

TRABALHO E FERROVIA EM SÃO PAULO (1890-1922) ¹

Célia Rocha Calvo ²

Resumo: O artigo trata das transformações sociais no final do século XIX provenientes da implantação das ferrovias no oeste paulista. Analisa a relação ferrovia e cidades, o processo de constituição e de valorização do trabalho ferroviário às transformações desencadeadas com implantação e expansão da ferrovia, à reorganização das cidades bem como o entrecruzamento dos interesses entre os poderes locais e os empresários da ferrovia.

Palavras-chave: trabalho, ferrovia, cidades.

Abstract: This article approach social transformations in the late nineteenth century that resulted from the implementation of the railways in Brazil's West. I have tried analyzing the relation between railroad and cities and the process of constitution of railroader's labor regarding to set up railway, powers local and railway owners.

Keywords: work, railway, cities.

Trabalho e Ferrovia:

... não existe tal coisa como um crescimento econômico que não seja, simultaneamente, o crescimento ou a transformação duma cultura.

E. P. Thompson

As ferrovias de São Paulo, fundadas no final do século XIX, constituíam um complexo de empresas relacionadas ao desenvolvimento das lavouras de café no Oeste do Estado. A origem dessas empresas era parte de uma estratégia dos cafeicultores para tornar possível a produção e circulação desse produto.

Um dos problemas enfrentados pelos investidores era a dificuldade de escoar suas safras até a cidade de Jundiaí. Aí se encontrava o terminal da linha da São Paulo Railway, fundada em 1867, responsável pelo transporte até a cidade de Santos. O debate, acerca desse problema, pode ser acompanhado nos discursos dos Deputados da Província,

¹ A reflexão deste artigo é datada do final dos anos 80 e início dos 1990, quando pesquisadores preocupados com a democratização da história, passaram incorporar abordagens vinculadas as agendas dos movimentos sociais urbanos e rurais. Premidos por uma reflexão em torno da História Social, com inspiração em obras de autores marxistas - como Thompson, E. Hobsbawn - passamos a nos posicionar pela produção de um conhecimento histórico que tencionasse os marcos consagrados da historiografia que priorizavam a memória e a história das classes dominantes pelo viés do estruturalismo economicista e tecnicista. Tais preocupações e posicionamentos emergem neste artigo apresentado como primeiro capítulo da dissertação de mestrado intitulada: Trabalho e Ferrovia – A Experiência de Ser Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1890-1922, orientada pela profa. Dra. Déa Ribeiro Felon no Programa de Estudos Pós Graduados em História Social, PUC-SP. 1994.

² Doutora em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. É professora de História da Universidade Federal de Uberlândia e atualmente realiza pós-doutoramento em História na Universidade Federal de Minas Gerais.

principalmente, aqueles que se opunham à relação mantida entre o Governo Imperial e a São Paulo Railway. Essa relação baseava-se em subsídios pagos pelo governo à Companhia Inglesa pela antecipação da construção da Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí.

Nesta oposição os motivos alegados eram de que: “muitos lavradores do interior se queixavam dos serviços de transporte por serem caros e precários”³

Vários projetos de construção de estradas de ferro naquela região foram apresentados um ano após a inauguração da São Paulo Railway. Os traçados propostos sugerem uma disputa entre os cafeicultores que buscavam privilegiar seus territórios e fortalecer seu poder regional. Jundiaí passou a ser um ponto estratégico dessa disputa, uma vez que era ponto obrigatório do tráfego de toda espécie de mercadorias.

O estudo de Nogueira Mattos indica essa disputa, no que diz respeito à concessão das zonas: “... O primeiro desses movimentos resultou na fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, empreendida por iniciativa de Saldanha Marinho, então presidente da província de São Paulo” (Matos: 1981)

Os direitos de zona para a construção de estradas de ferro a partir de Jundiaí estavam reservados a São Paulo Railway, por isso o conflito entre esta companhia e a Paulista. A solução parcial deu-se graças à presença do Presidente da Província de São Paulo. Este estando à frente dos interesses dos cafeicultores paulistas agiu como interlocutor para garantir os direitos de zona e financiamento junto ao Governo do Império. Porém, mesmo com a assinatura do contrato para a construção da Companhia Paulista em 1869, os conflitos não cessaram, como se percebe nos primeiros relatórios sob o título de “Negócios com a Companhia Inglesa”.⁴

O problema estava na tentativa da São Paulo Railway impor o preço para o uso comum da estação de Jundiaí, bem como para o tráfego dos trens da Paulista no trajeto de sua zona até Santos ficando, assim, os investidores da Paulista subordinados aos interesses daquela companhia. Mais uma vez, a saída para o conflito entre essas empresas foi buscada através da mediação do Governo Provincial, cabendo a este estabelecer as condições de uso das várias estações. Para o uso comum dos trajetos das linhas, a mediação deu-se da seguinte forma:

O Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, em 1871, declara que ‘convém recomendar ao engenheiro fiscal da estrada de ferro de Santos a Jundiaí que formule as bases do regulamento a fim de que o Governo Imperial possa regular a polícia do serviço e estabelecer as taxas da tarifa que as novas linhas têm de pagar à companhia de Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí e vice e versa’.⁵

A intervenção do Estado nesses conflitos sugere a força de pressão que os cafeicultores e seus interlocutores foram capazes de exercer impondo, assim, códigos legais que servissem de apoio e parâmetro na disputa de seus interesses. Na lista dos primeiros acionistas da Companhia Paulista é constante a presença de senadores, deputados, membros das famílias Queiroz, Silva Prado exercendo, inclusive cargo de presidente durante a fase de

