

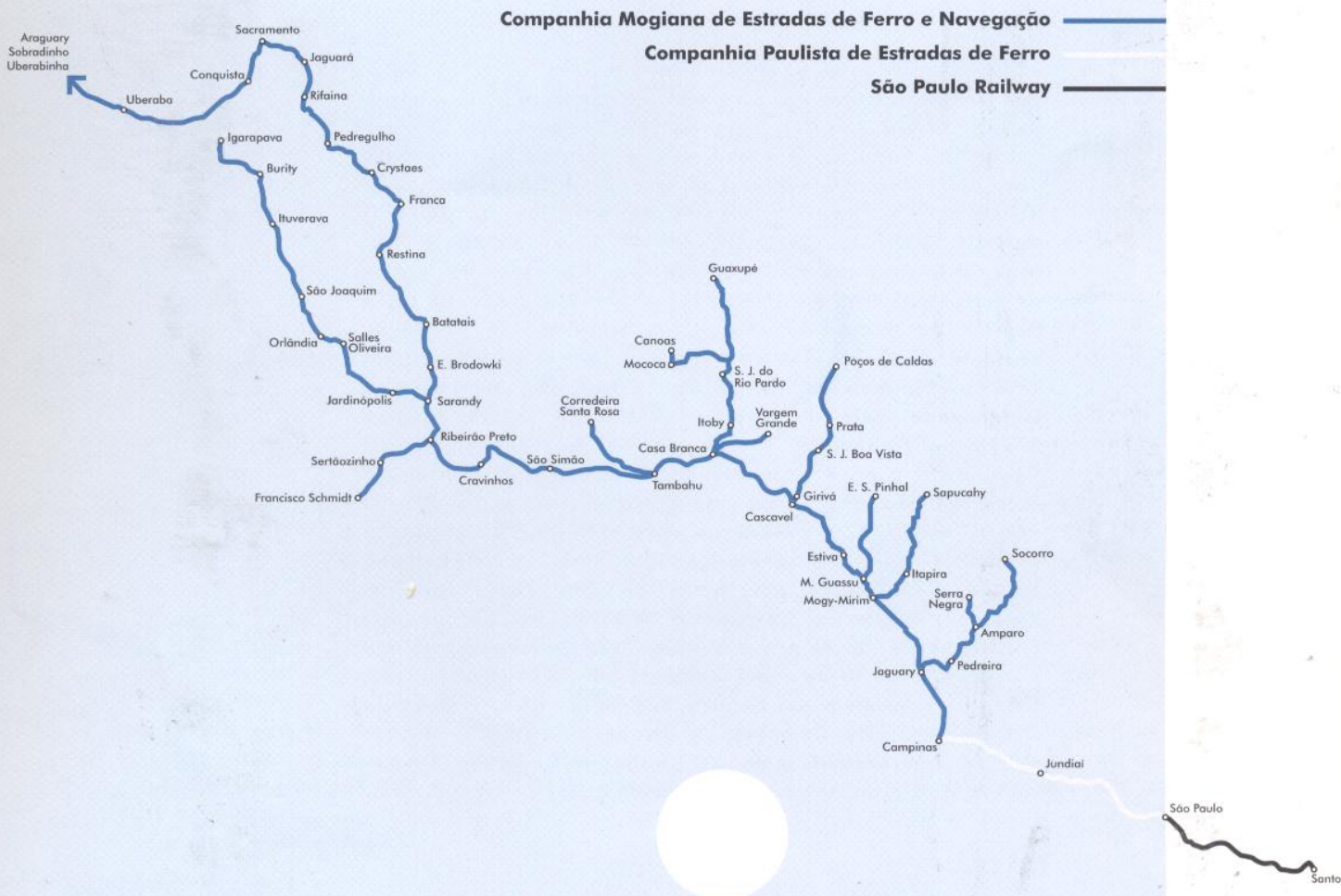
# o desenho da ferrovia na rota do café

**Marialice Pedroso**

Na mancha verde da marcha do café, identificamos no mapa a linha característica da ferrovia e os nós, pontuando cidades por ela servidas. Constituem uma rede não só de transporte e de comércio, mas uma intrincada malha de influências e trocas através da qual, mesmo após a inatividade das ferrovias, podemos reconstituir a história do período por meio de suas manifestações mais palpáveis. Isso pode se dar através da arquitetura e urbanização dos espaços vivenciados. Os fatos históricos imprimem na cidade marcas que têm uma sobrevida aos seus personagens. Com isso, vem a possibilidade de um edifício, um bairro, um traçado urbano tornar-se o próprio sujeito e não apenas o simples objeto num contexto histórico. Ler, sentir e interpretar essa mensagem é um desafio que as cidades transformadas pela passagem do ciclo cafeeiro propõem ao historiador e ao arquiteto contemporâneos.

