



Trilhos, cidades e o processo de urbanização

COMO AS FERROVIAS IMPACTARAM A ECONOMIA DE EMBRIONÁRIOS NÚCLEOS URBANOS NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

Diversos estudos nos mostram a importância da ferrovia para a produção do café no Estado de São Paulo; mas ainda poucos fazem ligação entre as companhias e o desenvolvimento das vilas, cidades e patrimônios entre o final do século XIX e início do século XX. Todavia, acreditamos que os trilhos urbanos eram tão relevantes para as comunidades urbanas, como para as lavouras, e talvez com grau de abrangência maior, pois, responsáveis pela viabilização desses patrimônios e vilas, que a partir deles, poderiam galgar outros estágios de crescimento. Odilon de Matos é um daqueles que se referem ao valor da ferrovia como “(...) um marco na história de uma cidade” (MATOS, 1990, p. 197).

Mais que a implantação da companhia e os rendimentos diretos gerados por ela, deve-se considerar os reflexos indiretos na economia urbana, bem como a confiança nos destinos locais provocados por esse verdadeiro “lastro” do desenvolvimento citadino. A cidade tomava

a primazia como local das atividades econômicas e certamente a especulação modificou sobremaneira seu ambiente.

Muito embora nem todas as urbes que recebessem a ferrovia desenvolvessem como o esperado, o fato é que as perspectivas para seu futuro se tornavam favoráveis; o problema certamente estaria aonde a ferrovia não chegasse, como atesta de forma poética trecho da obra *Cidades Mortas* de Monteiro Lobato:

“A cidadezinha onde moro, lembra soldado que fraqueasse na marcha e, não podendo acompanhar o batalhão, à beira do caminho, se deixa ficar, exausto e só, com os olhos saudosos pousados na nuvem de poeira erguida além.

Desviou-se dela a civilização. O telégrafo não a põe a fala com o resto do mundo, nem as estradas de ferro se lembraram de uni-la à rede por intermédio de humilde ramalzinho...”



Prof. Dr. Nilson Ghirardello
FAAC/UNESP

Texto baseado em capítulo do livro:
GHIRARDELLO, Nilson. *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista (1850/1900)*. São Paulo, Editora Unesp, 2010.

NILSON GHIRARDELLO

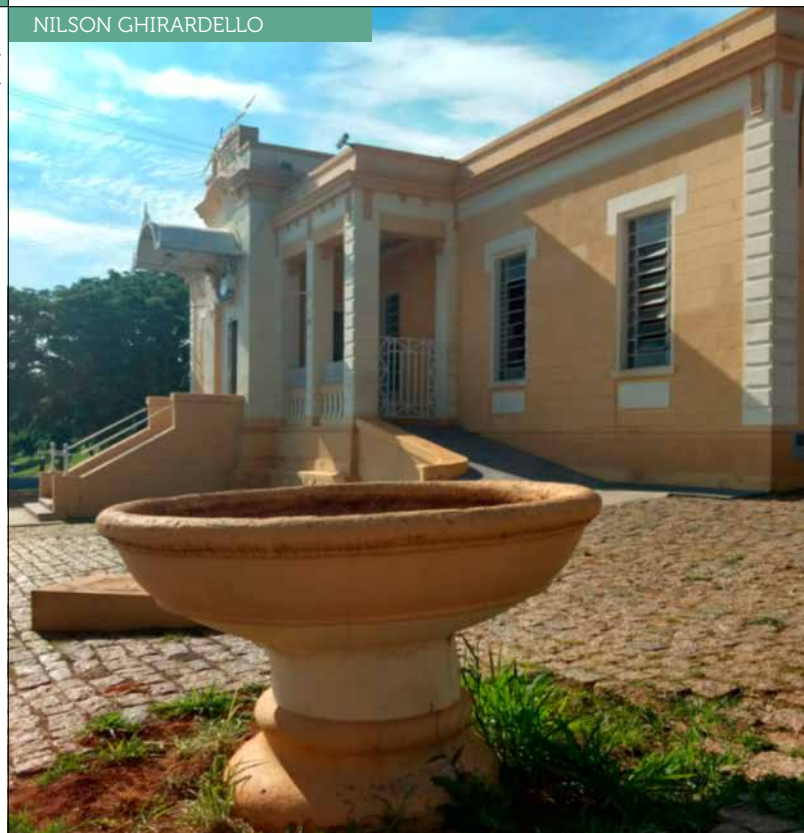


Figura 1 – Estação da Sorocabana em Agudos, seu largo ainda em paralelepípedos e o raro bebedor de água para animais preservado

Como exemplos: Campos Novos Paulista, “boca de sertão” de toda região do Parana-panema, durante os meados do século XIX, não obteve uma ferrovia, motivo de sua decadência e quase desaparecimento durante o século XX. Platina chegou a ser município, porém em virtude da Sorocabana não passar por ela voltou a ser vila no ano de 1934.