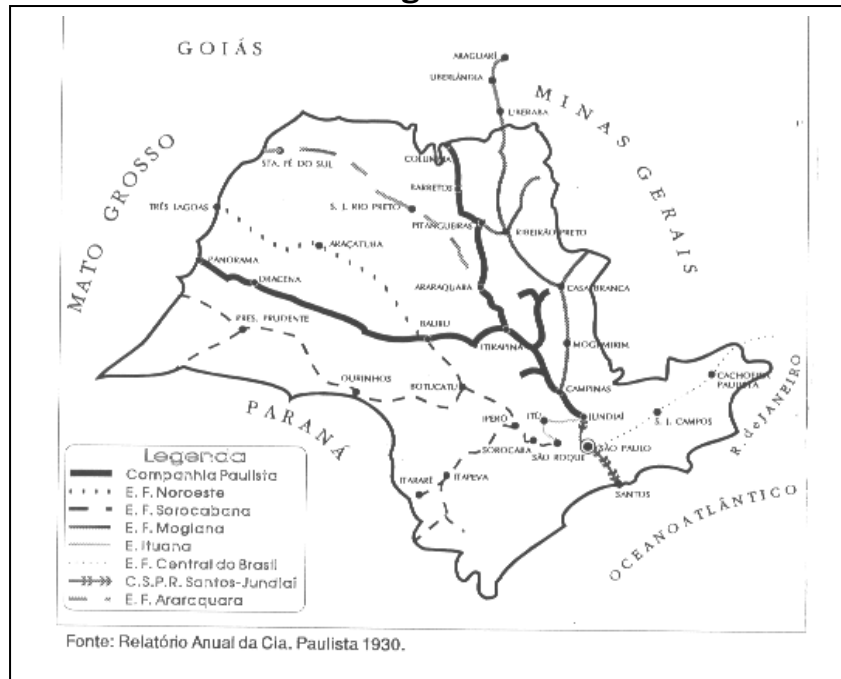
³ PRADO, Nazareth – Antonio Prado no Império e na Republica – Rio de Janeiro. F. Briguet e Cia do Rio de Janeiro. 1929. p.157. Arquivo da Fepasa - Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Jundiaí. SP

⁴ Relatórios da Companhia Paulista de Estrada de Ferro vários anos. Arquivo da Fepasa. Jundiaí. São Paulo.

⁵ Relatório Anual da Companhia Paulista – 1871. Arquivo da Fepasa – Jundiaí, São Paulo.

construção e consolidação da empresa. Na disputa, portanto, das zonas e com o apoio dessas articulações, a Paulista acabou ocupando o lugar estratégico em relação aos trilhos da São Paulo Railway, uma vez que passou a exercer a função de intermediária entre as demais ferrovias no interior como a Mogiana com seu terminal em campinas, a Ituana em Jundiaí, a Rio Claro nesta mesma cidade, a Araraquara e a Noroeste. Todas essas estradas tinham, no final de seus trechos, os entroncamentos da Paulista.

Imagem 1



As principais cidades onde se davam a baldeação de cargas e passageiros eram Jundiaí, Campinas e Rio Claro. A primeira devido ao entroncamento da Paulista com a Companhia Inglesa, Campinas em função do tráfego com a Companhia Mogiana e a última deixou de ser, quando a Paulista efetivou a compra da Estrada de Ferro Rio Claro, em 1892.

Como forma de assegurar o controle, a Companhia Paulista construiu suas linhas com a bitola larga - largura de um metro e sessenta metros - enquanto que o padrão das outras ferrovias era de um metro, transformando-se, assim, numa espécie de filtro no tráfego de mercadorias e passageiros. Apesar da concorrência entre as ferrovias, o objetivo comum era estabelecido no “no sentido de atender os interesses locais , naquilo que se refere ao transporte”⁶

A incorporação da Estrada de Ferro de Rio Claro significou para a Paulista a forma de expandir seus trilhos por regiões ainda não atingidas. Através dela, a empresa pôde atingir a região de Barretos, cidade que recebia a confluência de transações comerciais e Goiás, Minas Gerais, e, de outro lado, Bauru, Marília, até a fronteira com Mato Grosso. A Paulista não alterou as relações estabelecidas pela antiga gestão com os fazendeiros. O pagamento de

⁶ Relatórios Anuais da Paulista, 1870 idem.

indenizações de terrenos desapropriados, de acidentes com animais ou do serviço de medição pelos engenheiros da ferrovia, entre outros, continuaram a ser feitos depois da compra.

Outro aspecto importante dos interesses comuns, entre os empresários e fazendeiros relacionava-se à questão da mão de obra, seja para as empresas ferroviárias, seja para as lavouras de café. Face à necessidade de um grande contingente de trabalhadores, a política da imigração se constitui como alternativa recebendo não somente o apoio, mas a prática efetiva desses agentes (Stolcke, V. e Hall, M.M: 1983).

Uma das figuras expoentes desse processo foi Antônio Prado, presidente da Companhia Paulista de 1892 a 1928, pelo seu empenho em formular instrumentos para viabilizar essa política de imigração. Foi deputado, senador e ministro da Agricultura nos últimos anos do Império e o responsável pela política do governo na contratação de trabalhadores estrangeiros. A sua proposta acerca dessa política pode ser visualizada no projeto de “Reformulação da Lei de 1850”, apresentado no senado em 1887.⁷

Assim de acordo com esse projeto de lei, o propósito era instituir formas para o assentamento dos imigrantes, o que significava fazer um levantamento das “terras devolutas” para a criação de Núcleos Coloniais. Entretanto, na sua passagem pelo Ministério, defrontou-se com fazendeiros que não aceitavam ceder parte de suas terras para a implantação dos Núcleos. A divergência estava no entendimento de que a solução do problema da mão de obra devia ser vinculada à questão regulamentação da propriedade. No entanto, para Antônio Prado, a regulamentação das propriedades e a instituição dos núcleos coloniais eram uma das formas de se criar condições para a vinda dos imigrantes, principalmente no que diz respeito à estadia e trabalho, uma vez que a ausência dessas poderia significar a recusa por parte dos imigrantes.

