe de tráfego Dr. Antônio Tavares Pereira Lima; o superintendente Jader Lessa Cesar; e o antigo ferroviário Manuel Marques de Jesus Júnior; antigo chefe de divisão, Geraldo Cândido), do maquinista João Baptista e uma sala intitulada Memorial do Imigrante. A estação sempre ocupou um lugar importante na vida da cidade. Sua posição em área marginal ao centro comercial não foi um problema para a projeção da sua importância, mas essa distância não favorece o espaço do museu ferroviário.

Nas páginas de cultura, os jornais da cidade lembravam com nostalgia a importância da ferrovia no desenvolvimento econômico da cidade, discutindo sobre o significado da formação de um museu ferroviário na estação; por outro lado, já em 2008, nas páginas principais era enfatizada a remoção dos trilhos e dos pátios ferroviários das antigas Paulista e E. F. Araraquara. Está em execução um projeto da ALL para um pátio de manobras na área do antigo complexo ferroviário de Tutóia, divisa com o município de Américo Brasiliense, o que subtrairá a função ferroviária das linhas e prédios da região central de Araraquara. Para a construção do contorno ferroviário de Tutóia, o próprio patrimônio histórico do lugar foi removido, com a destruição das casas operárias, antes ocupadas por famílias. Foi mantida a estação, em processo de tombamento, assim como estava a vila, como alegou o Ministério Público Federal. Recentemente, o Tribunal de Contas da União (TCU) auditou que foram utilizados equipamentos e métodos construtivos incompatíveis e com qualidade inferior aos especificados em contrato. Foram utilizados R\$ 120,5 milhões, porém identificadas deficiências no recebimento de serviços, no controle de qualidade dos trilhos assentados e das soldas. O TCU também apontou “perdas econômicas e sociais em razão da não execução

---

<sup>145</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de Araraquara.

de outros serviços necessários à funcionalidade da obra, como oficinas necessárias para manutenção dos trens em locais estratégicos”<sup>146</sup>. Há uma grande expectativa para a conclusão do chamado “contorno ferroviário” e do “maior pátio de manobras da América do Sul”, que contará com 42 linhas e somará 27 quilômetros de extensão.<sup>147</sup>

Em 2009, foi anunciada a realização de uma audiência pública para se discutir o destino da área ferroviária “desocupada”, a fim de incluí-lo no plano diretor. A princípio, o objetivo seria utilizar o lastro ferroviário, ligando ele às vias rodoviárias, a fim de integrá-lo aos bairros periféricos. Segundo a proposta elaborada por urbanistas, o Plano Diretor e a Zona de Preservação e Proteção Especial (Zoppe) são levados em consideração, prevendo uma taxa de ocupação de 20%. O “restante” deve receber projeto paisagístico com a construção de um parque verde e linear, com a instalação de diversos equipamentos públicos, incluindo a construção das sedes da Prefeitura e Câmara. Nesse projeto, a orla ferroviária é dividida em oito áreas e têm identificadas suas vocações, que são áreas para comércios específicos, ocupação residencial, museus e para prática de esportes.<sup>148</sup>

A construção do “contorno ferroviário” está em fase final, faltando a construção de viadutos sob a ferrovia. Em 2011, em um editorial de um jornal da cidade, o autor problematizou a suposta pobreza nas discussões, quanto ao que será feito com a área ferroviária “desocupada”:

Até agora, tudo o que foi discutido nos últimos três anos resultou em uma modesta lista de intenções ou pouco mais que isso, em debates nos quais nunca se aprofundou a discussão. Nunca, urbanistas de renome fizeram qualquer projeto. Nunca houve nenhum concurso de projetos. Uma obra deste porte, com investimentos que a cidade nunca teve antes, não pode passar quase inadvertida. A área remanescente dos trilhos, sempre é importante lembrar, vai mudar o mapa geopolítico do município e agregar um imenso espaço útil à região mais valorizada, unir a cidade dividida e mexer com grande parte da população. Araraquara precisa aproveitar esta ‘oportunidade de ouro’ e não pode errar. E precisa correr contra o tempo para fazer sua lição de casa e qualificar essa discussão.<sup>149</sup>

---

<sup>146</sup>- PÁTIO FERROVIÁRIO DE TUTÓIA, ARARAQUARA/SP - CONSTRUÇÃO DO CONTORNO, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Tribunal de Contas da União, Fiscobras/2014.

<sup>147</sup>- Tribuna Imprensa, Araraquara, 20/8/2010.

<sup>148</sup>- Tribuna Imprensa, Araraquara, 3/9/2009.

<sup>149</sup>- Tribuna Imprensa, Araraquara, 16/1/2011.

“Cidade dividida” é uma construção elaborada para desprezar o valor integrador das estradas de ferro; é um pretexto para impor uma realidade que despreza a utilidade que uma ferrovia potencializa. A ideia de “oportunidade de ouro” escamoteia uma realidade de transporte, que já viabiliza comunicações entre bairros e cidades.

## **Rincão**

De todo modo, esses casos são exemplos de que núcleos urbanos nasceram, ou tiveram seu crescimento acelerado pela presença das ferrovias. Este é o caso da cidade de Rincão, a 270 km da capital do estado. Rincão<sup>150</sup> foi definitivamente desenvolvida pela estrada de ferro, porque sua área urbana só existe em função dos serviços ferroviários. Sua história é contada a partir da sua produção agrícola e do seu entroncamento ferroviário. Quando ainda era distrito de Araraquara, foi descrita da seguinte forma: “a sede do Districto é a povoação de Rincão, de onde parte o ramal da C. Paulista para Guatapar, Ribeirão-Preto e Pontal, e a linha do tronco que segue para Barretos. A povoação conta actualmente com perto de 160 casas de morada, uma igreja e um commercio bastante activo (...) A Companhia Paulista fez construir nesta povoação uma ampla e bella Estação, possuindo nas suas immediaçes 30 e tantas casas, bem confortaveis e hygienicas, para a moradia dos seus empregados.”<sup>151</sup> O seu pátio contava com oficinas de reparos de locomotivas e manutenção de vagões, mais a subestação elétrica. Ao longo do tempo, a Paulista ampliou o número de casas, subindo para 226, segundo inventário da própria companhia, de dezembro de 1943. As casas se concentraram próximas ao pátio e foram distribuídas em quatro conjuntos: dois localizados próximos a estação; outro, na Rua 21 de Novembro; o maior deles é a denominada Vila Paulista, que fica a oeste da estação. A agricultura sempre foi a base econômica de Rincão e sua indústria esteve vinculado a ela, como usinas de beneficiamento.

A cidade sofreu consequências diretas ao longo do processo de desestatização das ferrovias paulistas. Em 1969, foi extinto um dos ramais que compunha o seu entroncamento, o de Jaboticabal. Mas continuou sendo um importante posto de fornecimento de eletricidade,

---

<sup>150</sup>- População atual: 10.414. Fonte: IBGE 2010.

<sup>151</sup>- *Album de Araraquara, Organizado por Antonio M. França, sob os auspícios da camara municipal de Araraquara, 1915.*

até em 1997, quando a FEPASA desmontou a rede aérea que chegava ao município. Em 1998, os trens de passageiros foram suprimidos, de modo que a estação ficou sem qualquer função. Porém, a cidade ainda contava com suas oficinas de manutenção de locomotivas e com um numeroso contingente de trabalhadores, que faziam a manutenção dos trilhos, as chamadas turmas de conserva. A maior parte desses trabalhadores vivia nas casas da antiga Companhia Paulista. A realidade dessa cidade foi transformada radicalmente, quando os bens da FEPASA passaram para a concessão privada, que subtraiu trabalho e os serviços que restavam na localidade.

Ao longo do seu abandono, só a ação do tempo se encarregou de minar a infraestrutura do prédio. As suas maiores mudanças aconteceram com a posse da prefeitura, em 2004, começando pelas reformas necessárias em termos de iluminação e problemas de infiltração de água. No início de 2010, o paço municipal funcionava no local. Algumas adaptações foram realizadas nas plataformas, como a instalação de cercas nos seus limites; também, a construção de um almoxarifado de blocos de cimento. As plataformas são utilizadas como estacionamento.<sup>152</sup>

A cidade ficou sem ferrovia, embora os trens cargueiros passem com relativa frequência; também, os trilhos que ainda restam dificilmente sairão do seu local de origem. Rincão é uma cidade ferroviária sem trens, com história dos seus antigos e novos ferroviários. Porém, aos poucos, a cidade ferroviária vai perdendo a sua história. Na visita que fiz à cidade, pude assistir pessoas reclamando da dengue, cujo grande foco era na subestação elétrica abandonada e saqueada. A administração da RFFSA simplesmente abandonou essas construções, sem arcar com a responsabilidade social que isso implicaria. Vale relatar a tristeza de Sérgio, um ex-ferroviário que perdeu um filho de 3 anos, picado por um escorpião da mesma área da subestação. O problema do abandono ferroviário não é só o desperdício da riqueza das construções, mas as consequências pouco imaginadas por quem levou o patrimônio ao abandono.

Na cidade de Rincão, o patrimônio abandonado é um problema multiplicado pela ausência dos serviços ferroviários voltados para a cidade, que tem poucas condições de se

---

<sup>152</sup>- Ver arquivo PDF, item Situação de Rincão.

desenvolver. A sua economia ainda gira em torno da produção agrícola, da cana-de-açúcar do latifúndio agroexportador. Muitos trabalhadores rurais vivem na vila construída pela Companhia Paulista, assim como herdeiros do trabalho ferroviário. O pátio ferroviário eliminado já é uma realidade naquela cidade, algo que cidades economicamente desenvolvidas como Campinas e Araraquara projetam. No caso de Rincão, as antigas instalações foram dominadas pelo mato e abandono.

### **Estações, trilhos e pátios**

Contemporaneamente à lei 2.698 de 1955, os planos de melhoramentos urbanos do interior passaram a privilegiar os automóveis e ônibus, as ruas largas e grandes avenidas. Segundo Matos (Id.: 168), no estado de São Paulo foram suprimidos 27 trechos de pequenas estradas, ou ramais das grandes empresas, totalizando quase mil quilômetros de linhas.

A total estatização das companhias paulistas consumada em 1961 indica a insuficiência do país suportar um desenvolvimento capaz de sustentar e integrar uma coisa à outra. O estado que passou a promover a estrutura de uma realidade rodoviária em cima dos lastros abertos pelas antigas companhias ferroviárias, é o mesmo quem fez a promessa de garantir a economia das estradas de ferro. Sob a administração estatal, em 1967, a Companhia Paulista incorporou a Estrada de Ferro Araraquara, assim como a Mogyana incorporara a São Paulo – Minas. Em 1970, o governo autorizou a constituição e organização de três sociedades de ações, sob as denominações de Estrada de Ferro Sorocabana S/A, Estrada de Ferro Araraquara S/A e Estrada de Ferro São Paulo-Minas S/A. Em 28 de outubro de 1971, por meio da Lei 10.410, o Estado criou a FEPASA- Ferrovia Paulista S/A. A unificação definitiva das cinco ferrovias foi concretizada em 10 de dezembro, com o principal objetivo de assegurar condições que propiciassem à nova ferrovia constituída “os recursos necessários à renovação do material rodante, da via permanente do sistema elétrico e dos demais equipamentos; e liberar o transporte por ela realizado de situação discriminatória em relação ao transporte rodoviário”.<sup>153</sup> O destino das ferrovias nas cidades ficou preso à maneira dos governos do estado controlar a concorrência, também, à capacidade dele manter os bens

---

<sup>153</sup>- Decreto de Lei N. 342 de 1971. Mensagem n.139 do Sr. Governador do Estado. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 06 de Outubro de 1971, p. 53.

herdados das antigas companhias ferroviárias, coisa possível com a preservação da mão de obra destinada à manutenção dos bens.

Os efeitos das mudanças quanto à utilização dos bens nas cidades determinaram o abandono de muitos serviços, ou espaços de trabalho. A consequência foi a subutilização das antigas oficinas das estradas de ferro. Como foi visto no segundo capítulo, o atraso técnico das máquinas já implicava nos descartes das oficinas, salvas com a destreza dos seus operários. Se antes concorriam entre si, agora faziam parte de um mesmo sistema. As oficinas de Rio Claro produziam carros de passageiros; na década de 1970, esse trabalho passou a ser feito por indústrias como a Mafersa, também estatal, e Cobrasma; que já produziam os carros de metal para o metrô, para a Santos-Jundiaí e RFFSA. O esvaziamento dos espaços ferroviários do interior foi inevitável, já que grandes oficinas – a exemplo de Rio Claro, Jundiaí e Sorocaba – empregavam numerosas quantidades de trabalhadores.

As transformações das paisagens industriais produzidas pelas estradas de ferro nas cidades são um indício das mudanças que nos anos 1980 foram chamadas de pós-fordismo, resultando na desativação de imensas plantas industriais, segundo a lógica da reorganização dos setores produtivos. Nas décadas posteriores, desvios industriais foram sendo desativados devido ao próprio fechamento de algumas indústrias; as ferrovias subtraíram paradas em estações com menores movimentos, assim como diminuíram a quantidade de circulação de composições de passageiros, ou serviços de estações.

Aos poucos, as paradas nas estações das cidades foram sendo desativadas em razão do declínio dos números e da supervalorização dos aspectos econômicos, em detrimento da sua história. O estado desistiu de garantir a sua promessa de tirar a ferrovia do patamar discriminatório em relação às rodovias. Embora tenham acontecido investimentos no setor ferroviário paulista ao longo dos anos 1980, mas no final dessa década, os serviços de encomendas entre cidades deixaram de existir.

O abandono ferroviário em perspectiva abriu o período dos tombamentos históricos das estações do interior, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat): Santa Rita do Passa Quatro, 2/6/1981; Cachoeira Paulista, 7/5/1982; Campinas, 17/5/1982; Ribeirão Pires (Estação Barracão), 25/5/1982; Guaratinguetá, 29/12/1982; Rio Claro, 22/1/1987; Mairinque,

23/1/1987; Descalvado, 26/3/1987; além da rotunda de Cruzeiro e dos complexos de Paranapiacaba e Perus-Pirapora.<sup>154</sup>

Nos anos 1990, o abandono já era a realidade para estações, pátios e linhas, como foi noticiada nos jornais: “*Abandono cria 16 estações fantasmas na região*” (Folha de São Paulo, 31/12/1995); “*Ferrovias enfrenta abandono, mesmo privatizada*”; (O Estado de S. Paulo, 03/10/1999); “*Ferrovias ‘privatizada’ registra média de um acidente por dia*” (Folha de São Paulo, 18/10/1999); “*Fim de Linha: abandonada e quase sem passageiros, a ferroviária de Campinas corre o risco de repetir a sina da Estação Mogiana e se transformar em ruínas*” (Correio Popular, Campinas, 13/02/2000); “*Estação Ferroviária de Campinas vai a leilão*” (Correio Popular, Campinas, 14/03/2001); “*Final da linha para as ‘velhas’ locomotivas*” (Jornal da Cidade, Bauru, 20/05/2001); “*Patrimônio vira cemitério de trens*” (Correio Popular, Campinas, 12/06/2001); “*Abandono marca estações ferroviárias*” (Correio Popular, Campinas, 22/07/2001); “*Chuvas destroem ainda mais a estação Ferroviária*” (O Democrático, Dois Córregos, 26/01/2002); “*Há um ano o trem se foi para nunca mais voltar*” (Imparcial, Araraquara, 17/03/2002).

Do período das classificações dos trechos deficitários ao período da invenção do “não operacional”, pouco foi feito para se pretender resguardar os bens em termos de segurança e manutenção, a exemplo dos serviços de recuperação de estações promovido no final dos anos 1970. O declínio das ferrovias seguiu seu curso, dando margem ao desaparecimento, mesmo com o tombamento promovido pelo Condephaat. O abandono produzido pela privatização foi o que permitiu alarmar a sociedade quanto às perdas simbólicas ligadas ao descarte. Mas o fato de chamar a atenção para o descaso e esquecimento não teve efeitos significativos, pois todo o patrimônio foi enquadrado na lógica das concessionárias, autorizadas a jogar com os espaços do seu interesse, de acordo com a “ordem do dia”. O complexo ferroviário de uma cidade poderia ser descartado inteiramente, em partes, ou jamais ser escolhido para qualquer operação ferroviária, que não fosse feita sobre os trilhos. Contraditoriamente, prédios novos foram construídos em alguns pátios,

---

<sup>154</sup>- O Condephaat **ainda tombou as estações de Bananal**, 24/7/1974; São Paulo (Brás), 26/5/1982; Júlio Prestes, 9/7/1999; Luz, 16/6/1982.

como Campinas, para a instalação dos equipamentos e recursos das concessionárias, que desprezaram as estações e outros prédios.

Apesar das histórias oficiais de muitas cidades terem as ferrovias como elemento de dinamização de suas economias e acelerarem o processo de urbanização, grande parte dos bens ferroviários deixaram de receber atenção, independente dos problemas legais aos quais estão submetidos. Os complexos ferroviários ainda estão complicados pela variação de sua natureza jurídica, desde quando o patrimônio da RFFSA ficou embaralhado pela privatização e liquidação da empresa. As estações de Campinas, Rio Claro, São Carlos Araraquara e Rincão, dos casos propriamente estudados, foram pretendidas para alguma intervenção. Elas foram “ocupadas” pelas prefeituras ao longo dos primeiros 5 anos, depois do abandono funcional calculado pelas novas concessionárias à revelia dos dispositivos referentes à liquidação da RFFSA, que previa leilão.<sup>155</sup>

Um espaço significativo e ignorado até recentemente foi o leito ferroviário, um lugar útil para o trabalho das indústrias. O leito ferroviário não era percebido, pois nele não havia valor convincente; era um espaço sem função entre a ferrovia e a cidade, justamente pelo seu valor supostamente inexistente. Por essa razão, as indústrias foram levantadas ali, seguindo a racionalidade dos custos mínimos e utilidade total, baseada no próprio transporte ferroviário. Quando as indústrias dos leitos e as ferrovias deixaram de ser úteis, passaram a comprometer a paisagem urbana com lixo e violência, informações suficientes para converter o leito numa área negociável e de bons lucros. Essa inversão econômica caracteriza a pressão sofrida pelas ferrovias do interior e da capital.

Exemplos da pressão em torno do patrimônio ferroviário abandonado se dá por meio da imprensa, como em Campinas. Os editores abordam maior vantagem no descarte do transporte, mesmo que se considere o complexo histórico ferroviário. Antes da destruição das casas da Vila Rizza, o jornal “denunciava”: “*Área ferroviária ociosa trava ocupação*

---

<sup>155</sup>- Nos termos da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998. Segundo dados da inventariança da RFFSA de São Paulo, o número de edificações e terrenos cadastrados chega a um universo de 10.864 edificações e terrenos, entre estações, pátios, casas operárias e demais bens. É necessário levar em consideração, que antes do repasse dos bens ferroviários da antiga FEPASA à RFFSA, muitos foram vendidos, segundo o relatório de 1995. Todavia, é necessária uma pesquisa minuciosa nos diários oficiais do Estado, para se fazer um levantamento exato dos patrimônios que foram leiloados por empresas terceirizadas. Um desses bens diz respeito à área da antiga Vila MacHardy, em Campinas, atrás da Estação Guanabara.

*urbana*” (Correio Popular, Campinas, 4/9/2005). A crítica contrastava os “vazios urbanos” ao valor correspondente das áreas dos pátios sem trens.

No caso da cidade de São Paulo, onde os trens de passageiros circulam, as matérias de jornal tratam a ferrovia como algo estranho: “às margens da linha ferroviária usada pelos trens metropolitanos, Barra Funda, Mooca e Ipiranga concentraram mais de 8 mil unidades comercializadas nos últimos três anos. Só que a reocupação até agora ocorre sem nenhum planejamento em conjunto com o poder público.”<sup>156</sup> As críticas começam pelo desejo de limpeza, pelo intuito de remover o que visivelmente atrapalha; depois, pela imposição do silêncio. Na mesma matéria, do mesmo jornal: “o barulho do trem, contudo, segue como a principal reclamação de quem tem sacada quase a beira dos trilhos. É o caso dos moradores de prédios recém construídos ao longo da orla ferroviária que cruza a Barra Funda pela Rua Capistrano de Abreu. A dona de casa (...), que há sete meses trocou a Freguesia do Ó pela Barra Funda, reclama do trem, assim como a maior parte dos moradores do Home Station Nova Barra que fez um abaixo-assinado em favor da modernização da linha ferroviária.”<sup>157</sup>

As críticas presentes na imprensa são documentos do processo de declínio dos espaços ferroviários e industriais. Além de produzir opinião pública, elas podem transferir importância para decisões futuras, reverberando o desejo de grupos específicos da própria sociedade civil, mais ainda dos poderes públicos. Os acidentes ferroviários têm sido apontados como os motivos suficientes para a remoção dos pátios nas cidades. Na maioria das vezes, os acidentes que acontecem nos trilhos e passagens de níveis são produtos da imprudência de motoristas e pedestres. Os trilhos persistentes nos centros urbanos são responsabilizados como a causa dos acidentes, apesar dos diversos sons emitidos pelas locomotivas e vagões. Quem geralmente responsabiliza o trem são as prefeituras, que poderiam viabilizar soluções, caso as ferrovias oferecessem vantagens para os municípios.

Em 2009, uma notícia de jornal estampou o seguinte subtítulo: “alarmados com acidentes, cinco municípios reivindicam a remoção da malha férrea da zona urbana”. Porém, os argumentos trabalhados no texto procuram convencer o leitor com a ideia de que o acidente não é o único problema decorrente do abandono ferroviário: “*as prefeituras querem*

---

<sup>156</sup>- O Estado de São Paulo, 11/1/2009.

<sup>157</sup>- Id., Ibid.

*se livrar da notória decadência social das regiões centrais*”. A situação da cidade de Americana foi tratada como um caso “emblemático”:

A linha, que acompanha o curso do Ribeirão Quilombo, cruza o município de Norte a Sul e, literalmente, parte a cidade em duas. Só se dirige de um lado por outro por três estrangulados viadutos. Dois deles ficam no Centro (o Centenário e o Amadeu Elias). Os pedestres caminham por trilhas de chão batido na beira dos trilhos, desprezando o perigo (...) de dia, o cenário confuso mistura carros, locomotivas paradas, barracas de camelô, gente andando apressada de um lado para outro. Ali, funcionários da Prefeitura ocupam a guarita. Abaixam e levantam a cancela sempre que passa um trem. À noite, no entanto, a conhecida porteira vira terra de ninguém. O tráfico de drogas é comum na frente dos antigos depósitos de carga. A prostituição também toma conta nas quadras do Centro Velho marginais à linha<sup>158</sup>.

Curiosamente, é a linha quem divide a cidade, apesar do rio correr paralelo à ferrovia. Embora seja mais difícil construir viadutos para transpor o rio e os trilhos, a principal queixa é em relação aos efeitos negativos produzidos pela estrada de ferro. A solução sugerida pela prefeitura é subtrair as instalações ferroviárias, porém ela não é barata, pois a transposição das linhas para os limites das cidades envolve grandes investimentos federais.

Em novembro de 2013, o número de cidades com intenção de realizar a transposição dos trilhos, ou remoção da região central das cidades já havia aumentado para 20, segundo pedidos realizados ao DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes): Americana, Jaú, Bauru, Botucatu, Pederneiras, Dois Córregos, Jales, Catiguá, São Carlos, Guararema, Sorocaba, São José do Rio Preto, Ourinhos, Araraquara, Avaré, Votuporanga, Fernandópolis, Lençóis Paulista e Mogi da Cruzes, e de rebaixamento dos trilhos em Itapetininga. Matão e Valentim Gentil já haviam realizado a remoção. As justificativas das cidades apontam “*a solução dos conflitos entre a operação ferroviária e o sistema urbano*”<sup>159</sup>, porém, aquilo que as cidades alegam são uma indicação da própria falta de planejamento urbano. A retirada dos trilhos hoje, pode representar um problema em relação à falta de alternativas de mobilidade no futuro.

---

<sup>158</sup>- “*Região quer trem fora da área central*”. Correio Popular, Campinas, 17/06/2009. Em setembro de 2010, na mesma cidade, um ônibus cruzou a linha e foi pego por um trem que o arrastou por 100 metros, causando a morte de 9 pessoas e ferimentos em 19.

<sup>159</sup>- O Estado de São Paulo, 25/11/2013.

