

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ARARAQUARA - UNIARA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
E MEIO AMBIENTE



Remoção dos Trilhos Ferroviários em Araraquara:
Aspectos Históricos e Culturais

MÁRIO SÉRGIO DEMARZO

ARARAQUARA – SP
2014

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ARARAQUARA - UNIARA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
E MEIO AMBIENTE

Remoção dos Trilhos Ferroviários em Araraquara:
Aspectos Históricos e Culturais

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, curso de Mestrado, do Centro Universitário de Araraquara – UNIARA – como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente.

Área de Concentração: Dinâmica Regional e Alternativas de Sustentabilidade.

Orientado:
MÁRIO SÉRGIO DEMARZO

Orientadora:
DRA. DULCE C.A. WHITAKER

ARARAQUARA – SP
2014



Centro Universitário de Araraquara

Rua Voluntários da Pátria, 1309 - Centro - Araraquara - SP
CEP 14801-320 - Caixa Postal 68 - Fone: (16) 3341-1111

FOLHA DE APROVAÇÃO

www.uniara.com.br

NOME DO ALUNO: *Mário Sérgio Demarzo*

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente, curso de Mestrado, do Centro Universitário de Araraquara – UNIARA – como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente.

Área de Concentração: Dinâmica Regional e Alternativas de Sustentabilidade.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Dulce C. A. Whitaker
UNIARA – Araraquara

Prof. Dra. Doris Accioly e Silva
USP – São Paulo

Prof. Dra. Elis Cristina Fiamengue
UESC – Ilhéus

Araraquara – SP, 26 de maio de 2014.

FICHA CATALOGRÁFICA

D444r Demarzo, Mário Sérgio

Remoção dos trilhos ferroviários em Araraquara: aspectos históricos e culturais/Mário Sérgio Demarzo. – Araraquara: Centro Universitário de Araraquara, 2014.

196f.

Dissertação (Mestrado)- Centro Universitário de Araraquara
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente

Área de Concentração -Dinâmica Regional e Alternativas de Sustentabilidade

Orientador: Profa. Dra. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker

1. Ferrovias. 2. Cultura. 3. Ideologia. 4. História. 5. Caminhos.
I.Título.

CDU 504.03

A

*Ignácio de Loyola Brandão,
escritor araraquarense viajante de trens
e nascido à sombra dos nossos trilhos,
filho do ferroviário Antônio Maria e de Da. Maria do Rosário Lopes Brandão.*

AGRADECIMENTOS

Quando participamos, na década de 1970, de um programa de televisão, o diretor ensinou-nos que, se tivéssemos de anunciar uma orquestra, deveríamos utilizar um violão, mas se fosse o caso de anunciar um simples violão, deveríamos nos valer de uma orquestra.

Como nosso trabalho pode ser considerado no máximo um simples solo de violão, trazemos uma orquestra nos agradecimentos, não nos esquecendo de que, se fôssemos ter a partitura inteira, esta página por certo ficaria maior do que a dissertação.

Inicialmente, os agradecimentos vão para nossa orientadora, Dra. Dulce Consuelo Andreatta Whitaker, não só pela sua cultura, competência e doçura, mas principalmente pela liberdade que nos concedeu e a segura orientação sempre que foi necessário.

A ela, ainda, e também à Dra. Janaína Florinda Ferri Cintrão, que não permitiram que abandonássemos o projeto quando uma insidiosa doença nos visitou.

Todos os professores do curso de mestrado forneceram-nos valiosas sugestões, mas duas componentes da banca de qualificação, as Doutoras Vera Lúcia Silveira Botta Ferrante e Helena Carvalho De Lourenzo, foram de fundamental importância nas suas observações percucientes sobre o nosso trabalho, tendo a nossa gratidão.

Agradecimentos também a Miguel Alexandre Fernandes Demarzo, filho querido, que nos auxiliou na formatação e na arte final de figuras, enquanto Ana Flávia Flores transcreveu as entrevistas.

Finalmente, a nossa querida companheira, Elizabete Neves de Almeida, pela compreensão e paciência que demonstrou nesses dois anos – e pelo café quente, perfumado e novo trazido quando foi preciso adentrar alguma madrugada.

“Se não tivermos presente a tradição histórica, seremos como selvagens modernos na selva da cidade.”

Jostein Gaarder, escritor norueguês

“Não sei se a vida é curta ou longa demais para nós, mas sei que nada do que vivemos tem sentido, se não tocarmos o coração das pessoas.”