Devido essas divergências: “O Governo da Província de São Paulo comprou as suas custas terras para esses estabelecimentos”⁸, criando por meio dessa decisão os núcleos em Jundiá, Campinas, Lorena, Limeira e Ribeirão Preto.

A tentativa de aliar a política de implementação dos núcleos coloniais à questão da mão de obra sugere a intenção dos fazendeiros- empresários de obterem o controle do mercado de trabalho. É possível indagar, portanto, se a política de regulamentação das propriedades e a fundação dos núcleos coloniais não representariam instrumentos que reduziriam a possibilidade dos trabalhadores imigrantes de buscarem formas de sobrevivência que não fossem o trabalho nas fazendas e nas ferrovias. (Stolcke, V. e Hall, M.M: 1983).

Não cabe aqui discutir se essa proposta de nucleação obteve os resultados desejados, cumpre registrar apenas o desembarque de levas de imigrantes no Porto de Santos, com destino ao interior de São Paulo.

De acordo com os primeiros relatórios da Companhia Paulista percebe-se a presença de mais de mil trabalhadores, das mais diversas nacionalidades, nos trabalhos de construção e manutenção de linha. Outra constatação refere à se a instabilidade registrada pelos empresários, uma vez que a prática de abandono do emprego era muito comum e por vários motivos que iam desde epidemias até as precárias condições de trabalho e moradia:

⁷ Prado, Nazareth, op cit, p.168.

⁸ Idem, ibidem, p.167

V. S. conhece as dificuldades com que luta ordinariamente uma empresa da natureza da nossa para reunir repentinamente um grande numero de trabalhadores, por isso é de admirar que por espaço de alguns meses o numero de nossos operários fosse inferior as necessidades do serviço.⁹

Além dessas já citadas, outras dificuldades apresentavam-se aos interesses da empresa, principalmente aquelas relacionadas aos modos de viver dos próprios trabalhadores:

... Acha-se uma diferença de 406 operários, diferença facilmente explicada pelas copiosas chuvas do mês e o seu não pequeno numero de dias santificados nos quais muitos abandonam o trabalho para entregarem-se a toda a sorte de divertimentos.¹⁰

Essas práticas evidenciam outros elementos que distanciavam o universo da empresa, seus interesses econômicos e a cultura dos trabalhadores, no que se refere ao valor do trabalho. As necessidades da empresa e o modo de viver dos trabalhadores constituíam problemas, cujas soluções implicaram em muitas resistências e na constituição de vários mecanismos de controle e dominação, que se apresentam na história dessa ferrovia.

É certo, porém que essas dificuldades, localizadas muitas vezes fora do âmbito restrito da empresa, exigiram ações de outros agentes, principalmente, daqueles ligados aos poderes públicos. Nesse aspecto o crescimento da população, por onde passavam os trilhos da Paulista é um fator constantemente observado à medida que se criavam novas possibilidades de comercio, trazendo cada vez mais novas exigências. Sergio Milliet nos dá elementos para pensar esta questão quando, na tabela 1, assinala o crescimento da população nas regiões, onde a presença das ferrovias foi marcante.

Tabela 1

ZONA	POPULAÇÃO (1886)	POPULAÇÃO (1920)
Norte	338.533	490.660
Central	299.216	769.802
Mogiana	163.831	811.974
Paulista	133.697	537.237
Araraquarense	43.358	579.653
Noroeste	-	136.454
Alta Sorocabana	58.004	326.994
TOTAL	1.036.639	3.652.774

Fonte: Milliet (1982, p.16)

Através da tabela 1 é possível perceber o crescimento populacional significativo que essas zonas tiveram com o desenvolvimento da rede ferroviária e da expansão das lavouras de café. No caso específico da Companhia Paulista, o salto de crescimento pode ser melhor

⁹ Relatório Anual da Paulista – 1871. Op. cit

¹⁰ idem, ibidem

analisado, através da tabela 2, feita a partir das principais cidades que recebiam os seus trilhos:

Tabela 2

Unidades Estatísticas	Café					População				
	1836	1854	1886	1920	1935	1836	1854	1886	1920	1935
RIO CLARO	—	99.670	600.000	312.127	155.982	—	6.564	20.133	50.416	55.706
Anápolis	—	—	—	116.140	78.854	—	—	—	7.393	6.344
Total				428.267	244.836				57.809	62.050
ARARAS	—	—	500.000	244.107	292.083	—	—	9.579	25.613	24.234
ARARAQUARA	440	2.000	140.000	410.320	839.125	2.764	4.965	9.559	48.119	66.916
BARRETOS		—	—	88.947	188.142	—	—	—	39.782	30.243
Cajobi		—	—	310.227	231.354	—	—	—	—	10.820
Olímpia		—	—	—	524.660	—	—	—	45.046	48.449
Colina		—	—	—	381.895	—	—	—	—	24.422
Guaira		—	—	—	39.685	—	—	—	—	7.900
Total				399.174	1.365.736				84.828	121.924
JABUTICABAL	—	—	40.000	306.787	525.438	—	2.885	26.224	51.941	62.962
Bebedouro	—	—	—	255.726	470.360	—	—	—	28.803	31.576
Monte Azul	—	—	—	123.440	139.603	—	—	—	19.910	11.789
Pitangueiras	—	—	—	162.860	239.842	—	—	—	13.350	13.809
Guariba	—	—	—	103.220	206.420	—	—	—	8.801	9.685
Viradouro	—	—	—	73.973	295.452	—	—	—	15.951	17.266
Total				1.026.006	1.877.115				138.756	147.087
DESCALVADO	—	—	416.667	267.727	238.833	—	2.430	8.257	22.035	19.182
Porto Ferreira	—	—	—	54.940	16.525	—	—	—	5.521	5.012
Piraçununga	—	—	—	112.047	187.730	—	—	15.913	19.692	25.191
Leme	—	—	—	46.187	87.597	—	—	—	9.153	9.798
Santa Cruz da Conceição	—	—	—	72.367	—	—	—	—	5.965	—
Total				553.268	530.685			24.170	62.366	59.183
LIMEIRA	—	121.800	200.000	167.240	229.577	—	5.045	15.879	32.550	40.723
PALMEIRAS	—	—	244.800	155.860	145.162	—	—	5.650	12.784	9.858
SÃO CARLOS	—	—	66.667	693.193	460.684	—	—	16.104	54.225	51.620
SANTA RITA	—	—	250.000	238.100	109.331	—	—	6.495	20.207	16.247