Do patrimônio edificado, felizmente, resta muita coisa que acena pela sua sobrevivência e por uma conscientização das pessoas quanto ao seu patrimônio cultural. Como no período barroco, que muito se destruiu da herança medieval amparado por uma nova visão estética, o espírito moderno impôs barreiras conceituais que abominavam certas manifestações da cultura representativa de um período histórico. A história da destruição pode se repetir. Da análise do contexto mais amplo ao objeto restrito, temos muito que extrair. Dentro do capítulo da cafeicultura, participou a ferrovia, veiculando idéias, parâmetros e um corpo de conhecimentos que sedimentam a contemporaneidade, podendo ser um fio condutor de resgate de informações sobre o ecletismo. Para não perdermos o fio da história, embarquemos nesta viagem...

# Rede Ferroviária - São Paulo Até 1909





## A relação cafeeira e ferroviária


Uma abordagem da questão cafeeira no Oeste Paulista vai desaguar automaticamente no tema da implantação da ferrovia nesta região. O salto qualitativo e quantitativo aconteceu com o café em substituição ao plantio da cana-de-açúcar. No lastro de um bem-sucedido empreendimento, a iniciativa de implementar-se uma rede de transporte que atendesse à demanda da mercadoria fazia sentido para os proprietários de terras de Campinas em meados do século XIX. Daí nasceu a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, uma empresa de capital particular que veio incrementar o ramal ferroviário criado pelo governo quando se abriu a perspectiva de ampliação do mercado internacional com o café produzido na Província de São Paulo. Existe um vínculo importante entre esses dois elementos que foi estudado de modo sistemático pelo professor Odilon Nogueira de Matos e esclarece pontos fundamentais desta parceria (MATOS, 1970). De início, construiu-se a São Paulo Railway, a Inglesa, cuja origem dava-se no porto de Santos já que, num primeiro momento, planejava-se atingir a capital da Província para o escoamento da produção agrícola vinda especialmente dos arredores de São Paulo. Teve prolongamento de trilhos autorizado até Jundiaí. Dinamizada pela monocultura do café, obteve sucesso e retorno financeiro, tendo, assim, prosseguimento até Campinas, com o respaldo do Presidente da Província Saldanha Marinho, cuja inauguração deu-se a 11 de agosto de 1872. A percepção da viabilidade de expansão comercial com um prolongamento até Campinas não captou o interesse por parte da São Paulo Railway. Criou-se, assim, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro que de Campinas viabilizou um prolongamento até Rio Claro, aberto ao funcionamento em 1876. Esses investimentos imprimem um avanço nos meios de comunicação e transportes de Campinas e um perfil dinâmico àquela que se posicionava como a "Capital agrícola da Província" a partir da hegemonia do café.