Cora Coralina, poetisa brasileira

RESUMO

O transporte ferroviário de passageiros praticamente inexistente no interior do País. Ruas e rodovias estão, hoje, atulhadas de veículos, enquanto o transporte coletivo é um grande problema. Com a construção de um contorno ferroviário em Araraquara (SP), os trilhos que cortam o centro da cidade serão removidos. As linhas férreas, hoje utilizadas somente para o transporte de cargas, guardam, todavia, importantes referências históricas e culturais. Além de despertar o interesse de todos, o destino da área está cercado de incertezas, com propostas que envolvem, principalmente, construções e modificações do complexo ferroviário existente. No trabalho especificam-se referências que embasam a discussão acerca da existência de uma degradação histórico-cultural na supressão dos trilhos do espaço que ocuparam durante mais de século. A cultura é apontada como um diferencial da civilização, responsável pela formação do homem, através do legado de uma geração a outra, de ritos, conhecimentos técnicos, moral, juízos de valor, tradições, etc. Já a ideologia é interpretada como um instrumento de poder, com o qual as classes dominantes mantêm as classes dominadas na ilusão de que são ideias de todos, o que na verdade são as ideias das classes que dominam. Por outro lado, a história tradicional é seletiva, relatando a memória humana pela visão dos acontecimentos guiados por personalidades consideradas significativas e, sendo eurocêntrica, despreza importantes relatos, como as das antigas civilizações orientais. O movimento da “nova história” pretende mudar tal concepção, propondo uma visão “de baixo”, valorizando toda experiência humana e não somente a dos que detêm o poder. Nesse contexto, adquire grande importância a memória e a história locais. Os primeiros caminhos humanos, no país, foram indígenas, aproveitados pelos bandeirantes. Quando surgem, as linhas férreas acompanham suas direções. Aquelas que cortam Araraquara (a Cia. Paulista chegou em 1885 e a EFA – Estrada de Ferro Araraquara, teve sua origem em Araraquara, iniciada em 1896), impregnaram-se de importantes dados históricos, além de se constituírem em canais de notícias e caixa de ressonância dos diversos acontecimentos da história local de Araraquara, quanto ao seu desenvolvimento urbano, cultural e econômico. Por exemplo, a Cia. Paulista não deveria ter um traçado até esta cidade, mas a classe dominante na época, os chamados barões do café, a quem interessava uma via de rápido escoamento de sua produção, interferiu, liderada pelo Conde do Pinhal, para que as linhas chegassem a Araraquara. Por seu lado, a EFA traçou uma epopeia de desenvolvimento rumo ao oeste paulista, região que ficou conhecida como araraquarense. Com a remoção dos trilhos, diversas propostas, na sua quase totalidade desejando intervir com construções na área, são comentadas, bem como a suposta garantia de incolumidade dos trilhos fornecida pelo Plano Diretor, que se conclui não ser tão ampla assim. As propostas são, também, analisadas sob o seu viés ideológico. Diversas entrevistas com ferroviários e pessoas ligadas às ferrovias relatam episódios de vida, recordando fatos e informações ligados às linhas férreas. Conclui-se que a supressão das linhas férreas do centro da cidade constitui-se em uma degradação histórico-cultural.

PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias. Cultura. Ideologia. História. Caminhos.

ABSTRACT

Passenger rail transport is virtually non-existent within the Brazilian countryside. Streets and highways are littered with vehicles. With the construction of a railway, the tracks that cross the centre of Araraquara (SP) will be removed. However, the lines - now used only for freight - hold important historical and cultural references. The future of the area is surrounded by uncertainties, with proposals that involve constructions and interference in the railway complex. This work begins with references, which are the basis for the discussion about the existence of a historical-cultural degradation in suppressing the rails. Culture is the differential of civilisation, humanising people through the legacy of one generation to another, through rites, knowledge, morals, judgments, traditions, etc.; whereas ideology is an instrument of power, by which the ruling classes maintain the dominated in the illusion that the ideas imposed by the former group are the ideas of all. On the other hand, the traditional historiography is selective, reporting human from the perspective of the significant personalities, ignoring important accounts of the ancient Eastern civilisations. The “new history” proposes a vision “from below”, valuing all human experience, local history and memory, and not only the ones of those who hold the power. The first human pathways in Brazil were indigenous, of which the bandeirantes made use. The railways would follow their directions. The ones that pass through Araraquara (Cia Paulista arrived in 1885 and EFA – Estrada de Ferro Araraquara began in 1896), were imbued with historical and cultural data, they were the news channels and resonance boxes of several events of Araraquara (urban, cultural and economic development). For example, the Cia Paulista was not supposed to come up to Araraquara, but the ruling class (coffee barons), who were interested in a way of transporting the production, interfered, led by Conde do Pinhal, so that the lines would arrive here. In Araraquara, EFA emerged, to which epic development towards the west of São Paulo followed. All of this became history and culture. With the removal of the tracks, several proposals are discussed, as well as the supposed guarantee of safety rails by the Master Plan, which is concluded not be so wide. The proposals are also analysed from an ideological perspective. Interviews with railway workers and people connected to the railroads report episodes of life, recalling facts and information related to railways, revealing aspects of the history and culture of the railroads. It is concluded that the removal of the rails in Araraquara (SP), constitutes a historical and cultural degradation.

ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
ADA – Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região
AFE – Associação Ferroviária de Esportes
ALL – América Latina Logística
BLOG – contração do inglês *web log* (diário da rede)
BUNGE – Bunge Brasil Ltda., pertence à Bunge Limited (Whiter Plains, EUA)
CAPEESP - Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários
CEAGESP – Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo
CEPAM - Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal
CNI – Confederação Nacional da Indústria
COSAN – Grupo agroindustrial, com origem na Usina Costa Pinto (Piracicaba/SP)
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DENIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DVD – abreviatura do inglês *Digital Versatile Disc* (Disco Digital Versátil)
EFA – Estrada de Ferro Araraquara
FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.
FERROANEL – Anel Ferroviário de São Paulo
FERROGRÃO - Ferrovia do Grão (de Sinop/MT a Miritituba/PA)
GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística
IAPB – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários
IAPC – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciais
IAPFESP – Inst.de Apos. e Pensões dos Trabalhadores de Ferrovias e Serviços Públicos
IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
IAPM – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos
IAPTEC – Instituto de Aposent. e Pensões dos Empregados em Transporte e Cargas
IBC – Instituto Brasileiro do Café
IEBA – Instituto de Educação Bento de Abreu
INPS – Instituto Nacional da Previdência Social (atual INSS)
IPASE – Instituto de Pensão e Assistência aos Servidores do Estado
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ONG – Organização Não Governamental
Op.cit. – do Latim *opus citatum* (obra citada)
PDTT – Plano Diretor de Transporte e Trânsito
PUC/SP – Pontifícia Universidade Católica / São Paulo
RAIZEN – Joint-venture entre a COSAN e a Shell Brasil Ltda.
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.
RUMO – Rumo Logística Operadora Multimodal, integrante do grupo COSAN
SINFERP - Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Transporte de Passageiros da Zona Sorocabana
SITE - *website* (sítio eletrônico) – conjunto de páginas na internet
SUMOC – Superintendência da Moeda e do Crédito
TAV – Trem de Alta Velocidade
TERFON – Terminal Portuário Fronteira Norte
TGV – Trem de Grande Velocidade (o mesmo que TAV)
UAPA – União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense
VALEC – Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
VILLARES – Indústrias Villares S.A.
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

