

## SUGESTÕES PARA PESQUISA À MARGEM DE UM VELHO GUIA FERROVIÁRIO\*

Eva de Avila Rossi

A implantação das ferrovias no Brasil, a partir de meados do século passado e em decorrência de numerosas providências gerais e provinciais ( ou estaduais, após a proclamação da República ), fez surgir, mais para o fim do século — e como seria mesmo de se esperar — numerosas publicações visando ao atendimento de tudo quanto pudesse contribuir para a conscientização em torno do novo melhoramento e que pudesse também servir à sua melhor eficiência. Além de obras técnicas, elaboradas por engenheiros responsáveis pela construção das ferrovias, de relatórios relativos à construção e ao rendimento das estradas, e ainda de numerosos planos e projetos de ampliação da rede ferroviária — muitos deles inexecutáveis por dificuldades várias, inclusive por suas ambições — há a considerar a publicação de variado material tendente a informar aos usuários das ferrovias: mapas, guias, catálogos, tarifas de preços, horários dos trens, dados estatísticos, etc.

Se os primeiros foram e ainda são bastante utilizados por todos quantos no Brasil se ocuparam ou se ocupam de ferrovias, quer sob o aspecto histórico, geográfico ou econômico, convém lembrar que as publicações do último tipo mencionado raramente se vêem citadas, o que significa, supõe-se, sua pouca utilização. E algumas delas são preciosas e sobretudo expressivas por representarem documentos-testemunhos de uma época.

Um primeiro material desta natureza aparecia com frequência incorporada aos tradicionais almanaques, fonte preciosa que ainda está por ser avaliada. Todos eles enfatizavam o transporte ferroviário. Sirva, como exemplo, o **Almanaque da Cidade de Campinas para 1901**, organizado por Leopoldo Amaral, no qual as informações ferroviárias ocupam boa porção, inclusive com um excelente mapa da viação férrea paulista da época.

Pensando neste material como fonte de informação para a história ferroviária paulista e brasileira em geral, foi que nos animamos à

---

(\*) Comunicação apresentada à Quinta Semana da História, realizada em Franca, SP, em outubro de 1983, sob o patrocínio do Instituto de História e Serviço Social da Universidade Estadual Paulista (UNESP). Publicada primeiramente na **Memória** da referida Semana ( pp. 433 a 440 ), aqui se reproduz por ter saído, na publicação original, sem a necessária revisão.

presente comunicação, destinada a mostrar o interesse de raríssimo guia publicado em fins do século passado, do qual só conhecemos uma referência, que logo adiante se mencionará, mas que não procurou tirar do precioso texto os elementos históricos e geográficos que ele sugere.

Trata-se do **Indicador Geral da Viação do Brasil: linhas férreas, fluviais e marítimas**, publicado em 1898 por J. Cateysson e impresso pela conhecida casa Aillaud & Cie., de Paris, com filial em Lisboa. Volume bastante informativo e, portanto, utilíssimo, em tudo quanto concerne à viação brasileira da época. "Trabalho nacional, que não só serve de preciosíssimo auxílio aos que viajam, como também revela ao estrangeiro que o Brasil não é um país atrasado como alguns pensam", conforme se escreve na apresentação, frase que adquire maior significado quando se considera que o volume foi preparado por um estrangeiro e impresso em França.

Embora o **Indicador** de 1898 se refira a transportes em geral, a parte preponderante, que maior número de páginas ocupa, é, sem dúvida, a ferroviária, com abundância de informes, inclusive com mapas esquemáticos das estradas então existentes, que totalizavam 14.700km, dos quais cerca de 2.500 em São Paulo.

Deste guia ocupou-se há cerca de trinta anos, o Engenheiro Moacyr Silva, em artigo publicado na "Revista Brasileira de Geografia" (abril/junho de 1954). Seu trabalho extraiu do guia informações úteis, como a relação de todas as estradas de ferro (inclusive sua quilometragem) e reprodução de alguns dos mapas esquemáticos, mas sem qualquer comentário quanto ao seu interesse histórico e geográfico, como seria de se esperar de um especialista em geografia dos transportes. No guia entretanto, há muito mais do que informações inerentes a trabalhos dessa natureza, como procuraremos mostrar.