Museu Ferroviário de Jundiá

## A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e de Navegação



Aberta ao tráfego em 1875, com o primeiro trecho a partir de Campinas, a Companhia Mogiana seguiu a rota pelo interior do país. Seu início de funcionamento aconteceu com a presença do imperador Pedro II e sua comitiva que, prestigiando o evento, seguiram viagem até Mogi Mirim, ponto final deste tramo. Os prolongamentos foram sendo construídos em etapas e garantidos pela produção cafeeira que se expandia devido à aquisição de terras pelos cafeicultores de Campinas a preços mais acessíveis. Um exemplo foi o Visconde de Indaiatuba, proprietário, entre outras, da Fazenda Sete Quedas, que adquiriu terras no município de Amparo (hoje, localizadas no Município de Monte Alegre do Sul), transportando para a Fazenda Salto Grande sua experiência com uma colônia de parceria formada por indivíduos oriundos da região de Trento. Foi uma experiência pioneira de trabalho livre com o grupo da região norte da Itália (que na época fazia parte do império austro-húngaro) e o agrupamento ficou conhecido como "a colônia de tiroleses". Foram as primeiras experiências desta forma de contrato diante da impossibilidade de renovação do plantel de escravos após a Lei Eusébio de Queirós em 1850. Elemento facilitador dos transportes, a Mogiana também contribuiu com os fluxos migratórios no assentamento desses passageiros. Se foi importante do ponto de vista social, não foi das melhores opções econômicas para a própria empresa. A produção agrícola, especialmente de café, formava o grande contingente de carga e justificava a permanência da estrutura ferroviária, apesar dos altos e baixos do mercado que não pagavam os custos e a manutenção do serviço. Mas, sob o ponto de vista de intercâmbio cultural, constituiu-se um meio mais eficiente e democrático de transferência de padrões, possibilidade de trocas e de informações. A terra natal de Carlos Gomes sediou eventos, recebeu visitas importantes, produziu e exportou cultura. Fez jus ao conceito de cidade rica, empreendedora, progressista e moderna que, além de ser reconhecida como berço do maestro, também foi cognominada "Princesa do Oeste".



A mercadoria produzida na região era carregada para a estação campineira e, em seguida, transferida para os vagões da Cia Paulista, que se constituiu no suporte de comercialização do café produzido no Velho Oeste Paulista. Num segundo momento, a nova ferrovia, a Mogiana, vai de encontro ao outro centro produtor que seria o Oeste Novo do Estado cujo pólo de expansão caberia à cidade de Ribeirão Preto. Desta forma, a estrada de ferro passa a ser confundida com a grande mancha verde que, acompanhando a topografia do "mar de morros", vai prosseguir a marcha até o Estado de Minas Gerais, na cidade de Araguari. Assim, margeando as propriedades produtoras de café também, criou outras unidades produtoras em vista da facilidade de escoamento dos grãos. Constituiu-se a ferrovia em vetor de transformações, transportando coisas, gente e culturas e trazendo nos seus trilhos outros desafios, novas aspirações. Tornou-se evidente um certo cuidado no trato da arquitetura e dos equipamentos urbanos que vão povoar as nossas cidades dessa época. Mudou a configuração urbana na imagem das praças, arruamentos, edificações sujeitas à nova legislação para as cidades. Um desses exemplos é Amparo que mesmo após a decadência do setor cafeeiro conservou sua cultura material e hoje ostenta o cenário de um período de transformações decorrentes da ocupação territorial pela cultura do café e de sua bem-sucedida

comercialização num período que compreendeu as 3 últimas décadas do século XIX e as três primeiras do XX. Uma representação belle-époque.

Da mesma forma, absorveram tais cuidados as propriedades rurais. As que melhor se beneficiaram desse meio de transporte demonstram um espelhamento da urbanidade. O trem de ferro constituiu-se no veículo à disposição do contingente de imigrantes que, chegando a São Paulo, logo encontrava na malha ferroviária a possibilidade de fixar-se nas localidades servidas pela Cia Mogiana. Essa rede de transportes vai ter conexão com outras Companhias e vai estabelecer um intercâmbio de idéias, de culturas e de uma renovação no modo de vida da população.

O histórico da Companhia Mogiana envolve fatos curiosos e particulares. Na impossibilidade de um prolongamento da Paulista até Mogi-Mirim, seja por motivos econômicos ou políticos, surge uma proposta de se fazer uma via férrea com bitola estreita capaz de atender a um programa menos oneroso. Desta forma, foi lançado o embrião da Companhia Mogiana que constituiu uma Diretoria Provisória formada por fazendeiros da região, influentes politicamente e com recursos próprios. Esse ramal férreo foi chamado de ferrovia "cata-café", assim cognominada pelo Professor Matos devido à sua vocação em atender às necessida-