As linhas cruzando os centros das cidades são consideradas problemáticas pela própria agência controladora dos transportes ferroviários, a ANTT. Segundo o Centro de Estudos em Logística da UFRJ, nos 28 mil quilômetros usados no transporte ferroviário de carga, existem mais de 1000 passagens de nível, além das favelas.<sup>160</sup> A Associação dos Transportadores Ferroviários (ANTF) chama esse problema de “gargalo ferroviário”, que obriga os maquinistas diminuírem a velocidade dos trens, para evitar acidentes. No estado de São Paulo, são 104 invasões numa área de 26.486 m<sup>2</sup> em diferentes regiões<sup>161</sup>. Ao longo da malha brasileira, nos subúrbios, os leitos foram ocupados por milhares de famílias. São favelas construídas imediatamente ao lado dos trilhos, em que duas portas de dois barracos, ou paredes externas são separadas pelos trilhos. Em agosto de 2000, a COHAB de Campinas registrou a presença de 436 famílias moradoras em áreas de segurança ferroviárias, como Samambaia, Jardim Sta. Eudóxia, Parque Shalon e próximo à antiga estação Boa Vista.<sup>162</sup> Em 2009, essas áreas haviam se multiplicado para 28, com 2600 famílias morando nos leitos das linhas. Nestes casos, tristemente, não há uma corrida para a desocupação das áreas, com a destinação das pessoas para terrenos dignos. Essas áreas, muito menos recebem a atenção merecida, como acontecem com as áreas ferroviárias de centros urbanos, ou aquelas que representam nítido interesse econômico, ou político, como a de Tutoia, que para a vila operária ser removida, a prefeitura destinou abrigos seguros às famílias.

As ocupações em áreas ferroviárias não são recentes, decorrem da ociosidade de terrenos pertencentes às ferrovias, da data da concessão ferroviária. Cidades inteiras foram formadas em terras pertencentes às antigas estradas de ferro, que ao longo do tempo foram griladas e transformaram-se em lotes com registros em cartório. Estes são os casos de cidades como Franco da Rocha e Francisco Morato, além de extensas áreas de leito ferroviário na capital e na região metropolitana, onde foram iniciadas formações de cidades como São Caetano<sup>163</sup>.

As companhias ferroviárias estabeleceram raízes suficientemente fortes ao ponto de ainda serem o contorno histórico das paisagens urbanas e pela sua capacidade de persistir em

---

<sup>160</sup>- O Estado de São Paulo, 6/2/2005.

<sup>161</sup>- Pesquisa CNT de Ferrovias 2011, Brasília 2011, p.131.

<sup>162</sup>- Correio Popular, Campinas, 6/8/2000.

<sup>163</sup>- Para uma discussão da formação de São Caetano: MARTINS, 2002.

favor do uso. Em Rincão, a ocupação mesmo precária das casas tem contribuído para a manutenção da memória do espaço, por meio do qual é possível ser contado pelo passado do trabalho de tantas pessoas. Nos centros urbanos das cidades de Campinas e Araraquara, ficará cada dia mais difícil visualizar a ferrovia como um fundamento dos seus desenvolvimentos.

Os prédios submetidos às ações de preservação no interior do estado têm seguido o modelo operado na cidade de São Paulo, onde as estações foram transformadas em centros culturais e museus. No caso da capital, o transporte de pessoas é uma realidade. No interior, além dos investimentos serem desproporcionais, no processo de privatização não houve o cuidado de resguardar o direito do transporte ferroviário às pessoas. Pela comparação das duas realidades é certo afirmar que a sobrevivência dos complexos tem dependido dos trens que circulam pelas linhas; dos moradores que habitam as casas; e dos usos das estações.

Enquanto as estações aparecem como um dos únicos elementos sujeitos à preservação, outros bens ferroviários expressam o descarte planejado. Um critério de seleção praticado é o de excluir o que representa a menor perda para a cidade, mas segundo a justificativa de dar vida às áreas degradadas. Sem os investimentos comparáveis com aqueles aplicados nas obras realizadas para a instalação da Sala São Paulo (R\$ 44 milhões) e para o Museu da Língua (R\$ 55 milhões), os edifícios do interior acabam tendo o seu tempo de vida prolongado e com baixo interesse da população. Por outro lado, a supressão dos pátios e dos trilhos são apresentados como a única solução para uma cidade melhor. Com o fim de produzir essa mensagem, os jornais enfatizam os aspectos negativos da ferrovia, em detrimento dos seus benefícios. Se não há sentido para a existência do transporte ferroviário, o conjunto ferroviário de uma cidade sequer é entendido como um patrimônio suscetível de restauro. Assim, o interesse de remover o passado que divide a cidade está em completa oposição ao sentido do patrimônio ferroviário, que se caracteriza pelo seu conjunto. A noção de investir no tombamento de uma estação, já mutila a ideia do todo. Os processos de tombamento das estações ferroviárias, raramente fazem menção ao conjunto de equipamentos de uma cidade, o que seria um fundamento para evitar o descarte deliberado das áreas ferroviárias em cidades como Araraquara, São Carlos, Campinas, que tem sua história envolvida com as estradas de ferro.

Por meio das pesquisas realizadas nos complexos ferroviários do interior de São Paulo, foi possível constatar que as prefeituras assumiram os prédios das estações, aparentemente as livrando do abandono absoluto. Mas os discursos explicitam que os trilhos podem ser descartados, pois a ferrovia não faz parte dos seus projetos de transporte público.

### **Brás**

Na capital do estado, o trem ainda circula com toda força e interesse pelas autoridades públicas, considerando sua importância para amenizar os congestionamentos cotidianos na cidade. Assim, a ferrovia tem sua importância confirmada desde sua fundação. Em São Paulo, quando alguns bairros começaram a concentrar indústrias e contingentes operários, as estradas de ferro já estavam consolidadas. As construções de galpões industriais e casarios para o comércio conformaram-se à geografia espacial das regiões e as passagens tradicionais de tráfego humano direcionaram-se às estações. Todavia, os fluxos futuros de pessoas não foram calculados, de modo que na formação dos bairros inexistiu perspectiva para o direcionamento de grandes contingentes às vias, no sentido das passarelas e túneis de pedestres, também inimaginável em relação ao tráfego de veículos. Quando o trem atrapalha o tráfego, adquire a imagem de uma barreira para o progresso, mas não como mecanismo violento.



*“Porteiras da Inglesa”; a esquerda, Estação do Norte (EF Central do Brasil). Fotografia de Perman, 1900. Acervo da RFFSA/SP. Negativo digitalizado.*

A circulação de mercadorias e pessoas era ainda maior em bairros como o Brás, justamente, pela ocorrência de duas estações (Estação do Norte, da Estrada de Ferro Central do Brasil, e da São Paulo Railway) somadas às indústrias, que serviam aos consumidores e usuários de toda a cidade, também ao restante do estado e em conexão com o Rio de Janeiro. Na Avenida Rangel Pestana cruzou a passagem de nível da SPR, onde foram instaladas porteiros para evitar acidentes. Inauguradas em 1896 juntamente com a nova estação, tinham uma lógica interessante: na medida que ela se abria ao tráfego da avenida, fechava-se para o tráfego dos trens.

Porém, com o passar do tempo, aumentou a frequência do número de composições de trens da SPR que passavam pela estrada de ferro, impondo o represamento da passagem de veículos com tração animal, ou motorizados, além dos bondes da Light. Esse problema foi reclamado no início do século XX. Em 1904, havia queixas endereçadas à SPR quanto às “manobras prolongadas nas porteiros da ingleza”<sup>164</sup>. Em 1912, uma carta publicada no jornal “O Estado de São Paulo” afirmava que o assunto das porteiros se tratava de um problema antigo:

Não é preciso muita argúcia, sr. redactor, para advinhar que se trata das porteiros com que a S. Paulo Railway Company, a despeito dos protestos de quase uma população unanime, experimenta, isto é, mede a nossa paciência de pacíficos e conformados burgueses.

A primeira vista pode parecer uma contradição entre os protestos da população e a paciência que nos deixa medir...

Não há tal. Está certo. Os protestos são de uma população ordeira, pacífica, que confia demasiado nos poderes competentes, que, no caso, são os municipaes.

Devido a esse espirito pacato, paciente, os protestos dos inúmeros prejudicados com as decantadas porteiros que atravancam por quartos e quartos de hora a Avenida Rangel Pestana – a movimentada e principal via pública do populoso e comercial bairro do Braz – se vão tornando platônicos; seus écos não chegam mais nem a ferir os ouvidos dos que se deviam incommodar com os incommodos do publico [...]<sup>165</sup>

As críticas pressionavam, sobretudo, a São Paulo Railway e exigiam uma alternativa para a estrada de ferro, seja um viaduto para os trens, ou o rebaixamento do nível das linhas, também, uma estrada de ferro sobre o canal do Tamanduateí<sup>166</sup>, como foi proposto durante a

---

<sup>164</sup>- O Estado de São Paulo, 31 de julho de 1904.

<sup>165</sup>- O Estado de São Paulo, 6 de março de 1912.

<sup>166</sup>- O Estado de São Paulo, 27 de fevereiro de 1914.

gestão de Washington Luís, nos períodos em que atuou como prefeito da cidade de São Paulo (1914-1919). Mas com a recente reestruturação do sistema da SPR – duplicação das linhas, remodelação e construção das estações – a administração inglesa não tinha planos e vontade para alterar o que já havia sido feito no perímetro urbano. Assim, as críticas direcionavam-se às intransigências ferroviárias da inglesa, especificamente às porteiras que não possuíam nada de moderno para a cidade que se modernizava, embora elas garantissem a segurança das pessoas. Algumas propostas indicavam que a solução era simplesmente retirar as porteiras, pois assim evitava-se o bloqueio do trânsito:

[...] Ora, diz-nos um negociante daquela avenida, de cada lado da dita porteira há cerca de oito metros de parede. Estes dezesseis metros podiam, portanto, ser utilizados, fazendo-se uma passagem mais ampla, condizente com as necessidades do transito, isto, enquanto os poderes municipaes não resolvem o problema de eliminar daquele local um espantinho que já se torna vergonhoso perante o progresso material a que São Paulo atingiu nestes últimos vinte anos<sup>167</sup>.

Como foi apresentado no primeiro capítulo, a inglesa nunca obteve respeito dos seus usuários mais críticos, sobretudo, os cafeicultores, de quem extraía parte do lucro e não convertia isso em investimentos que correspondessem às suas expectativas comerciais, também concorrentes no negócio ferroviário e sedentos pelo monopólio da serra. As porteiras da inglesa apareciam inclusive nas críticas desse setor, que tinha consciência que a maior barreira era a ferrovia que descia a serra, por isso reafirmaram:

O velho ‘time is money’ está reduzido a ‘money’ para os felizardos accionistas da ‘Estrada de Ouro’ que tranca a exportação do Estado de São Paulo [...]

Não se comprehende como a carrancissima Ingleza ainda mantém as porteiras do Braz manobrando no nariz de milhares de pessoas para as quais o ‘tempo é dinheiro’, empatando o trânsito em importantíssimos bairros. Está à espera de favores ou de auxílios para fazer o que deveria ter sido obrigada a fazer: elevar suas linhas para não cortar desde a Lapa até o Ipiranga a cidade em duas partes repartindo a capital!?! [...]<sup>168</sup>

A ferrovia divide a cidade e o problema é quem a administra. Nesse caso não há o desprezo pela funcionalidade da ferrovia e passagens dos trens, então considerados imprescindíveis para o comércio e produção cafeeira. O “*money*” para os ingleses, o “tempo é dinheiro” dos industriais e comerciantes, era para a população do Brás (e dos bairros servidos pela SPR) uma necessidade insubstituível e ao alcance, tanto com a estação da

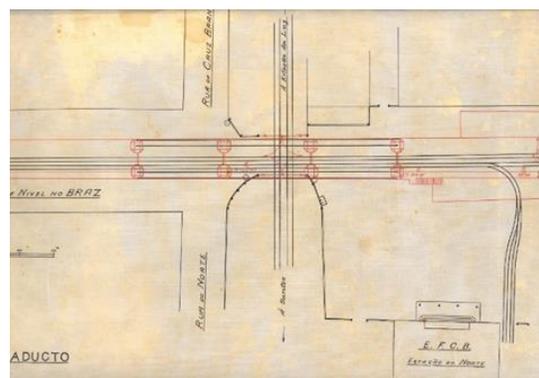
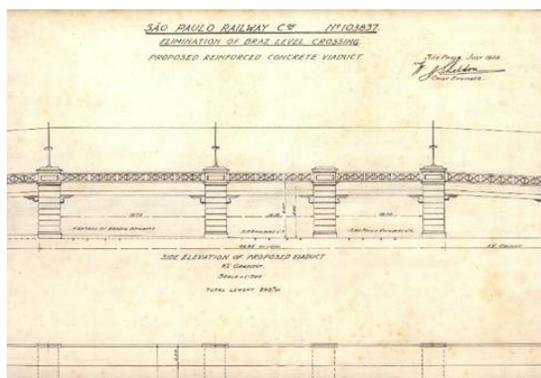
---

<sup>167</sup>- O Estado de São Paulo, 12 de junho de 1917.

<sup>168</sup>- O Estado de São Paulo, 28 de junho de 1920.

Central do Brasil, como com a estação da Inglesa. Diferentemente do ponto de vista de Flávio Villaça (2007:81), que discute brevemente a ideia de que as estações de trens da SPR serviram todas com a finalidade de atender às cargas, não há como negar que essa ferrovia fez seu público com o posicionamento estratégico de suas estações, numa primeira fase; depois, a companhia se orientou de acordo com a demanda do público para desenvolver suas estações, em função da necessidade das pessoas, pois além da pressão do governo paulista, percebeu que com o mínimo de investimentos nas estruturas dessas estações podia-se esperar uma grande quantidade de usuários para preços mínimos em trens econômicos. Exemplos que demonstram isso é a tentativa frustrada da estação de Campo Grande (entre Paranapiacaba e Rio Grande da Serra) em que o único edifício construído ali perto, foi uma pequena capela, mas que não atraiu fiéis. Tal estação não servia às pessoas nem às cargas, a não ser pelo seu pátio de manobras, que ainda hoje é muito utilizada.

Em 1923, a SPR produziu um projeto de viaduto visando substituir as porteiras do Brás, mas que não foi levado adiante pela prefeitura. O projeto completo desenvolvido pelo engenheiro W. Sheldon apresentou todas as medidas e cálculos, o que presume a intenção da companhia inglesa compartilhar a possibilidade de investir nessa solução, não de um túnel abaixo da linha.



Projeto de viaduto para a rua Rangel Pestana, de autoria do Engenheiro Chefe da SPR, W. Sheldon, de 1923. Projeto não levado adiante pela prefeitura e SPR. Fonte: Arquivo da RFFSA/SP, Plantas Digitalizadas.

Em 1937, em uma reunião dos “Amigos da Cidade” para decidir o destino das porteiras do Brás, as discussões apresentaram que a SPR já havia sugerido elevar o nível das linhas, mas uma das desculpas para não ter sido feito foram as “perturbações políticas de 1930”. Um dos diretores da reunião, Luís Anhaia Mello criticou o projeto da prefeitura que

previa a construção de um viaduto de concreto armado, lembrou que esse material não tornava a obra uma solução provisória e sugeriu então uma estrutura metálica, mas que para tomar alguma medida, antes dever-se-ia ouvir a “Comissão do Plano da Cidade”, prestes a ser eleita naquele contexto<sup>169</sup>.

Anos mais tarde, um novo projeto municipal sugeriu o direcionamento das linhas da Sorocabana, São Paulo Railway e da Central do Brasil para a margem direita do Rio Tietê. Todas se destinariam a uma estação de trem na “Ponte Grande”, localizada no início da Avenida Tiradentes com seus 60 metros de largura, que alcançaria o centro da cidade. De autoria de Prestes Maia, o projeto conhecido como Plano de Avenidas dava grande significado ao sistema “Y” a partir da “Ponte Grande”. Para o engenheiro:

Será verdadeiramente a ‘principal entrada da cidade’. Acrescentemos a circunstância de transpor o Tietê, o curso histórico das penetrações sertanejas, e fica explicado porque erigimo-la em 'memorial bridge', que comemorará ainda as obras do Tietê, a conquista e urbanização da várzea, – o maior de nossos empreendimentos municipais. Os acontecimentos memorados pela Ponte Grande são as Bandeiras (Apud SIMONE, 2008).

Segundo Sergio Antonio di Simone (Id.), “a Estação Geral, ou Estações Reunidas, como ficaria conhecido o terminal centralizado e previsto no Plano de Avenidas não foi implantado. Desse modo o portal de entrada da cidade restou um pouco incongruente na situação definitiva”. O projeto municipal levantou críticas, sobretudo em contraposição às necessidades julgadas prementes, como uma solução para as enchentes do Rio Tietê e o fim da Porteira do Brás, em artigo intitulado “*Cheias, esgotos e falta- d’água*”:

[...] de uma só vez ficaria resolvido o problema das porteiras do Brás e de qualquer outras que por aí existam. Dizem os partidários dessa solução quem imaginar solução local para o caso da avenida Rangel Pestana revelará falta de bom senso.

---

<sup>169</sup>- O Estado de São Paulo, 09 de abril de 1937.

Só assim é, somos uns desassisados. Quando pensamos que a canalização de 26 km do rio foi iniciada em 1894 e hoje, decorrido mais de meio século, só 12 km se acham prontos; quando pensamos que os trabalhos de desobstrução a jusante não foram iniciados e que ainda não foi começada a construção da barragem de Guarulhos nem das obras complementares a jusante; quando pensamos em tudo isso, somos levados a pensar, também, que a solução radical do problema das porteiras, que a Prefeitura propõe, estará pronta quando as estradas de ferro tiverem caído em desuso.<sup>170</sup>



Porteira do Brás: 1) 1948, de William de Queiroz; 2 e 3) Ivo Justino, década de 1950.

Ora, para que o projeto da Estação Geral, ou Estações Reunidas saísse do papel, as empresas ferroviárias deveriam estar de acordo. Porém, o contexto econômico era desfavorável, considerando a II Guerra Mundial e as consequências disso no setor ferroviário. As empresas Sorocabana e Central do Brasil, ambas estatais, talvez, pudessem arcar com o valor das obras de transposição dos trilhos para a margem do Tietê, coisa pouco provável com a SPR. A SPR prestava serviços às inúmeras empresas do traçado que gerou a própria industrialização dos subúrbios paulistanos; também vale retomar, que em 1946 a inglesa foi

<sup>170</sup>- O Estado de São Paulo, 11 de agosto de 1946.

federalizada justamente pela justificativa de que seus administradores não investiam na modernização dos serviços. Certamente, o governo federal não mudaria o traçado da Santos – Jundiaí tão cedo, logo após a federalização.

Contudo, as estradas de ferro continuaram imprescindíveis e permaneceram como uma necessidade próxima e inquestionável para os moradores e indústrias dos subúrbios. Inaugurado em janeiro de 1968, o viaduto Alberto Marino substituiu as Porteiras do Brás, segundo a explicação de que elas causavam prejuízos ao comércio local.

A evidência da necessidade do uso dos trens é o que permitiu a permanência da linha da SPR até os dias atuais. Podemos interpretar que o jornal “O Estado de São Paulo” falava em nome de um setor, seja dos comerciantes, ou industriais; seja de grupos de um dos lados das porteiras que se sentiam isolados do restante da cidade, ou que estivessem perdendo o dinheiro investido em negócio que não progrediu. A estrada de ferro que separa a cidade e une pessoas de lugares distantes tornou possível a realização industrial e do setor cafeeiro no seu objetivo de alcançar o mercado consumidor. Do ponto de vista do usuário, perto da residência ou do trabalho, uma estação tem a estrada de ferro e o trem que servem como encurtamento de distâncias. Se a empresa racionalizava segundo a lógica de obter lucro, esse foi feito a partir dos centavos dos trabalhadores, mais desses do que qualquer outro, pois é esse grupo que mais usa os trens de passageiros que passavam paralelamente às porteiras do Brás.

### **Breve conclusão:**

Nas cidades do interior, o trem de carga não traz o sentido da ferrovia para a vida das pessoas, a não ser de modo negativo. Tanto os poderes públicos, a opinião pública e parte da sociedade concordam em romper a linha do trem e o contato com outras cidades pelos trilhos. Na capital, até a cidade de Jundiaí, o trem é significativo meio de transporte e historicamente não representa um entrave para o desenvolvimento das cidades, para boa parte da sociedade que usufrui dessa modalidade. A ferrovia prova que ela dinamiza a economia e a circulação de riqueza. Por sua vez, o trem pode trazer de volta o desenvolvimento para áreas estagnadas e dar continuidade ao patrimônio presente nos complexos ferroviários, ameaçados pela perspectiva econômica do setor imobiliário e pela ideia de modernização das

idades. Viadutos, passarelas, túneis, sinalizações são soluções que viabilizam a persistência das ferrovias nas cidades, assim como políticas habitacionais para as populações que vivem à margem dos trilhos.

## Capítulo 5 – Trem Violento

A inutilidade da presença dos pátios, leitos e trilhos nos centros urbanos transforma a imagem que a ferrovia tinha no passado, fato que significa um passo avançado do declínio ferroviário no imaginário das pessoas. Mesmo como fundamento do desenvolvimento econômico, desde cedo foi percebida como entrave para a própria dinâmica do crescimento e da comunicação entre as partes de uma cidade separadas pelas linhas. No passado, porém, a ferrovia existia como necessidade; no presente, é dispensável quando não é útil às pessoas. Quando não há passagens elevadas, ou subterrâneas para os passantes e às pessoas motorizadas, o trem adquire outro sentido: o de um mecanismo violento nas suas vidas, da vizinhança e da cidade. A imagem de um trem violento acaba sugerindo a solução de extrair as linhas do perímetro urbano, não a instalação de alternativas como sinalizações, viadutos, túneis e passarelas.

A imagem do trem violento é reforçada pelos investimentos insuficientes destinados aos serviços de trens de cargas do interior do estado de São Paulo e aos trens de passageiros da capital. Uma grande contradição diz respeito aos investimentos apresentados para justificar a irracionalidade dos acidentes e falhas constantes, porém, existe determinações administrativas ligadas a própria má gestão da qualidade e segurança dos transportes. A trajetória ferroviária passa de fundamento de transporte a negócio suspeito, ou problemático. Para analisar o processo dessa transformação de sentido do trem, sugiro visitar os acidentes ferroviários no passado, quando a ferrovia se impõe na realidade e à sociedade. Para isso, utilizo fontes jornalísticas e depoimentos de antigos ferroviários e procuro demonstrar como os passantes, os maquinistas, os passageiros e o poder público são sujeitos de diferentes formas de violências.

### *Os passantes*

As ferrovias aparecem inicialmente como um marco de progresso material, algo para ser assimilado, impondo às pessoas a mudança no costume de caminhar sem se importarem com algo que possa surgir em um dos lados. Não havia cercas ao longo das linhas que atravessavam a maioria das cidades, de modo que o trem surge como perigo tanto para humanos, como para os animais. Novos hábitos de atenção surgiram: “parar, olhar e escutar!”

Houve também, medidas burocráticas para evitar o livre tráfego das pessoas nas linhas, como multas para quem cruzasse as linhas nas estações. Os avisos em pontos estratégicos de travessias de pessoas sugeriam que o risco existia, mas o próprio risco impunha que as pessoas se sensibilizassem com os trilhos.

O limpa-trilhos da locomotiva tinha a função de abrandar o impacto em relação aos corpos estranhos nas linhas, evitando assim o descarrilamento em função do choque. Na ocorrência de um acidente, restava à sociedade reclamar às companhias ferroviárias por falta de sinalização e cercas, como o caso da reclamação publicada em A Província de São Paulo, feita por um dono de olaria da região da Água Branca, São Paulo:

Ao Presidente da estrada Sorocabana

No dia 22 do corrente, em frente à minha olaria, o trem de 6 4/2 matou-me um Cavallo, isto em linha direita; foi plena vontade do machinista, porque tinha muito tempo de assim não praticar, porem fez sem medo porque o vapor velozmente passa, do contrario teriam todos os dias de mudar machinista! Maldição da linha que está dando fome aos filhos dos pobres, que a ultima vaca, o ultimo animal, dos pobres, matam! Viva a estrada Ingleza que tem fechada a linha, e morra aquella que a tem sem fecho, com prejuízo da pobreza!!! Eu prometo voltar trazendo explicadamente os factos. Água Branca, 24 de outubro de 1881. J. Affonso.<sup>171</sup>

O protesto do oleiro dirigido ao maquinista da locomotiva a vapor veloz caracteriza a relação não tão impessoal estabelecida pelas máquinas, que ao longo do tempo passaram a ser mais frequentes. Nada se podia fazer em relação aos animais, a não ser instalar cercas que impedissem o avanço dos mesmos. Ainda assim, a presença dos animais nos trilhos poderia significar prejuízo para as companhias ferroviárias, pois nem sempre os limpa-trilhos salvavam os trens dos bichos, que eram os principais responsáveis por descarrilamentos e acidentes em algumas linhas, na fase da tração a vapor. De todo modo, os acidentes ferroviários sempre foram frequentes.

Os operários das companhias ferroviárias eram as maiores vítimas:

Desastre e morte: No dia 3 do corrente o trem da estrada de ferro Minas e Rio que se dirigia para Cruzeiro, ao transpor o túnel da Mantiqueira, matou o guarda freio José Egydio de Lima.