Seria muito valiosa uma análise do **Indicador** de 1898 para o país todo. Não o podendo fazer, pois alongaria demais esta comunicação, vamos nos ater a São Paulo, região onde a história ferroviária apresenta aspectos bem característicos.

Ao encerrar-se a era ferroviária (década de 1940), possuía o território paulista dezoito ferrovias, das quais apenas quatro com mais de mil quilômetros de extensão. As outras quatorze colocavam-se abaixo dos quatrocentos quilômetros. A menor delas não passava de quatorze, ou seja, menos que o percurso de muitas linhas de ônibus urbanos nas grandes cidades dos nossos dias. Convém lembrar que não é apenas em São Paulo que isto ocorre, mas em quase todos os Estados, como o guia de 1898 abundantemente exemplifica. Mais ainda: se analisarmos a evolução das grandes estradas, tal como as tínhamos em meados de nosso século, verificaremos que elas resultaram em grande parte da fusão de numerosas estradas menores, que foram construídas de acordo com as necessidades e para

atender aos interesses imediatos da produção cafeeira, e ainda assim na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação. Fato bastante significativo é que as próprias estradas maiores estimularam e facilitaram a construção das pequenas estradas, inclusive abrindo mão de seus "privilégios de zona", porque sabiam elas que tais estradas seriam suas tributárias e cedo ou tarde demonstrariam incapacidade de subsistência e acabariam por elas absorvidas.

O binômio café/ferrovias foi estudado pelo Professor Odilon Nogueira de Matos, tanto com referência a São Paulo, como ao Rio de Janeiro<sup>1</sup>. Os exemplos das pequenas ferrovias foram exaustivamente citados, bem como o processo que levou à anexação dessas pequenas ferrovias pelas empresas maiores. E mesmo antes do aparecimento de **Café e Ferrovias**, diversos outros autores que trataram da história ferroviária do Brasil (Palhano de Jesus e José Luiz Batista, entre outros), chamaram a atenção para a freqüência de tais ocorrências.

Na época (1898), apenas uma ferrovia de São Paulo podia considerar-se completa: a **São Paulo Railway**, que, partindo de Santos em 1860, atingiu São Paulo em 1866 e Jundiá em 1867. Não se interessando a companhia inglesa que a construía pela conquista do interior, preferiu deter-se em Jundiá, pois um privilégio de quase um século assegurou-lhe o monopólio no transporte para o porto de Santos. Assim, qualquer estrada que se construísse no interior de São Paulo se tornaria sua tributária e isto, naturalmente, lhe bastava. Coube, então, a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo (mas principalmente fazendeiros) levar os trilhos para as áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pelos cafezais. Surgem, num mesmo decênio (entre 1870 e 1880), quatro importantes empresas ferroviárias: a **Paulista**, a **Mogiana**, a **Ituana** e a **Sorocabana**.

Pela época do aparecimento do **Indicador** que estamos comentando, todas estas ferrovias estavam em franco desenvolvimento, devendo-se registrar que a **Ituana** e a **Sorocabana** havia se fundido numa só empresa. Seus pontos extremos, na conquista do interior, assim podem ser indicados:

1. A **Paulista**, com a linha tronco em Jaboticabal e os ramais de Pirassununga, Descalvado, Santa Veridiana, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro, Jaú, Santa Eudóxia (nas proximidades de São Carlos), e Ribeirão Bonito, áreas estas em franca ascensão cafeeira.
2. A **Mogiana** caracterizava-se por duas ocorrências importantes: tornou-se a estrada dos pequenos ramais e foi a primeira ferrovia

(1) Matos, O. N. — **A Evolução das Vias de Comunicação no Rio de Janeiro**, em "Boletim Paulista de Geografia", nº 3, São Paulo, 1949. — **Café e Ferrovias**, 3ª edição, São Paulo, Divisão do Arquivo do Estado, 1981, Coleção "Monografias", vol. 3.

paulista a alcançar as divisas do Estado, penetrando em território mineiro. Isto acarretou expressiva conseqüência: a captura para a economia paulista de quase todo o sul de Minas e do Triângulo Mineiro. Seus ramais atingem Sapucaí, Amparo, Serra Negra, Pinhal, Poços de Caldas e Canoas, articulando-se em alguns lugares com ferrovias mineiras para o melhor exercício do processo de captura, a que nos referimos.