Acompanhando o movimento da expansão da rede ferroviária, os pequenos povoados duplicaram a sua população como as cidades de Rio Claro, Araras, Jaboticabal, Descalvado, Limeira, São Carlos entre outras. Importante dizer que a ferrovia foi responsável pela fundação de muitas cidades nos trechos de suas linhas, como assinala Adolfo Pinto, que exerceu por muitos anos a função de chefe de Escritório Central da Companhia Paulista:

... levando a ponto de seus trilhos para aquelas bandas (região do rio Tieté) – a Paulista põe ao imediato alcance daquele Sertão, o mais fecundo propulsor de seu povoamento o instrumento que mais facilmente poderá abri-lo às benéficas incursões do trabalho e da civilização¹¹

Para a realização desse objetivo, segundo Nogueira Mattos: “...empreendeu a grande empresa vultuoso trabalho de colonização promovendo o estabelecimento de uma povoação do ponto terminal da linha a qual se chamou Piratininga “o centro abastecedor à boca do Sertão”. (Mattos:1981 p.79)

A fundação desta cidade contou com a ação de fazendeiros no povoamento daquela região. As terras foram doadas e o trabalho de planejamento das ruas e lotes, feito pelos

¹¹ Pinto, Adolfo A Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista).Conselho Estadual da Cultura – São Paulo,1969.

engenheiros da Paulista: “... em poucos anos estava a povoação formada, com centenas de casas e constituída em sede de município em 1907, sendo que a estação foi inaugurada em 1905”. (Mattos: 1981 p.79)

A partir dessas constatações, podemos pensar nas alterações das relações sociais em seus mais diversos aspectos. Estas alterações podem ser observadas no movimento de remodelação urbana dos espaços das cidades, na constituição de novos códigos para regulamentar o modo de viver das pessoas, bem como no fortalecimento do poderes públicos locais, desencadeando novas praticas e instituições que procuravam estabelecer o controle da vida e do trabalho dos velhos e novos moradores. Por esse ângulo é possível perceber o movimento no qual a ferrovia se envolve, uma vez que as cidades tornaram-se os lugares de moradia de seus trabalhadores e, também, o centro de abastecimento e valorização do trabalho ferroviário. A Paulista, juntamente, com as outras empresas ferroviárias, fizeram circular em seus vagões não apenas as safras do café, mas um volume considerável de outras mercadorias, que passaram a fazer parte da vida das pessoas, estabelecendo novos códigos de consumo e, portanto, novos valores sociais.

Pelos relatórios anuais da Companhia Paulista, pode se acompanhar o movimento do trafego, onde se percebe um constante crescimento do embarque e desembarque de outros gêneros voltados ao abastecimento do comercio nas cidades, como demonstra o quadro:

Tabela 3 - Exportação (em toneladas)

ANO	CAFÉ	DIVERSOS
1884	52.598	4.526
1885	46.491	5.806
1886	51.486	5.693
1887	43.564	6.116
1888	33.525	5.995
1889.	65.446	9.584

Tabela 4 – Importação (em toneladas)

ANO	SAL	AÇUCAR	DIVERSOS
1884	5.772	1.421	10.441
1885	5.595	1.606	11.806
1886	6.844	2.240	14.716
1887	4.770	1.578	23.209
1888	5.465	731	18.828
1889	7.638	1.075	29.468

Fonte: Relatórios da Cia Paulista 1884-1889. Arquivo da Fepasa. Jundiaí. SP

O aumento considerável dos importados e exportados, classificados como diversos, dá a idéia da formação de uma rede de comércio de vários gêneros, desenvolvida nas cidades por onde passava a ferrovia estabelecendo um intercâmbio entre essas cidades, a capital e o porto de Santos. É possível dizer que essas transações significaram a ampliação do consumo para um numero cada vez maior de pessoas, ocasionando mudanças nos hábitos de alimentação, vestimenta, assessorios de uso doméstico e novos instrumentos de trabalho. As mercadorias classificadas como “diversos” incluíam uma gama múltipla de artigos que iam desde cereais, como arroz, feijão, sal, açúcar, até roupas prontas, tecidos, calçados, assessorios de couro, móveis, dentre outros. As antigas formas de transporte foram perdendo a força no conjunto das transações comerciais, uma vez que as tropas de animais deixaram de significar a única possibilidade de acesso para aqueles que não tinham recursos para mandar buscar em São Paulo o que desejam consumir. É o que se percebe, por exemplo, nos anúncios dos jornais de algumas cidades:

Mercadinhos recém montados, propondo a venda mais barata de artigos de várias utilidades, como arroz, feijão, milho, assúcar, farinha, toucinho, sabão e outros produtos nacionais e estrangeiros como vinhos, correias para máquinas de costura, tecidos finos vindos da Europa de superior qualidade e mais barato que qualquer comercial... Nosso lema é sinceridade e barateza¹²

O transporte ferroviário possibilitou o alargamento do consumo em vários sentidos, como sugere o relato de um antigo morador de Jundiaí:

Os trens da Paulista traziam as novidades e a Cultura de outros lugares, através do transporte de revistas da moda estrangeira e da Capital, de jornais, de outras coisas, fazendo mudar o jeito de viver das pessoas daqui...¹³

Os trens passaram a significar a via mais rápida de comunicação. Isso pode ser visualizado a partir da composição dos vagões, onde o primeiro, logo depois da locomotiva era destinado ao serviço do correio. As notícias e correspondências passaram a circular com maior rapidez. Outro indicativo dessas novas relações pode ser percebido no movimento de passageiros registrado durante a fase de expansão da ferrovia.