A CHEGADA DOS TRILHOS

O período entre a decisão de implantação e a instalação da estrada de ferro era momento de intensa especulação imobiliária tanto urbana como rural. As propriedades teriam seu valor aumentado e toda sorte de “self-made man” e aventureiros era atraída para o lugar, considerado um novo “Eldorado”, a ponta de linha de uma região em abertura, zona de enriquecimento rápido e fácil, ao menos no senso comum. Novas fazendas seriam formadas e parte das glebas repicadas e colocadas à venda. Nessas paragens, de terras rurais em valorização, mas ainda baratas, por serem distantes, eram atraídas famílias de imigrantes, vindas das zonas de ocupação mais antiga, dispostas a investir num pedaço

de chão, pago a prazo, e começar uma nova vida com algo próprio.

Caso a elevação à sede de municipalidade ainda não tivesse sido alcançada, rapidamente poderia ser conseguida, em função das boas perspectivas futuras.

No *Álbum Ilustrado da Paulista*, fica explícita a relação entre o desenvolvimento da rede urbana e a Companhia:

“Toda a zona chamada ‘Paulista’, todas essas numerosas cidades, toda essa população activa que habita ao lado das linhas férreas da Companhia Paulista, tudo isso em todas as suas relações de vida depende substancialmente da prompta, regular e rápida circulação oferecida pela viação férrea. De outra forma não se conceberia a existência de todas essas lavouras, de todas essas cidades, de todas essas industrias, de toda essa população activa. Tirem a estrada de ferro e tudo isso desaparecerá e se desorganizará, desaparecendo a população inteira que se expandia ao lado dos seus trilhos”.

A estação nesse momento é um portal de acesso quase único, nova entrada descortinada pelo trem, um foyer para a cidade.

De pronto, a estação colocava-se como referência urbana do lugar e à imagem de modernidade representada por esse meio de transporte, evidenciada não só pelos equipamentos e meio rodante, mas também pelas estranhas e delgadas estruturas metálicas das gares. Era, em pleno “sertão” paulista, a mais visível e direta manifestação da revolução industrial. (Figura 1)

A área ao seu redor teria todo o entorno valorizado, estabelecimentos acorriam a se concentrar ao seu redor, mesmo que tivessem que deixar o local de origem. Farmácias, casas de secos e molhados e “vendas” que tinham de tudo um pouco para oferecer: de sal a gasolina.

As paralelas de aço geravam um Largo ou Praça da Estação, a sua frente. Local livre de vegetação, com bebedouro de água para

animais e estacionamento de carroças, charretes ou veículos movidos a motor, que embarcavam e desembarcavam passageiros, ou faziam carga e descarga, além da área para veículos de aluguel, os “carros de praça”. Caso não se formasse um Largo, haveria a Avenida da Estação, que devido à amplidão e importância abrigaria usos correlatos. (Figura 2)