3. A **Sorocabana**, após deitar alguns pequenos ramais ( Cerquillo, Tietê, Porto Martins... ) transpôs a “cuesta” de Botucatu, acompanhando de perto o médio vale do Tietê, com uma linha para o sul, até a divisa do Paraná ( mas ainda não alcançada na ocasião ) e uma bifurcação, além de Botucatu: uma, na direção de Bauru ( que só seria alcançado no começo deste século ) e a linha principal para os chamados “sertões do Paranapanema”, visando, naturalmente, alcançar o rio Paraná, o que só foi conseguido na segunda década deste século. Na época que nos interessa, Cerqueira César, a primeira cidade pioneira além Botucatu, constituía ponta de trilhos.

Destas três grandes ferrovias, a primeira a dar por completa a sua rede foi a **Mogiana**. Após uma tentativa frustrada de alcançar o litoral, apenas completou alguns pequenos ramais e na primeira década deste século construiu uma linha subsidiária ao tronco, partindo de Ribeirão Preto e ligando-se novamente à linha principal em Uberaba. Isto propiciou à importante ferrovia campineira transpor o rio Grande e a divisa de Minas não em um, mas em dois pontos.

A **Sorocabana**, alcançando as barrancas do rio Paraná pouco depois de 1920, nada mais pretendeu construir, enquanto que a **Paulista** foi a última das ferrovias paulistas a prosseguir em seu plano de expansão, visando ao espigão divisor do Peixe e do Aguapeá que se transformou numa das mais ricas regiões do Estado. Foi só na década 1950/60, portanto meio século após a época que estamos analisando, que a grande empresa deu por terminada sua rede, alcançando, também, as barrancas do rio Paraná.

Um mapa que nos mostrasse essas três grandes ferrovias que, na época do **Indicador** (1898), cobriam praticamente metade do território paulista, mostraria também o caráter subsidiário e dependente de numerosas estradas pequenas, que aparecem como autônomas no guia do fim do século, algumas delas sobrevivendo até a década 1930/40. Para o quadro dessas micro-estradas, o **Indicador** parece-nos precioso:

1. A **Bragantina**, que, numa extensão de 52km ligava Campo Limpo, nas proximidades de Jundiá, a Bragança ( hoje Bragança Paulista ), estrada esta que acabou sendo incorporada à **São Paulo Railway**.

2. **Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro**, com 18km, que se transformou num tramway e depois numa linha de

bondes, quando se acentuou o processo de conurbação da capital paulista com o então município de Santo Amaro. Conservou o caráter de “estrada de ferro” até quase o seu desaparecimento e até há poucos anos ainda se podia ver, à entrada de Santo Amaro, sua estação terminal ( com o marco quilométrico “18” ), infelizmente demolida, pois com ela desapareceu o último testemunho da ferrovia. Esta pequena estrada tem enorme importância para o estudo da história urbana da zona sul de São Paulo.

3. **Companhia Agrícola da Fazenda Dumont**, talvez a mais importante empresa agrícola do Brasil no século passado; a pequena estrada, de bitola reduzida ( 0,60m ) foi concedida a partir de uma estação da **Mogiana**, especial para servir à grande propriedade.

4. A **Itatibense**. Vinha de longe a idéia de ligar as importantes fazendas de Itatiba à linha principal da **Paulista**, o que se concretizou em 1890, com esta pequena estrada que teve sua estação inicial em Louveira ( entre Jundiá e Campinas ) e que nunca passou de Itatiba, com apenas 20km de extensão.

5. A **Cantareira**, construída na Capital, de bitola reduzida ( 0,60m ), originalmente para servir aos empreendimentos de abastecimento de água da cidade de São Paulo, na Serra da Cantareira. Bifurcando-se no bairro de Santana, uma linha tomava a direção dos grandes mananciais da serra, depois de passar pelo horto florestal do Tremembé, enquanto que a outra tomava a direção de Tucuruvi e Guarulhos, tendo nesta cidade seu ponto terminal. Tal como no caso da **Santo Amaro**, esta minúscula ferrovia está intimamente ligada à história da zona norte da cidade de São Paulo, tendo contribuído para o desenvolvimento de seu povoamento. Após longos anos de existência autônoma, foi incorporada à **Sorocabana**, que alargou-lhe a bitola para um metro. Mas foi das primeiras a ser suprimida quando adveio a crise ferroviária.