Supõe-se que o infeliz batendo com a cabeça na abóboda, perdeu os sentidos, e cahindo sobre os trilhos, foi feito em pedaços pelos wagons.<sup>172</sup>

---

<sup>171</sup>- A Província de São Paulo, 25/10/1881.

<sup>172</sup>- A Província de São Paulo, 05/11/1886.

Ante-hontem em Santos o manobrista da estrada ingleza José Segredo, estando em serviço cahiu sobre os trilhos sendo apanhado pelo trem que o matou instantaneamente.<sup>173</sup>

Homtem, no Bom Retiro, foi apanhado pelo trem das 7 horas e cinco minutos de Jundiahy, o maquinista da Companhia Ingleza de nome João Pinto, que sahindo das officinas daquella estrada, se dirigia para a sua residência.

Pinto foi completamente esmagado pelo trem, sendo os destroços do seu corpo transportados em sacos para o necrotério municipal.

O facto foi communicado ao dr. 4ª delegado de polícia, que compareceu no lugar do desastre, acompanhado do dr. Archer de Castilho, médico-legista, que examinou o cadáver.<sup>174</sup>

Hoje, na estrada de ferro Central do Brasil, um trem matou próximo ao túnel n.12, em Mendes, um trabalhador e o feitor.

O trem C15, devido ao grande choque da machina despenhou-se desde o túnel 12 até o túnel 13, não havendo grande catastrophe, graças aos guardas-freios que travaram o trem.<sup>175</sup>

- O trem SU40, matou hoje na estação de Riachuelo dois trabalhadores que atravessaram a linha carregando dormentes (Do nosso correspondente).<sup>176</sup>

Desastre e morte – hontem ás 4 horas e um quarto da tarde, deu-se perto da estação do Pary um lamentável desastre.

O escripturario dos armazéns do Pary, João Caparica, que deixára o serviço, dirigiu-se para a estação do Brás, pelo leito da estrada. Nesse momento vinha da estação do Brás em direção a do Pary a machina de manobras.

O moço desviou-se para o outro lado da linha, mas o último trem de passageiros que, desta capital parte para Santos, havia apitado e estava chegando à estação do Brás..

O expresso transpoz a curva que alli existe e apanhou o infeliz moço.

O machinista só pode parar o trem depois do desastre.

A victima ficou com os pés cortados e com o craneo fraturado, sendo transportado ainda com vida para o posto policial do Brás, onde faleceu momentos depois.

Ao local do desastre compareceram logo o 2º sub-delegado do Brás, seu escrivão e alferes germano, comandante do destacamento.

Foi chamado o dr. Archer de Castilho, médico legista, que verificou o óbito.

O cadáver foi entregue a família e a Companhia Ingleza fará o enterro.

João Caparica dirigia-se para a sua residência, donde, com sua senhora iria assistir ao casamento de um amigo. Deixa filhos menores.<sup>177</sup>

Pelas descrições do jornal se percebe que eram comuns e quase banais os acidentes no ambiente de trabalho. Tais descrições supõem que as responsabilidades são exclusivas do

---

<sup>173</sup>- O Estado de São Paulo, 15/11/1890.

<sup>174</sup>- O Estado de São Paulo, 15/11/1896.

<sup>175</sup>- O Estado de São Paulo, 22/12/1896.

<sup>176</sup>- O Estado de São Paulo, 01/03/1897.

<sup>177</sup>- O Estado de São Paulo, 16/03/1897.

peçoal que trabalha. Ao longo da realidade ferroviária brasileira, o trabalhador era coagido a não se organizar em sindicatos, o que limitava as reivindicações para se exigir maior segurança no seu mundo do trabalho. Sem regulamentação e regras punitivas às empresas, o trabalho ferroviário impunha o risco de acidentes, tanto àqueles diretamente ligados ao transporte, como para os que trabalhavam em oficinas, mesmo a um escriturário do serviço de despacho de mercadorias. Diante da possibilidade de acidentes fatais ao longo da carreira, restavam as associações beneficentes financiadoras de enterros, alentos às famílias dos ferroviários.

A linha ferroviária servia como caminho mais curto entre dois pontos e uma trilha quase livre de impedimentos. Muitas pessoas arriscam a vida nas finas linhas que atravessam o território de uma cidade:

Desastre na linha Paulista – O inspector desta linha communicou aos jornaes de Campinas e de Santos que ante-hontem o trem de passageiros que seguia de Jundiahy para Campinas matou um homem no kilometro 42, não sendo possível, ao que diz o inspector, fazer para o trem para evitar o desastre.

Ignoramos que averiguações fez a polícia a respeito.<sup>178</sup>

As 6 horas da tarde de ante-hontem foi esmagado por um trem de cargas, que vinha de santos para esta capital, um indivíduo cuja identidade não pôde ser reconhecida.

O fato deu-se entre as estações Brás e Ypiranga.

O machinista nada sabe dizer a respeito, pois só hoje pela manhan é que o fato communicado à polícia.

O dr. 4º delegado compareceu ao local acompanhado do dr. Archer de Castilho, e fez remover os destroços para o necrotério municipal, para serem photographados e examinados pelos médicos-legistas.

A autoridade abriu inquérito sobre os dois desastres e prossegue nas necessárias diligencias.<sup>179</sup>

Desastre e morte – O trem da S. Paulo Railway Company, que chega à estação da Luz ás 6 horas e 25 minutos da tarde, apanhou e matou na linha, à altura da estação de Pirituba, um indivíduo de cor branca, de identidade desconhecida.

O cadáver foi removido para a capital, dando entrada no necrotério da repartição central, à ordem do dr. Alberto Fausto, delegado da 5ª circumscripção.

O cadáver do infeliz deve ser hoje photographado e examinado pelo dr. Xavier de Barros, medico-legista.<sup>180</sup>

Lê-se no Diário de Rio Claro, de sabado passado:

---

<sup>178</sup>- A Província de São Paulo, 25/01/1879.

<sup>179</sup>- O Estado de São Paulo, 16/03/1897.

<sup>180</sup>- O Estado de São Paulo, 28/04/1900.

O trem de cargas que aqui chega às 4 ½ horas da tarde, apanhou hontem na linha, entre Cordeiros e Santa Gertrudes , na descida dos kilometros 3 e 4, um homem, caboclo, de 20 annos de idade mais ou menos, esmigalhando-o.

A policia, segundo nos communicam dalli, não pôde saber o nome da victima, tendo, no entanto, tomado as necessárias providencias, fazendo o exame cadavérico o sr. dr. Duprat.

Segundo as indagações feitas pela auctoridade policial, acredita-se que aquelle individuo, estando embriagado, deitara-se na linha, não sendo possível ao machinista fazer parar o trem.<sup>181</sup>

Campinas – No dia 31 do mez findo, ao meio-dia, um trem da Paulista, quando em manobras, matou um individuo na occasião em que este tentava atravessar a linha.<sup>182</sup>

O trem que ia e Mangueira para o Rio Grande apanhou sobre os trilhos o pardo Celso, trabalhador da alfândega.

Celso estava embriagado. A sua cabeça ficou completamente esmagada, assim como as coxas, na parte superior.<sup>183</sup>

Um velho conhecido por Vicente Bayoneta foi ante hontem apanhado no kilometro 1, pelo trem da Mogyana que sahe de Campinas às 6-20 da manhã.

O infeliz velho que falleceu instantaneamente caminhava pelo centro da linha, n'uma curva, motivo porque não percebeu a aproximação do comboy.

O seu cadáver foi conduzido para a estação de Campinas.<sup>184</sup>

O trem acaba ganhando vida e características sobrenaturais na sua manifestação para a sociedade. A máquina adquire vida na acepção do termo empregado para descrever um acidente: “o trem matou”, embora o trem funcione a partir do trabalho do maquinista, que se limita a trafegar segundo um horário teoricamente conhecido por todos, de acordo com a ordem do seu trabalho em uma linha reta.

Dependendo de quem o “trem mata”, o mecanismo recebe toda a responsabilidade, ou o maquinista pode ser acusado pelo assassinato de alguém. Em julho de 1908, a excursão de um grupo de alemães pelos planos inclinados da SPR, na serra do mar, resultou em uma morte. Apesar do grupo assumir riscos ao caminhar pela linha de trens mais movimentada do Brasil naquele contexto, decidiu-se acusar o maquinista Manuel Lino pela morte de Hans Katstein, um funcionário do *Brasilianische Bank*. De acordo com o juiz da 3ª vara criminal, dr. Silvio de Campos:

---

<sup>181</sup>- O Estado de São Paulo, 25/08/1896.

<sup>182</sup>- O Estado de São Paulo, 03/01/1897.

<sup>183</sup>- O Estado de São Paulo, 01/03/1891.

<sup>184</sup>- A Província de São Paulo, 15/12/1888.

O artigo 297 do Código penal declara passível de pena aquelle que, por imprevidência, negligencia ou imperícia na sua arte ou profissão, ou inobservância regulamentar, com metter ou for causa involuntária, directa ou indirecta, de um homicídio. É indispensável, portanto, apurar-se no caso dos autos, gravíssimos pelas suas consequências, tanto quanto pelas suas consequências, tanto quanto pela sua natureza de desastre causado por um trem em movimento, houve ou não negligência, imperícia, imprudência ou inobservância de alguma disposição regulamentar.<sup>185</sup>

A empresa defendeu o interesse do trabalhador e a morte foi julgada casual, sendo o maquinista absolvido<sup>186</sup>. A atribuição de responsabilidade era determinada segundo a condição social de quem morreu, ou quais as origens do morto. A dinâmica dessas atribuições de responsabilidades pode ser entendida a partir da lenta passagem de uma sociedade de ordem escravocrata para uma sociedade de classes. A ferrovia foi instalada quando a escravidão era uma realidade. Homens, mulheres e crianças negras eram pegos pelos trens e as notícias se diferenciam dos casos envolvendo brancos, pois há pouco interesse da polícia e da sociedade, o que deixa entender que os indivíduos não tinham vínculos familiares, portanto não há menção sobre possíveis averiguações para o reconhecimento e da identidade do cadáver.

No sábado ultimo, depois de 7 da noute, um trem retardado da linha Paulista, na Samambaya, apanhou um preto e esmigalhou-lhe as pernas, ficando a morrer.<sup>187</sup>

No aterro da Ponte Preta um trem de carga da Companhia Paulista matou um homem de cor preta, de idade de 60 annos mais ou menos.<sup>188</sup>

O expresso do dia 7, ao passar em Santa Gertrudes, matou uma preta velha que se achava na linha.

O fato deu-se numa curva, não cabendo por isso responsabilidade ao machinista do trem.<sup>189</sup>

Desastre na Central – Rio, 6 – O trem SM1 matou, no kilometro 25 da Central, um indivíduo de cor preta, desconhecido.<sup>190</sup>

---

<sup>185</sup>- O Estado de São Paulo, 13/10/1908.

<sup>186</sup>- O Estado de São Paulo, 12/03/1909.

<sup>187</sup>- A Província de São Paulo, 26/10/1881.

<sup>188</sup>- A Província de São Paulo, 24/08/1887.

<sup>189</sup>- O Estado de São Paulo, 11/10/1900.

<sup>190</sup>- O Estado de São Paulo, 07/10/1908.

Nestes casos, bastavam pequenas descrições dos maquinistas para justificarem os atropelamentos. Diferentemente, as pessoas ligadas às famílias de posses eram logo identificadas:

Desastre e morte – Terça-feira ultima o expresso de S. Paulo para a Côrte ao chegar a estação da Conceição, matou instantaneamente uma criança de 12 annos de idade, que dizem ser filha de um importante fazendeiro de Guaratinguetá e sobrinha do dr. João Galvão da Costa França.<sup>191</sup>

Apanhado por um trem. Um menor de 13 annos é apanhado pelo trem da sorocabana, morrendo instantaneamente. A polícia teve communicação de um desastre ocorrido no kilometro 10 da linha da Sorocabana, por occasião da passagem do trem de passageiros, que chega ás 6.50 na Luz.

O trem, que vinha do interior, era conduzido pelo machinista Manuel Martins e foguista José Ferreira de Almeida. Em uma curva, ao approximar-se do kilometro 10, já ao escurecer, depois de 6 horas e meia, o machinista pressentiu que alguém havia sido apanhado na linha, pois vira um vulto no meio dos trilhos, e quando já não tinha mais tempo de evitar um desastre.

Com os suspeitos desse triste acontecimento, o machinista fez parar o comboio logo em seguida e verificou que effectivamente um menino havia sido apanhado e que já estava morto ao lado dos trilhos e com a cabeça horripelantemente contundida.

Depois da chegada do trem na Luz, o ocorrido foi communicado á polícia, e a estrada punha á disposição da autoridade a conducção para o local do lamentável desastre.

O medico legista Sr. dr Marcondes Machado, foi até o local do desastre, onde examinou o cadáver da victima.

Tratava-se de um menor de 13 annos para 14 annos de idade, trajando roupa de casemira azul claro, descalço, com indícios, entretanto, de ter o habito de andar calçado. Estava fora dos trilhos, no leito da estrada, presumindo que o limpatrihos da locomotiva apalando-o arremessou-o para um dos lados. O cadáver apresentava extenso ferimento na cabeça com fractura temporal esquerdo e ainda fractura das duas coxas.

Com as providencias determinadas o cadáver foi removido para o necrotério.

Com a chegada do corpo no necrotério foi verificado que se tratava do menor José Conte que havia desaparecido dos Paes, à rua Anhaia, 88.

Pouco antes estiveram na policia central Vicente Conte, que fez aquella communicação, dando os signaes do filho e que eram eguaes ao do menor victima do desastre.

Para que o caso fosse de prompto elucidado, o terceiro delegado auxiliar mandou chamar Vicente Conte e este reconheceu o filho que havia perecido no desastre.<sup>192</sup>

A identificação da vítima ganha importância no enredo da redação do jornal, sobretudo se o acidentado é suscetível de identificação, ou portador de algum atributo especial: criança, cego, paralítico, com riqueza, idoso, mulher, branco. Porém, fica evidente

---

<sup>191</sup>- A Província de São Paulo, 15/07/1887.

<sup>192</sup> - O Estado de São Paulo, 2/10/1911.

nos acidentes, que a justiça não alcança a todos, pois o acesso ao direito é limitado. Assim, a punição relativa a determinados crimes é julgada pela própria população:

Bahia, 5. – Hoje de manhan, pouco mais ou menos ás 11 horas, um bonde electrico da Companhia Light matou um cego, passando-lhe por cima do corpo todo apesar dos avisos dos populares para o motorneiro que conduzia o carro.

O povo, indignado, prendeu o motorneiro e quebrou o bonde, pondo-o fora do trilho.

Alguns instantes depois o subgerente Mitchell puxou de um revólver, perguntando-lhes: ‘Quanto custa a vida deste miserável? Mandem cobrar no escriptorio!’

Neste instante o povo tentou lynchar o sub-gerente Mitchell.

Este repeliu as aggressões a tiro, attingindo uma bala a um sargento de polícia e outra a um popular.

Ainda assim, o ousado americano, só a muito custo, escapou de ser lynchado. Foi, porém, preso.

Desde esse momento mais de três mil pessoas assaltaram os bondes, despedaçando-os, queimando-os e jogando-os ao mar.

O movimento comercial da cidade ficou inteiramente paralyzado.

Os ânimos estão exaltadíssimos.

As forças, mal podem conter os populares.

O sub-gerente Mitchel ficou ferido na região occipito-frontal esquerda, apresentando também escoriações pelo rosto.

Ainda os distúrbios da Bahia – Outros pormenores

Bahia, 5. – Checavam-se José Luiz Gonzaga, o cego morto, com o craneo esphacelado por um bonde da Light.

A criança que o acompanhava foi salva a custo.

- Nas suas manifestações de violência a que se entregaram os populares respeitaram o carro-correio da estrada de ferro da Calçada.

- A Associação Commercial funcionou de portas cerradas, devido aos acontecimentos.

- Foram dadas providencias para garantir a vida do pessoal da Light, que estava no depósito de cargas da companhia, o qual funciona no pavimento térreo.

- Um magote de populares foi a estação ‘Roma’, arremessando pedradas contra o escriptorio, travando-se tiroteio com os empregados.

No regresso os populares passaram pelo Gazometro, cujas vidraças foram todas inutilizadas por pedradas.

- Há um popular e diversos feridos mais ou menos gravemente.

- Em diversas ruas da cidade estão quebrados os combustores públicos.

A policia fez no bairro Commercial descargas de pólvora secca para dispersar o povo que damnificava os combustores.

- Dizem que do Gazometro partiu aggressão contra os populares, resultando a morte de um e ferimento de sete.

- O Gazometro e o escriptorio da Light, na rua do Chile, estão guardados pela policia, de armas embaladas.<sup>193</sup>

Aparentemente, o funcionário da Light não foi punido pelo atropelamento e insulto, além dos tiros em direção aos indivíduos que avançaram para linchar, impedir a confusão, ou que apenas assistiam ao incidente. Também, não foram apuradas responsabilidades em relação à morte de um manifestante. Contudo, podemos caracterizar as manifestações dos populares como uma revolta contra os bondes, não apenas como forma de justiça contra o atropelamento. Se a justiça vacilava para punir os crimes contra a sociedade, o trem impunha justiça:

Umbelino de Sillos – Há pouco tempo o povo da cidade do Rio de Janeiro foi dolorosamente impressionado por um homicídio cometido na rua Uruguayana, consequência de uma tragédia de adultério.

Umbelino de Sillos autor desse homicídio, após os tramites do processo, foi absolvido, mas a desventura não consentiu que esse desditoso pae gozasse por muito tempo dos carinhos de seus filhos.

Ante-hontem às 3 ½ horas da tarde foi ele horriavelmente mutilado e morto por um trem da estrada de Ferro D. Pedro II, na estação de São Diogo.

Do inquérito procedido, resultou a convicção de que o desastre foi casual, e devido a imprudência ou descuido da victima.<sup>194</sup>

Adultério punido com a violência masculina julgada inocente e justiça inacessível quanto ao reconhecimento do corpo negro e indiferenças às condições de trabalho do ferroviário. No contexto histórico da implantação das ferrovias no Brasil podia-se vislumbrar o progresso e sonhar alterações na estrutura geradora das desigualdades a partir da abolição e da modernidade que acelerou o comércio do café. Todavia, segundo Florestan Fernandes (1964: 21-24), “a universalização do trabalho livre foi separada das reparações aos ex-agentes do trabalho servil e do destino que cumpria dar à sua força de trabalho, passando a ter suas balizas na situação de interesses das áreas em expansão demográfica, econômica e urbana da sociedade brasileira. Os movimentos abolicionistas e as rebeliões nas senzalas deram um pano de fundo e uma cobertura moral extremamente vantajosos aos círculos sociais que encontraram condições para canalizar e capitalizar politicamente as insatisfações contra o ‘antigo regime’. Mas, o que se fez de um golpe e depois se consolidou através de sucessivas medidas jurídicas, administrativas e políticas foi romper as barreiras que detinham o afluxo

---

<sup>193</sup>- O Estado de São Paulo, 6/10/1909.

<sup>194</sup>- A Província de São Paulo, 4/12/1888.

da mão de obra estrangeira, reprimiam o desenvolvimento do trabalho livre e paralisavam os surtos progressistas da livre-iniciativa”. Os fazendeiros paulistas importaram operários agrícolas e os ex-escravos foram condenados à “eliminação no mercado de trabalho ou, no mínimo, ao aviltamento de sua condição, como agente potencial de trabalho livre”. Sem reparações materiais, morais, justas e eficazes, não foram incorporados à sociedade baseada no contrato jurídico, que abrangia os que detinham um posto de trabalho regular; mesmo o trabalhador estrangeiro foi incorporado sem poder se organizar no sentido de reivindicar mais direitos. A mulher também estava condicionada pela sua posição social, sem direitos alcançados e excluídas do sistema de poder político.

### *Os maquinistas*

Do ponto de vista do maquinista, o transito segue o procedimento técnico requisitado. O maquinista tem a velocidade do trem delimitada segundo os diferentes obstáculos ao longo do trajeto, como é para as passagens de nível, estações, cancelas, etc. É difícil evitar acidentes quando um corpo atravessa o caminho sempre certo do trem, cujo controle do tempo de frenagem varia segundo o peso e a velocidade da composição. O pedestre desafia os maquinistas no seu desejo de ser mais rápido que a máquina, ou cortar o caminho.

Ao longo da carreira, dificilmente um maquinista livrou-se de um acidente na linha, como atropelamentos. Em uma entrevista coletiva feita com maquinistas do Centro Beneficente de Ferroviários da Ex Companhia Paulista, foram registrados episódios em que o acidente mais frequente é o que envolve o erro por desatenção do transeunte, ou o desconhecimento do perigo. Os ferroviários ainda citam a história de um corpo atropelado diversas vezes por não ter sido removido da linha; caso de um maquinista que atropelou 33 pessoas; caso de suicídio. Algumas dessas lembranças foram narradas e apresentam-se transcritas aqui, com as representações dos maquinistas.

Oswaldo Gotardi<sup>195</sup>, natural de Jundiaí, ajudante de maquinista na época:

Uma dessa eu vou te contá. Eu era ajudante do Raul Lino e nois vinha vindo de Jundiaí com um P19. P19 era 320, locomotiva 320. Então quando viramó pra Vinhedo, eu ví:

---

<sup>195</sup>- Entrevista realizada em junho de 2003, quando o narrador possuía 82 anos de vida.

- Oh, oh seu Raul, tem um negócio na linha lá.

- É cabra.

Tá bom, ficá quieto, P19 é trem direto, né. Pó, tem um negócio na linha, é cabra, tá bom, he, he, he... Chego lá no home, era o filho do chefe de estação, que o chefe de estação tinha. Tinha arrumado uma segunda mulher e o filho não se dava com a mulher, com a mãe lá, sei lá... O velho, então, o chefe de estação levava a comida pro filho lá na sala de espera da estação. E aquele dia, eu acho que ele se viu atrapaído lá. Óia rapaiz, ele usava chapéu, ele carcó o chapéu na cabeça até onde deu e deitou com o pescoço no trilho, com o pescoço, ele tava deitado com o pescoço. Escuta essa: aí, eu vinha vindo: é cabra, é cabra... nós: é cabra, é cabra... A máquina até fez assim, 'tuc', parece que deu até toquinho rapaiz. Nós viemo pará aqui embaixo, em frente daquela fábrica Storani que tem aí, logo pra baixo de Vinhedo tem uma fábrica assim, né... era do Benedicto Storani. Paró lá e eu tive que vortá na estação pra avisá que tinha pegado o home lá. Quando eu cheguei lá onde aconteceu o caso, a cabeça do cara cortó e ficó de pé, assim com os zóio. Eu dei uma vorta longe, eu lembro como se fosse agora... (risos) e dei uma vorta longe, onde tem aquele aparelho da subestação, então dei a vorta lá e fui na estação:

- Oh chefe, oh chefe...

O chefe saiu que...

- Eee meu filho...

E desesperó o velho e vortei pra máquina. Né velho!? Fui embora. Falei pro Lino:

- Vamo embora, é o filho do chefe e ele falou que noi pode embora.

Ele faló...

- Faló, vamo embora.

Noi peguemo e viemo embora e o chefe é que ficó lá resolvendo o caso, era com o filho dele, foi lá com o delegado, aquela coisaiada toda e nós viemo embora. Nós não fomo nem chamado pra prestá declaração com o delegado. Nós não fomo chamado, acho que por causo de sê o filho do chefe. O chefe assistiu a coisa melhor que nós.

### O maquinista Alcides Ferreira<sup>196</sup>:

Eu fui responder uma lá em Sumaré e o delegado falou assim pra mim:

- Eu nunca chamei maquinista nenhum aqui, eu to chamando o senhor, só porque o trem não sai da linha pra pegá ninguém, eu nunca chamei ninguém mas chamei o senhor porque a família tá dizendo que o rapaz estava vivo.

(...)

Escoraram com pedra, eu falei pro delegado. A família disse que ele tava sentado, a família tá ficando louca então, a família tava dizendo que mataram e puseram na linha, não. Do mato põem na linha, põem deitado, ele tava sentado.

### Oswaldo Gotardi:

Eu queria fala uma boa também pelo fato do acontecido sobre quando começo a corre os trem 'R'. Nós vinha vindo com um trem de carga e o 'R' ia daqui pra lá, então nós cruzamo com o 'R' lá em Itaipu. Quando nós viemo pra Tatu, que nós cruzamo,

---

<sup>196</sup>- Alcides Ferreira é natural de Severiana, 68 em 2003.

pegamo o estafe do 'R' e viemo pra Tatu com trem de caga. O P11 ia daqui pra lá e paro em Tatu e desceu lá uns passageiro, inclusive um deles pego a linha e começo a andá na ponta do dormente, assim na linha. E nós vinha vindo com um trem de carga (...) e aquele home não saia da linha. E apitando, batendo sino e o home nada, bum, bateu de frente. Pego o home lá.