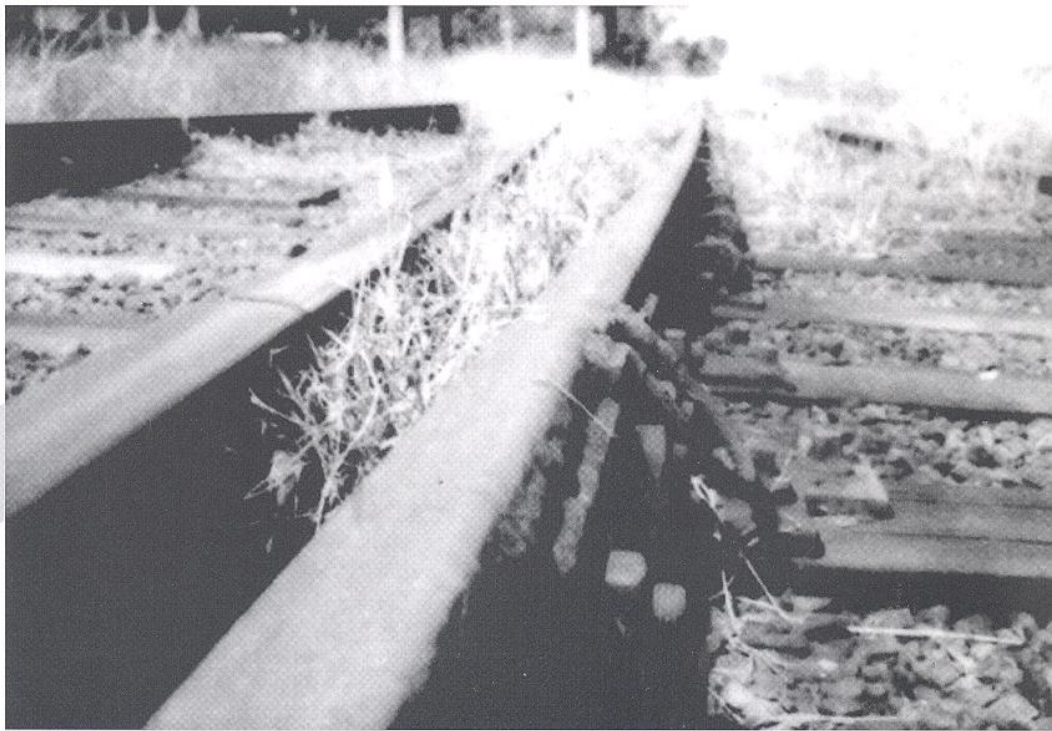
des imediatas e incrementar a expansão da cultura cafeeira. Com a acessibilidade garantida pela ferrovia, o intercâmbio entre diversas praças comerciais ampliou-se, o ciclo de produtividade cresceu, atraiu investidores e mão-de-obra e implantou um pólo comercial que veio a incrementar o surto de crescimento nunca antes visto na região. A ampliação da malha ferroviária foi na esteira da corrida dos cafezais em direção às terras descansadas e mais adequadas a uma cultura exigente e predatória como a do café. Assim, os tentáculos da ferrovia iam se ampliando e firmando raízes onde se produziam riquezas. Do trecho Campinas- Mogi Mirim partiu um ramal para Amparo, que, por sua vez, partilhava-se em direção a Serra Negra, a Monte Alegre do Sul (PEDROSO, 1998) e, na seqüência, a Socorro. A ampliação da linha privilegiou a cidade de Mogi-Guaçu e continuou seu caminho atingindo Ribeirão Preto, Franca, Uberaba, finalizando em Araguari. Sem contar os outros ramais, só nessa linha principal a distância até Campinas perfazia um total de 789 quilômetros (RIBEIRO, 1993). É importante mencionar que o acordo entre a lucratividade da cafeicultura e os serviços da ferrovia nem sempre correspondiam ao esperado, tanto que a companhia de transportes amargou algumas crises decorrentes da instabilidade deste ciclo econômico e a parceria entre ambos teve que sofrer umas adaptações. Uma delas foi um tabelamento inversamente proporcional à distância referente ao preço do frete para o transporte do café, enquanto as demais ferrovias resistiam quanto ao abatimento das tarifas.