6. **Estrada de Ferro de Bananal**. Era velha a idéia de ligar o chamado “Norte” de São Paulo à linha principal que punha São Paulo em ligação com o Rio de Janeiro. A primeira concessão desta pequena estrada ( cuja estação veio pronta da Bélgica... ) data de 1880, visando à ligação de Bananal com Barra Mansa, na província fluminense. Ligeira modificação no decreto original determinou que o entroncamento da pequena ferrovia se fizesse não propriamente em Barra Mansa, mas na estação de Saudade, a menos de três quilômetros daquela cidade. Apesar de não chegar a trinta quilômetros, sua construção foi demorada, sendo entregue ao tráfego somente em 1889. Dos seus 28km apenas 11 estão em território paulista e, com o tempo, acabou sendo incorporada à **Central do Brasil**.

7 e 8. Finalmente, refere-se o guia de 1898 a dois importantes empreendimentos campineiros, de que resultaram a **Funilense** e o **Ramal Férreo Campineiro**. A primeira destinava-se a servir o bairro do Funil

( atual cidade de Cosmópolis ), importante área de colonização, na qual foram levados a efeito alguns empreendimentos pelo próprio governo estadual, através de núcleos coloniais. Fundada em 24 de agosto de 1890, sua realização efetiva se deveu a grandes fazendeiros da região, como José Paulino Nogueira, José Guatemozin Nogueira, Artur Nogueira, João Aranha e o Barão Geraldo de Rezende. A municipalidade de Campinas concedeu à **Funilense** grandes facilidades, inclusive permitindo que sua estação inicial se localizasse junto ao Mercado Novo da cidade, então em construção e onde permaneceu até que a estrada fosse incorporada à **Sorocabana**.

Quanto ao **Ramal Férreo**, iniciativa de Antônio Pompeu de Camargo, destinava-se a ligar a Campinas o bairro das Cabras, área de algumas das mais importantes fazendas do município. Incorporada em 1889, foi inaugurado em 1894, estendendo-se por 33km até Cabras e mais um pequeno ramal ligando o bairro de Joaquim Egídio a uma importante fazenda apenas a 10km de distância. Posteriormente, a pequena estrada foi adquirida pela Companhia de Carris Elétricos de Campinas e transformada numa linha de bondes elétricos, subsistindo até a década de 1950/60.

Diversas outras estradas “miúdas” existiram em São Paulo, mas que, à época da publicação do guia de 1898, já haviam sido incorporadas a ferrovias maiores: a **Companhia Ramal Férreo de Rio Pardo** ( incorporada pela **Mogiana** em 1888 ), a **Descalvadense** e a **Companhia de Santa Rita** ( anexadas à **Paulista** em 1891 e 1896, respectivamente ).

Quando da publicação do **Indicador**, a ligação São Paulo — Rio de Janeiro, que se efetuara em duas etapas e por duas estradas diferentes, inclusive com bitolas desiguais e tendo como ponto de encontro a cidade de Cachoeira, no vale do Paraíba, já havia sido unificada e igualada na bitola de 1m60, quando da formação da **Central do Brasil**. No guia, vem mencionada, também, outra estrada que muito importante viria a se tornar: a **Minas-Rio**, a qual, apesar do nome, nunca teve o Rio como ponto inicial; partia de Cruzeiro, no vale do Paraíba ( perto de Cachoeira ) e, transpondo a Mantiqueira numa rota tradicional do bandeirismo de mineração, alcançava logo o território mineiro. Com o tempo, veio a constituir a **Rede Sul Mineira**. O fato de ela entroncar-se numa ferrovia que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro fez dela uma estrada de muita importância para a vida econômica de São Paulo.