Naquele tempo, não podia ninguém pôr a mão em nada e esperá o delegado vim fazê o levantamento do corpo. Nessas artura, naquela época atraso o 'R' duas horas, pra que viesse o delegado lá de Limeira pra fazê o levantamento do corpo. Então, dessa aí, é que surgiu uma nova ordem que quando acontecesse esses caso aí, não precisava mais atrasa trem e sim que tivesse que fica uma pessoa tomando conta do corpo, né!? E nós podia prossegui viage (...)

Então, nessas artura, como nós tinha que espera, nós fomo lá atrás, eu fui avisa o guarda que tinha pegado o home, aí o guarda não tava no break, nem o guarda e nem o ajudante. Eles tavam lá no pomar robando laranja e o defundo tava embaixo do break, em baixo do break. Porque não chegô a passá o trem todo. O guarda e o ajudante tava robando laranja: - oh guarda, oh guarda, pego um home aí, não sei o quê [...]

#### Oswaldo Gotardi:

Parei no Horto, lá em Jundiaí, antes de Jundiaí, Horto Florestal, engatei. O guarda deu o primeiro, eu tô olhando lá né o ajudante, o segundo: vamo embora! Máquina V8 com dois carrinho atrás, eu tenho que ir fazer o horário. Passou uma mulher com uma criança, eu tenho que ir embora, daqui a pouco veio um outro menino correndo para alcançar a mãe, não deu para ele passa, coitado... Ele quis pulá, ele até pulou, mas quando ele pulou a cabeça bateu naquele ferro da frente assim, tum. Foi quem uma estilingada, como se tivesse dado uma estilingada num passarinho, foi a mesma coisa na máquina, tim... O menino pá, caiu mortinho lá. Coitado! Aí, nessas artura, o guarda ficou lá olhando o menino e eu prossegui viagem. E a mãe com o outro menino desesperado, vendo o menino no chão e não podia por a mão também. O que fico tomando conta não deixava por a mão, que era pra espera o, depois o delegado vim e fazê o levantamento do corpo. Isso aí foi o único, graças a Deus que aconteceu comigo. Pego esse menino, mas cê viu, faltava pouco tempo para aposentar quando saí de Campinas.

#### O maquinista Florival Fiúza Nobre<sup>197</sup>:

O mais importante é que o Zé Lopes Faria saiu com uma Russa daqui, trem pra Boa Vista. Ele, naquela ponte da Anhanguera, ele pegô um cara lá. O cara vinha andando em cima da ponte, aí ele pegô o cara. Passou o caminhão e esse corpo caiu na carga do caminhão, uma carga alta.

E ele foi pra Boa Vista, chegou lá né, ele falou pegô um homem em cima da ponte da Anhanguera. E eu que tava aqui, fui fazer uma manobrinha lá. Procuró esse home rapaiz... Perto da Bosh né, procurarô pra todo lugar e ninguém acho esse home. Fico umas duas hora procurando esse home.

Três dias depois, a polícia disse que esse cara chego no Rio de Janeiro em cima da carreta.

#### Alcides Ferreira:

---

<sup>197</sup>- Florival Fiuza Nobre é natural de Coração de Jesus (MG), tinha 73 anos em 2003.

Uma vez vindo lá da GE pra Campinas, a gente fazia bico lá, quando chegamo perto da estação o nêgo tá lá com uma bandeira vermeia e tal. O chefe paro nois lá:

- oh, o movimento falo que caiu um do P19 ai e é pro ceis i procurando, o guarda disse que não sabe que kilometro que é.

E vem nós de vagarzinho e eu com a lanterna na varanda da alemãzinha. Quando chego ali no 48, eu vi um vulto na beira de uma pilha de dormento. Disse: pára que o home tá ali! Ai fui lá, puxei, ele tava coberto com um cobertó:

- Esse não caiu do trem não (risos).

O bicho tava de frente à Subestação, mas tava esbagaçado. O guarda disse que ele ia pegá a mogiana. Ia não sei pra onde lá e tava meio mamado e não desceu. Ele passo dormindo. Ai o guarda foi fazê conferencia:

- Boa Vista, você dá pra pegá o Mogiana.

Depois, chega a subestação, 90 por hora, o bicho inventa de pula. Esbagaçou e ele tinha um litro de 51 dentro de tira-colo dele: a 51 não quebro! O movimento falo assim, tem que fica um oiando o corpo aí (...) eu fico e eu não tinha a chave do CTC, não tinha nada, isso era 23 e poco, era 4 hora manhã é que foi aparece polícia, e eu subia lá na ponte, e descia e não tinha uma chave pra fala com os home: to enrolado viu [...]

Para os próprios maquinistas, não há possibilidade de evitar atropelamentos. Para as situações caracterizadas acima, a ferrovia não aparece como responsável pela violência das mortes, ao contrário, a vontade dos passantes impôs os fins trágicos, o que é lógico. No Brasil, não há dados de suicídio por caracterização dos métodos utilizados pelos indivíduos, mas segundo dados da CPTM, de 1996 a 2000, morreram 375 pessoas atropeladas nas suas linhas, uma média de um atropelamento a cada quatro dias. Na grande São Paulo, o dado é representativo da falta de segurança nas linhas, mas também tem o sentido de que as linhas não são apenas trajetos de circulação de trens. Segundo matéria de jornal<sup>198</sup>, os maquinistas são orientados a seguirem viagem depois de perceberem um atropelamento. Há maquinista que em um mesmo dia atropelou três pessoas, conforme relato. Tal procedimento revela que o atraso preocupa e o atropelamento deve ser naturalizado pelos maquinistas. Tal naturalização começa aos poucos, como conta Osvaldo Pierucci, que foi responsabilizado pela morte de 9 pessoas pelo secretário de transportes metropolitano, em um acidente na estação de Perus. Segundo o maquinista, que ingressou na carreira em 1996, teve três traumas antes do acidente de Perus:

O primeiro foi assustador. Uma pessoa estava deitada nos trilhos, logo depois uma curva”, conta. “Sobrou um pedaço para cada lado.” Em estado de choque, Pierucci teve que ir para casa.

---

<sup>198</sup>- Folha de São Paulo, 20/08/2000.

As outras duas ocorrências também foram suicídio. “As pessoas se jogaram na frente do trem.” Acostumado, ele voltou ao trabalho no mesmo dia.<sup>199</sup>

Na França, no ano de 2009, foram registrados 400 suicídios cujo método utilizado foi se lançar nos trilhos dos trens, segundo dados da SNCF. Entre 24 e 29 de maio de 2012, 12 pessoas haviam se jogado nos trilhos<sup>200</sup>. Na Inglaterra, 238 pessoas morreram por razão de suicídio nas ferrovias do país<sup>201</sup>. No Japão, em 2008, houve 2000 casos de suicidas que se jogaram dos trens, ou das plataformas das estações<sup>202</sup>. Em um sistema ferroviário com tráfego intenso, a preocupação é evitar o aumento dos atrasos, o que tem levado as autoridades japonesas a inventarem métodos para impedir que as pessoas se joguem nos trilhos, como aplicação de uma multa pesada aos familiares dos suicidas; e a instalação de luzes azuis nas plataformas, segundo a orientação de acalmar o usuário.

Os maquinistas da Paulista já percebiam na década de 1970, que diminuiu a exigência e a sua preocupação com a identidade do envolvido no acidente, pois o importante era fazer com que o trem chegasse ao seu destino no tempo exato. A violência ferroviária para casos como o suicídio, não se justifica pela ação procedimental do maquinista, tão pouco pela existência da estrada de ferro. A ordem sugerida pelo delegado no relato do maquinista Alcides é de que o trem não sai da linha para atingir ninguém. Mesmo assim, houve a intimação, segundo a suspeita de que o maquinista abandonou o corpo agonizante. Mas de acordo com o procedimento adotado pela empresa ferroviária, ao maquinista cabe seguir viagem, dependendo da circunstância do atropelamento e pressa do trem. Porém, nas atuais circunstâncias, a violência da estrada de ferro existe para quem se pronuncia quando o erro é daquele que a cruza sem a ideia elementar de que pode ser atingido pela máquina.

Atualmente, os noticiários exploram acidentes e atropelamentos de pessoas no perímetro urbano, também acidentes envolvendo o choque de trens e automóveis em passagens de nível. Em função do crescimento das cidades é possível concluir que diminuíram os espaços para a ferrovia em lugares onde impera o veículo individual em

---

<sup>199</sup>- Folha de São Paulo, 20/08/2000.

<sup>200</sup>- Fonte: RFI/ português. <http://www.portugues.rfi.fr/geral/20120529-doze-mortes-em-quatro-dias-reativam-discussao-sobre-mapeamento-do-suicidio-na-franca>.

<sup>201</sup>- Folha de São Paulo, 26/11/2013.

<sup>202</sup>- The New York Times, 04/11/2009.

contraposição ao transporte coletivo. Como força de uma realidade, inicialmente a ferrovia exigiu que as pessoas e as cidades se adaptassem à passagem do trem; atualmente, a ferrovia está sendo obrigada a sair da realidade das cidades.

Como foi apontado no capítulo 4, as extensas áreas que foram necessárias para o assentamento dos trilhos servem como espaço irregular de moradia. Pelos subúrbios, a população pobre encontra no leito das linhas faixas de terreno sem fiscalização, onde constroem casas de madeira, ou tijolos. Pelo fato de inexistir quem cuide, ou trate da segurança dos leitos, as faixas de terra das ferrovias tornaram-se território visado para diversos fins, não apenas para quem precisa de um lugar para viver, também nessas áreas são visíveis a presença de condomínios residenciais e comércios. Mas o problema passa a ser visivelmente público, pelo fato da população pobre residir nessas áreas e crianças circularem pelos locais, o que obriga os maquinistas diminuírem a velocidade dos trens, para evitar acidentes. Nesses casos, cabe às empresas ferroviárias encontrar uma solução, ou cobrar dos municípios os meios para evitar acidentes, pois existe o direito de segurança prevista na Constituição Federal<sup>203</sup>.

Por outro lado, os maquinistas das atuais composições ferroviárias são as próprias vítimas dos trens nos quais executam os seus trabalhos. Conduzem grandes quantidades de vagões, que percorrem trilhos desgastados em terrenos pouco seguros, que não receberam qualquer tratamento contra erosão. Com cerca de 150 vagões, os trens carregam soja, milho, minério de ferro, entre outros produtos. Cada vagão comporta 130 toneladas. A violência racional contra o maquinista (e todos que vivem em áreas de risco) se revela pelas insistentes tentativas das concessionárias em subtrair o seu ajudante, uma carreira histórica. Desde 2001,

---

<sup>203</sup>- Assim, é defendido pelo juiz federal João Pedro Gebran Neto: Os encargos pela construção, manutenção e segurança são de responsabilidade de quem executou a via mais recente. A ré que se locupleta diretamente com os ganhos econômicos da atividade causadora do risco. Assim, é legítimo, juridicamente, exigir-se desta as providências necessárias à segurança do serviço prestado. É que cabe à prestadora do serviço zelar pela segurança deste a terceiros. Daí, a Administração Ferroviária deveria exigir que o Município cumprisse com o que a lei lhe impôs, e se não exigiu, então cabe a ela executar tais obras e instalar os equipamentos de segurança necessários para tornar segura a prestação do serviço público que executada, ainda que vá, depois, ressarcir-se do primeiro responsável **AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PASSAGEM DE TREM. LOCAL HABITADO. DANO AMBIENTAL. DANO MORA. APELAÇÃO CÍVEL Nº 2002.71.03.001365-4/RS. De 20 de outubro de 2009. Relator, Juiz Federal João Pedro Gebran Neto. Extraído do site: <http://www.uniaodeciclistas.org.br/decisoes-judiciais/acao-civil-publica-passagem-de-trem-local-habitado-dano-ambiental-dano-mora/>, em 14 de outubro de 2013.**

procuravam baratear o custo da mão de obra, para isso a empresa justificava que “a função de ajudante tornou-se desnecessária com toda a tecnologia de segurança, como monitoramento das composições por GPS, sensores que identificam quedas de barreiras e detectores de descarrilamento.”<sup>204</sup> Porém, a monocondução produz um efeito agressivo sobre o maquinista, pois o sobrecarrega e mina sua atenção em perímetros urbanos, que exige atenção redobrada nas inúmeras passagens de nível e onde acontece a maior parte das colisões e atropelamentos.

### *Os passageiros*

Depois da sua gradual substituição pela rodovia, a partir da década de 1960, a ferrovia brasileira se destinou a servir às populações dos subúrbios. Em São Paulo, a ferrovia esteve associada à pobreza, à violência, ao consumo de drogas, estampada nas páginas dos jornais com títulos como “**A violência viaja de graça no subúrbio**”, retratada como um transporte violento que concentra os problemas da cidade grande:

A violência das ruas também viaja de trem. Homicídios, estupros, assaltos, furtos, agressões – o dia a dia da cidade e a rotina das delegacias convergem para os superlotados e imundos subúrbios da CBTU em direção à zona Leste e Mogi das Cruzes. Nos Vagões mal iluminados, sujos e com vidros e portas quebrados, viajam homens e mulheres de feições cansadas e duras, humildes e mal vestidos e que, além dos poucos trocados, só carregam o relógio e, às vezes, a marmita. Mas isso é suficiente para se tornarem vítimas de grupos de marginais ou alvo da violência de punks, roqueiros e maníacos.<sup>205</sup>

A ferrovia violenta é reproduzida no cotidiano das pessoas por meio dos jornais, além das insuficientes cotas de investimentos voltados aos transportes públicos. A ferrovia não foi discutida pela imprensa até ser transformada em um problema urbano, por se limitar a uma classe social pobre. Em um relatório da FEPASA de 1980, o superintendente aponta o sentido atribuído aos suburbanos correspondente aos trajetos da antiga Sorocabana, diante da queda de passageiros transportados em 1979, cerca de 43 milhões: “trata-se, como se sabe, de atividade eminentemente social, cujos custos, na quase totalidade, são absorvidos pela FEPASA”<sup>206</sup>. Claramente, a ideia existe e não é baseada em dados concretos. De todo modo,

---

<sup>204</sup>- “**Justiça proíbe trem com apenas um maquinista**”. Gazeta do Povo, Curitiba. 01/04/2009.

<sup>205</sup>- O Estado de São Paulo, 24/08/1986.

<sup>206</sup>- Relatório Anual, FEPASA, 1980.

por atender populações pobres, a ferrovia foi desprezada injustamente pelo planejamento urbano de transporte, ao ponto de não ser aproveitada em outras regiões metropolitanas com grande concentração populacional. É difícil não imaginar que um meio de transporte útil tenha sido abandonado por uma atitude econômica racional, contrariando o sentido de proporcionar um transporte melhor para populações de bairros longínquos em relação aos centros das cidades. Quando existe trens de passageiros, eles são voltados à população trabalhadora e se observa condições de conforto inapropriadas às pessoas; a circulação de mais linhas concentradas nos horários de pico; a manutenção mínima; e a permanência de trilhos velhos em alguns trajetos.

Um índice internacional estabelece o nível ideal de conforto em trens<sup>207</sup>, cujo máximo aceitável para os trens da CPTM é de 6 passageiros por metro quadrado<sup>208</sup>. No antigo trecho da São Paulo Railway, a linha Turquesa tem uma média de 5,1 passageiros por m<sup>2</sup> e atende polos que se desenvolveram, como Santo André e São Caetano. A reestruturação dessa linha, como troca de trilhos, dormentes e trens foi rapidamente realizada após sua incorporação pelo governo estadual e a criação da CPTM, a partir de 1997. Por outro lado, a linha Coral, a expresso Leste foi reestruturada a partir de 2010, mas tem uma média de 7,3 passageiros por m<sup>2</sup> e atende bairros como Guaianazes, cujo IDH é de 0,67 para uma população de 258.504 pessoas<sup>209</sup>. A linha Safira tem um índice de 5,6 passageiros por m<sup>2</sup>, mas a experiência de viajar por ela em determinados horários expõe extremo desconforto com a superlotação. O índice internacional denuncia que não são consideradas condições mínimas de conforto para os trens com destinos e partidas às cidades como Itaquaquecetuba, com incidência de 65% de pobreza (IBGE)<sup>210</sup>. Em 2008, o então presidente da CPTM Álvaro

---

<sup>207</sup>- O índice é de origem inglesa, da UIC - *Rail System Department*. A Agência Nacional de Transportes Terrestres começou a adotá-lo em 2012. A Norma UIC 513 adota uma escala de 0 (zero) a 10 (dez), considerando níveis médios e máximos de aceleração. Este índice é medido com referência aos seguintes parâmetros para os níveis de aceleração: Aceleração lateral; Aceleração vertical; e Aceleração longitudinal. Estas medidas de aceleração são combinadas para produzir um índice de conforto Global. Fonte: EDITAL DE CONCESSÃO N° 001/2012 (com alterações) Concessão para Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Passageiros por Trem de Alta Velocidade na Estrada de Ferro EF-222, no trecho Rio de Janeiro - Campinas (TAV Rio de Janeiro - Campinas), Apêndice B, p.12.

<sup>208</sup>- O Estado de São Paulo, 02/05/2012.

<sup>209</sup>- PEDROSO, Marcel de Moraes. Desenvolvimento Humano no Município de São Paulo: uma cartografia socioeconômica como contribuição ao planejamento de políticas públicas. São Paulo, PUC-São Paulo, Dissertação de Mestrado, 2003, p.45.

<sup>210</sup>- Mapa da Pobreza no Brasil, IBGE, 2003.

Armond disse que nos horários de pico o índice chega a 8 passageiros por metro quadrado. Segundo sua análise, a superlotação ocorre pelo crescimento de usuários na CPTM, de 770 mil em 1999, para 1,8 milhão.

A superlotação é o que resta para a cidade de São Paulo, que desenvolveu a infraestrutura de transportes com privilégios aos automóveis durante quase meio século. Do mesmo modo, os passageiros e motoristas dos 5,5 milhões de automóveis, também são obrigados a aceitar os congestionamentos nas avenidas e ruas. Trens, metros e ônibus coletivos não conseguem dar conta do número de passageiros da cidade e suas adjacências, mesmo com tantos veículos não coletivos. A grande cidade não conseguiu produzir suas soluções para a forma como cresceu, com políticas públicas de infraestrutura que acompanhassem esse crescimento.

O trem violento não proporciona segurança no seu interior. Nos anos 1980, os jornais publicavam as notícias da violência dentro dos trens como um retrato da violência social existente em um transportes sem atenção e abandonado, com a interpretação jornalística questionando sua ordem e utilidade; atualmente, a abordagem é um questionamento sobre o transporte sem qualidade e sem respeito ao usuário, mas há de se estranhar o discurso, pois não há uma educação voltada ao uso do transporte coletivo, mas o incentivo ao consumo de automóveis, com exagerada publicidade nas folhas dos jornais. A violência no interior dos trens, corredores e estações é caracterizada pela multidão, que é parte do retrato desses espaços com plataformas e corredores apertados e insuficientes para o aumento dos usuários do transporte coletivo.

A violência escondida atrás da multidão representa a característica do anônimo, que foge do controle das autoridades. Nos trens, além da superlotação cotidiana, as pessoas estão sujeitas às violências diversas dos próprios usuários, desde batedores de carteiras até molestadores sexuais, culminando com o estupro. Segundo a Delegacia de Polícia do Metropolitano, entre janeiro e março de 2014 houve 10 casos de abusos nos trens da CPTM. Geralmente, essas violências acontecem nos horários de maior movimento, com incidências nas linhas Coral (3 casos) e Rubi (3 casos)<sup>211</sup>. A violência sexual não se restringe às mulheres

---

<sup>211</sup> - O Estado de São Paulo, 21/03/2014.

como vítimas, também aos homens, mas em menor número. De todas as possibilidades de violência, a sexual é uma das mais agressivas. Para evitar o abuso sexual, são produzidas medidas paliativas como o emprego de carros de passageiros exclusivos para mulheres, uma solução fictícia sugerida pelo Estado, que é incapaz de conscientizar e promover políticas públicas educacionais contra o assédio nos diferentes ambientes sociais, como trabalho, escola e comércio. A adoção de carros exclusivos reproduz outros tipos de violência, como o de caráter simbólico contra a própria mulher, por um posto que lhe foi concedido pela sua fragilidade, ideia enraizada na sociedade.

Todos estão sujeitos à violência nas plataformas e corredores de algumas estações. A violação aos direitos individuais acontece cotidianamente na principal estação da cidade de São Paulo, a estação da Luz, onde o tráfego da multidão entre metrô e o trem compromete a segurança individual. Em caso de pânico, as pessoas teriam poucos recursos de fuga. Os corredores longos e finos para milhares de pessoas são tolerados, ainda mais por ser uma rotina que deve ser encarada, mas que os órgãos públicos não estão interessados em se antecipar para evitar o pior, em uma estação que recebe mais de 500 mil usuários por dia<sup>212</sup>. A solução tem sido o remanejamento de linhas para outras estações, o que prejudica os usuários e compromete a memória dos caminhos e trajetos históricos, como a linha entre Santos e Jundiaí<sup>213</sup>.

### *A capital e o interior*

São diferentes formas de violências ligadas às ferrovias. A racionalidade no investimento ocasiona acidentes, falta de conforto e a lotação em estações, corredores, além dos atrasos, descarrilamentos e inúmeros problemas técnicos. Hoje, pela ferrovia da capital circula os trens destinados às populações periféricas da cidade, que são administrados pelo poder público. Além de Jundiaí, circulam os trens de carga, que são administrados por empresas concessionárias.

---

<sup>212</sup>- Dados, última consulta em 10/09/2014: <http://cptmemfoco.blogspot.com.br/2012/02/volta-dos-trens-da-linha-10-luz-esta.html>.

<sup>213</sup>- Inicialmente, a linha Santos-Jundiaí foi reduzida entre Paranapiacaba e Luz (década de 1980), depois Rio Grande da Serra e Luz (década de 1990), agora, entre Rio Grande da Serra e Brás, que é outra estação lotada.

No caso das concessionárias, os acidentes são justificados como problemas pontuais e humanos, que contrariam os esforços despendidos na troca de trilhos e material rodante, com investimentos recordes no sentido de modernizar as empresas. Do lado da CPTM, os acidentes são justificados por problemas decorrentes de falha humana, sabotagens e também acompanhada dos dados relativos aos últimos investimentos. De todo modo, de um descarrilamento a um acidente grave, que envolvem centenas, ou poucas vítimas, o tratamento dado responsabiliza razões externas às administrações das ferrovias.

Um exemplo desse tratamento é o grave choque ocorrido na estação de Perus, quando um trem desgovernado atingiu uma composição parada com passageiros, matando 9 e ferindo outras 124 pessoas, em 28 de julho de 2000. Depois de 12 anos, a empresa pública foi condenada a pagar indenização, que na época alegou que o acidente foi causado porque os funcionários responsáveis pela composição não colocaram calços de madeira na roda do trem vazio, que se movimentou quando estava estacionado em declive<sup>214</sup>. O modelo da máquina *General Eletrics* série 1700 não possuía dispositivo de trava automática. Esse modelo havia apresentado o mesmo problema em 1995, o que obrigava o uso do calço. A origem do trem é nacional, fabricado em 1987 pela MAFERSA, que na época forneceu 25 unidades à FEPASA.

Recentemente, um escândalo colocou em foco os contratos licitatórios realizados pelo Metrô e CPTM, para a aquisição de material ferroviário, seja para manutenção, ou construção de novas linhas, aquisição de maquinário, como locomotivas e instalações elétricas. Por formação de cartel, são alvos de investigação cinco contratos estabelecidos com Alstom, Balfour Beatty Rail Power Systems Brasil Ltda., CAF, Bombardier, Daimler-Chrysler, Hyundai-Rotem, MGE, Mitsui, Siemens, Tejofran, Temoina e T'Trans, que dizem respeito à 1) manutenção dos trens das séries S2000, S2100 e S3000, da CPTM; 2) extensão da Linha 2-Verde do Metrô; 3) projeto Boa Viagem, da CPTM; 4) projeto da Linha-5 do Metrô, inicialmente a cargo da CPTM e aquisição de 64 trens pela CPTM<sup>215</sup>. Segundo informações da imprensa nacional, os contratos teriam sido forjados com tráfico de influência de agentes públicos, que forneciam informações confidenciais para as futuras contratantes,

---

<sup>214</sup>- Folha de São Paulo, 20/08/2000.

<sup>215</sup>- G1, portal de notícias, **Justiça aceita denúncia contra cartel de trens em São Paulo**, 22/03/2014.

em troca de propinas. O sobrepreço aproximado chega a R\$ 835 milhões, de um montante de 2,7 bilhões de reais despendidos entre 1998 a 2008. Não só o sistema de sobrepreços beneficiava as empresas contratadas e as pessoas envolvidas no esquema de corrupção, também, aviltantes contratos exclusivos firmados entre o governo do estado de São Paulo com tais empresas.