Outro ponto de atrito estava na dependência da Mogiana em relação a alguns serviços prestados pelas Companhias Paulista e São Paulo Railway, especialmente, com relação ao escoamento da mercadoria, levando ao descrédito os serviços prestados pela Companhia com sede em Campinas. Enumerou dificuldades, inclusive, para a obtenção de empréstimos bancários para novos investimentos. Houve, a 29 de novembro de 1904, uma grande assembléia para tentar-se a fusão das Companhias Paulista e Mogiana de Estradas de Ferro, contudo, a proposta foi rejeitada. A história da Mogiana continuava intrinsecamente atrelada aos interesses e dificuldades dos cafeicultores.

Na sua história, coube à cidade de Campinas beneficiar-se também de sua condição geográfica privilegiada, constituindo-se em cruzamento ferroviário capaz de atender à produção e exportação do café do Oeste Paulista, do Triângulo e Sul de Minas. Esse fator foi de fundamental importância para uma análise das questões urbanísticas operadas nesse período e que revelam uma identidade, uma patente creditada à passagem do café. Ademais, a hegemonia dentro de um ciclo econômico relevante na história do país, permitiu-lhe passar de um estágio agrícola para um outro patamar com o incremento de sua vocação industrial. As histórias do café e da Ferrovia Mogiana se associaram no que se referiu à consolidação e expansão da vocação agro-industrial na região de Campinas. As próprias dificuldades proporcionaram os saltos.



Tatiana Elizabeth Domingos





A malha ferroviária, desde que aqui se instalou com o pioneirismo da Companhia, Paulista criou um nó de comunicação e de comercialização a exemplo das antigas cidades. Outras companhias vieram para complementar esta rede de transportes, como a Funilense (direcionada para o Bairro do Funil a 43 km), fundada em 1890, e a Cia Ramal Férreo Campineiro, inaugurada em 1894, com um percurso que servia Sosas, Joaquim Egídio, o Pico das Cabras até à estação Dr. Lacerda.

A influência político-financeira da cidade praticamente aconteceu em meados e intensificou-se em fins do século XIX, em um momento histórico importante para o país. A cidade, de tradição monárquica, passou a abrigar um idealismo positivista garantido por iniciativas pioneiras e bem-sucedidas, sendo elas: a postura antiescravocrata, as medidas empresariais de vanguarda, como o caso da ferrovia, a abertura política, a implantação de indústrias e centros de ensino de qualidade. Tudo isso garantia a formação de uma nova mentalidade que também ficou registrada na cota de influências materializadas através da arquitetura e da configuração da cidade.

## Urbanidade

O café, a ferrovia, a industrialização e o Partido Republicano Paulista estão, entre outros fatores, como condicionantes na mudança da fisionomia das cidades sob amplo raio de atuação. Tal evento, sobretudo, evidenciou-se na maneira como se conduziram as informações. Uma das formas fica patente através do ramal ferroviário que estabelecia um elo entre cidades envolvidas nesse contexto de produção e expansão comercial. As propriedades rurais, sejam as já estabelecidas ao longo do percurso, sejam as que se pontificaram mais tarde, vizinhas aos trilhos de ferro, propagaram esse benefício advindo da influência citadina e de seus costumes. Na verdade, o empre-



endimento da ferrovia já provinha de bem-sucedidas incursões. Primeiro, na cultura canavieira e, depois, no plantio e comércio do café. Assim sendo, direcionando para a sede regional o papel de um entreposto importante na movimentação e circulação de mercadorias, criava-se, então, uma situação peculiar de movimentação na estação, envolvendo carga e descarga de produtos e uma circulação maior de pessoas, seja a trabalho, seja em trânsito pela cidade. Entre esses transeuntes, incluíam-se os imigrantes contratados para as lavouras de café ou aqueles que vinham por conta própria e que atraídos pela fama da região, aumentavam o contingente populacional do Oeste Paulista. Criava-se em torno da praça da estação um comércio próspero para atender à demanda de pessoas freqüentadoras do local. O conjunto das edificações constituiu-se num ponto de referência de crescimento da cidade com a elevação principal voltada, até hoje, para o centro da cidade. No amplo terreno, onde ficava o pátio de manobras da Cia Paulista, foram fechados os antigos cemitérios em 1881.