Conclui o guia, na parte que o analisamos, indicando os portos que serviam à navegação nos rios paulistas. De fato, em diversos pontos do Brasil procurou-se pôr em prática um sistema conjugado de ferrovias com a navegação fluvial. Foi o que aconteceu, por exemplo, com a **Paulista**, com relação ao Mogi-Guaçu; a **Sorocabana**, com relação ao Piracicaba e ao Tietê; e a **Rede Sul Mineira**, com o rio Grande. A própria **Paulista**, em certa época, chamou-se **Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais**. A este

respeito, observa o Professor Odilon Nogueira de Matos, em seu ensaio sobre as vias de comunicação no tempo do Império: "Este sistema conjugado poderia ter dado excelentes resultados se tivesse havido com relação às vias fluviais o mesmo interesse que houve para com a estrada de ferro. O que ocorreu, entretanto, foi exatamente o oposto: a não adaptação da rede fluvial a condições de circulação mais eficientes implicou no abandono cada vez maior dessa pequena e quase primitiva navegação fluvial, a ponto de desaparecer completamente. Os nomes de **Porto Ferreira**, **Porto Martins** ou **Porto João Alfredo**, em cidades paulistas, apenas evocam um passado que, afinal, não está tão distante".<sup>2</sup>

Um exame mais detalhado do guia de 1898 sugere-nos diversos temas, todos da maior relevância na história paulista:

1. As condições do povoamento. À época da publicação do guia, cerca de metade do território paulista ostentava ainda, nos mapas, a conhecida legenda "Terras desconhecidas habitadas por índios". Só no início da centúria atual essas "terras desconhecidas" começaram a ser povoadas de maneira mais regular, transformando-se, com o tempo, em autênticas zonas pioneiras. Eis porque não há, no guia, referência alguma às regiões que foram mais tarde cortadas pela **Noroeste** e pela **Araraquense**. A estrada de ferro, em São Paulo, com uma única exceção, não foi pioneira. Como já foi observado por autor que tratou pormenorizadamente do assunto, ela segue "de perto" o povoamento. Daí ter sido construída "aos saltos", ficando algum tempo numa localidade à espera de que a região adiante se desenvolva até oferecer condições econômicas que justifiquem o avanço dos trilhos.<sup>3</sup> Parece-nos extraordinária importância para a história do povoamento, o estudo dessas áreas "adiante das ferrovias", onde as mais diversas formas de ocupação do solo — algumas primitivas, outras já revelando certa estrutura administrativa — são encontradas, especialmente na forma de **Patrimônios**.

2. Embora a história ferroviária de São Paulo tenha sido estudada de um modo geral, desde a clássica obra de Adolfo Pinto, que data do início do século (São Paulo, Vanorden, 1903), até hoje nenhuma ferrovia paulista mereceu uma monografia satisfatória. Há trabalhos historiando a construção das estradas (Gaspar, para a **Sorocabana** e Correia das Neves, para a **Noroeste**), ou então cuidando das origens de alguma ferrovia (Célio Debes, para a **Paulista**). Trabalho importantes, sem dúvida, mas longe de serem completos, especialmente no sentido de mostrar a importância econômica das ferrovias e o desenvolvimento das regiões por ela servidas. A obra de Fernando de Azevedo sobre a **Noroeste** (**Um trem corre para o**

(2) Matos, O. N. — **Vias de Comunicação**, em "História Geral da Civilização Brasileira", dir. por Sérgio Buarque de Holanda, vol. 6, p. 58. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971.

(3) Mongeig, P. — **Ensaio de geografia humana brasileira**. São Paulo, Martins, 1940.

**Oeste**, São Paulo, Martins, 1950), ressentem-se da falta de um bom conhecimento geográfico da região, embora seja obra de leitura obrigatória. Nada temos, na bibliografia ferroviária paulista, do tipo do livro de Estevão Pinto sobre a antiga **Great Western** ou da monografia de mestrado de Cássia Maria Muniz Carletto sobre a pequena **Estrada de Ferro de Nazaré**, na Bahia. Não se conhece o destino dado aos arquivos das diversas pequenas estradas paulistas. Não basta saber que todas elas estão diretamente vinculadas ao café. Infelizmente, elas desapareceram sem que suas memórias fossem preservadas. Seria o caso de se fazer um apelo à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (tão empenhada em salvar velhas ferrovias) no sentido de procurar o que ainda possa ser encontrado como testemunho de um passado afinal tão próximo de nós. E mesmo com relação às grandes empresas as dificuldades são inúmeras. A criação da **Fepasa**, em 1972, unificando todas as ferrovias paulistas (com exceção da **Noroeste** e da **Central**, que são da alçada federal), poderia representar uma vantagem para a pesquisa histórica, mas o que aconteceu foi exatamente o contrário, uma vez que a própria empresa não tem demonstrado nenhum interesse em recordar o passado ferroviário de São Paulo. A simples extinção dos nomes das ferrovias foi um atentado à história, numa total descaracterização, pois — caso único no Brasil — seus nomes serviam (e apesar de tudo ainda continuam servindo) para designar as regiões do Estado de São Paulo.