O valor do sobrepreço de R\$ 835 milhões poderia servir para melhorar a qualidade dos trens e aumentar a capacidade de circulação com novas locomotivas<sup>216</sup>, ou contratar maior número de funcionários. O dinheiro desviado para fins privados deixou de ser investido em qualidade e segurança nos serviços dentro e fora dos trens, o que pode levantar suspeita até da largura do corredor da Estação da Luz, das simples instalações elétricas e do número de funcionários de manutenções diversas. Uma forma para reforçar a tese da racionalidade e comedimento nos gastos destinados à qualidade nos serviços é a própria diminuição nos investimentos:

<i>Investimento por ramal, em milhões de reais</i>			
<b>Linha</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Variação %</b>
7-Rubi	140,1	88,6	-36,7%
8-Diamante	241,7	244,9	1,3%
9-Esmeralda	202,7	124,3	-38,6%
10-Turquesa	292,7	244,7	-16,4%
11-Coral	197,2	171,1	-13,2%
12-Safira	113,7	80,5	-29,1%
<b>Total</b>	<b>1.228</b>	<b>989</b>	<b>-19,6%</b>
<i>FONTE: Sistema de Acompanhamento da Execução do Orçamento (SIGEO). Reproduzido de "O Estado de São Paulo", 10/03/2012.</i>			

Os dados apresentados são reveladores da relação entre subtração de investimentos e aumento de acidentes, quando são verificados os números das falhas ocorridas no período subsequente: 47 panes entre janeiro e dezembro de 2012 na linha Esmeralda<sup>217</sup>, a mesma que teve um decréscimo de 38% nos investimentos. Essa linha atende cerca de 400 mil pessoas

<sup>216</sup>- Em 2010, a MRS adquiriu 115 locomotivas a partir de um valor total de R\$ 600 milhões (Folha de São Paulo, 20/10/2010).

<sup>217</sup>- O Estado de São Paulo, 05/01/2012.

por dia. A forma do governo se esquivar da responsabilidade é transferir as causas das falhas às sabotagens, portanto, ao anonimato<sup>218</sup>. De todo modo, existe a possibilidade de ocorrer sabotagens e pode ser indicada como expressão da falta de segurança e fiscalização nas linhas dos trens.

Outra forma do governo estadual se esquivar da responsabilidade, ou justificar-se tem sido relacionar as falhas e acidentes dos trens da CPTM às obras de manutenção e modernização da linha. Quando especialistas da área ferroviária emitem uma opinião, atribuem os problemas a diversos fatores:

1. Lotação, com média de 2,3 milhões usuários por dia transportadas em 2011, fica limitada a possibilidade de oferecer conforto a todas as pessoas, embora tenham sido alocados mais 72 trens desde 2010.
2. Pouca energia para o aumento da quantidade de trens, gerando sobrecarga elétrica.
3. Idade, o leito ferroviário da CPTM tem mais de 100 anos e parte dos investimentos é direcionada para a troca de dormentes, transformadores elétricos, postes e rede de transmissão de energia.
4. Pouco tempo para reforma, uma vez que os trens funcionam das 4 horas à meia-noite todos os dias, mas o tempo das obras é de apenas 2 horas. Uma série de sistemas precisa ser ligada e desligada para serviços como troca de poste, isso pode gerar falhas ao longo do dia.
5. Atrasos em obras, o pouco tempo para execução acaba prorrogando a solução do problema, de modo que a grande dificuldade na realização da modernização está diretamente associada aos limites impostos pela operação de transportes.
6. Rede pequena, se um trecho está parado, há poucos pontos de baldeação para que os usuários mudem de trajeto e evitem passar pela linha com falha<sup>219</sup>.

Uma coisa que o jornal não lembrou, é que durante a madrugada, quem utiliza as linhas são as empresas concessionárias do transporte de cargas, um serviço privado em linhas públicas, como a MRS. É plausível creditar todos os problemas elencados acima à falta de planejamento ferroviário, uma vez que ao longo da história pouco se fez no sentido de articular as linhas de trens às linhas de metrô, assim como multiplicar os trajetos ferroviários.

---

<sup>218</sup>- Em 4 de janeiro de 2013, o governador justificou uma pane na linha esmeralda como causa não espontânea, segundo a ideia de que houve sabotagem, ou vandalismo. Em 2 anos, 8 acusações de sabotagens. Em setembro de 2010, houve paralização da Linha Vermelha do metrô, a suspeita foi de que uma blusa vermelha havia sido presa a uma das portas do trem. No mesmo dia e hora, ocorria a festa de inauguração da Estação Tamanduateí. Em 2012, o governo do Estado de São Paulo justificou o grande número de panes nas linhas da CPTM afirmando que 6 de 16 falhas até então tinham indícios de sabotagem. De lá em diante, foram mais de 140 falhas em toda rede, sem novas acusações (Id. Ibid.).

<sup>219</sup>- O Estado de São Paulo, 20/05/2012.

Ao contrário, desde a década de 1960, se impôs o fechamento das linhas ferroviárias urbanas (1964, fechamento da Estrada de Ferro da Cantareira), o desligamento dos bondes (1968), a cobertura dos leitos por asfalto. Uma violência contra alternativas de linhas ferroviárias, que pareceram antiquadas para uma cidade que hoje necessita de diferentes trajetos. No período, a justificativa principal se resumia à noção de progresso. Apenas recentemente, ocorreu a necessidade de articular os modais ferroviários, pois se notou que os automóveis param a cidade. A falta de planejamento diz respeito à falta de equilíbrio e distribuição de recursos para diferentes meios de transportes, além dos desvios ligados à corrupção.

As ingerências governamentais são históricas e não se reduzem à indiferença em relação ao modal ferroviário para transformar os aspectos de circulação da cidade e fragmentá-la. Segundo Milton Santos (1990: 24), “a expansão rodoviária, combinada a fatores institucionais, acarreta, direta ou indiretamente, duas principais consequências: a primeira se dá quanto ao desenho urbano, com a cidade se expandindo ao longo de avenidas radiais mais ou menos adaptadas às linhas de relevo; a segunda, parcialmente resultante da primeira condição, verifica-se através de um grande empurrão no processo de especulação que iria acompanhar a evolução urbana até os nossos dias.” O descaso histórico ferroviário é apenas uma razão da lotação permanente das estações e trens de São Paulo, pois a cidade concentrou e foi enriquecida desigualmente no centro por meio das indústrias e da população trabalhadora periféricas.

A noção de concentração é importante para a discussão da violência ferroviária, pois o desequilíbrio também se refere às alternativas de transportes destinadas às cidades do interior paulista. São Paulo concentra investimentos ferroviários advindo do poder público, em detrimento das ferrovias do interior. Além de Jundiaí, as concessionárias privadas dominam as antigas linhas da Paulista, Mogyana e Sorocabana. Nas regiões dessas estradas de ferro impera o transporte ferroviário destinados às cargas. No passado, as cargas dividiam as linhas com passageiros e, quando as ferrovias foram privatizadas, elas ainda serviam às pessoas. O uso por pessoas só não era maior, pois de maneira agressiva foi processado o sucateamento do sistema ferroviário, classificado como antieconômico. De maneira gradual, o estado gerenciou o desligamento das estações em diversas cidades, causando o abandono e a obrigação das populações utilizarem ônibus, carros e motocicletas para se dirigirem às

outras cidades, uma violência. Já em 1981, o relatório da FEPASA reproduzia a quem tinha acesso, o sentido do declínio ferroviário:

Como vem ocorrendo anualmente, a tendência de utilização deste serviço continua declinante.

Na verdade, a malha rodoviária, hoje existente, de excelente qualidade, tornou a ferrovia incompetitiva. Assim, só resta à Empresa mantê-lo, onde ainda necessário, a níveis razoáveis, promovendo de outra parte, a sua desativação em regiões nas quais já não mais se justifica conservá-lo, por desuso que resulte na sua antieconomicidade.

Os números demonstram, à saciedade, o acentuado desinteresse por parte dos usuários, pois, enquanto em 1977 foram transportados 9.216.365 passageiros, em 1978 houve um decréscimo para 8.214.649, chegando-se a 1979 a 5.601.391, contra 5.159.416 em 1980, vale dizer 44% menos na relação 1980/1977.

Relativamente ao transporte de bagagens e encomendas, cabe esclarecer que esse serviço, que nos dias que correm representam mera conotação histórica, sem qualquer significado econômico para a Empresa, há anos vem sendo desestimulado.

A sua involução registra, em 1978, o atendimento de 381 toneladas, contra 221 em 1979 e 156 em 1980.<sup>220</sup>

Entre 1979 e 1982, houve uma operação para desmontar a FEPASA, segundo a ideia de que as ferrovias não tinham condição de competir com as rodovias. Em contraposição à ideia violenta de “tendência declinante” com total aceitação dos números, ocorria a liquidação do transporte ferroviário paulista, uma vez que o superintendente da FEPASA sequer aponta esforços no sentido de incentivar a utilização dos trens. Sugere manter onde é necessário e desativar onde não há razão numérica para conservar. Essa estratégia impunha o descarte deliberado dos serviços, uma primeira ação de sucateamento das instalações ferroviárias que consiste em investir o mínimo para abandonar, depois vender. Essa estratégia foi rapidamente operada a partir dos anos 1990<sup>221</sup>, quando foram criadas as bases constitucionais legais para o repasse do patrimônio público às mãos da iniciativa privada. Depois da privatização em 1998, as concessionárias classificaram prédios, linhas, oficinas, pátios e estações como não operacionais, sem nenhum tipo de obrigação de conservação em relação aos patrimônios históricos ligados às ferrovias. No início dos anos 1980, o sentido dado à “tendência declinante” é necessariamente ligado à economia da empresa. Porém, em

---

<sup>220</sup> Relatório Anual, FEPASA, 1981.

<sup>221</sup> A lei Nº 9.491, de setembro de 1997, apontava dois objetivos fundamentais: I) “reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público”; e II) “contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública”.

entrevista realizada na cidade de São Carlos, um antigo chefe de estação da cidade, aponta que uma causa da crise ferroviária foi uma ordem recebida de que ele deveria despachar as mercadorias em direção à capital por meio de trajetos mais longos, o que retardava a chegada do produto despachado. Certamente, o declínio ocorreria com as seguidas queixas e desistências desses serviços. Sem interesse de modernizar, a partir de estratégias de descarte, os serviços de transportes de bagagens e encomendas virou um negócio negativo para a FEPASA, uma vez que os trens passaram a ser alvos de assaltos. Porém, tais serviços eram significativos para a vida de uma estação, que cumpria a função de recepção, armazenamento e despacho. O fim desses serviços marca o início da gradual perda de funções de uma estação.

A tendência declinante não aconteceu no período de 1983 a 1990, quando os governos que administraram o estado realizaram obras de reformas das estações, modernização da transferência de mercadorias entre modais (rodoviário e ferroviário), aquisição de locomotivas diesel-elétricas, construção de variantes ferroviárias. Essa mudança de procedimento confere segurança na hipótese do descarte deliberado ocorrido no período anterior. Entre 1983 e 1987, foi constatado um aumento de 5 milhões para 6,9 milhões de pessoas transportadas nos trens do interior paulista<sup>222</sup>. Essa proposta dizia respeito ao papel representado pela FEPASA à sua dupla função: “prestar serviços de transportes baseados no modo ferroviário, que atendam interesses econômicos e sociais.”<sup>223</sup>

A tentativa de modernizar e enfrentar a concorrência rodoviária foi realizada no final de 1976, quando a FEPASA firmou contrato com um consórcio europeu para a importação de locomotivas e equipamentos destinados ao Plano de Eletrificação do Corredor de Exportação Uberaba-Santos, no valor total de US\$500 milhões<sup>224</sup>. O projeto inicial envolvia 799 km, mas como a administração da FEPASA estava condicionada às escolhas do Governador, o plano de modernização (construção de 36 subestações para conversão de energia elétrica para corrente de 25 kV em 50 Hz e a instalação de rede aérea em 611 quilômetros de linha) foi substituído pela manutenção do modelo vigente de transmissão

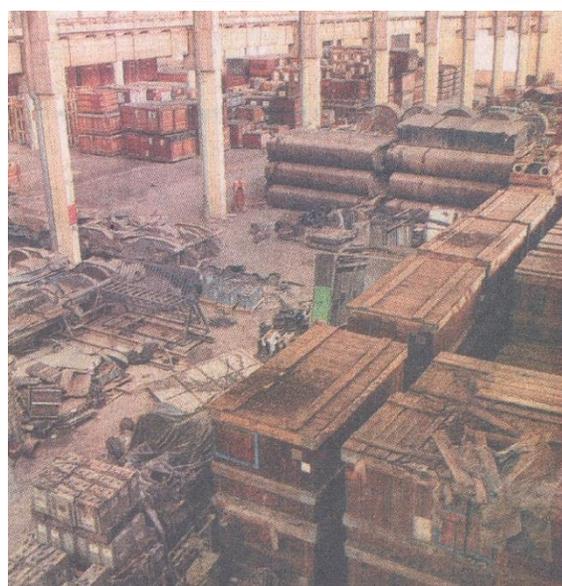
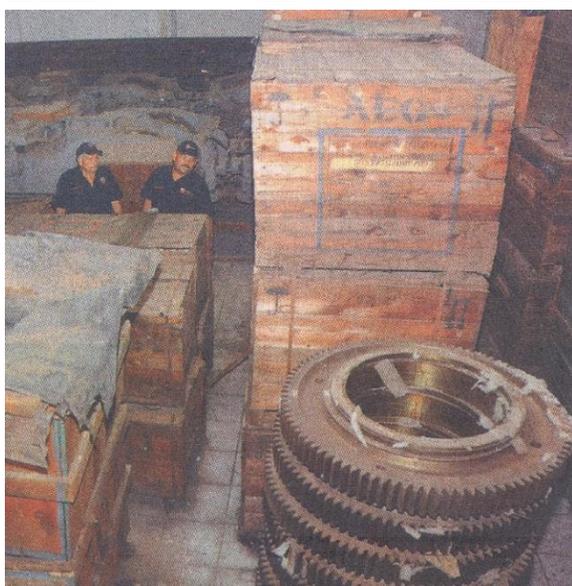
---

<sup>222</sup>- Relatório Anual, FEPASA, 1988.

<sup>223</sup>- Relatório Anual de Administração, FEPASA, 1986.

<sup>224</sup>- Desse valor, US\$ 326 milhões seriam gastos para as despesas de implantação no Brasil e US\$ 174 milhões referiam-se a créditos para importação de equipamentos junto à França, Bélgica, Suíça e Alemanha) (BABADÓPULOS; MATHIAS: 2003).

elétrica (corrente contínua, 3000 volts). Além do atraso ocasionado pela mudança de planos que ocorreu em 1979, o pagamento do sinal só foi efetivado em 1981. A produção dos componentes elétricos, um sistema de telecomando para as subestações localizadas no trecho entre Boa Vista e Samaritá, o fornecimento de mais dez locomotivas elétricas de bitola larga e a construção de 9 subestações elétricas foram efetivadas. Contudo, em julho de 1983, o Banco Central bloqueou os primeiros US\$100 milhões disponibilizados à FEPASA, pois existia uma dívida junto ao Governo Federal. A armazenagem dos componentes elétricos



Fotografias digitalizadas do jornal, feitas nos galpões de Araraquara, de autoria de Regis Filho (1) e Tribuna Imprensa Araraquara (2 e 3). A notícia do jornal de Campinas, Correio Popular, 02/02/2011: “Símbolo do desperdício de dinheiro público vai a leilão”.

exigia condições especiais e significativos custos, o que acabou encarecendo ainda mais o projeto. Apesar da interrupção dos pagamentos, não foi afetada a produção dos componentes na Europa. Apenas em 1985, foi realizada a revisão do contrato e a redução da proposta inicial, que ainda delegou a gerência do projeto ao consócio europeu. Essa atuou de 1985 a 1994, instalou 20 km da rede aérea; construiu duas subestações; e duas locomotivas montadas na Europa chegaram à São Paulo, além de duas caixas com locomotivas (BABADÓPULOS; MATHIAS, Ob. Cit.).

Verifica-se o gradual empobrecimento da proposta de modernização tecnológica da empresa, pela própria ineficiência administrativa decorrente dos mandos e desmandos governamentais, pois não houve continuidade e compromisso para efetivar o aumento da capacidade de produção da estrada de ferro. Apesar do projeto original de 1976 visar o transporte de cargas, sua tecnologia serviria para o melhoramento do transporte de pessoas. Os tropeços administrativos revelam um planejamento atribulado, que não caracterizou um investimento a longo prazo. Novamente, cito o Sr. Milton Gonçalves Dias, um ferroviário que acompanhou o declínio do seu mundo do trabalho aponta o principal problema: “O que acontece, cê punha o governador. Cê pegava, punha uma turma aqui dentro. Quatro ano ficava aí. Quando entrava outro, aquele saía e punha outro. Então o nego nunca aprendia. Ele não ia evoluir enquanto ferroviário” [...] <sup>225</sup>. Em 1995, foi iniciado o plano de reestruturação da FEPASA, com o objetivo de levar a empresa à privatização. Em 2011, o restante do material produzido na Europa foi armazenado em Araraquara, descartado e posteriormente leiloado como sucata na cidade de Campinas.

A síntese do declínio ferroviário é o rico patrimônio material inutilizado propositalmente e descartado, submetido ao ferro-velho. Um descarte deliberado, sem cuidados, sem consideração e sinônimo do descaso com a sociedade. O plano de eletrificação de 1976 é a violência contra o compromisso do governo com a sociedade, o rompimento da última chance de desenvolvimento tecnológico da estrada de ferro. A privatização sem compromisso com o patrimônio pertence ao permanente estado de violência contra as ferrovias do interior paulista, como se elas não existissem para as populações de diferentes

---

<sup>225</sup> - Entrevista realizada em abril de 2003, quando o Sr. Milton tinha 68 anos.

regiões. As fotografias dos equipamentos nos galpões de Campinas e Araraquara transmitem a sensação do descarte e violência deliberada:

O descarte deliberado do patrimônio ferroviário paulista foi constantemente reclamado pelas prefeituras mais afetadas pelo descaso do governo do estado, que desde a privatização responsabilizou as empresas concessionárias pelo abandono. O modo como o governo sistematicamente responsabiliza as empresas concessionárias indica que a privatização também envolvia privatizar às responsabilidades pelo descarte dos pátios, estações, trilhos, subestações elétricas do interior paulista. Em 2007, foi requerida a organização de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Assembleia Legislativa de São Paulo, com o fim de apurar a situação do sistema ferroviário do estado. Uma das conclusões do relator publicadas no Diário Oficial de São Paulo diz respeito às responsabilidades:

A ALL está promovendo o sucateamento total da Malha Paulista, causando enorme temeridade, pois o Patrimônio Público está sendo dilapidado e dificilmente será recuperado após o término legal da concessão, previsto para trinta anos. Assim, como sugestão enumeramos até mesmo o fim imediato da concessão, pela figura jurídica da caducidade. Neste sentido está inclusive o depoimento do Sr. Omar Pinato, Prefeito de Junqueirópolis e Presidente da Associação dos Municípios da Nova Alta Paulista, nos seguintes termos: ‘quase todos os trinta e um municípios que representa têm estrutura para o transporte ferroviário, mas esse patrimônio está totalmente abandonado (...) que em reunião entre a AMNP e o Diretor Geral da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, este declarou que se a ALL não colocar a linha férrea em condições de trafegabilidade, o contrato de concessão poderá vir a ser rescindido’<sup>226</sup>.

A história da privatização mostra que os pressupostos da lei de concessão ferroviária não transferiam a responsabilidade para a concessionária cuidar dos bens materiais, mas “realizar os investimentos necessários à manutenção e ao aperfeiçoamento deste serviço, sempre visando o atendimento adequado aos usuários”<sup>227</sup>. No caso do transporte de passageiros, a lei liberava a concessionária de colocar trens de passageiros em circulação durante

---

<sup>226</sup>- Diário Oficial Estado de São Paulo, Poder Legislativo. São Paulo, Imprensa Oficial, Volume 120, Nº91, 15 de maio de 2010, página 5.

<sup>227</sup>- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Edital Nº PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

os 29 anos de concessão, pois a obrigação disso funcionar se limitava a apenas um ano<sup>228</sup>. É no mínimo ambígua a interpretação de quem sejam os usuários, afinal quem usa são as empresas que contratam os serviços de cargas. Certamente, pessoas ligadas ao governo que privatizou delegam a responsabilidade do abandono à empresa concessionária, que de fato tem grande parte de culpa nisso, tendo em vista as próprias denúncias levantadas de que todo tipo de material ferroviário era negociado com ferro-velho. Mas o estado é responsável direto pelo descarte e abandono.

A escolha que dava sentido ao privilégio da capital em relação ao interior foi estabelecida com a desburocratização do repasse das linhas da antiga Sorocabana à CPTM, antes do repasse das linhas do interior das antigas Paulista, Mogyana, Sorocabana ao governo federal, para submetê-las à privatização. A ideia de trens de passageiros na capital foi fundamentada com a criação da CPTM, que em 1994 recebeu a CBTU, antes vinculada a RFFSA. As linhas e estações das antigas Sorocabana (antes, FEPASA), Central do Brasil (antes, federal) e SPR (antes, federal) da cidade de São Paulo compõem o complexo ferroviário da CPTM. Talvez, não seja nem possível falar em deliberações e escolhas entre linhas da capital e linhas do interior. Essa questão não é tratada na CPI do Sistema Ferroviário do Estado de São Paulo, mas é possível interpretar que o governo estadual racionalizou os ganhos com grandes investimentos para o transporte coletivo de massa, mas limitado à capital, segundo a lógica de unir o útil ao agradável, de valorizar esse transporte onde é necessário e para os maiores colégios eleitorais do estado. A CPI transfere ideologicamente a culpa para as concessionárias, sem investigar as conexões partidárias entre governos estadual e federal, que convenientemente firmaram a troca das dívidas do BANESPA<sup>229</sup> com

---

<sup>228</sup>- O grupo controlador da concessionária se obrigava a manter, em caráter excepcional, o funcionamento dos trens de passageiros que estivessem em operação na data da transferência da Malha Paulista, pelo prazo de doze meses ou até que o Poder Público decidisse sua desestatização, ou o que ocorresse primeiro, em Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Edital N° PND – 02/98/RFFSA. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista, 1998.

<sup>229</sup>- Em janeiro de 1996, foi assinado o “*Protocolo de Entendimentos Visando ao Equacionamento da Situação do Banco do Estado de São Paulo S.A. – BANESPA*, que concluiu pela dação da totalidade das ações da FEPASA à Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA, como parte do pagamento da dívida do Estado junto ao BANESPA.

Do ponto de vista operacional, a integração das malhas ferroviárias permitirá que os sistemas a serem privatizados sejam mais bem estruturados, com benefícios para usuários, concessionários e poder concedente” (Fonte: Relatório Anual, FEPASA, 1996).

o repasse da FEPASA para a RFFSA. O interior, por sua vez, ficou limitado às rodovias, pois desde o início das concessões ferroviárias, as empresas miraram seus interesses apenas nas linhas que servem para escoar grãos e minérios.

O abandono denunciado pelos prefeitos da Nova Alta Paulista<sup>230</sup> se desenvolveu pela determinação do governo paulista, que delegou à FEPASA a missão de “realizar a transferência da concessão da operação ferroviária para a iniciativa privada, investindo o mínimo possível na via permanente e na manutenção do material rodante, diminuindo os custos operacionais pela eliminação dos desperdícios, vendendo patrimônio para pagar o passivo, e se reorganizando funcionalmente, para atingir e manter o equilíbrio econômico e financeiro” (FEPASA, 1995: 62). Mas a ideia falsa da Assembleia Legislativa é a de que o principal responsável é uma empresa que não existia quando o abandono foi determinado racionalmente, após os representantes políticos abrirem mão da função social da FEPASA, no interior do estado de São Paulo. Não é possível deixar de lado nessa discussão, que a ALESP é dominada por uma base governista desde 1995, quando se iniciou as mudanças sistemáticas no sistema ferroviário paulista, operadas por “técnicos” do governo do mesmo partido, que está até hoje no poder executivo estadual. A população do interior parece não se importar com o abandono dos bens ferroviários, ou já é naturalizado o fato de que o trem não é um transporte do presente.

Cidades como Bauru, que tiveram seu desenvolvimento ligado às ferrovias Paulista, Sorocabana e Noroeste tem contado os dias para extrair as linhas ferroviárias do centro urbano. Interesses econômicos e políticos estão por trás da estratégia de liberar áreas para a construção de condomínios, ou avenidas em cima das ferrovias. Os jornais ajudam a produzir a ideia de que as ferrovias perderam o seu tempo e viraram sinônimo de violência:

Bauru dará hoje o que pode ser o primeiro passo para resolver um problema que preocupa a população e autoridades há anos. A América Latina Logística (ALL), concessionária que administra a linha férrea, apresenta nesta manhã ao município um

---

<sup>230</sup> Adamantina, Arco Íris, Bastos, Dracena, Flórida Paulista, Herculândia, Iacri, Inúbia Paulista, Irapuru, Junqueirópolis, Mariápolis, Monte Castelo, Nova Guataporanga, Osvaldo Cruz, Ouro Verde, Pacaembu, Panorama, Parapuã, Paulicéia, Pracinha, Queiroz, Rinópolis, Sagres, Salmourão, Santa Mercedes, São João Pau D’Alho, Tupã, Tupi Paulista, Quintana, Lucélia, Flora Rica.

estudo de viabilidade para construir um anel ferroviário e, assim, retirar os trilhos de dentro da cidade. Serão apresentados três traçados distintos.