LISTA DAS FOTOS

<u>N.º</u>	<u>TÍTULO DA FOTO</u>	<u>PÁG.</u>
01	– O absurdo do trânsito atual	17
02	– Vista aérea de trecho dos trilhos em Araraquara, com dois dos viadutos que ligam o centro da cidade (à direita) com o núcleo da Vila Xavier (à esquerda)	23
03	- Conjunto arquitetônico composto pelo prédio do Teatro Municipal, já sem muretas com grades, e pelo Clube Araraquarense, sem data. (MEDINA JR., 2012, na contracapa de seu livro, dá a foto como “ <i>década de 40</i> ”)	45
04	- Teatro Municipal , na época de sua inauguração, em 1914 (As grades de ferro da mureta foram, depois, retiradas e estão, atualmente, na Fundação Gota de Leite.)	46
05	– Atual localização das grades da mureta do antigo Teatro, na Fundação Gota de Leite, na Rua Carlos Gomes, esquina com a Av. Duque de Caxias	46
06	- Via Whashington Luiz, km 250, município de Ibaté (SP)	55
07	– Locomotivas: 1- das mais antigas, a vapor, 2- diesel-elétrica, 3- elétrica e 4 - a vapor aperfeiçoada	66
08	– Vista da construção da Ferrovia Santos a Jundiáí	68
09	- Obras do Viaduto da Grota Funda, durante a construção da estrada Santos a Jundiáí	69
10	– Restos da estação do Chibarro, município de Araraquara	76
11	- O “ponto zero” da EFA, no interior da estação ferroviária de Araraquara	79
12	.- Marco, em Mirassol (SP), do início do prolongamento da EFA em direção ao Porto Getúlio Vargas, no Rio Paraná e os trilhos da EFA já em Engenheiro Baulduíno, depois daquela cidade	80
13	– Queima de café, no porto de Santos	83
14	– Queima de café para acionar trem.	84
15	– A antiga estação do Ouro, abandonada	100
16	– Restos da antiga estação de Tutóia	101
17	– Locomotiva e vagão, com as cores da RUMO, operados pela ALL	117
18/19	- Enchentes em pontos da via expressa paralela à área dos trilhos (em fevereiro de 2014)	118
20	- Vista aérea das oficinas da EFA em 17.01.1959	123

21	- Montagem de fotos, com exemplos de marcos ferroviários.	124
22	- Registro do autógrafo, na visita de D. Pedro II ao Clube Araraquarense, em 1886	125
23	- Situação atual da estação de Américo Brasiliense	129
24	- Exemplos do abandono do patrimônio ferroviário, inclusive vagão restaurante apodrecendo ainda com as toalhas nas mesas	137
25	- Locomotivas e vagões apodrecendo abandonados a poucos metros do Museu Ferroviário de Araraquara (antiga estação), inclusive um vagão da “ <i>Turma de Manutenção e Eletrificação do Ar</i> ”, embaixo, à direita	138
26	- Locomotiva a vapor, da EFA, recuperada, que hoje faz o trecho Campinas-Jaguariúna (SP)	139
27/28	- Locomotiva e vagão da EFA, recuperados para trem turístico em S.Paulo	140
29	- Montagem mostrando o resto dos motores que foram desmontados para se obter cobre, bronze e outros materiais: todos 'regados' à Ascarel, em dependências abandonadas da Estação do Ouro, em Araraquara	141
30	- Interior de um carro Pullman, da Cia. Paulista	143
31	- Locomotiva a vapor clássica. Essa locomotiva, denominada “n.º 22”, encontra-se ainda em operação no complexo de São João Del Rei (MG), como trem turístico	147
32	- Locomotiva no girador de uma rotunda, em 1930	141
33	- Rotunda com várias locomotivas nos boxes, s/d.	151
34	- Chegada do trem P.1 a Araraquara, vindo de S.J. do Rio Preto. Ao fundo, à direita, a serraria da EFA (no verso, estão registrados os seguintes horário e data: 9 horas e 49 minutos, do dia 30.10.1964)	152

LISTA DAS FIGURAS

N.º	TÍTULO DA FIGURA	PÁG.
01	– Posição relativa do Município de Araraquara, no Estado de São Paulo	24
02	– Mapa da cidade de Araraquara, indicando o traçado atual dos trilhos (esquerda) e o do contorno ferroviário (já concluído).	24
03	– Algumas das várias áreas da cultura.	30
04	- Caminhos de Santos a São Paulo (o de João Ramalho era o dos Tupiniquins)....	59
05	– Os principais sentidos dos caminhos paulistas.	62
06	– Mapa ferroviário de São Paulo (1950).	63
07	– Logotipo da Cia. Paulista.	70
08	– Os Campos de Araraquara: região acima do Rio Piracicaba.	72
09	– A EFA e a Cia. Paulista: traçados divergem a partir de Araraquara.	77
10	– Logotipo da EFA	78
11	– Escudo da Associação Ferroviária de Esportes. As letras AFE fazem referência à EFA, que patrocinava o clube.	81
12	- Ferrovia Norte-Sul; a rota da BUNGE; e projetos ferroviários (incluindo a FERROGRÃO).	97
13	– Visão esquemática, indicando-se as estradas de rodagem (amarelo), o traçado atual das linhas férreas (vermelho), o contorno ferroviário (azul) e a área habitada da cidade (branco).	101
14	– Esquema do transporte coletivo proposto por Elias Chediek Neto. Os retângulos representam as linhas de ônibus, carreando passageiros para as estações da linha do VLT e dali os apanhando.	110
15	– Planta de Araraquara em 1870, antes da chegada da Estrada de Ferro.	127
16	– Planta de Araraquara em 1877, ainda antes da Estrada de Ferro, crescendo em <i>direção oposta</i> àquela por onde passariam os trilhos (seta inserida pelo autor). ...	127
17	– Planta de Araraquara em 1893, após a chegada da Cia. Paulista. A cidade começa a crescer <i>na direção</i> da área dos trilhos (seta inserida pelo autor).	128
18	– Planta de Araraquara em 1908, quando a cidade já crescia <i>para além</i> dos trilhos, onde, depois, seria a Vila Xavier (seta inserida pelo autor).	128
19	- O traçado da Cia. Paulista em direção a Araraquara.	134
20	– Protocolo de representação junto ao Ministério Público (proteção do patrimônio da Vila de Tutóia).	145