3. O problema dos capitais e da mão-de-obra, sobretudo nas pequenas ferrovias. Estradas “cata-café”, como as denominou o Professor Odilon Nogueira de Matos, resultaram da conjugação de esforços de diversos fazendeiros das áreas que não foram atingidas diretamente pelos troncos principais. Quando não havia possibilidade de a própria ferrovia principal lançar um ramal, a solução era a construção de uma estrada independente, que se entroncasse no ponto mais adequado da ferrovia principal. Como este processo se desenvolveu.

4. O “porque” de certos ramais, que nos parecem hoje de difícil explicação, insere-se num contexto significativo da história do povoamento. Como entender os pequenos ramais da **Sorocabana**, um deles tendo apenas 8km, outro 15 e um terceiro mal passando de 20? Que representavam, por exemplo, Tietê, Redenção, Porto Martins, Porto João Alfredo na conjuntura econômica da época?

5. Já lembramos — e aqui repetimos, para reforço, e como sugestão de pesquisa — o papel da **Cantareira** e da **Santo Amaro** na história urbana de São Paulo.

6. O problema do entrosamento da rede ferroviária com a navegação fluvial.

7. A função ferroviária de algumas cidades, como, por exemplo, Campinas. O mapa divulgado no guia de 1898 não apresenta ainda

nem a **Sorocabana** e nem a **Funilense**; aquela procedia de um ramal que tinha como ponto inicial a estação de Mairinque e acabou, com o tempo, constituindo-se em elemento de ligação entre as “zonas privilegiadas” da **Paulista** e da **Sorocabana**. Com mais estas duas ferrovias, Campinas viria a adquirir, no mapa do Estado, a forma estelar que tão bem a caracterizava no quadro ferroviário do Brasil.

8. O aspecto arboricular da rede ferroviária paulista, que já vinha se configurando na época que estamos analisando. O relacionamento, através de tráfego mútuo quando possível ou das disjunções quando a diferença de bitola as exigiam, e ao mesmo tempo as formas de rivalidade entre as estradas ( caso, por exemplo, da **Paulista** e da **Mogiana** na captura de Ribeirão Preto ).

9. O processo de fusão das ferrovias, que, aliás, começou cedo na história ferroviária de São Paulo, com a **Sorocabana** e a **Ituana** em fins do século passado. Os problemas jurídicos que daí decorrem.

10. As tentativas ( frustradas ) de atingir o litoral, quebrando o monopólio da **São Paulo Railway**: São Sebastião, Ubatuba e mesmo Santos foram os pontos visados. Mas, só na década 1920/30 isto se concretizou com a construção do trecho Mairinque-Santos, da **Sorocabana**, então empresa estatal.

11. As ferrovias perante o Estado. A demora do Estado em se interessar pelo problema. A influência da livre-empresa. Só neste século ocorreram casos de encampação por parte do Estado de algumas ferrovias.

12. A influência estrangeira na vida ferroviária paulista; influência não apenas técnica e econômica, mas também social e cultural.

Acreditamos que as sugestões aqui alinhadas, como temas de pesquisas inspiradas por um velho guia ferroviário de 1898, possam contribuir para um conhecimento mais amplo da história sócio-econômica de São Paulo, especialmente se considerarmos que todas elas — e muitas outras ainda — permanecem à espera da argúcia do pesquisador. O guia de 1898, sendo o primeiro trabalho no gênero que se publicou no Brasil, deverá ser analisado também nas partes referentes a outros Estados, nos quais certamente idênticas sugestões poderão ser oferecidas aos interessados em história ferroviária.