(...) A retirada dos trilhos que “cortam” Bauru é algo que repercute há tempos. Acidentes com veículos que tentam atravessar passagens de nível e até com moradores nas proximidades da linha férrea aumentam a preocupação. Prova disso foi o caso registrado na semana passada e que resultou na amputação da perna de uma menina de 11 anos.<sup>231</sup>

No interior, os acidentes ferroviários expõem de maneira grosseira o impacto negativo das estradas de ferro, cuja imagem se modificou ao longo do tempo. Enquanto objeto útil à população, como na capital, não há ideias suficientes para extrair um transporte útil e econômico para milhares de pessoas, o que gera a perspectiva de se investir na segurança e no avanço tecnológico. O abandono gera uma perspectiva contrária, pois suas áreas podem ser racionalmente desprovidas de interesse público e tratadas como fundamento da violência em discursos, que isentam o estado da responsabilidade de criar alternativas de transportes às populações.

---

<sup>231</sup>- Fonte: JCNET.COM, 19/11/2013. Acesso em 29/09/2014: <http://www.jcnet.com.br/Geral/2013/11/all-apresenta-hoje-projeto-para-retirar-trilhos-do-centro-de-bauru.html>

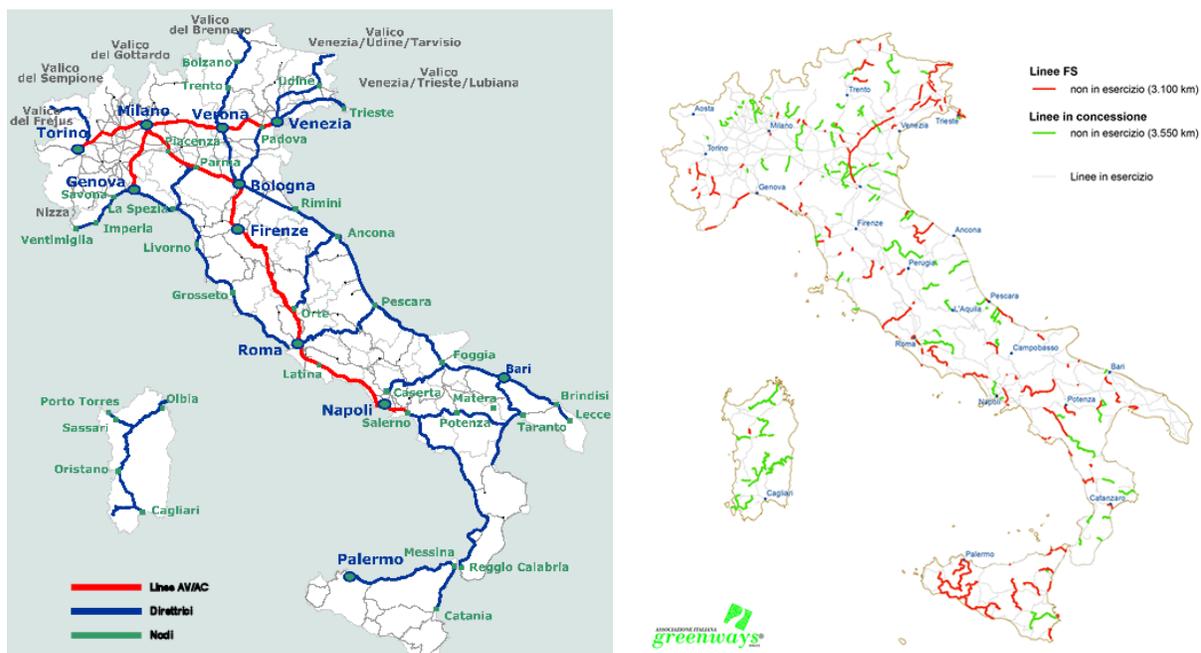


## Capítulo 6 – “Le ferrovie dimenticate” e o “Parco museo”

Neste capítulo, estudo o caso italiano com referência especial à experiência de Pistoia, onde a ferrovia funciona e a história ferroviária e industrial é fortalecida pela ideia de trabalho. Alguns projetos sugerem a preservação dos espaços, mas sem o sentido do trabalho nas estruturas que perderam sua característica industrial original.

### As ferrovias esquecidas

As ferrovias italianas esquecidas somam mais de 5.000 km, sendo que parte dos seus trilhos e construções subsiste e é reivindicada para servir ao usufruto das pessoas. Foram esquecidas por duas razões, pela própria diversidade dos sistemas inaugurados a partir de 1839, antes da unificação política do país em 1861; mas, sobretudo, pela suposta baixa rentabilidade que elas representavam, desligadas de um sistema que possui atualmente 16.734 km, para 2.260 estações em funcionamento, para um tráfego total de passageiros entre 2010 e 2011, de 930 milhões de passageiros por quilômetro<sup>232</sup>.



<sup>232</sup> Mapa 1, disponível em: [paolomarzano.altervista.org/blog/ferrovie-italiane/?doing\\_wp\\_cron=1425255618.4357149600982666015625](http://paolomarzano.altervista.org/blog/ferrovie-italiane/?doing_wp_cron=1425255618.4357149600982666015625).

Mapa 2, disponível em: [www.terranauta.it/foto/carta%20ferrovie%20disuso1271157330.jpg](http://www.terranauta.it/foto/carta%20ferrovie%20disuso1271157330.jpg). Ambos acessados em Março de 2012.

Os grupos que reivindicam tais ferrovias esquecidas não estão interessados diretamente no retorno dos trens a determinados trechos, que são significativos do ponto de vista turístico. Segundo suas perspectivas, o leito ferroviário também pode ser transformado em uma ciclovia, ou em uma trilha para prática do “*trekking*”, cuja definição dada a esse esporte significa seguir um trilho<sup>233</sup>.

Esses grupos se reúnem em torno do *Co.Mo.Do*, que é uma confederação de associações<sup>234</sup> preocupadas com a mobilidade alternativa, com o tempo livre e atividades externas. Definem-se como uma “*mesa alargada*” de discussão e de propostas sobre temas da “*mobilidade doce*”, do uso do tempo livre, do turismo e da atividade em área aberta com meios e formas “*ecocompatíveis*”. Os objetivos da *Co.Mo.Do* são a promoção de formas e modos para uma rede nacional de “*mobilidade doce*” com os seguintes requisitos fundamentais: recuperação das infraestruturas territoriais esquecidas (ferrovias, estradas vicinais, percursos históricos, etc); a compatibilidade e a integração entre diversos meios; a separação em relação à rede rodoviária ordinária, ou em certos casos a defesa da mobilidade doce e da baixa intensidade de tráfego em “*estradas perigosas*” de meios motorizados; as integrações com o sistema dos transportes públicos locais e com a rede de abrigos alternativos. Na concepção desses grupos reunidos está presente a ideia da defesa do patrimônio ferroviário, pois pressupõe a utilização dos leitos ferroviários para fins ecológicos, sem perder de vista a possibilidade da reutilização para fins de transporte sobre trilhos.

As propostas da *Co.Mo.Do* em relação ao patrimônio ferroviário esquecido estão em oposição aos sistemas rápidos. O caminhar a pé e por meio de bicicleta seriam os meios

---

<sup>233</sup>- “*Trekking* é uma palavra de origem sul-africana que significa seguir um trilho. Não é alpinismo, não implica escalada - apenas caminhar, o exercício mais natural do mundo. Com alguns cuidados no que diz respeito a vestuário, peso a transportar e aclimação, qualquer humano saudável pode percorrer carreiros, mesmo que estejam cobertos de neve. Como regra geral, diz-se que o *trekking* não vai além dos 6.000 metros de altitude, já que a partir daí é necessário conhecer algumas técnicas especializadas que ultrapassam em muito o simples “seguir um trilho”, como o eventual uso de crampões ou encordagem”. Fonte, em 14/09/2012: <http://www.almadeviajante.com/trekking/trekking.php>.

<sup>234</sup>- *Touring Club Italiano; Associazione Italiana Città Ciclabili; Associazione Italiana Greenways; Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche; Associazione Utenti del Trasporto Pubblico – Camminacittà; Club Alpino Italiano; Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus; Federazione Italiana Turismo Equestre e Trec; Federparchi; Associazione Direttori Parchi Naturali Italiani; Ferrovie Turistiche Italiane; Inventario per le vie di comunicazione storiche; Italia Nostra; Legambiente; WWF Italia; Iubilantes; SSIT Gestione Spa; Alpine Pearls; AIPAI; ICSIM.*

que possibilitam aos indivíduos usufruírem a natureza nos trajetos constituídos pelas antigas companhias ferroviárias italianas. Significaria uma leve e “doce” apreciação da paisagem, algo que não é possível com os sistemas de alta velocidade, como os trens europeus atuais.

Tal concepção está assentada na admiração, um retorno ao ritmo do tempo natural e em um contato sensível com a natureza seja pelo olhar, ou pela relação do corpo no meio ambiente. A ideia do usufruto e da admiração pelo olhar se aproxima às palavras de Thomas Burnet (apud B. HAPWORTH, 1978:48), escritas em 1684:

Os maiores objetos da Natureza são, penso eu, os mais agradáveis de observar; e a seguir ao grande Côncavo dos Céus, e daquelas regiões ilimitadas onde habitam as estrelas, não há nada que eu olhe com maior prazer do que o vasto Mar e as Montanhas da Terra.

Há qualquer coisa de augusto e majestoso no Ar dessas coisas, que inspira a mente com pensamentos e paixões grandiosos; naturalmente, nessas ocasiões, pensamos em Deus e na sua grandeza; e o que quer que tenha nem que seja a sombra e aparência do Infinito, como têm todas as coisas que são demasiado grandes para a nossa compreensão, elas enchem e esmagam a mente com o seu Excesso, e lançam-na numa espécie muito agradável de assombro e admiração.

A natureza tem uma dimensão fundamental na definição dos projetos de recuperação das ferrovias esquecidas, ao menos no discurso e na publicidade, que sustenta a ideia da “paisagem do trem”, pressupondo a valorização de algo que é externo às ferrovias, embora complementares. O discurso sustenta também algo que a natureza manifesta na mente por meio da emoção, que se mistura às arquiteturas ferroviárias em um “GreenWay”, a partir da “criação de uma nova paisagem ambiental e emotiva”. Esta concepção critica a sensação produzida pelas “novas estradas, cujos trens são velozes e cada vez mais restringe o tempo de viagem e da percepção das cenas que mudam a cada segundo fora da janela, forçando o passageiro a voltar sua atenção para o interior do trem”<sup>235</sup>. Nos trajetos de uma ferrovia

---

<sup>235</sup>- Trecho traduzido do seguinte documento: **La Ferrovia Sognata: Santancangelo/Fabriano, da um’idea di Massimo Bottini**. Unione dei Comuni Valle Del Marecchia, p.46.

turística, a locomotiva apropriada é aquela com velocidade moderada, do mesmo tempo das locomotivas a vapor.

No projeto de reativação de uma ferrovia esquecida, os prédios ferroviários compõem a “paisagem do trem”, considerando seu particular e atual estado de conservação, muitas vezes invadido pela vegetação circundante do edifício. Segundo Massimo Bottini, um idealizador da recuperação da linha entre Santarcangelo di Romagna a Fabriano, nas estações existe a espera de um trem imaginário, de pessoas que ficam nas plataformas esquecidas à espera do trem do passado.

Nas ferrovias transformadas em passeio de *trekking* e bicicletas estabeleceu-se a impressão de uma ferrovia que nunca voltará a existir. No “*itinerario ciclopedonale ex ferrovia Rocchette e Arsiero*”, nas proximidades da cidade de Schio, localizada no alto vicentino, estação e depósito em Arsiero foram inteiramente recuperadas, uma servindo como depósito, outra como posto policial. Edifícios ao longo da trilha tiveram sua estrutura mantida e desocupada, outras continuaram residenciais. Os diversos túneis são reaproveitados e atendem ao itinerário, que é interrompido pelos limites de um trecho que requer maiores investimentos, de uma histórica ponte em ruínas que não tem conexão com o túnel bloqueado com tijolos, em meio a um grandioso vale onde se localiza imensa fábrica desativada do lanifício Rossi. A paisagem industrial em desuso foi submetida à fruição. A alternativa dada ao patrimônio ferroviário sem a possibilidade atual da volta dos trens é a do olhar para uma paisagem natural transformada pelas chaminés das fábricas, que remetem a um passado melancólico, pois igualmente transformado, sem trabalho no antigo leito dos trilhos e nas máquinas das fábricas. Mas a cidade de Schio dificilmente terá a relação de trabalho subtraída da sua paisagem, tamanha a influência das indústrias e de homens como Alessandro Rossi, edificado em monumentos fabris, ou em estátuas de bronze, assim como o operário tecedor reproduzido em mármore, uma relação paternalista presente em vilas de operários e nas praças públicas.

### **“O Parco Museo”**

Os sentidos atribuídos à memória das ferrovias na Itália não se resumem à transformação dos leitos em trilhas, ou à perspectiva de uma possível estrada de ferro

turística. A história ferroviária italiana é valorizada no modo como ela é relacionada à própria história política do país, considerada como fundamento econômico comercial que diminuiu as distâncias entre as províncias ao unir os portos de Genova ao de Trieste, intensificando o tráfego de mercadorias com a Europa central; e como fundamento estratégico político ao unir o norte ao sul, com a ferrovia de Pistoia a Bologna, superando os vales dos rios Ombrone e Reno. Segundo Renzo Zagnoni (2009: 5-7), esta ferrovia teve importância para a perspectiva da unificação italiana, pelas questões políticas envolvidas em um período de impasses, durante a década de 1850, quanto à ocupação Austríaca no norte da Itália e à complexidade na relação com o estado pontifício na região central. A chamada Ferrovia Porrettana foi inaugurada em 1864 e a primeira a atravessar os Montes Appenninos (OTTANELLI e ZAGNONI, 2011: 79-80).

A importância ferroviária na história política italiana foi explorada pela própria organização de um dos eventos de comemoração dos 150 anos da unificação, significando a restauração parcial dos edifícios das “*Officini grandi riparazioni*”, em Torino, fundados em 1895. Em uma área de 180.000 m<sup>2</sup>, nove oficinas ocupavam 2000 trabalhadores. O encontro desses milhares de trabalhadores no final do século XIX, no período das grandes migrações, para Gian Carlo Franceschetti é o que faz das “*Officini*” um significativo elemento social da unificação italiana:

Esta integração de pessoas de proveniências diversas em torno de um único objetivo e as características dos trabalhos efetuados – apesar de industriais, estavam longe do trabalho individual e alienante da esteira de montagem – favoreceram fenômenos de integração das diversas culturas e de participação na vida coletiva e inseriram-se plenamente no papel que a ferrovia desenvolveu no processo, ainda que não de forma conclusiva, na construção da unidade nacional<sup>236</sup>.

Este argumento é um significativo contraponto à ideia persistente nos projetos de salvaguarda do patrimônio, que enfatizam como valor histórico a pedra e a técnica do engenheiro, e esquecem o trabalho humano que sustenta o funcionamento do edifício. Geralmente, o trabalho aparece como um dado, quantos trabalhadores executavam seus

---

<sup>236</sup>- Tradução do texto de Gian Carlo Franceschetti, “*Uma fucina dell’Unitá nazionale*”, Revista Museo Torino, Genáio 2011, p.17.

serviços no edifício. No caso das “*Officini*”, o trabalho foi responsável pela integração humana e fundamentou a integração nacional, desempenhada pelo transporte ferroviário.

Museus dedicados aos transportes existem na Itália desde 1953, como o de Milão, o *Museo Nazionale della scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci*, de iniciativa pública; e o *Museo Europeo dei Transporti*, criado por Francesco Ogliari, em 1954, de iniciativa privada. Porém, museus específicos voltados ao patrimônio ferroviário começaram a ser implantados no final da década de 1970, quando ramais de singular significado foram desligados e suas edificações passaram a ser mantidas por meio da reivindicação de associações, como a que originou o *Museo Ferroviario Piemontese*, em 1978<sup>237</sup>.

Uma lei de caráter regional<sup>238</sup> estabeleceu a natureza da associação responsável por um Museu para cuidar das locomotivas, carros de passageiros e equipamentos da antiga ferrovia *Airasca-Saluzzo*, que deixou de operar no mesmo período. A associação Museu foi formada por representantes da própria administração da Região de *Piemonte*, incluindo a viabilidade de participação de pessoas sem vínculos associativos, assim como associações e institutos públicos, ou privados. O valor histórico estabelecido para a formação do Museu diz respeito à importância ferroviária no desenvolvimento da cultura local. Depois de formada a associação, a preocupação passou a ser a de encontrar um espaço para a sede, limitado inicialmente a um trecho da plataforma da estação Ponte Mosca, que foi fechada em 1987. Atualmente, nela funcionam as oficinas de reparação e restauração da associação, mas a concessão do espaço é do *Gruppo Torinese Trasporti*, que administra o transporte público da cidade. A partir da lei regional nº56, de 6 de agosto de 1996, foi regulamentado o destino da sede do MFP, que passou a ocupar os depósitos da cidade de *Savigliano*, situados na bifurcação das ferrovias *Torino-Savona* e *Savigliano-Saluzzo*, onde é possível agrupar as locomotivas, vagões e carros de passageiros que aos poucos somam-se ao acervo, que conta com material em funcionamento e outros que necessitam restauro<sup>239</sup>.

---

<sup>237</sup>- Na década de 1970, também foi formado o Museo della Stazione de Collona.

<sup>238</sup>- Legge Regionale 26 luglio 1978, N° 45: “ISTITUZIONE DEL MUSEO FERROVIARIO PIEMONTESE”.

<sup>239</sup>- As imagens a seguir são reproduções fotográficas feitas por mim, a partir da página da internet [wikimapia.org](http://wikimapia.org): [wikimapia.org/#lang=en&lat=45.080214&lon=7.685079&z=19&m=b&search=ponte%20mosca%20torino](http://wikimapia.org/#lang=en&lat=45.080214&lon=7.685079&z=19&m=b&search=ponte%20mosca%20torino); e [wikimapia.org/#lang=en&lat=44.640995&lon=7.663951&z=18&m=b&search=savigliano](http://wikimapia.org/#lang=en&lat=44.640995&lon=7.663951&z=18&m=b&search=savigliano).



*Museo Ferroviario Piemontese, Estação Ponte Mosca, Torino*



*Museo Ferroviario Piemontese, em Savigliano*

A partir da década de 1980, as experiências italianas de patrimonialização começaram a ser ampliadas. Para compreender o sentido da memória ferroviária italiana é significativo apontar o caráter institucional de um museu ligado à ferrovia estatal (Ferrovie Statali), que administra os rentáveis 16.734 km de estradas de ferro. Nesta década, o engenheiro Piero Muscolino criou um movimento no interior da FS, com o objetivo de instaurar uma racionalidade histórica em meio às mudanças tecnológicas no mundo ferroviário. Em 1989, ajudou a fundar o Museu de Pietrarsa na região metropolitana de Napoli, na primeira indústria ferroviária italiana, no primeiro trecho ferroviário do país, de Napoli a Portici, inaugurado em 1839. Nos amplos espaços dos prédios das oficinas construídos em estilo gótico, foram dispostas inúmeras locomotivas de diferentes fases tecnológicas, como uma das primeiras locomotivas a vapor, outras tantas locomotivas a vapor produzidas em série e outras locomotivas elétricas do período fascista. Em um dos prédios foram mantidas as máquinas

de produção, como o torno mecânico de caldeiras de locomotivas, prensas, entre outros equipamentos. Nenhuma das máquinas funciona, de modo que permanecem como peças estáticas de um museu, restauradas no seu aspecto aparente com frequência, devido à corrosão provocada pelas maresias do Mar Mediterrâneo.

Entre as experiências pesquisadas, está presente nos grupos o questionamento dos aspectos materiais dos maquinários que estão reunidos nos espaços, se entre eles constam os que funcionam, ou não. Em 2011, ao referir-me acerca do Museu de Pietrarsa a Renato Covino, então presidente da AIPAI (*Associazione Italiana Per Il Patrimonio Archeologico Industriale*), este disse que naquele museu não existia nenhuma locomotiva que funcionasse, coisa que seria possível ver no *Deposito Ferroviario Rotabili Storici Pistoia*, há 28 km de Firenze. Neste local funciona a sede da Italvapore (*Associazione Toscana Treni Storici*), formada desde 1995: “*com a finalidade de favorecer a recuperação, o restauro e manter em exercício materiais rodantes ferroviários de características históricas para a sua utilização, o estudo e a divulgação da história dos transportes ferroviários, a divulgação dos conhecimentos técnicos ou históricos indispensáveis à salvaguarda e à utilização concreta do material histórico ferroviário*”<sup>240</sup>. Nos antigos depósitos da ferrovia estatal são restauradas locomotivas, vagões, carros de passageiros de diferentes períodos históricos, que chegam lá arruinados.

Alguns aspectos são significativos para que sejam possíveis as ações da *Italvapore*: a área e os depósitos de Pistoia pertencem à ferrovia, que funciona integralmente, e lá são mantidas as locomotivas e demais materiais rodantes restaurados e aqueles sucateados, que serão submetidos ao restauro; entre os cinco mecânicos que executam os serviços de restauros, integram dois funcionários da própria Ferrovia Statale, instituição que paga os salários; outros três são voluntários. A existência dos serviços históricos está vinculada ao serviço ferroviário presente e moderno, tanto em função da disponibilidade do pátio localizado na área ferroviária em funcionamento, como da mão de obra permanente responsável pelo trabalho de manutenção.

---

<sup>240</sup>- Site do *Italvapore*, em 10 de outubro de 2012: <http://www.italvapore.it/chisiamo.html>.

Para o arquiteto e historiador Andrea Ottanelli, sempre existiu a ideia de transformar o espaço em um museu, cuja valorização se dá pela própria importância ferroviária e histórica de Pistoia, na consolidação da unidade política da Itália. Além da *Italvapore*, o projeto deste museu conta com a participação da prefeitura de Pistoia, da *Associazione Amici di Gropoli*, soma-se a colaboração da *Camara di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura* e da *Fondazione Conservatorio San Giovanni Battista*. Segundo Ottanelli, a união de diferentes grupos em torno da ideia deste museu evidencia a vontade de destinar toda a área do depósito a um espaço cultural e histórico: a oficina de manutenção, o antigo depósito de locomotivas, com uma zona de exposição prevista para ser instalada no antigo depósito de tração elétrica<sup>241</sup>.

O espaço destinado ao museu histórico de materiais rodantes se estende por uma área total de 1,5 hectares, para 10 edifícios de várias dimensões: desde um grande estacionamento de locomotivas de 2000m<sup>2</sup> às pequenas oficinas de serviços diversos, abrangendo uma área coberta total de 5000m<sup>2</sup>. A área fica ao sul da cidade, fora dos muros de 1300 d.C, mas encontra-se integrada ao tecido urbano, em uma parte intensamente construída, constituída de habitações, escritórios, lojas, estacionamentos e articulada à revalorização da vizinha área ex Breda: a primeira área industrial de Pistoia, localizada nos arredores da estação, onde inicialmente se estabeleceu o estabelecimento *San Giorgio*, destinado à construção de carruagens e, posteriormente, à produção de materiais rodantes ferroviários, passando a se chamar *Officine Meccaniche Ferrovierie Pistoiesi*, depois *Breda Ferroviaria Pistoiese*. Toda a área envoltória da estação ferroviária foi bombardeada entre 1943 e 1944, mas parte reconstruída na mesma década, em conformidade com os projetos originais. Em 1973, a produção foi transferida para outro estabelecimento e os edifícios e terrenos correspondentes a 13,5 hectares foram adquiridos pela prefeitura em 1980, quando a área passou a ser denominada ex Breda<sup>242</sup>.

---

<sup>241</sup>- OTTANELLI, Andrea. *Temi e materiali per una storia della stazione ferroviaria di Pistoia e per un museo dei treni storici*. Pistoia, 19 settembre 2009. **Ricerche Storiche** – Rivista Quadrimestrale, Pistoia, Edizioni Polistampa, Ano XL- Numero 3, Settembre-Dicembre 2010, p.677.

<sup>242</sup>- Idem, p.678.