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
Pressupostos teóricos e objetivos	19
Metodologia	20
1. PRIMEIRA PARTE. BALIZAS.	
1.1 Introdução	25
1.2 Cultura	26
1.2.1 Ideologia	31
1.3 História	34
1.3.1 A “Nova História”	38
1.3.2 História Local e Memória	40
1.4 Externalidade e perda de patrimônio histórico-cultural	48
1.5 Contribuição jurídica: uma questão de Direito	49
2. SEGUNDA PARTE. CAMINHOS.	
2.1 Introdução	55
2.1.1 Caminhos de terra	56
2.1.2 Caminhos de ferro	62
2.1.2.1 As linhas férreas no Brasil e em São Paulo	64
2.1.2.1.1 A primeira ferrovia paulista	66
2.1.2.1.2 A Cia. Paulista	70
2.1.2.1.3 A Cia. Paulista em Araraquara	71
2.1.2.1.4 A EFA	78
2.1.3 Outros caminhos: a rodoviarização	82
2.1.3.1 As raízes da opção pelo automobilismo	82
2.1.3.2 As opções do governo JK	87
2.1.3.3 A deterioração das estradas de ferro	90
2.1.4 Ainda outros caminhos	96
3. TERCEIRA PARTE. REMOÇÃO DOS TRILHOS.	
3.1 Introdução	98
3.2 O contorno ferroviário e a supressão dos trilhos	98
3.3 Algumas propostas para a utilização das áreas dos trilhos	102
3.3.1 Visão geral das propostas: uma questão de ideologia?... ..	112
3.3.1.2 Notas acerca dos Planos Diretores	119
3.4 As linhas férreas: alguns registros histórico-culturais	123
3.4.1 Algumas referências históricas	124
3.4.2 Outras referências	135
3.4.3 Notas acerca da rivalidade Centro - Vila Xavier	155
CONCLUSÃO	159
CONSIDERAÇÕES FINAIS	166
REFERÊNCIAS	170
Revistas, Publicações e artigos	176
Mídia Gravada	180

Sites e blogs	181
BIBLIOGRAFIA	185
ANEXOS	
Anexo A	186
Anexo B	190
APÊNDICES	
Apêndice I	191
Apêndice II	192
Apêndice III	193
Apêndice IV	194
Apêndice V	195
Apêndice VI	196

INTRODUÇÃO

“...os artigos que compõem este livro... explicam a diferença entre seriedade (fundamental) e sisudez (defeito grave) na escrita.”

Jaime Pinsky (*Porque Gostamos de História*, Contexto: São Paulo, 2013, p. 14).

Começemos por dizer que, por quase um século, a ferrovia foi o principal meio de transporte de passageiros e de carga em Araraquara (SP) - sua ligação com o mundo.

A exemplo do que ocorre na maior parte do interior do Brasil, hoje, por Araraquara, somente passam trens de carga. Uma linha de trem de passageiros, porém, em tese, possui muito mais condições de impregnar-se de história e representar um marco cultural do que uma de carga, por apresentar maior incidência de interações pessoais. Trem leiteiro, *Pullman*, tomar refeições no vagão-restaurant, bife à Arcesp¹, caderneta quilométrica, viajar até a capital dormindo numa cama, buscar notícias ou fazer manifestações na estação do trem, são expressões ou atos alegadamente empurrados pela modernização, que parecem ter ficado somente na lembrança dos que vivenciaram a época áurea dos trilhos transportando pessoas.

À exceção de áreas metropolitanas, o transporte de passageiros no interior do País é praticamente inexistente. Uma consulta ao Anuário de 2013, da Revista Ferroviária, da página 112 à 190, comprova isso, pois ali se listam somente aquelas áreas. Há, todavia, uma ressalva na página 112, registrando-se que operam também trens de passageiros, além dos de carga, a Estrada de Ferro Amapá – EFA (não confundir com a extinta EFA – Estrada de Ferro Araraquara, sobre a qual falaremos mais detidamente, neste trabalho), com 193,7 km, entre Serra do Navio e Santana, próximo a Macapá (p. 32 e 33); a Estrada de Ferro Carajás – EFC, com 892 km, entre Carajás, no Pará e São Luís, no Maranhão (p. 36 e 37); e a Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM, com 905 km, entre Belo Horizonte, em Minas Gerais, e Vitória, no Espírito Santo (p. 60 e 61). Ou seja, um total de 1.990,7 km para um país continental, como o nosso, pode ser considerado muito pouco para o transporte ferroviário de passageiros (sem contar as metrópoles), mesmo que se juntassem à conta os trens turísticos como o da Estrada de Ferro Campos do Jordão, no Estado de São Paulo.

¹ Refeição famosa, servida nos vagões-restaurantes da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, consistente em filé com cebola, tomate, ervilhas e arroz (V. BRANDÃO, 2010, p. 46).

Mas, a carga representada pelo café, no auge da expansão dessa cultura pelo interior de São Paulo, há mais de século, constituiu-se num marco importante do passado das ferrovias em nossa região.

Para além de cem anos após sua implantação (a Cia. Paulista de Estrada de Ferro chegou a Araraquara em 1885 e a EFA - Estrada de Ferro Araraquara iniciou o assentamento de seus trilhos em 1896), as linhas férreas que cruzam a cidade estão sendo suprimidas do seu traçado original, deslocando-se o transporte ferroviário para um contorno já construído.

Muitos dados parecem perder-se e, até onde se pode verificar, são desconsiderados alguns aspectos histórico-culturais, o que parece sugerir uma degradação, com perda evidente. Um “Museu Ferroviário” ocupa, hoje, as dependências da antiga estação ferroviária, mas poderia, talvez, ser melhor aparelhado para apresentar a história e a cultura das ferrovias que utilizaram os trilhos. Transformado em museu, o prédio da antiga estação apresenta-se conservado, ao contrário da maioria de seus congêneres, em outras cidades do estado.