Tabela 5

ANNO E SEMESTRE	PASSAGEIROS		
	1 classe	2 classe	Total
Junho – 1880	18.066	70.765	88.831
Dezembro – 1880	18.833	70.659	89.542
Junho- 1881	18.816	69.083	87.899
Dezembro – 1881	19.109	70.275	89.384
Dezembro - 1882	15.955	64.653	80.608

Fonte: Relatório Anual da Cia Paulista – 1883

¹²Gazeta de Anápolis – Ano I, 1903 n. 27 – Arquivo do Estado de São Paulo – SP.

¹³ Sr. Geraldo Tomanick, mais de setenta anos, morador de Jundiaí, cujo avô fora ferroviário da C. Paulista, no período de expansão desta ferrovia. Este relato é fruto de conversa, durante o tempo em que pesquisei no Museu Histórico de Jundiaí, ano de 1991.

O preço acessível das passagens de segunda classe abria expectativas para um conjunto maior de pessoas, ampliando um universo até então restrito. Muitas pessoas passaram a ter no transporte, a possibilidade de fazer negócios, visitar parentes e amigos, conhecer outros lugares, enfim estabelecer novas e diferentes relações que antes ficavam restritas a um pequeno numero de pessoas. O movimento, nas diversas estações propiciou o desenvolvimento de novas relações comerciais, formando-se aí pontos de comercio que foram configurando os novos centros das cidades. No quadro a seguir é possível visualizar o que representava esse movimento de pessoas que circulavam nos trens da Paulista:

Tabela 6

NOMES DAS ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		
	1 CLASSE	2 CLASSE	TOTAL
Jundiahy	660	3.011	3.671
Louveira	130	1.200	1.330
Rocinha	1.300	1.801	3.101
Vallinhos	627	2.090	2.717
Campinas	5.431	22.240	27.671
Boa Vista	10	416	426
Rebouças	240	2.465	2.705
Sta.Bárbara	340	2.501	2.841
Tatu	270	930	1.200
Limeira	1.797	6.605	8.402
Cordeiro	400	1.640	2.040
Rio Claro	1.852	5.300	7.152
Araras	660	2.480	3.140
Goiabiroba	65	570	635
Leme	170	1.011	1.181
Pirassununga	1.290	5.011	6.301
Porto Ferreira	150	1.499	1.649
Descalvado	563	3.883	4.446
Total	15.955	64.653	80.608

Fonte: Relatório Anual da Cia Paulista – ano de 1882. Arquivo da Fepasa.

Nesse sentido, o movimento de mais de oitenta mil pessoas fez com que a empresa fortalecesse as relações comerciais que se desenvolviam a sua volta, instalando nos lugares onde se fazia a baldeação de passageiros, restaurantes para o atendimento de seu publico. Uma viagem de São Paulo a Jaú, por exemplo, levava horas, quase o dia todo, o que justificava a construção de edifícios para os restaurantes. Esse serviço era prestado por comerciantes que alugavam esses edifícios mediante concorrência aberta pela a empresa.

Em relação ao projeto de aumento da Estação de Santa Veridiana para a instalação do restaurante, conforme me determinou V. Excia , entendo que a abertura ... é urgentíssima- para que não sofram os passageiros que deixam a Mogiana em Laje para tomar o nosso trem em Santa Verediana. A falta de

um lugar onde almoçem, eles é sensível, diariamente se recebe reclamações nesse sentido. Com um bom restaurante na estação acredito que aumente ainda mais o numero de passageiros que em laje desembarcam da Mogiana para esperar o trem.¹⁴

Esses empreendimentos tinham como propósito diferenciar os serviços prestados pela Paulista, procurando consolidar dessa forma uma imagem de ‘empresa eficiente’, valor imprescindível ao reconhecimento do trabalho ferroviário. Assim os critérios de escolha daqueles que alugavam os restaurantes pautavam-se em exigências morais – ser idôneo, que significava “ser honesto, educado e respeitoso” – pois era também através desses serviços que a empresa projetava a sua imagem. Em 1894, houve um caso relativo a essa questão pois o inspetor geral Torres Neves: “Deu parecer contrário ao negociante pretendente ao restaurante de Campinas no momento que teve conhecimento de que este dirigia um trabalho cafetino.”¹⁵

Dessa forma, à medida que a ferrovia desenvolvia seus serviços, formavam também novos padrões de comportamento, tanto para os seus usuários, como para aqueles que procuravam lucrar com seus empreendimentos. O movimento gerado a partir da presença da ferrovia proporcionou o surgimento de novas formas de comércio e de novas práticas. A cada trem que chegava ou partia de uma estação era comum a presença de vendedores ambulantes, carroceiros, oferecendo o serviço de transporte de malas, bagagens, entre outros. (Cruz, 1991:23). As práticas destes agentes anônimos passaram a ser preocupação dos poderes públicos. A tentativa de regulamentação dessas relações pode ser pensada através de decretos leis publicados nos jornais locais, com o objetivo de cobrar impostos, visando institucionalizar essas práticas. No jornal de Pirassununga, encontrei o seguinte decreto: “...Todo aquele que vender quitanda, leite, peixe, frutas importadas ou da região nas ruas pagarão o imposto de 10\$000...”¹⁶

O que se pretendia com essa lei era delimitar os espaços desses trabalhadores, pois através desses impostos o uso das ruas passou a ter preço. Essa forma de intervenção foi tornando-se mais sistemática; principalmente, quando estabelecidos os novos locais para a venda de gêneros:

Nenhum negociante ou particular poderá comprar fumo em corda quer produzido no município, quer importado de outro, sem que o vendedor prove ter feito no mercado municipal ... Todo fumo em corda não poderá ser exposto à venda sem que os rolos estejam com a anotação de ter sido pesado no mercado...¹⁷

Com essas medidas, o poder público buscava instituir o mercado municipal como espaço dessas relações e como referência para o preço da mercadoria, estipulando, assim, novas formas de controle e ao mesmo tempo tentando definir o sujeito “habilitado” para o exercício dessas práticas. Essa definição estava resguardada àqueles que pudessem pagar as taxas dos impostos estipulados e cobrados pelos agentes do poder público. Dessa maneira, cumpre indagar se a instituição desses mecanismos de controle não significavam tentativas

¹⁴ Livro de Correspondência do Inspector Geral e a Diretoria da Companhia Paulista – ano de 1894.

¹⁵ Idem

¹⁶ O Município – Ano II – 1903, n.66 p. 1 – Pirassununga – Arquivo do Estado de São Paulo, SP.

¹⁷ O Município – Ano II, n. 66 Op. cit.

de inibir as formas autônomas dos trabalhadores que procuravam escapar do trabalho nas lavouras e na ferrovia.

O crescimento da população e as conseqüentes alterações das relações colocavam para os poderes públicos locais a necessidade de novos códigos de controle. É possível perguntar se estes não vinham no sentido de conduzir o processo de revalorização do trabalho e do modo de viver, procurando restringir o uso dos espaços sociais àqueles que assumissem novos códigos e normas.

A necessidade desse controle relacionava-se também ao fato de muitas cidades, como Jundiaí e Campinas serem constantemente assoladas por epidemias de febre e gripes, entre outras causadas principalmente pelas péssimas condições de vida que estava submetida a maioria da população. Assim, com o intuito de controlar as epidemias os poderes públicos locais conduziam um processo de reorganização dos espaços de relações por meio de uma política de higienização. Foram desencadeadas obras de saneamento básico, como a instalação dos serviços de água e esgoto, da retirada dos cemitérios dos locais centrais das cidades para pontos distantes das mesmas, além do calçamento das ruas, a começar por aquelas que ligavam a estação aos novos centros urbanos. Aliadas a essas obras vinha a aplicação de multas aos moradores que não contribuíssem para amenizar os riscos de epidemias:

... a multa de duzentos mil réis aos proprietários ou locatários que conservarem água estagnadas que servem de viveiros de pernilongos, tanto dentro como fora das habitações. Outrossim, incorrerão na mesma multa aqueles que não tiverem os quintais roçados e perfeitamente limpos de modo a facilitar a inspeção e remoção das latas velhas e pedaços de garrafas e qualquer outros receptáculos de água de chuva que muitas vezes se acha ocultos debaixo do mato constituído excelente meio para a criação das lavas do *Stegomyia fasciata*...¹⁸

Nessas condições foram sendo forjadas novas formas de gestão das relações sociais no viver urbano, através de novos princípios de relacionamento entre os moradores e os poderes instituídos. Assim, cada um tinha a obrigação sob pena de multa de responsabilizar-se pelo cuidado de suas residências, cabendo aos agentes sanitários o poder de fiscalização.

A instituição de um novo perfil das relações urbanas isto é entre os poderes públicos e os moradores das cidades também pode ser pensada através das reivindicações destes em relação às providências a serem tomadas para a prevenção das epidemias: "...até aqui não temos tido hygiene, esta está ao cuidado de cada um dos habitantes do lugar... Entre os melhoramentos que a Ilma Câmara deve logo cogitar em executar é a mudança dos cemitérios..."¹⁹

Cabe indagar, portanto, se essas reivindicações – de melhoramentos no espaço público – não representavam as iniciativas dos moradores de exigir do poder local a realização dessas obras necessárias à saúde pública.

A presença desses temas nos artigos de jornais de algumas cidades sugere um clima de debate sobre quais seriam os deveres dos poderes públicos a partir dos direitos dos moradores/cidadãos. O medo das epidemias, em grande parte, relacionava-se com a

¹⁸ A comarca – Dois Córregos 1904 – Ano I n. 55 p.1 Arquivo do Estado de São Paulo – SP.

¹⁹ Município de Araraquara – 1892 – Ano I n. 13. p. 2 Arquiv do Estado de São Paulo – SP.

presença da ferrovia nas cidades. O trem tornava-se veículo de transmissão das doenças, pois através dele, o risco do desembarque de pessoas contaminadas era muito grande. Isso fazia com que fosse alvo das novas exigências dos poderes públicos:

... a exigência do Sr. Inspector da higiene, de desinfectar os vagões e trens vindo de Porto Ferreira a Descalvado foi efetivada ... os trens começam agora a entrar em Descalvado após a inspeção do delegado da higiene...²⁰

Essa exigência sinaliza a alternativa encontrada para diminuir os riscos de proliferação das epidemias, ao mesmo tempo que imputava à empresa a responsabilidade da prevenção. É possível dizer que com a chegada da ferrovia nas cidades, além dos passageiros e mercadorias, nos seus vagões trafegavam também novos problemas emergidos com a sua expansão.