Segundo Ottanelli, todo o conjunto ferroviário constitui um elemento fundamental da mobilidade da população de Pistoia e uma interessante área de arqueologia industrial, serviços e infraestrutura. Dois edifícios caracterizam essa perspectiva arqueológica: o mais antigo, o depósito de materiais rodantes conserva as dimensões e a forma tradicional da arquitetura ferroviária de 1870, com características simples e grandes portões metálicos, as fossas de trabalho, treliças em ferro, as aberturas laterais originais e as ligações destinadas aos pavimentos técnicos e oficinas. A oficina de tração elétrica de 1927 foi reconstruída com a estrutura do seu edifício original e moderno, com a cobertura tipo *shed* e grandes espaços



*Deposito ferroviario rotabili Storici di Pistoia: depósito de locomotivas a vapor de meados do século XIX; depósito de locomotivas elétricas, 1927. Bombardeadas em 1943/1944, reconstruídas na mesma década. Fotografias próprias de Marco Henrique Zambello, 02 de agosto de 2011.*

testemunhando a gênese e a história das ferrovias, documentando duas fases fundamentais das trações a vapor e elétrica<sup>243</sup>.

Nos termos da *Associazione Amici di Groppoli*, o projeto do museu:

A partir da história e das características do lugar e do patrimônio cultural, liga-se não só à memória, mas também à atualidade, se põe à finalidade de configurar um possível projeto de “requalificação” da área do Deposito Rotabili Storici di Pistoia. Trata-se de valorizar o patrimônio cultural presente e a atividade que há alguns anos se pratica (voltado particularmente ao restauro de veículos e à promoção da cultura ferroviária); e de tornar esta atividade compatível com melhores acessibilidades e funcionalidade dos espaços, com significativa referência aos seguintes aspectos:

- recuperação de estruturas arruinadas;
- salvaguarda do patrimônio rodante e incremento das suas possíveis fruições, com manutenção prioritária da funcionalidade da oficina (peculiaridade que caracteriza o depósito de Pistoia);
- melhoria das relações com a área externa, com atenção à acessibilidade e fruição pública, para reforçar a ligação com a cidade e o território pistoiese, alargando a sua influência regional, possibilitando aumentar a oferta do patrimônio cultural de Pistoia, reforçando a identidade e a memória histórica, com indubitável oferta turística de qualidade;
- possibilitar de documentar de modo eficaz a história dos recursos, do nó ferroviário de Pistoia (estação, terminal de mercadorias, depósito e das infraestruturas ferroviárias do território, como exemplo a linha Porretana) recuperando ou dividindo algum espaço, que possa receber espaço expositivo, centro de documentação, painéis informativos, não apenas para o conhecimento, mas também para funções educativas e didáticas em relação às novas gerações;
- possibilitar a geração de relações fecundas com a história e a atual atividade produtiva do estabelecimento vizinho Ansaldo Breda, seja no plano cultural da evolução dos meios de transporte, ou no plano socioeconômico e do conhecimento das produções mais modernas que caracterizam o futuro do transporte ferroviário;
- pesquisa de ricas relações e possíveis sinergias com os futuros espaços culturais ligados a nova biblioteca cívica San Giorgio e à prevista potencialidade do polo universitário de Pistoia, localizado imediatamente ao norte da vizinha área ex Breda;
- tais espaços contribuirão para inverter as atuais condições de marginalidade da área que se tornará central, considerando a nova passagem subterrânea, conectando via Pertini ao norte com a rotatória da via Annona ao sul;
- enfim, baseado nos últimos desenvolvimentos e dos interesses manifestados pela região da Toscana, pode ser sugerido um percurso de valorização que envolva várias instituições, seja regionais ou locais, para fins de um “Parque museu de trens históricos” de dimensões pelo menos regionais.<sup>244</sup>

---

<sup>243</sup> - Idem, p.688.

<sup>244</sup> - Tradução livre do texto de autoria da *Associazione Amici di Groppoli Pistoia. Il Parco-Museo Dei Treni Storici a Pistoia: proposta de uno studio preliminare di fattibilità per la creazione di un parco-museo dei*

Portanto, a dimensão da arqueologia industrial não se limita ao espaço da área ferroviária colada à estação de trens de Pistoia. A área ex Breda corresponde a um ideal de valorização que conflui para o desenvolvimento do próprio museu ferroviário, na perspectiva dos seus idealizadores. A dimensão arqueológica do complexo ferroviário industrial é acentuada, pois segundo Andrea Ottanelli (Ob. Cit.: 678), a chegada da ferrovia constitui o “primeiro evento de relevo na história da cidade que colocou em movimento um processo de modificação da cena urbana, do território e do complexo social pistoiese que, de forma diversa, continua até hoje”.



*Area ex Breda – Fonte: Il Parco-Museo Dei Treni Storici a Pistoia: proposta de uno studio preliminare di fattibilità per la creazione di un parco-museo dei treni storici a Pistoia.2008*

A maioria dos galpões das fases industriais do final do século XIX e início do XX de Pistoia foi instalada a frente da estação, diferentemente de outras áreas ferroviárias italianas, como a de Milão, Roma, Padova, Lecce, Napoli, Verona, Firenze, Lucca, entre

---

*treni storici a Pistoia. Promossa da Associazione Amici di Groppoli, Il presidente, Avv. Gian piero Ballotti, com La collaborazione di arch. Gianluca Giovannelli (aspetti urbanistici e progettuali) e dott. Andrea Ottanelli (aspetti storici), dicembre 2008, pp. 3-4.*

outras. Este posicionamento distancia-se do muro medieval, mas a razão disso está associada à própria característica histórica do traçado ferroviário, que obedeceu a necessidade de uma linha que atravessasse os Apeninos. Nos anos 1960, quando foi anunciada a transferência da Oficina Mecânica Ferroviária Pistoiese para outra localidade, a primeira solução apontada para a área ex Breda foi a demolição completa de todas as edificações, segundo a proposta de Beguinot, professor de urbanismo da Universidade de Napoli; depois de 1973, quando efetivou-se a transferência, foram projetadas alternativas para dar outra função à extensa área ferroviária industrial. No projeto dos arquitetos Bandi e Negrin, mais uma vez se aventou a possibilidade da demolição de todos os galpões industriais, exceto da “*palazzina Coppedè*”. Tal possibilidade foi combatida no projeto Camaleonte de 1976, que já apontava “o risco de mutilar a história de construções industriais da nossa gente, dos primeiros decênios de 1900, maciçamente concentrada, as quais são imprescindíveis para reconhecer um dos momentos mais característicos do menos aparente, mas da mais verdadeira história popular da città-campagna pistoiese”<sup>245</sup>. Independentemente de estar fora dos muros medievais da cidade, a área industrial passou a ser reconhecida como sendo o lugar da história das pessoas trabalhadoras, baseada na noção de identificação e reconhecimento do que é popular, ou seja, o trabalho.

Houve outro projeto, entre 1983 e 1985, já com novo olhar sobre o significado das construções industriais da área ex Breda, a partir do *Laboratorio Internazionale di Architettura e Urbanistica (ILAUD)*, dirigido por Giancarlo De Carlo: “é um dos mais importantes registros da história da cidade, é radicada na memória individual e coletiva dos cidadãos. (...) O modo mais correto de afrontar o problema no caso da área ex Breda é então o de conservar as partes assim eficientes da configuração e de preservar a própria imagem dos seus componentes”<sup>246</sup>. O plano visava integrar os centros históricos Firenze – Prato - Pistoia, prevendo para a cidade a implantação de funções como laboratórios teatrais, o *Museo Osservatorio* da cidade, o Centro de Exposições, etc. Porém, reconhecido por seu caráter

---

<sup>245</sup> - Tradução do texto: *La Fabbrica della Città. 4 progetti per costruire futuro*. Rivista Comune di Pistoia, pp. 13-16.

<sup>246</sup> - Idem.

acadêmico e além da realidade econômica da cidade de Pistoia, o projeto ILAUD foi revisto pelo arquiteto Sandro Stilli, em 1998.

Em 2005, foi adotado definitivamente um projeto com características particulares para a área ex Breda. No edifício denominado “*Cattedrale*”, construído nos anos 1920, com 140 metros de comprimentos, está sendo implantada uma Universidade; em um edifício novo já foi instalada uma biblioteca municipal; é prevista a organização de um arquivo histórico em uma antiga casa de banho de arquitetura neoclássica; em outros escritórios industriais são previstas a acomodação de um posto policial, de um albergue e de um centro profissionalizante.

O museu ferroviário de Pistoia ainda não é uma realidade, mas as máquinas em funcionamento que a Italtvapore concentra no pátio dos depósitos de materiais rodantes são reverenciadas pelos seus idealizadores como um dos fundamentos da valorização do patrimônio, razão que é usada para justificar o investimento na organização de um parque dedicado à história da técnica ferroviária. O fato das locomotivas funcionarem é um fator diferenciador em relação aos museus ferroviários situados em Pietrarsa, ou em Lecce (o *Museo Ferroviario della Puglia*)<sup>247</sup>. Em Lecce, existe um acervo estático acomodado nas oficinas de manutenção de locomotivas, que foi inicialmente cedida pela empresa estatal, comprado pela *Comune di Lecce*, reformada com investimentos públicos e privados, mas mantida por mão de obra voluntária, por meio das associações que idealizaram tal iniciativa, a *Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie*, que primordialmente contou com a colaboração da *Attività Museale e Cultura Storica Ferroviaria delle FS*, a partir do apoio do engenheiro Piero Muscolino, fundador e administrador do Museu de Pietrarsa.

Os investimentos para a constituição de museus e ações culturais na Itália, de modo geral, são obtidos por meio de projetos remetidos à União Europeia, avaliados de acordo com os ganhos econômicos previstos à comune. No caso dos museus ferroviários, as comunes contam com o apoio da empresa ferroviária estatal, sobretudo na desburocratização na secessão de prédios, ou pátios ferroviários. O acesso ao bem ferroviário permite maior articulação das associações voltadas para o patrimônio ferroviário, de projetos mais simples

---

<sup>247</sup> - Ver PDF.

(espaços de exposição de ferromodelismo), aos mais complexos, como os casos de Schio, Torino e Pistoia. Neste último, os próprios serviços como restauro e reanimação de máquinas arruinadas são significativos para sustentar as ações em torno do patrimônio, não apenas em relação à Italvapore, como para outros projetos em toda a Itália. Um voluntário da Italvapore, um antigo aviador que participa dos serviços de restauro, citou um exemplo de como arrecadam recursos com o aluguel de trens ao valor de 10 mil Euros em um dia de passeio, por um trecho pertencente à ferrovia estatal, que permite o tráfego de acordo com prévio agendamento.

No *Guida ai musei ferroviari italiani*, de 2010, constam 26 museus ligados à associações, poucos públicos<sup>248</sup>. Em uma revista italiana de turismo de 1994, foram catalogadas 21 estradas de ferro turísticas com diferentes tecnologias, seja locomotiva a vapor, ou elétrica<sup>249</sup>. Estes números resumem um interesse antigo dos italianos pelo mundo ferroviário, a existência de diferentes grupos interessados na memória do trem, mas, sobretudo, a prática ferroviária que é permanentemente exercida na vida cotidiana, seja por meio do transporte, ou pelas ações voltadas à salvaguarda do bem ferroviário; ações em torno das estradas de ferro esquecidas; pautas de reuniões que se propõe definir o destino dos bens ferroviários, sejam de trilhos em meio a montanhas, ou de pátios localizados nos centros das cidades, como o caso de Pistoia. O questionamento que permanece é sobre se a prática

---

<sup>248</sup>- De associações, ou privados: *Musei Del Transporte Ferroviario Attraverso le Alpi*; *Museu ferroviario Piemontese*; *Museo Ferroviario del Verbano*; *Museo Europeo dei Transporti*; *Museo ferroviario di Campo Marzio*; *Museo Nazionali dei Transporti*; *Ferrovia Museo della Stazioni di Colonna*; *Museo Del Treno (Montesilvano)*; *Museo Ferroviario della Puglia*; *Treno Museo*; *Museo Ferroviario Valdostano*; *Museo Ferroviario Cuneo*; *Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento*; *Museo Del Treno de Cernusco Lombardone Merate*; *Museo Ferroviario Ligure*; *Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia*; *Museo Del Modelismo Storico "Leonello Cinelli"*; *Associazione Treni Storici Emilia Romagna*; *Museo della Scala Enne*; *Museo Nazionali Del Modelismo Ferroviario*; *Museo Ferroviario Sardo*; *Deposto Ferroviario Rotabili Storici Pistoia*. Públicos: *Museo di Pietrarsa*; *Museo Nazionali della Scienza e della Tecnologia Leonardo D Vinci*; *Museo Nazionale dei Trasporti de La Spezia*. Fonte: **Musei Del Treno: guida ai Musei Ferroviari Italiani**. San Lazzaro-Parma, Toriazzi Editore, 2010.

<sup>249</sup>- Murgia Express (Bari); Ferrovia Del Renon (Bolzano); Barbagia Express (Cagliari); Il trenino di Castelli (Trento); Ferrovia Genova-Casella; Tramvia funicolare Trieste - Villa Opicina; Binari Sconosciuti di Trieste; Tramvia a dentiera Sassi-Superga; Linea Mirano Malles (Trentino); Linea Genoma-Sacile-Pedemontana (Friuli); Linea Siena-Buoconvento-Monte Antico-Monte Amiata-Asciano (Toscana); Linea Firenze-Faenza; Linea Roma-Capranica- Viterbo (Lazio); Linea Fabriano-Civitanova-Marche (Marche); Linea Sulmona-Capinone (Abruzzo); Linea Terni-LÁquila-Sulmona (Abruzzo); Linea Cosenza-San Giovanni in Fiori (Calabria); Linea San Severo Peschici (Puglia); Linea Catania Giarre Circumetnea (Fce) (Sicilia); Linea Taormina-Giardini Naxos- Randazzo (Sicilia); Linea Sassari-Tempio Pausania-Palau (Sardgna). Fonte: **Touring**. Milano, Marzo 1994, ano XXIV. N°3, pp. 85-90.

ferroviária moderna determina a prática em torno da memória das ferrovias. De todo modo, é simples afirmar que o sentido de preservação é uma prática dos italianos, que começa desde cedo na vida daqueles que visitam museus e catedrais como uma prática escolar. Os próprios idealizadores dos museus ferroviários percebem que as instalações voltadas para as crianças podem alavancar futuros interessados na prática da preservação ferroviária, fato observado nos museus de Pietrarsa, Lecce e previsto para o museu de Pistoia.

Além das associações de memória ferroviária, uma instituição que contribui com estes projetos e que vem alcançando importante tradição em torno da preservação do patrimônio industrial italiano é a AIPAI (*Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale*). Fundada em 1997, sua ação é articulada entre diferentes seções regionais, que funcionam com a participação de associados ligados às universidades, a centros de pesquisas, fundações, museus, órgãos centrais e periféricos do governo; envolvendo especialistas de diferentes disciplinas que se reúnem e debatem sobre os sítios de interesse histórico e arquitetônico, agendando reuniões e futuras visitas em fábricas desligadas. As ações voltadas para o patrimônio industrial seguem os manuais de preservação das obras arquitetônicas nas cidades italianas, segundo Marcos Tognon (2001: 2): “registrar, levantar, recensear, ‘catalogar’ a cidade com certos instrumentos disponíveis”. Os edifícios e bens são registrados, são feitas pesquisas documentais em arquivos, além de se levantar arqueologicamente as diferentes intervenções; também, é reunido o maior número de material em torno da história visual e publicitária da empresa. Em uma reunião à qual participei na *Università degli Studi di Padova*, além dos especialistas, estiveram presentes herdeira e trabalhador aposentado de antigas fábricas desligadas. De modo que existe a perspectiva de considerar a memória das pessoas envolvidas e dos trabalhadores em torno dos espaços industriais, também de envolvê-los nos projetos e na própria AIPAI.

A experiência italiana de preservação do patrimônio industrial e ferroviário se notabiliza pelo fato de pressupor a participação social e ações efetivas na promoção de soluções em torno dos bens. No caso ferroviário é evidente a valorização da própria Ferrovia Statale, no sentido de desburocratizar o uso dos edifícios sem utilidade econômica e destiná-los ao usufruto histórico. O fato das administrações das *comunes* serem próximas dos cidadãos facilita o encaminhamento integrado de projetos que envolvem associações, poder

público, empresas e simples interessados na memória ferroviária. Nas justificativas quanto à importância de se preservar um bem industrial estão presentes os fatores de identidade social, que é o trabalhador e o trabalho. O trabalho social está presente na ação em torno do patrimônio identificado pelo trabalho de sua gente. Somado a este conceito, coexiste o próprio transporte ferroviário que integra regiões e cidades, nunca deixando de significar o passado no presente, ao permanecer na vida das pessoas o uso, as locomotivas, os carros de passageiros, as estações e seus pátios, as oficinas e os trabalhadores ferroviários.



## **Conclusão**

A tese levantou elementos do declínio ferroviário paulista, que tem uma racionalidade. O declínio se contrapõe ao trabalho social desenvolvido pelas estradas de ferro, que por sua vez produziu efeitos como os serviços prestados às populações das cidades envolvidas pelas ferrovias, como a própria função de gerar emprego, além dos transportes. Ao lado do objeto útil, foi desenvolvida uma história do sentido da ferrovia em cada cidade. Atualmente, a história da ferrovia é o efeito negativo e violento da sua existência, onde não é útil às pessoas.

A primeira estrada de ferro paulista é noticiada como problemática, aparecendo nas charges do século XIX como fracasso tecnológico e cara. Os ingleses constituíram uma ferrovia que sempre foi alvo das críticas da elite cafeeira paulista, devido ao monopólio que exerceram na serra do mar, o único caminho em direção ao porto, até o final da década de 1930. Os ingleses construíram a ferrovia, mas impuseram diversos limites para o seu desenvolvimento, como a própria limitação no uso da energia fóssil, ao invés da energia elétrica, disponível desde a década de 1910.

O desenvolvimento ferroviário paulista teria sido afetado pela própria razão que gerou a construção das ferrovias, que era de servir ao transporte de café do interior do estado para o porto de Santos. Com a queda da produção, eminentemente as ferrovias entraram em crise. Porém, a ferrovia estimulou a formação de cidades e o próprio povoamento do estado. Conforme a ferrovia progredia, novos núcleos urbanos se formavam dependentes da estrada de ferro, que servia para o transporte de pessoas e de todas as mercadorias necessárias para a população local. Assim, é impossível desvincular o surgimento das cidades do interior paulista às funções de povoamento e econômica das ferrovias.

As ferrovias foram estatizadas a partir da década de 1950, que coincide com a instalação das indústrias automobilísticas concentradas na região metropolitana de São Paulo. Na década de 1960, o desenvolvimento ferroviário é afetado grandemente pelo estímulo rodoviário, que a partir desse período passa a ocupar principal posto no campo do investimento público nos transportes. Legislações são produzidas com o fim de legitimar a extração dos trilhos das cidades e bairros vicinais, para posterior cobertura de asfalto do lastro

ferroviário. Sem um planejamento eficiente voltado para o transporte ferroviário de passageiros, as ferrovias não acompanham a modernização necessária para estimular sua utilização. Planos de modernização são propostos, mas determinações governamentais apostam nas rodovias e desprezam os benefícios do transporte ferroviário (limpo, de massa, com grande capacidade). O declínio ferroviário é resultado de uma atitude racional dos governos que administravam as estradas de ferro. Se no século XIX o capital privado transferiu muitos recursos para escoar a sua produção e, ao mesmo tempo, desenvolveu o transporte destinado às pessoas; na segunda metade do século XX, as ferrovias deixam de ser imprescindíveis tanto para os passageiros, quanto para as cargas. O transporte rodoviário aparece como a única forma possível, com isso o consumo e o uso de automóveis ganham grande impulso e se revelam imprescindíveis à economia do país.

Não houve desenvolvimento ferroviário no estado de São Paulo, pois suas condições técnicas ficaram estagnadas, sem receber os investimentos necessários. No interior do estado, o abandono se revelou a partir do final dos anos 1970, quando ramais e linhas foram fechadas. Novas linhas foram construídas fora do perímetro urbano, o que gerou a sensação de que as ferrovias não pertenciam mais ao presente, afinal, os trens deixaram de chegar às estações centrais em cidades como Rio Claro. O declínio ferroviário não culminou mais cedo, pois nos anos 1980 alguns governos investiram nas reformas das estações e fizeram aumentar o interesse pela ferrovia. Porém, não houve o desenvolvimento da infraestrutura, como troca de trilhos e dormentes, reformulação tecnológica da tração por eletricidade. Mesmo que não se tenha desenvolvido a capacidade técnica das ferrovias, até o final dos anos 1990 sua produção justificava as qualidades do transporte ferroviário, através do transporte de cargas.

Em 1995, um programa de reestruturação ferroviária para promover a privatização da empresa visou investir “*o mínimo possível na via permanente e na manutenção do material rodante*”, o que gerou o desuso e o abandono de estações e pátios nas cidades. Repetindo o que aconteceu no final dos anos 1970, o próprio governo do estado produziu o efeito do abandono, ao protagonizar o papel de quem deixa de investir, submetendo os equipamentos ao desgaste. A privatização só viria acontecer em 1998, mas a proposta de concessão desobrigava a futura empresa de colocar trens de passageiros em circulação, depois de um ano. Antes da privatização, muitas estações se encontravam abandonadas, o que significa que

a ideia do próprio governo era produzir um efeito de decadência ferroviária para justificar a desistência em relação ao patrimônio público, pela ideia de que compensa entregar as ferrovias para a iniciativa privada. A memória ferroviária que acompanha os bens sequer foi considerada. O arquiteto Nestor Goulart Filho relatou uma perspectiva que existia nos anos 1980, quando alertou os membros do governo sobre a importância de fazer uma reforma criteriosa das estações, afinal estava em jogo o orgulho das populações locais.

Desde que assumiu, a concessionária teve a permissão de selecionar aquilo que interessava apenas aos serviços de transportes, considerando o que era operacional, ou não. Como as concessionárias visam apenas o transporte de cargas, todos os equipamentos ferroviários em uma cidade tornaram-se inúteis. O único fim das ferrovias do interior corresponde ao interesse de levar cargas do ponto produtor diretamente ao porto, de modo que estações, pátios, oficinas e leitos sofreram abandono. Quando considerados não operacionais, os bens ferroviários são assumidos pela Superintendência do Patrimônio da União (SPU). Porém, cabe ao IPHAN a tarefa de selecionar o que é histórico, ou não. Geralmente, a historicidade ferroviária é uma abordagem a partir dos significados do desenvolvimento do estado pela exportação do café, do impulso da SPR para o crescimento da cidade de São Paulo, do povoamento do interior, pela sua contribuição na modernização nas relações sociais, na passagem de uma sociedade estamental para uma sociedade de classes. Quando a história da ferrovia é abordada, não são consideradas as contradições do seu desenvolvimento, do monopólio inglês da serra do mar, das bravatas inglesas para atender a demanda dos cafeicultores do interior, da pouca qualidade das ferrovias.

A eficiência ferroviária aparecia nas fotografias dos álbuns, uma ode à engenharia em contraposição às contradições no mundo do trabalho. Desde a origem das ferrovias brasileiras os ferroviários produziram greves e movimentos políticos, indicativos das mínimas condições de trabalho oferecidas pelas companhias. No passado, a ferrovia trouxe o significado do progresso material. Mas as fotografias oferecem as imagens das estações impecáveis com trens magníficos, que tem seu público bem vestido na plataforma repleta de bagagens. Viadutos, obras de contenção de erosão, jardins nos leitos ferroviários. Tais imagens correspondem ao portfólio dos engenheiros ferroviários, também à expressão do progresso material que se limitava à ferrovia, também, aos interesses de uma elite econômica.

A história das ferrovias paulistas produziu museus, mas as estradas de ferro seguem o ritmo declinante. A história ferroviária e as ferrovias não mobilizam recursos para se conectarem às vidas das pessoas, tendo em vista que os patrimônios ferroviários seguem abandonados e no curso da sua eliminação. No interior do estado, os pátios e as estações centrais aparecem como um problema, pois não oferecem utilidade pelo grau de deterioração e reforçam imagens de violência.

A violência do trem sempre causou assombro por forçar novas realidades, seja por aparecer como um mecanismo que destrói a melancolia dos ciclos naturais, seja porque o trem destrói pelo impacto da sua velocidade, ou apenas por se impor na paisagem. Atualmente, o trem é violento por não significar segurança aos indivíduos. Na cidade de São Paulo, mesmo que tenha sido modernizado, quando serve à multidão e ao anonimato tende a produzir uma imagem do trem que carrega todos os conflitos da sociedade. No interior, o moderno da imagem da ferrovia do passado deu lugar ao “abandono”, oferecendo o cenário do crime para as manchetes dos jornais e das justificativas das prefeituras, que afirmam que a ferrovia divide a cidade; o tráfego dos trens nas cidades é acusado de causar acidentes, uma vez que o transporte escolhido para o meio urbano é o carro. De todo modo, quem não quer o trem explora a imagem do que atrapalha e destrói pela sua presença, gerando a justificativa de que precisa ser expulso dos espaços das cidades. O “abandono” funciona pelo preceito de que a ferrovia precisa liberar suas áreas das cidades, que podem ser valorizadas e, assim, atender as necessidades do mercado imobiliário.