A retirada dos trilhos do seu traçado original, em Araraquara, oferece mais assuntos à discussão, como, por exemplo, o fato de que, aparentemente, não haveria razão de peso para a sua transposição para um contorno ferroviário, nem consenso acerca do destino do espaço que ocupavam.

Seria para eliminar uma suposta separação entre o centro e a região da Vila Xavier? Especulação imobiliária com a disponibilização da área? Interesse na ocupação do entorno do novo traçado? Desconhecimento da carga histórico-cultural representada pelos trilhos? O transporte de passageiros por via férrea, por grandes distâncias, como se afirmou, é, hoje, praticamente inexistente no interior do país.

O crescimento da frota nacional rodoviária foi extraordinário: 136% entre 2001 e 2011, enquanto a população cresceu somente 12,2%. Segundo o IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, em 2008, a frota nacional de veículos automotores era de mais de 54 milhões de unidades (além de cerca de 20 milhões de motos), dos quais cerca de 7,5 milhões de automóveis só na cidade São Paulo. Isso faz com que, na capital do Estado, a média de velocidade de um veículo automotor seja de 18,5 quilômetros por hora, inferior a de um corredor de maratona (20 km) ou a de uma carroça puxada por cavalos: 26 km. (IPEA, 2008 - site; NOVAES, 2014 - artigo).

O problema da mobilidade humana é, portanto, cada vez maior, como podemos observar nos congestionamentos das grandes cidades, enquanto assistimos, impotentes,

a opções de política do Estado em privilegiar o transporte individual em detrimento do transporte coletivo. As rodovias para o interior do estado de São Paulo foram, primeiramente, duplicadas (incluindo a construção de trechos com a chamada terceira pista). Depois da Anhanguera, construiu-se a Bandeirantes, também com várias pistas, mas nada parece ser suficiente.

O transporte ferroviário de passageiros, portanto, deverá ser opção viável e válida, principalmente se considerarmos essa quase exaustão das rodovias, duplicadas e ampliadas como dissemos, mas que, em vários trechos se encontram saturadas, com filas intermináveis de caminhões para embarque de mercadorias nos portos². O espetáculo de milhares de carros entupindo as avenidas das cidades ou, de modo particular, nas estradas de São Paulo que demandam ao litoral, quando todos decidem descer até a orla marítima, já se tornou “banal”.

Foto 01 – O absurdo do trânsito atual.



Fontes, em sentido horário: Nosrevista (2014); Avante Brasil (2014); Carplace (2014); Duprat (2012)

Há que se seguir o exemplo de outros países, com cultura ferroviária sedimentada, transportando passageiros e carga a um custo reduzido em relação a outros meios de transporte, mas também como auxiliar importante para desafogar o trânsito urbano, que já se mostra problemático mesmo em cidades médias, por volta de 200 mil habitantes – como é o caso de Araraquara. No geral, vemos que os metrô se

² A China cancelou “a compra de 2 milhões de toneladas de soja por atraso no carregamento dos navios” (BARBOSA, 2014 - artigo).

multiplicam e podem ser considerados indispensáveis ao funcionamento das metrôpoles.

A propósito, segundo notícia publicada no jornal “O Estado de São Paulo” (12.07.13), acerca do trem regional que ligará a Capital do Estado a Sorocaba (SP), verifica-se que:

O projeto do trem regional faz parte de um programa do governo paulista de **retomar o transporte de passageiros sobre trilhos e desafogar o trânsito nas estradas do Estado**. Com investimentos de R\$ 18,5 bilhões, será construída uma malha férrea interligando também as regiões de Santos e Jundiaí à capital paulista por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP). As duas cidades já são ligadas pelos trilhos da CPTM. Quando completo, o sistema de trens regionais poderá transportar perto de 500 mil passageiros diariamente. (TOMAZELA, 2013, grifos nossos)

É fato notório que, em inúmeras cidades europeias, por exemplo, a disposição da linha férrea mantém-se atravessando o centro urbano, inclusive se utilizando de composições de rápido deslocamento, os chamados “trens-bala” ou TAV – Trem de Alta Velocidade (intermunicipais) e VLT - Veículo Leve sobre Trilhos (área urbana). No Brasil, os trilhos tradicionalmente também atravessam o centro de inúmeras cidades, como, por exemplo, a capital São Paulo e Campinas, no interior – não se cogitando de propor a sua remoção. No caso específico de São Paulo, existe, de fato, a previsão de construir um “anel ferroviário” (FERROANEL), mas com o objetivo de destinar os trilhos que cortam a cidade exclusivamente para passageiros. Não se trata de suprimi-los (O Estado de São Paulo, 09.04.14, caderno de Economia, fls. B8). Ocorre ali que, pela superposição de trens de carga e de passageiros (estes pela CPTM – Cia. Paulista de Trens Metropolitanos), o transporte ferroviário de cargas – muito mais barato do que o rodoviário – está estacionado em 960 mil contêineres no Estado, de um total de 2,5 milhões, do Brasil, que chegam anualmente ao porto de Santos. Somente com a construção do trecho norte do FERROANEL, a quantidade de contêineres via férrea crescerá para 1,5 milhão anuais do Estado (retirando 5 mil caminhões/dia do trânsito paulistano). A capacidade de transporte de passageiros pela CPTM, por outro lado, aumentaria excepcionalmente (O Estado de São Paulo, 15.04.14, caderno Notas e Informações, fls. A-3, nota intitulada “Boa proposta para o Ferroanel”).

Em Araraquara, o aproveitamento da área e da estrutura do atual traçado dos trilhos para um metrô de superfície ou utilização de VLT seria uma opção a considerar. Não seria preciso desapropriar novas áreas e nem construir nova estrutura. Por que

parece haver aparente insensibilidade ou indiferença para os aspectos imateriais simbolizados pelos trilhos em seu traçado atual?