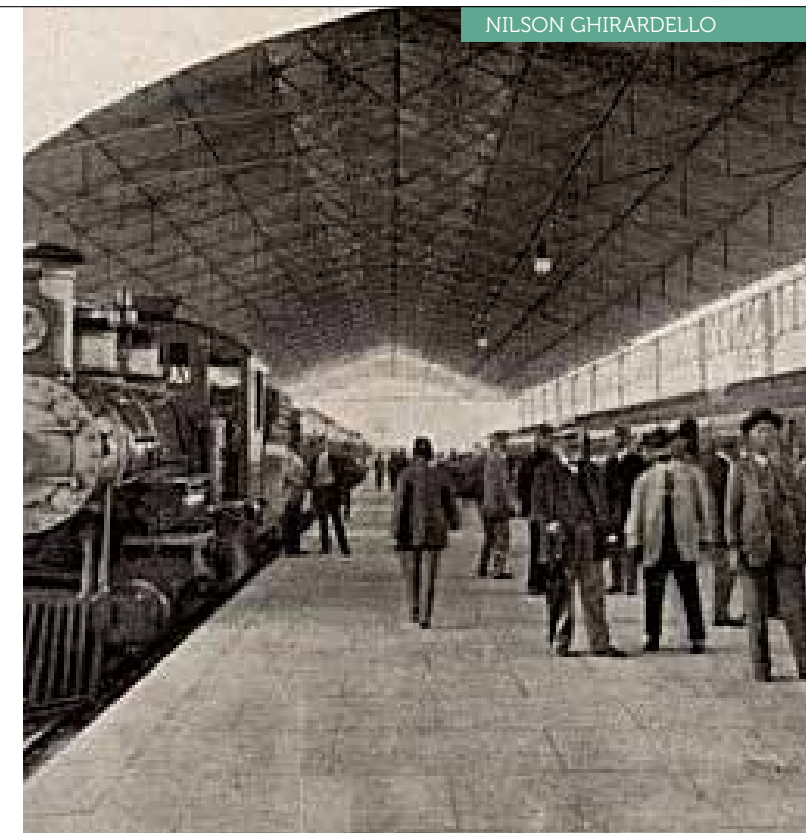
Novos sons inundavam o ar: apitos, sinos e estrondos furiosos dos engates de vagões. Formava-se uma nova elite local, na qual o chefe da estação possuía posição privilegiada, compatível com os homens mais importantes do lugar; para os invejados funcionários da Companhia construía-se boas moradias de alvenaria.

MANDO POLITICO, EXPANSÃO URBANA E A INFRA-ESTRUTURA

Os serviços públicos foram dos ramos preferidos para as inversões do abundante capital cafeeiro e iniciaram-se a partir de pequenas empresas locais, patrocinadas por fazendeiros da região.

A infra-estrutura básica significava, além de melhores condições de vida para a população, a possibilidade de incremento da economia local, que poderia estabelecer ou receber manufaturas, bancos, comércio de porte e expandir todos os demais negócios urbanos, na grande maioria, alicerçados em capitais locais. A presença da ferrovia e o corpo técnico trazido por ela, foi fundamental para a viabilização da instalação da infra-estrutura urbana que precisava, necessariamente, de especialistas.

Todas as rápidas transformações urbanas em zonas novas, desprovidas de qualquer controle público e democrático, darão ensejo à roubo-beria generalizada pelos coronéis e seu grupo, acobertadas pela hierarquia de mando superior, a nível estadual e federal. Tais lideranças locais terão nas mãos decisões que poderiam gerar ganhos imensos, como as referentes à implantação dos serviços públicos urbanos, a expansão dos limites da cidade com o parcelamento do solo, a construção dos edifícios públicos e privados. Tudo estava por fazer e do nada surgiram grandes e ricas cidades, não



NILSON GHIRARDELLO

por acaso conflitos devido aos cargos públicos e suas benesses geraram violência e mortes.

Interessados em explorar os serviços de água encanada, energia elétrica, telefone, e esgoto, remetiam ofícios a Câmara no sentido de conseguir o direito de concessão pública, que se dava por licitação pública, quase sempre viciada. Muitos faziam isso antes mesmo de possuírem investidores, indo em busca deles a posterior, pois, com a aprovação das Câmaras, poderiam receber financiamentos bancários, parte do “grande cassino” que se transformara o país a partir da década de 1890.

Não raro as firmas de infra-estrutura urbana tinham os coronéis ou prepostos como proprietários, em algumas circunstâncias enquanto sócios ocultos. Como norma, as empresas eram criadas às pressas, e sem estrutura adequada, prestavam serviços de má qualidade e com pouca eficiência, tendo seus comandos mudados de mãos muitas vezes e conforme os grupos políticos detentores do poder. Contudo, davam início a um processo de melhoramentos sem volta, e levavam a cidade a outro patamar de qualidade de vida, ao menos para as classes privilegiadas. ^{UC}

Figura 2 – Gare da estação de Rio Claro, foto de 1911. A moderna e ampla estrutura metálica de cobertura, as avançadas máquinas a vapor, assim como o grande movimento de pessoas dentro de um único espaço fechado, eram coisas novas e surpreendentes para esses pequenos núcleos urbanos.

Fonte: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/rioclaro.htm>>