Uma violência expressiva diz respeito à determinação de destinar trens exclusivamente para as pessoas em áreas com maior concentração populacional, como se outras populações tivessem que alcançar a lotação cotidiana para serem atendidas por um transporte limpo, de alta capacidade e com chance de conforto. A eliminação de trilhos entre 1960 e 1970 na cidade de São Paulo limitou a existência de mais trajetos e é uma das razões para a superação da capacidade dos trens atuais. Destinada às populações pobres, por muito tempo a ferrovia suburbana foi classificada como “serviço de caráter social”, o que fez o estado acreditar que poderia oferecer o mínimo de conforto. No interior, desde a privatização, não foi executado nenhum projeto de trens regionais, o que não era responsabilidade das concessionárias. Mas de acordo com os resultados da CPI do Sistema Ferroviário de São

Paulo, o estado se exime da responsabilidade da isonomia em relação à qualidade dos transportes no interior e na capital.

A racionalidade empregada para o abandono ferroviário começou pelo desprezo do trabalho social gerado pelas ferrovias. O primeiro passo foi subverter os projetos de modernização, depois desligar serviços de conexão entre as estações. Mais tarde foi operado o desligamento de estações com pouco movimento, até atingir estações de grandes cidades, como Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Bauru e Campinas. Atualmente, cidades planejam eliminar as linhas que cruzam áreas centrais.

As estações adquirem diferentes funcionalidades ao longo do tempo em qualquer lugar, já que suas arquiteturas não são mais úteis para serviços transferidos e centralizados em estruturas eletrônicas e modernas de comandos, como na Itália. Uma estação italiana é repleta de serviços, como supermercados, lojas e salas de conveniência, mas isso só é possível pelos serviços dos trens. Muitas estações perderam suas funções com a centralização do comando eletrônico das ferrovias, algo recente. A forma como os italianos promoveram a segurança do patrimônio histórico foi justamente desburocratizar o uso dos espaços, por meio da cessação para finalidades sociais. O fato de promover facilmente a cessão garante o bem cuidar, o trabalho de integração da sociedade ao patrimônio. A destinação social gera o compromisso de mantê-lo e preservar sua finalidade, que é o de atender a sociedade. A ideia não é indicar a capacidade superior dos italianos solucionarem seus problemas, mas sim a racionalidade com atenção ao cuidado histórico e ao sentido social da ferrovia, não o sentido que um grupo vê, que é apenas gerar riqueza. Para isso foi necessário eliminar todas as barreiras produzidas para atender aos interesses econômicos privados.



## **Bibliografia:**

AGOSTINE, Ângelo; CAMPOS, Américo de; REIS, Antônio Manuel dos (Edit.). **Cabrião: semanário humorístico editado por Ângelo Agostine; Américo de Campos; Antônio Manuel dos Reis: 1866-1867**. São Paulo, Ed. UNESP e Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 2001.

BARBADÓPOLUS, Jorge Luís e MATHIAS, Wahington F. **O Plano de Eletrificação da Fepasa e o consórcio CBE**. São Paulo, USP/FEA, Série The Working Papers, N° 3/19, 2003.

BARDI, Pietro Maria. **Lembrança do “trem de ferro”**. São Paulo, Banco Sudameris, 1983.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

BOURDIEU, Pierre. **La domination masculine**. Paris, Seuil, 1998.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues (Org.). **As faces da memória**. Campinas-SP, Ed. Centro de Memória UNICAMP, 1994.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no Século XX**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1987.

BURKE, Peter. **Cultura Popular na Idade Moderna (1500-1800)**. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

\_\_\_\_\_. **Variedades de história cultural**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.

CASTRO, Bertholdo de. **Na Trilha das Ferrovias**. Rio de Janeiro, Reler Editora Ltda, 2005

CHARTIER, Roger. **A história cultural. Entre práticas e representações**. Lisboa, Difel, 1990.

CORREIA, Adriano. O Desafio Moderno: Hannah Arendt e a sociedade de consumo. MORAES, Eduardo Jardim de e BIGNOTTO, Newton (ORGS.). **Hannah Arendt: diálogo, reflexões, memórias**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2001, p. 232.

COSTA, Lucio. Arquitetura Jesuítica no Brasil. In: CARVALHO, Ayrton; FILHO, Godofredo; COSTA, Lucio; SAIA, Luís; ANDRADE, Mario de. **Arquitetura Religiosa: textos escolhidos da Revista do IPHAN**. São Paulo, MEC/IPHAN/USP-FAU, 1978.

DUARTE, André. **O Pensamento à Sombra da Ruptura: política e filosofia em Hannah Arendt.** São Paulo, Ed. Paz e Terra, 2000.

DUBOIS, Philippe. **O Ato Fotográfico.** Campinas: Ed. Papirus, 1994.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão social do trabalho.** São Paulo, Ed. Martins Fontes, 1999.

EVELYN, Suzana Sochaczewski. **A produção da vida: estudo do papel e lugar do trabalho na vida contemporânea.** Tese de doutorado, FFLCH-USP, 1998.

FERRAROTTI, Franco. **Dal documento alla testimonianza: la fotografia nelle scienze sociali.** Napoli, Liguori Editore, 1974.

FRANÇA, Antonio M. (Org.). **Album de Araraquara.** Araraquara, Câmara Municipal de Araraquara, 1915.

FRANCESCHETTI, Gian Carlo. **Uma fucina dell'Unitá nazionale.** Torino, Revista Museo Torino, Gennaio 2011.

FREHSE, Fraya. Antropologia do encontro e do desencontro: fotógrafos e fotografados nas ruas de São Paulo (1880-1910). MARTINS, José de Souza; ECKERT, Cornelia; NOVAES, Sylvia Caiuby (Orgs). **O Imaginário e o Poético nas Ciências Sociais.** Bauru-SP, EDUSC, 2005.

\_\_\_\_\_. **O Tempo das Ruas: na São Paulo de fins do Império.** São Paulo, EDUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Ô da Rua: o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo.** São Paulo, EDUSP, 2011.

FROMM, Erich. **Conceito marxista do homem,** Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1964.

GALBRAITH, John Kenneth. **A Sociedade Afluente.** São Paulo, Livraria Pioneira, 1987.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940).** Campinas, Unicamp, Tese de Doutorado - IFCH, 1992.

GERIBELLO, Denise. **Habitar o Patrimônio Cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas-Jaguariúna,** Campinas, Dissertação de Mestrado, Unicamp-FFLCH, 2011.

GERODETTI, João Emilio e CORNEJO, Carlos. **As Ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembrança.** São Paulo, Solaris Edições Culturais, 2005;

GINZBURG, Carlo. **El juez y el historiador: anotaciones al margen del caso Sofri.** Madrid, Anaya & Mario Muchnik, 1994.

GRAHAN, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1973.

GRAMSCI, Antonio. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

GUIRARDELLO, Nilson. **Á Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo, Ed. Unesp, 2002.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-fantasma: a ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva**. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

HIGH, Steven and LEWIS, David W. **Corporate Wasteland: The landscape and memory of deindustrialization**. Ithaca and London, ILR Press/ Cornell University Press, 2007.

HALBWACHS, Maurice. **Memória Coletiva**. São Paulo, Vértice, 1990.

HOBSBAWN, E. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

\_\_\_\_\_. A Outra História. KRANTZ, F.(org.). **A outra história. Ideologia e protesto popular nos séculos XVII à XIX**. Rio de Janeiro, Zahar, 1990.

\_\_\_\_\_. **A Era dos Impérios (1875-1914)**. São Paulo, Ed. Paz e Terra, 2005.

JEUDY, Henri-Pierre. **Memórias do Social**. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1990.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & história**. São Paulo, Ateliê Editorial, 2001.

KRACAUER, Siegfried. **O Ornamento da massa**. São Paulo, Cosac Naify, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.

\_\_\_\_\_. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia-SP, Ateliê Editora, 2008.

LAMBERT, Michele. **Les voies ferres et les gares dans les villes**. Maitrese, École d'Architecture Paris-Belleville, 1989.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Ferrovias, Cidades, Trabalhadores (1870-1920)**. São Paulo, Textos de Concurso de Livre-Docência – FAU-USP, 2002.

LAVANDER JUNIOR, Moyses e MENDES, Paulo Augusto. **SPR, Memórias de uma Inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões**. Perus, Clanel Artes Gráficas, 2005.

LÉVI-STRAUSS, Claude. A ciência do concreto. In: **O pensamento selvagem**. Campinas: Papirus Editora, 1989.

LÉFÈBVRE, Henri. **La présence et l'absence: contribution à la théorie des représentations**. Paris, Casterman, 1980.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, Ed. Ática, 1991.

MAFFESOLI, Michel. **O Conhecimento Comum**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1988.

MANNHEIM, K. A planificação como domínio racional do irracional. MARTINS, J. S. e FORACCHI, M. M. **Sociologia e Sociedade: leituras de introdução à sociologia**. São Paulo, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1994.

MARRACH, Sonia Alem. **A visão de mundo dos ferroviários aposentados**. Dissertação de mestrado PUC-SP, 1983.

MARTINS, José de Souza. **Subúrbio: vida cotidiana e história no Subúrbio da Cidade de São Caetano: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha**. São Paulo, Ed.Hucitec/Ed.Unesp, 2002.

\_\_\_\_\_. **Sociologia da fotografia e da imagem**. São Paulo, Ed. Contexto, 2008.

\_\_\_\_\_. Introdução. MARTINS, J. S. e FORACCHI, M. M. **Sociologia e Sociedade: leituras de introdução à sociologia**. São Paulo, Livros Técnicos e Científicos Editora, 1994.

\_\_\_\_\_. **Uma Arqueologia da Memória Social: Autobiografia de um Moleque de Fábrica**. Cotía-SP, Ateliê Editorial, 2011.

MARX, Karl. **Consequências sociais da maquinaria automatizada**. São Paulo, Textos Exemplares, 1973.

\_\_\_\_\_. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. São Paulo, Martins Fontes, 1977.

\_\_\_\_\_. **O Capital: Crítica da economia política**. São Paulo, Nova Cultura. 1988.

\_\_\_\_\_. **Manuscritos Econômicos e Filosóficos**. Lisboa, Edições 70, 1993.

MARX, K & ENGELS, F. A História dos Homens (A Ideologia Alemã). In FERNANDES, Florestan. **K.MARX- F.ENGELS**. São Paulo, Ed. Ática, Col. Grandes Cientista Sociais, 1989.

MASSARINI, E., VON LAUESTEIN e DELLELIS, R. ( Orgs ). **A era do trem: imagens da saga da ferrovia na formação do estado de São Paulo**. São Paulo, LF&N, 1999.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado, FGV/PPHPBC, 03/2010.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974.

MAZZOCO, Maria Inês; RODRIGUES DOS SANTOS, Cecília. **De Santos à Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway**. São Paulo, Magma Editora Cultura, 2005.

MENDES de LIMA, Rogerio. **Purgatório: Crise da Cultura e Trajetória Sindical Entre os Ferroviários do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, UFRJ-IFCS, 2002.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo, Ed. Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. **Ensaio de geografia humana brasileira**. São Paulo, Martins, 1940.

\_\_\_\_\_. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec/Polis, 1984.

MONTEIRO, Duglas Teixeira. **Os Errantes do Novo Século: estudo do surto milenarista do Contestado**. São Paulo, Duas Cidades, 1974

MOREIRA LEITE, Miriam. **Livros de Viagem (1803 – 1900)**. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ, 1997.

MUAD, Ana Maria e CARDOSO, Ciro F. História e imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In. CARDOSO, Ciro F. e VAINFAS. **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1997.

NAMER, Gérard. **Halbwachs et la mémoire sociale**. Paris, L'Harmattan, 2000.

OTTANELLI, Andrea e ZAGNONI, Renzo. **Vedute Fotografiche della Costruzione della Ferrovia Porrettana (1859-1864)**. Porretta Terme (IT), Gruppo di studi del Reno, Associazione Storia e Città, Pro Loco di Pracchia, CNA (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa), 2009.

OTTANELLI, Andrea. *Temi e materiali per una storia della stazione ferroviaria di Pistoia e per un museo dei treni storici*. Pistoia, 19 settembre 2009. **Ricerche Storiche** – Rivista

Quadrimestrale, Pistoia, Edizioni Polistampa, Ano XL- Numero 3, Setembro-Dicembre 2010.

PEDROSO, Marcel de Moraes. **Desenvolvimento Humano no Município de São Paulo: uma cartografia socioeconômica como contribuição ao planejamento de políticas públicas.** São Paulo, PUC-São Paulo, Dissertação de Mestrado, 2003.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo.** São Paulo, Typographia e Papelaria Vanorden & Cia, 1903.

PHILLIPS, Christopher. *A fotografia dos Anos Vinte: a exploração de um novo espaço urbano.* **Cadernos de Antropologia e Imagem.** Rio de Janeiro, NAI-UERJ, 1996.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos históricos,** Rio de Janeiro, Vol.2, n.3, 1989.

POLLONI, Franco Luciano. **Uma Nova Arquitetura para Estações Ferroviárias.** São Paulo, V Assembleia Geral da ALAF (*Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles*), São Paulo e Rio de Janeiro, 6 a 13 de outubro de 1969.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** Bauru, EDUSC, 2001.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva.** São Paulo, T. A. Queiroz Editor, 1991.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento.** São Paulo, Ed. Unicamp, 2007.

RIFKIN, Jeremy. **A Era do Acesso.** São Paulo, Makron Books, 2001

SANTOS, Cecília Rodrigues dos **Em defesa do patrimônio industrial ferroviário de São Paulo: as oficinas da São Paulo Railway na Lapa.** Artigo publicado na sessão Cidade Minha, do Portal Vitruvius, São Paulo, Nov. 2009. 15/04/2012: <http://www.agitprop.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.112/1826>

SANT'ANNA, Nuto. **Metrópole.** São Paulo, Da Coleção do Departamento de Cultura, Vol. XXXIX, 1950.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo, Cortez Ed., 1982.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo.** Campinas-SP, Ed. Unicamp, 1991.

SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada: O Caso de São Paulo.** São Paulo, Nobel e Secretaria do Estado da Cultura, 1990.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do espaço.** São Paulo, Ed. Hucitec, 1996.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do Caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo.** Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record, 2000.

\_\_\_\_\_. **O Artífice.** São Paulo e Rio de Janeiro, Ed. Record, 2009.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do Ferro no Brasil.** São Paulo, Nobel, 1986.

SILVA, Clodomiro Pereira da. **Estradas de ferro de São Paulo: a reforma das tarifas.** São Paulo, Laemmert & C., 1901.

SIMONE, Sergio Antonio de. **A Ponte das Bandeiras: Os projetos de retificação e canalização para o rio Tietê promovem uma reviravolta na cidade.** Vitruvius, Arqtextos, ano 9, Julho de 2008.

TENCA, Álvaro. **Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex- alunos do Curso de Ferroviários da Antiga Paulista.** São Paulo, Ed. Unesp, 2006.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa.** Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 3 vols., 1997

TOGNON, Marcos. **Catalogar a Cidade: experiências de estudo dos centros históricos na Itália (1890-1990).** Itu, texto originalmente apresentado no 5º Seminário de História da Cidade de do Urbanismo- Campinas- 1998, 2001.

VASQUEZ, Pedro Karp. **Nos Trilhos do Progresso: a ferrovia no Brasil imperial vista pela fotografia.** São Paulo, Metalivros, 2007.

\_\_\_\_\_. **Ferrovia e Fotografia no Brasil da primeira república.** São Paulo, Metalivros, 2008.

VENTURA, Paolo. **Città e Stazione Ferroviaria**. Firenze, Firenze University Press/Edizioni Firenze, 2004.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo, Ed. Pioneira, 1994.

WEIL, Pierre. **Les Chemins de Fer**. Paris, Librairie Larousse, 1964.

WEINSTEIN, Bárbara. **(Re)Formação da classe trabalhadora no Brasil (1920-1964)**. São Paulo, Cortez/CDAPH-IFAN/Universidade São Francisco, 2000.

WOLFF, E. S. **The Railway Album**. Londres, L.T.A. Robinson LTD. s/d.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e Memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. São Paulo, dissertação FFLCH-USP, 2005.

ZEIN, Ruth Verde; MARCO, Anita Di. **Sala São Paulo de concertos. Revitalização da estação Júlio Prestes: o projeto arquitetônico**. São Paulo, Alter Market, 2001.

ZUKIN, Sharon. **Landscapes of Power: From Detroit to Disney World**. Los Angeles, 1993

#### **Periódicos de jornais impressos e virtuais:**

A Província de São Paulo: 25/01/1879; 25/10/1881; 26/10/1881; 05/11/1886; 15/07/1887; 24/08/1887; 15/12/1888; 04/12/1888.

Canal Rio Claro, **Antiga estação de RC terá trilhos para vagões de exposição**, 28/08/2014. Disponível em: [www.canalrioclaro.com.br/noticia/22535/antiga-estacao-de-rc-tera-trilhos-para-vagoes-de-exposicao.html](http://www.canalrioclaro.com.br/noticia/22535/antiga-estacao-de-rc-tera-trilhos-para-vagoes-de-exposicao.html).

Correio Popular, Campinas, 06/08/2000; 26/10/2003; 17/06/2009; 10/01/2010; 02/02/2011.

Folha da Manhã, São Paulo, 7/11/1946.

Folha de São Paulo, São Paulo, 20/08/2000; 20/10/2010; 26/11/2013.

Gazeta do Povo, Curitiba, 01/04/2009

G1, portal de notícias, **Justiça aceita denúncia contra cartel de trens em São Paulo**, 25/03/2014. Disponível em: [g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/justica-aceita-denuncia-contra-cartel-de-trens-em-sao-paulo.html](http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/justica-aceita-denuncia-contra-cartel-de-trens-em-sao-paulo.html).

JCNET.COM, 19/11/2013. “**ALL apresenta hoje, projeto para retirar trilhos do centro de Bauru.**” Disponível em: [www.jcnet.com.br/Geral/2013/11/all-apresenta-hoje-projeto-para-retirar-trilhos-do-centro-de-bauru.html](http://www.jcnet.com.br/Geral/2013/11/all-apresenta-hoje-projeto-para-retirar-trilhos-do-centro-de-bauru.html), Acesso em 29/09/2014.

O Estado de São Paulo, 15/11/1890; 01/03/1891; 25/08/1896; 15/11/1896; 22/12/1896; 03/01/1897; 01/03/1897; 16/03/1897; 28/04/1900; 11/10/1900; 31/07/1904; 07/10/1908; 13/10/1908; 6/10/1909; 12/03/1909; 02/10/1911; 06/03/1912; 25/11/2013; 27/02/1914; 12/06/1917; 28/06/1920; 09/04/1937; 11/08/1946; 06/10/1971; 24/08/1986; 04/08/1990; 06/2/2005; 05/05/2006; 11/01/2009; 05/01/2012; 10/03/2012; 02/05/2012; 20/05/2012; 21/03/2014.

O Imparcial, Araraquara, 12/12/2002.

The New York Times, 04/11/2009.

Tribuna Imprensa, Araraquara, 05/2/2003; 03/09/2009; 20/08/2010; 16/01/2011.

### **Documentos ferroviários:**

#### **Relatórios**

Relatório N° 42 da Directoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de Assembleia Geral, em 30 de abril de 1891, São Paulo, Tipographia da Companhia Industrial de São Paulo, 1891.

Relatório Anual, FEPASA, 1980; 1986; 1988; 1996.

*The San Paulo (Brazilian) Railway Company Limited Report*, 8th November, 1946.

*The San Paulo (Brazilian) Railway Company Limited Report*, December 1964.

#### **Documentos diversos**

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES. Edital de concessão N° 001/2012. **Concessão para Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Passageiros por Trem de Alta Velocidade na Estrada de Ferro EF-222, no trecho Rio de Janeiro - Campinas (TAV Rio de Janeiro - Campinas).**

FEPASA. **Diretrizes para o Plano Estratégico Situacional de Recuperação, Reengenharia e Modernização da FEPASA. Segunda Etapa.** São Paulo, FEPASA, setembro de 1995.

**Pesquisa CNT de Ferrovias 2011.** Brasília, Confederação Nacional do Transporte, 2011, Disponível em: [www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas\\_Detalhes.aspx?p=7](http://www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas_Detalhes.aspx?p=7)

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL. **Síntese Ferroviária Brasileira 1981.** Rio de Janeiro, Diretoria de Planejamento, Departamento Geral de Estatística, Volume 2, pp.01-58, 1981. Revista Ferrovia, São Paulo, Número XXVIII, maio de 1963, p.6.

SÃO PAULO RAILWAY COMPANY, Representação ao Exm. Snr. Ministro da Viação relativa ao projecto da companhia para a duplicação, para a construção de novos planos inclinados na Serra do Mar e para outras obras, de accôrdo com as disposições do contracto com o Governo Federal, de 17 de Julho de 1895, Superintendência, São Paulo, 12 de junho de 1896.

SÃO PAULO RAILWAY, **Novos Planos Inclinados, dados e apontamentos.** São Paulo, Duprat & Comp., 1907.

SPEERS, William. **Cobrança do imposto de trânsito nas Estradas de Ferro, conforme a lei provincial nº 107 para o exercício de 1889-1890.** Superintendência da São Paulo, 1º de julho de 1889.

#### **Ações Civis:**

Ação Civil Pública (com pedido de liminar) em face do IPHAN, Estado de São Paulo, Município de São Paulo e fundação Roberto Marinho. ADRIANA ZAWADA MELO (Procuradora da República) e ROSANE CIMA CAMPIOTTO (Procuradora da República). São Paulo, 17 de dezembro de 2004.

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PASSAGEM DE TREM. LOCAL HABITADO. DANO AMBIENTAL. DANO MORA. APELAÇÃO CÍVEL Nº 2002.71.03.001365-4/RS. De 20 de outubro de 2009. Relator, Juiz Federal João Pedro Gebran Neto. Disponível em: [www.uniaodeciclistas.org.br/decisoes-judiciais/acao-civil-publica-passagem-de-trem-local-habitado-dano-ambiental-dano-mora/](http://www.uniaodeciclistas.org.br/decisoes-judiciais/acao-civil-publica-passagem-de-trem-local-habitado-dano-ambiental-dano-mora/), em 14 de outubro de 2013

#### **Carta Patrimonial:**

**CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL.** The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Julho 2003. Tradução da responsabilidade da APPI – Associação Portuguesa para o Património Industrial.

#### **Leis e Documentos Italianos:**

*Il Parco-Museo Dei Treni Storici a Pistoia: proposta de uno studio preliminare di fattibilità per la creazione di um parco-museo dei treni storici a Pistoia. Promossa da Associazione*

*Amici di Groppoli, Il presidente, Avv. Gian piero Ballotti, com La collaborazione di arch. Gianluca Giovannelli (aspetti urbanistici e progettuali) e dott. Andrea Ottanelli (aspetti storici), dicembre 2008.*

**La Ferrovia Sognata: Santancangelo/Fabriano, da um'idea di Massimo Bottini.** Unione dei Comuni Valle Del Marecchia, p.46.

LEGGE REGIONALE, 26 luglio 1978, N° 45: **“ISTITUZIONE DEL MUSEO FERROVIARIO PIEMONTESE”.**

**Leis, decretos e documentos oficiais:**

Decreto N° 641 de 26 de junho de 1852. **“Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.”**

LEI N° 2.698, de 27 de dezembro de 1955. **Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados**, e altera o item II do § 2° e o § 5° do art. 9° da Lei n° 2.145, de 29 de dezembro de 1953, e o § 1° do art. 2° da Lei n° 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo.

Mensagem ao congresso nacional remetida pelo presidente da república, Juscelino Kubitschek de Oliveira, na abertura da sessão legislativa de 1960. Rio de Janeiro, Brasil. Disponível em: [brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1342/](http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1342/)

Decreto de Lei N° 342 de 1971. Mensagem n.139 do Sr. Governador do Estado. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 06 de Outubro de 1971, p. 53.

LEI N°10.410, de 28 de outubro de 1971. **Dispõe sobre a situação do pessoal das ferrovias estaduais, em decorrência da constituição da FEPASA - Ferrovia Paulista S. A. e dá providências relacionadas com essa constituição.** Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.

LEI N° 7861, de 28 de maio de 1992. **Autoriza o poder executivo a constituir a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos CPTM, e dá outras providências.**

LEI N° 9.491, de setembro de 1997. **Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei n° 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.**

LEI N° 9.636, de 15 de maio de 1998. **Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nos 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987,**

**regulamenta o § 2o do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências.**

EDITAL Nº PND – 02/98/RFFSA. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Programa Nacional de Desestatização**. Seleção de Empresa para Concessão do Transporte Público de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Paulista.

IBGE. **Mapa da Pobreza no Brasil 2003**. Brasília, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2003. Disponível em:  
[www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=rn&tema=mapapobreza2003](http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=rn&tema=mapapobreza2003)

LEI Nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.**

CPI do Sistema Ferroviário Paulista. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. Poder Legislativo, Imprensa Oficial, São Paulo, 15 de maio de 2010, Volume 120, Nº91.