Debruçar-se sobre o tema poderá trazer alguma luz a tais indagações. Daí a pesquisa para esta Dissertação.

Pressupostos teóricos e objetivos

A pesquisa de fontes quase nada revelou no que concerne à linha de abordagem que se pretendeu adotar – a remoção dos trilhos em Araraquara, com aspectos próprios, como degradação histórico-cultural. Alguns trabalhos sobre remoção de trilhos existem, mas nenhum especificamente nessa linha, muito menos no que se refere a Araraquara.

Para tal, buscamos referenciais no campo da História, da Cultura e da Memória, a fim de que, no manejo das argumentações, se estabeleçam parâmetros básicos e rigor teórico.

Quanto ao enfoque específico do tema, obviamente buscamos dados da história de nossas ferrovias, episódios que guiaram o desenvolvimento dos seus traçados, bem como relembremos as razões da origem do seu abandono.

Assim sendo, obras acerca da história ferroviária foram úteis, como “*Estradas de Ferro no Brasil*”, de Márcio Rogério Silveira (Interciência: Rio de Janeiro, 2007), que fornece importante contribuição ao quadro geral brasileiro, embora muito pouco acerca de ferrovias locais. No mesmo sentido, o trabalho de Liliana Rolfsen Petrilli Segnini (*Ferrovias e Ferroviários* - originalmente, dissertação de Mestrado, PUC/SP, 1981. Cortez: São Paulo, s/d [1982]). Outras dissertações e teses auxiliaram, como a de Helena Maria de Andrade Capelini (*Ferrovias no País do Automóvel: Trilhas da Resistência – 1948-1980*. Dissertação de Mestrado em Sociologia. Unesp: Araraquara/SP, 1986).

Alguns subsídios foram buscados nos livros-álbuns, como o de Militão Augusto de Azevedo (TRUZZI *et al.*, *São Paulo Railway*. Magma Cultural: São Paulo, 2010) e o *Álbum de Araraquara – 1915*, de Antônio M. França (João Silveira, Editor: Araraquara/SP, 1915).

Como não poderia deixar de ser, na era da informática, utilizamos meios de mídia como DVD's e buscamos, via *internet*, elementos que nos auxiliassem na elaboração de exemplos e fotos não disponíveis em outros meios.

De maneira panorâmica, a utilização de bibliografia acerca de cultura e história prestou valioso auxílio no desenvolvimento do tema e, não por acaso, os livros de nossa orientadora, Dulce C.A. Whitaker.

O objetivo principal do presente trabalho foi estudar e analisar o episódio da supressão dos trilhos ferroviários de seu atual traçado pelo centro da cidade de Araraquara (SP), transferindo o tráfego ferroviário para um contorno, sob a perspectiva de que se trata de uma degradação histórico-cultural a ser evitada. Quanto aos objetivos específicos, tentamos:

- referendar o sentido especial que a área adquiriu através do decorrer do tempo;
- registrar criticamente a existência de projetos ou propostas acerca da destinação da área de que se trata;
- enfatizar a importância do patrimônio histórico-cultural envolvido e alertar para a perda progressiva de sua memória;
- documentar depoimentos acerca da memória da área em questão.

Metodologia

Como o objetivo principal da dissertação foi estudar e discutir as implicações de história e de cultura da área que recebe os trilhos ferroviários, procurou-se construir um painel, amplo na medida do possível, no sentido de apontar a existência de degradação histórico-cultural com sua supressão.

Como se vê, portanto, tivemos um foco material, qual seja, o recorte do local da passagem das ferrovias pelo centro de Araraquara (SP), e um foco investigativo, ou o que a ligação ferroviária representou para a cidade e região, bem como o que a supressão dos trilhos parece significar. O registro de tais aspectos recebeu, conforme se perceberá, um tratamento interdisciplinar.

Quais foram os instrumentos para atingir o que se pretendia?

Verificou-se que uma visão interdisciplinar nos levou a uma estratégia investigatória, iniciada com busca de referenciais numa rede teórica calcada na bibliografia utilizada, mas que permitisse construir uma ponte com a coleta de dados, por entrevistas, quer de ex-ferroviários, quer de diversos atores envolvidos com o tema.

Quanto às entrevistas, receberam tratamento qualitativo, identificando aspectos relevantes aos fins pretendidos. Buscou-se, na medida do possível, que fossem não diretivas, ou seja, com intervenção mínima, para evitar a perda do foco, como fontes de informação de história oral. Ou seja: são depoimentos.

Lucília de Almeida Neves Delgado (2010, p. 18) afirma que “*os depoimentos recolhidos através do procedimento de constituição de fontes orais traduzem visões particulares de processos coletivos*”. No presente caso, podem ser *mnemons*³, que detêm memórias da ferrovia – ou, até, daqueles que, de uma forma ou outra, ligam-se ao assunto desenvolvido.

As diversas obras acerca de procedimentos de história oral (e.g.: ALBERTI, 2005; DELGADO, 2010; MEIHY e HOLANDA, 2011; MEIHY e RIBEIRO, 2011) são enfáticas sobre os cuidados a serem tomados com as entrevistas em si:

- uns, que podemos denominar *internos*, tais como profundo respeito ao outro (depoente), com suas idiossincrasias, silêncios, dificuldades (a exemplo da idade, constrangimento ante um gravador, presença de terceiros, conhecimentos, desconfiança para com o entrevistador etc.), bom senso em eventuais intervenções;
- outros, que se podem denominar *externos*, tais como equipamento utilizado e alternativo ou reserva, planejamento, lugar da entrevista, data e horário, falha na análise qualitativa do material, influência do transcritor.

Portanto, se algum êxito se alcançou na obtenção do material, ocorreu na proporção do planejamento, da paciência e da insistência. As sessões eram sucessivamente adiadas; informantes desistiram ou, infelizmente, vieram a falecer, outros ficaram sem condições de conceder entrevistas.