O embelezamento foi uma das preocupações da municipalidade e da população que passou a ostentar na fachada das moradias os sinais externos de riqueza. Por outro lado, o comércio, a oferta de serviços no setor da construção civil e do artesanato na época usufruiu desses resultados. Os "frentistas" e mestres de obras tiveram seus "dias de glória". Não só as moradias urbanas, os edifícios públicos, as propriedades rurais, por extensão, passaram por uma "repaginação" efetiva.

Ponto de encontro de vital importância nessa malha de comunicação, o próprio edifício da estação vai dar sinais dessa mudança (KHUL, 1998). Foram muitas as transformações operadas na sua edificação para atender não só as condições de conforto e circulação, mas também os padrões estéticos de fachada e, sobretudo, para dialogar nas mesmas condições com a cidade que se fazia cada vez mais bela. Sendo o portão de entrada dessa nova realidade, a própria edificação das gares está contaminada de forte sotaque europeu. Para o autor de *Architecture of the 19th Century*, as estações das estradas de ferro são as catedrais modernas (MIGNOT, 1994, p. 252), referindo-se à importância dessas manifestações arquitetônicas da época.



Um exemplo muito concreto pode ser visto em Campinas. Sua estação passou por várias transformações, mas, felizmente, garantiu sua identidade onde denota suas origens na tecnologia inglesa responsável pela implantação da própria malha ferroviária. Portadora do estilo vitoriano, o neogótico cultivado na Inglaterra que predominou durante o século XIX pela hegemonia da indústria britânica na construção industrial, teve a princípio um modelo tradicional. Ampliando-se para atender à demanda das ferrovias, foi sendo transformada à medida que se pontificou como o novo eixo de expansão da cidade. Localizada em ponto elevado da cidade, a topografia privilegiava a estação como posto de observação acima até do ponto focal que seria mais importante para a época, a torre da catedral. Tão importante foi sua presença que até cogitou-se, em 1922, quando da construção do novo teatro municipal, modificar o projeto de implantação do novo edifício, direcionando a sua fachada principal para a estação, ficando o mesmo de costas para a catedral localizada na área central. Isso significava uma quebra da tradição, mas favoreceria o eixo voltado para o portão de entrada da cidade, o seu cartão postal da época. Discutiu-se rapidamente o assunto, mas não ganhou unanimidade.

É importante ressaltar que o espaço destinado à chegada e partida dos trens significou não só um catalisador das mudanças urbanas, como também constituiu um obstáculo dentro da malha urbana, isolando bairros e populações e criando uma barreira geográfica. O centro da cidade tinha um padrão de referência, enquanto, o bairro optou por uma identidade própria, modelando-se como local de moradia de trabalhadores e migrantes e, diante de certo isolamento físico que lhe foi imposto, passou a ter vida à parte. Hoje, cogita-se, por meio de uma praça sobre os trilhos, restabelecer o vínculo de dois lados da cidade para compor uma única história.



VB, Centro de Memória da UNICAMP



## Referências Bibliográficas

- KUHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo-reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo, Atelie: FAPESP, c. 1998.
- MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de S. Paulo e a evolução da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1970.
- MIGNOT, C. *Architecture of the 19<sup>th</sup> Century*. Köln, Evergreen, 1994.
- PEDROSO, M. F. *Arquitetura de fazendas de café de Amparo, Monte Alegre do Sul e Serra Negra*. Dissertação de mestrado defendida no IFCH da UNICAMP, Campinas, 1998.
- RIBEIRO, V. *Subsídios para a História da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro em seu Primeiro trecho inaugurado em 1875*. Trabalho de graduação apresentado no Departamento de História da Faculdade de Ciências e Letras "Plínio Augusto do Amaral", Amparo, 1993.

## Marialice Pedroso

Licenciada em Pedagogia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Itajubá – MG, em Letras Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, bacharel em Artes pela UNICAMP; Arquiteta e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas; Mestre em História da Arte pelo IFCH – Unicamp; doutoranda em História da Cultura pelo IFCH – UNICAMP; Professora de Teoria e História da Arquitetura na FAU-CE USP, Itu, de História da Arte na FAU-CEUNSP – Itu e FAU Unimep e Colaboradora da Revista de História da Arte e Arqueologia da UNICAMP  
[apedroso@correionet.com.br](mailto:apedroso@correionet.com.br)