O crescimento da população de muitas cidades, algumas já assinaladas, representava novas necessidades voltadas para os mais diversos aspectos da vida dos novos e velhos moradores. Essas necessidades justificam o conjunto de medidas sanitaristas como a pavimentação das ruas, o encanamento da água e do esgoto, entre outras, e acabavam reorganizando o espaço público, ao mesmo tempo, forjando novos valores e modos de vida. Analisando o artigo humorístico do Jornal “O trem” da cidade de Pirassununga, percebemos os sinais das alterações de valores nas antigas formas de vida:

... a torre da Igreja levantada isto é da nova matriz, já se torna saliente observando-a sem dificuldade... O sino do Campanário já soa o seu melancólico echo, mesmo tocado pelos insetos ou pelas andorinhas... A carreira afadigada do Dr. Sanfona, quando vai ascender os lampiões – Ah ! nariz de apaga vela ...²¹

O Contraste entre a nova torre da Matriz e o sino do campanário indica o novo sentido que foi assumindo esse lugar. O repicar dos sinos podia ser ouvido por um numero maior de pessoas, chamando atenção para o olhar “sem dificuldade” dos relógios que passaram a ser construídos nessas novas torres. O controle do tempo ganhou novo significado, a medida que “o relógio da Matriz era regulado a partir dos horários dos trens”²² representando assim o tempo da produção, circulação e acumulação.

A “carreira afadigada” do acendedor de lampiões foi perdendo o significado com o surgimento da energia elétrica nas ruas e prédios, a começar pelas estações e armazéns da ferrovia. O movimento das ruas também foi tomando outro ritmo:

... Muitos carros, muitas carroças e muitos trollys fazem despontados pelas ruas...
... O trem embirra-se!
Com tipos que fazem uso de calças atargada ... com afaiate modista da rua da estação que só faz pelos figurinos de Paris ou jaleco roço-ré-ró... até cuador

²⁰ Livro de Correspondência do Inspetor Geral e a Diretoria da Companhia Paulista – Ano de 1894- Arquivo da Fepasa. Jundiaí.SP

²¹ O Trem – Folha Semanal, Critica Humorística – n. 7 – 1898 – Arquivo do Estado de São Paulo – SP

²² Nas atas da Câmara de Jundiaí, no ano de 1880, existe referencia quanto ao relógio da Matriz ser acertado “sempre com cinco minutos adiantados, isto em beneficio do publico para evitar percas de trem “- Jundiaí Através de Documentos – Organização de Mazzuia M. 1976.

de coar café... Com entusiasmo do Botelho da carrocinha de pão balanceando o corpo...²³

O trabalho ferroviário envolve-se com as várias relações desencadeadas a partir do seu movimento - "... carros , carroças" – aliando-se ao transporte das cargas que chegavam ou saíam da cidade, sugerindo as modificações de antigas praticas do viver e de trabalhar. A reformulação do uso do chafariz publico que passou a ter lugar separado para o uso dos animais e para utilização doméstica das lavadeiras de roupas, dos carroceiros que carregavam água nas pipas, procurava responder assim à necessidade do novo ritmo que o transporte ferroviário impunha.

O destaque para o "alfaiate modista da rua da estação" pode indicar os sinais de como a vida estava mudando. A simultaneidade dos serviços procura atender os mais diversos tipos de gostos e posses, desde aqueles que procuravam se vestir de acordo com os "modelitos de Paris", até outros que se contentavam com um "jaleco rocó". Era na diversidade do público, dos novos homens de negócio, dos trabalhadores migrantes e imigrantes, jovens e velhos, que o trabalho do alfaiate se expressava. Outro aspecto do artigo humorista do jornal é a forma de construção das frases carregadas de sátira, demonstrando uma dose de melancolia, euforia e ironia, frente às mudanças desencadeadas no cotidiano da cidade, a partir da presença do trem. A marca dessa ironia é revelada na sátira: "... Sim senhor Pirassununga d'esta vez tomou impulso que pode rivalizar-se com Campinas ou São Paulo"²⁴.

A emergência de novas relações sociais no universo das cidades mantinha um vínculo estreito com a ferrovia. Importante assinalar que a partir do movimento cotidiano desses lugares, o transporte ferroviário se fortalecia cada vez mais. Uma das formas de reforçar essa ligação baseava-se na troca de favores entre os empresários e as câmaras municipais:

... Envio a V. Excia o officio da Câmara Municipal de São Carlos do Pinhal solicitando da Companhia Paulista redução de frete para o cimento e paralelepípedos que vae importar com o fim de calçar as ruas daquela cidade.²⁵

A maioria destes pedidos era atendida pela Companhia Paulista, inclusive aqueles feitos pelo representante do poder publico estadual: "... Aproveito a ocasião para informar sobre o pedido que faz o Dr. José Luz – Diretor de Viação – no sentido de obter redução para os materiais destinados as obras municipais de saneamento..."²⁶

As obras de saneamento básicas interessavam à ferrovia, pois reduzia os riscos de doenças e valorizava o trabalho. As ruas calçadas intensificavam e agilizavam o processo de desembarque de passageiros e mercadorias significando maiores lucros para a empresa. Essa articulação, entre os interesses dos poderes locais e dos empresários, permitiu a criação nos espaços das cidades, de lugares específicos para a moradia dos trabalhadores da ferrovia.

²³ O Trem. Folha Semanal, Critica Humorística – n. 7 – 1898. idem.

²⁴ Idem, ibidem

²⁵ Livro de Correspondência do Inspetor Geral e a Diretoria da Companhia Paulista. Op.cit.

²⁶ idem.

Esse entrelaçamento de interesses pode ser percebido no pedido do Inspector Geral à Câmara de Jundiáí:

... Ofício do Dr. Manoel Pinto Torres Neves pedindo, em nome da Cia Paulista de Vias Férreas e Fluviais , que a Intendência torne efetiva a doação dos terrenos indicados nas plantas... de propriedade da Intendência e há tempos foi por ela oferecida àquela companhia para edificação de casas destinadas à moradia de operários das oficinas. Outrossim que a Intendência aprove as plantas em que vão projetar os alongamentos das ruas já abertas e a abertura de novas ruas e marcar os limites dos terrenos doados à Companhia.²⁷

Para o poder público o interesse em doar os terrenos significava a forma de arrecadar mais impostos e estreitar os compromissos da Paulista com a política da Intendência Municipal. Já para os empresários da Paulista, os interesses eram vários: a construção das casas possibilitava fixar os trabalhadores das oficinas a serem instaladas na cidade, estabelecendo uma ligação mais estreita com os trabalhadores conforme relata o Inspetor Geral em sua Correspondência:

é uma necessidade tal construção em Jundiáí , onde se nota a falta sensível de casas para alugar. Desde que ali começassem a funcionar as nossas oficinas, o pessoal operário terá que lutar com suas dificuldades se a companhia não construir casas para eles alugar...²⁸

É possível pensar através desse relato, que a necessidade dos empresários articulava-se com as melhorias das condições de infra-estrutura da cidade, procurando dessa forma assegurar a permanência dos trabalhadores e a execução do trabalho. Assim as medidas de doação dos terrenos e a construção das casas representam ações articuladas de interesses comuns, ou seja, interferir e influenciar no modo de vida dos trabalhadores. Aos agentes municipais cabiam determinar o lugar destinado à moradia dos trabalhadores e aos empresários , a arquitetura das casas através de projetos. As despesas com a construção seriam divididas entre a empresa e os trabalhadores: “... trata-se de uma despesa produtiva, pois alugando mesmo a preço barato para os operários, terá a Companhia renda que retribua convenientemente o dinheiro empregado nesta construção...”²⁹

Além de aliviar os problemas que teriam, caso os trabalhadores tivessem que procurar, eles mesmos, casas para alugar, a empresa ainda transformava essas construções em investimentos valorizando seu patrimônio. Os problemas colocados para dar início às obras foram sendo resolvidos mediante o entrelaçamento das ações da Intendência Municipal e da empresa:

... a água potável terá que ser suprimida de poços, ou na fonte próximas as casas, enquanto a intendência não contratar a canalização de água para o uso da cidade.

²⁷ Anais da Câmara de Jundiáí – Sessão de 15/08/1892 – Jundiáí Através de Documentos. Organização Mazzuia, 1976 p. 187

²⁸ Livro de Correspondência do Inspetor Geral e a Diretoria da CP. Op.cit

²⁹ idem, ibidem

... em cada casa se estabelecerá uma latrina... levando todos os encanamentos ao Rio Jundiá para que espero obter licença da Intendência.³⁰

Em Jundiá foram construídas quarenta casas, em grupo de duas, representando, assim, a vila dos trabalhadores das oficinas da Paulista. Estes passaram a ser identificados facilmente pelos outros moradores, inclusive no que diz respeito aos seus ofícios. (Segnini, 1982: 54). Ao longo da expansão da ferrovia essas vilas passaram a compor o cenário das cidades como Jundiá, Campinas, Rio Claro, entre outras, configurando uma extensão do trabalho ferroviário, uma vez que eram construídas em terrenos vizinhos à empresa.

Desse modo, se a ferrovia emergiu como empreendimento dos cafeicultores paulistas, interessados no escoamento das suas safras, certamente, esse não foi o único significado de sua expansão. Uma pesquisa do Departamento Estadual do Trabalho, elaborada em 1917, aponta as cidades às margens das ferrovias – sobretudo Jundiá e Campinas – como pólo industrial bastante significativo, já em 1910. Essa classificação demonstra como essas cidades transformaram-se em mercado de trabalho, consumo e abastecimento.

Essa pesquisa assinalou a existência de muitas fábricas de tecidos, ladrilhos, bebidas, móveis, companhias de energia e de transporte urbano, como bondes, serviços de abastecimento de água e esgoto, que certamente encontraram condições para suas instalações face ao crescimento dessas cidades. O enriquecimento desses empresários não seria possível, se não houvesse nesses lugares um grande contingente de trabalhadores que vinham dos mais diversos lugares, aptos para o trabalho e em busca de condições de vida.

O empreendimento ferroviário atrelado com todas essas transformações, se concretizou, na medida em que o trabalho ali desenvolvido inter-relacionava-se com as necessidades desse mercado em formação, caso contrário, o seu fim estaria fadado já com a primeira crise de superprodução do café nas últimas décadas do século passado.

Referências

CALVO, Célia R. **Trabalho e Ferrovia**. A Experiência de ser Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1890-1922). Dissertação. Programa de Estudos Pós Graduated em História Social – PUC-SP, 1994.

_____. **Muitas memórias e histórias de uma cidade**: lembranças e experiências de viveres urbanos. Uberlândia (1938-1990). Tese de Doutorado. Programa de Estudos Pós Graduated em História Social. PUC-SP, 2001

CRUZ, Heloisa de Faria. **Trabalhadores em Serviços**: dominação e resistência (São Paulo - 1900/1920). São Paulo: Marco Zero, 1991.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril**: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

FENELON, Déa R. Trabalho, Cultura e História Social: Perspectivas de Investigação. In **Revista Projeto História**. n.4. Educ/PUC-SP, 1985.

³⁰ idem, ibidem

_____. O Historiador e a Cultura Popular: História de Classe ou História do povo? In: **Historia e Perspectiva**. Revista do Curso de Historia. n.6, Uberlândia, UFU, 1992.

MATTOS, N. O. **Café e Ferrovia**. São Paulo: Ed. Pontes, 1981.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

SEGNINI Liliana P. **Ferrovia e Ferroviários**. São Paulo: Ed. Cortez, 1982.

STOLCKE, V.; HALL, M.M. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. In: **Revista Brasileira de História**. n. 6, São Paulo: ANPUH, 1983.

THOMPSON, E.P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. **A Miséria da Teoria**: ou um planetário de Erros. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

_____. **Tradicion, Revuelta y Consciencia de classe**. Barcelona: Editorial Critica, 1979.

VARUSSA, R. José. Trabalhadores e Memórias: Disputas, conquistas e perdas na cidade. In: FENELON, Déa. (org.) **Muitas Memórias, outras histórias**. São Paulo: Editora OlhoD'água, 2004.

Artigo recebido em 03/07/2010

Artigo aceito em 31/08/2010