Os entrevistados diretos foram os seguintes:

- Mauro Benassi, ferroviário aposentado, 83 anos, foi responsável pelo almoxarifado geral da EFA – Estrada de Ferro Araraquara e na Cia. Paulista (quando houve a fusão das duas na FEPASA - Ferrovias Paulistas S.A.);
- Lauro Luciano, ferroviário aposentado, 90 anos, desempenhou diversas funções (lenheiro, graxeiro, revistador) na Estrada de Ferro Araraquara e na Cia. Paulista (quando houve a fusão das duas na FEPASA);

³ *Mnemons*: na Grécia antiga, eram os encarregados da memória coletiva, como costumes e leis. O termo foi adaptado por J. Le Goff (ed.), *La nouvelle histoire*, Paris, 1978, para designar, atualmente, pessoas, de normal, mais idosas, que guardam memórias acerca de dados ou fatos que viveram ou presenciaram.

- Genayr do Carmo Simoni Benassi, ferroviária aposentada, 79 anos, trabalhou no setor do Horto Florestal e, depois, no de estatística, vinculado à contabilidade da Estrada de Ferro Araraquara e na Cia. Paulista (quando houve a fusão na FEPASA);
- Rogério Belmiro Tampellini, jornalista, sociólogo, historiador, 35 anos, ativista da causa ferroviária, mantém um blog sobre o assunto (“Esboços do Rogério”, disponível em <http://www.esbocosdorogério.blogspot.com.br/2013_08_01_archive.html>.);
- Elias Chediek Neto, ferroviário aposentado, responsável pela manutenção da via permanente e chefia de transportes e circulação da EFA – Estrada de Ferro Araraquara, atualmente vereador em Araraquara (SP), 66 anos;
- Luiz Antônio Nigro Falcoski, professor universitário (Universidade Federal de São Carlos – Engenharia Civil), 62 anos, Doutor em Estruturas Ambientais Urbanas, ex-secretário do Município de Araraquara (2002-2006), de uma família de ferroviários (o avô, Alexandre Falcoski foi chefe-de-estação em Araraquara).
- Joviano Honorato, 77 anos, ferroviário aposentado, trabalhou como lavador de carros (vagões) e na linha permanente da EFA (por ocasião da entrevista, José Marques, 70 anos, ferroviário aposentado, que iria conceder a sua, desistiu de fazê-lo, mas retornou em seguida e fez intervenções na de Joviano, o mesmo ocorrendo com José de Sena, 69 anos, lavrador aposentado);
- Nelson Dall’Acqua, 93 anos, administrador de propriedade rural produtora de café, aposentado, residente em Bueno de Andrada (SP), subdistrito de Araraquara (SP);
- Geraldo Solcia, 72 anos, gerente administrativo do subdistrito de Bueno de Andrada (SP), de onde foi subprefeito por 18 anos (a subprefeitura e a gerência situam-se em prédio que integrava o conjunto da estação de Bueno de Andrada), de família de ferroviários.

Foram utilizadas, igualmente, algumas opiniões, intervenções e propostas que aparecem nos documentários “*O Apito do Trem*” (2009) e “*Memórias da EFA*” (2013), do cineasta Marcelo Machado.

Acerca de fatos das ferrovias, incluem-se notícias, opiniões e fotos, consulta a jornais, revistas, sites e blogs, conforme especificado ao final do trabalho.

Quanto à estrutura, a dissertação foi dividida em três partes, além (por óbvio), da introdução e da conclusão e considerações finais.

A primeira parte, dedicada a referenciais utilizados no desenvolvimento do assunto, apresenta quatro capítulos, além da sua própria introdução:

- um sobre Cultura, com anotações acerca de Ideologia;

- outro, enfocando a História e a denominada Nova História, bem como história local e memória.
- depois se aborda o conceito econômico de externalidade, comparado a perda histórico-cultural;
- o último traz contribuições de princípios de Direito Ambiental.

Na segunda parte, além de sua introdução, temos aspectos dos caminhos em geral, com três capítulos:

- um sobre os caminhos de terra, base dos caminhos de ferro e das rodovias;
- outro capítulo trata dos caminhos de ferro, com aspectos das histórias das ferrovias que cortam Araraquara;
- o último trata da rodoviarização, base da deterioração das ferrovias.

Na terceira parte, foca-se a remoção dos trilhos, compreendendo, após a introdução:

- um capítulo acerca do contorno ferroviário e histórico da remoção dos trilhos;
- um segundo aborda as propostas acerca da utilização da área de onde seriam removidos os trilhos, quando se analisa o seu aspecto ideológico;
- no último registam-se alguns aspectos histórico-culturais da área em questão, incluindo-se, além de outras fontes, informes obtidos nas entrevistas.

Finalmente, na conclusão, resgatando-se as principais linhas dos capítulos anteriores, pretende-se construir uma visão geral do que representa o episódio da supressão dos trilhos em Araraquara, chegando-se a alguns pontos importantes que decorrem da análise e discussão empreendida.

Foto 02 – Vista aérea de trecho dos trilhos em Araraquara, com dois dos viadutos que ligam o centro da cidade (à direita) com o núcleo da Vila Xavier (à esquerda).



(Fonte: SINFERP, 2012 - blog).

Figura 01 – Posição relativa do Município de Araraquara, no Estado de São Paulo



(Fonte: CEPAM, 2014 - site).

Figura 02 – Mapa da cidade de Araraquara, indicando o traçado atual dos trilhos (esquerda) e o do contorno ferroviário (já concluído).⁴



Fonte: SELESTRINO (2008, p. 11, *apud* OLIVEIRA, 2008, p. 93-verso).

⁴ - Para alguns dos locais citados na dissertação, ver Apêndice VI, p. 196.

1. PRIMEIRA PARTE. BALIZAS.

1.1– Introdução

Talvez, em algum lugar, neste momento, um professor de Linguística poderia estar-se referindo a dois fenômenos ligados às palavras e que podem, para nós, ser pertinentes.

Um é a *sinonímia*, definida “*pela equivalência que o locutor pode estabelecer entre palavras diferentes quanto aos significantes (fonia/grafia). Um mesmo significado realiza-se em significantes diferentes: distinguir e diferenciar; imprevisto, inesperado, inopinado*” (GENOUVRIER e PEYTARD, s/d [1974], p. 319).

Outro é a *polissemia*:

Pode-se definir o fenômeno da polissemia como o contrário da sinonímia, já que se trata do relacionamento de um só significante com vários significados. Mais simplesmente, há polissemia quando uma só palavra (ou sintagma, ou lexia) está carregada de vários sentidos. Exemplos:

a chave da fechadura / a chave de um enigma / uma palavra-chave;
a letra A / a letra e a música de uma canção / letra de câmbio / marcar gol de letra;
contar uma história/ contar os bois no curral / contar com a ajuda de alguém.

A polissemia é sentida pelo locutor no interior do estado de língua de que ele é contemporâneo; é uma noção essencialmente sincrônica. (GENOUVRIER e PEYTARD, s/d [1974], p. 320, grifos no original).

Através do tempo e da história, as palavras sofrem alteração nos seus significados, que se incorporam ao seu uso – e perdem outros.

Pela polissemia, a língua tem a oportunidade de ser econômica, pois atribui vários significados a uma mesma palavra: mas corre o risco da “*ambiguidade, e exige que se distribuam na frase meios que permitam ao sentido fixar-se de maneira clara: é o que os linguistas denominam ‘resolução das ambiguidades’*” (*op.cit*, p. 320).

Deve-se reconhecer, todavia, que, quando nos referimos a conceitos, a polissemia pode exigir, como “*resolução de ambiguidades*”, que nos posicionemos acerca de que ou quais significados estarão no seu emprego, dentro de uma gama mais ampla, a fim de delimitá-los: “*De modo geral, os intelectuais são sofisticados o suficiente para perceber que a similaridade de termos é um guia frágil quando se trata de estabelecer a identidade ou diversidade de conceitos*” (BAUMAN, 2012, p. 83).

A polissemia é inarredável de palavras como “cultura”, “ideologia” e “história”, sendo, pois, aconselhável, debruçarmo-nos sobre seus significados, principalmente quando pensamos nelas como conceitos a serem referenciados.

A palavra “cultura”, por exemplo, basicamente significava “*tendência a crescimento natural*”, uma *cultura* de algo, mas teve sua significância modificada para “*uma coisa em si mesma*”, no século XIX, contemplando outros conteúdos (WILLIAMS, 2011, p.18).

Assim, ao abrirmos este trabalho abordando aspectos de alguns conceitos, esperamos fazê-lo, ao menos, por duas razões. A principal, talvez, seria - como “resolução de ambiguidades” - tentar balizar a perspectiva em que os empregamos no desenvolvimento do tema. Outra, de, assim, oferecê-los à aferição da efetividade de tais interpretações no enfoque que se desejou atribuir aos fatos.

Os comentários a respeito deverão, de tal sorte, ser entendidos como balizas ou marcos para referências no texto, auxiliando na visão das argumentações.

Uma advertência importante, todavia, deve ser registrada:

Tomar um conceito criado para uma realidade específica, e tentar aplicá-lo em outra, exige adaptações, ajustes, reformulações, sem o que, corre-se o risco de forçar explicações teóricas que não se aplicam adequadamente aos fatos que pretendemos explicar. WHITAKER (2010, p. 54):

1.2 – Cultura

“Nossa existência não é mais que um curto-circuito de luz entre duas eternidades de escuridão.”
Vladimir Nabokov, *escritor*.

Cumpre, em primeiro lugar, referirmo-nos a *cultura*, cujo significado é ambíguo, variando conforme o contexto.

É conhecida a inexorável ambiguidade do conceito de cultura. Bem menos notória é a ideia de que essa ambiguidade provém nem tanto da maneira como as pessoas definem a cultura quanto da incompatibilidade das numerosas linhas de pensamento que se reuniram historicamente sob o mesmo termo. (BAUMAN, 2012, p. 83).

Todavia, “*como regra, as qualidades inerentes ao termo não restringem muito seu possível uso conceitual*” (*op.cit*, p. 83).

Interessa-nos, particular e inicialmente, neste trabalho, aquele conceito

[...] que foi criado pela Antropologia para captar o plano simbólico da ação humana, tentando compreender costumes de outros grupos que não aqueles da cultura ocidental – e por isso mesmo considerados estranhos, dado o caráter etnocêntrico e europeucêntrico da nossa visão de mundo. (WHITAKER e BEZZON, 2006, p. 60).

Aqui, faz-se necessário considerar a compreensão do “outro”, numa “postura democrática”, mas que, entretanto, implica em dois perigos: o primeiro é confundir cultura com ideologia, conceito que será comentado adiante (instrumento de dominação); o segundo é embaralhar o conceito e aceitar como cultura distorções desumanizantes, rotuladas por alguns desavisados como “culturas”: da *corrupção*, da *repetência*, etc. (WHITAKER e BEZZON, 2006., p. 60 e 61).

Mas, com referência especificamente à cultura, tudo começa quando nosso antepassado mais distante desce das árvores e passa a caminhar e evoluir, não importando, ao menos para nosso estudo, a causa de tal decisão, de qualquer forma, cataclísmica. Conforme (WHITAKER, 2012 - aula):

Cresce o neocortex cerebral, há a modificação da pélvis, até que, há cerca de 200 mil anos, surge *o homo sapiens sapiens*. Temos, em verdade, dois cérebros: um animal, límbico, e **o neocortex, desesperadamente necessitado de cultura. O ser humano não nasce homem; é a cultura que o humaniza**, que programa (quase num sentido cibernético) o homem, de tal sorte que **se a cultura se desarticula, desarticula-se a humanidade, mesmo que seja a de um só grupo**. Num conceito antropológico, a cultura nos produz e produzimos a cultura. Se se altera algo (principalmente na técnica) há um rebote nas demais áreas (grifos nossos em negrito).

Com o aumento do tamanho do cérebro, tem-se um problema, pois se esse órgão for grande, exigirá uma cabeça grande e “*em um macaco adepto do bipedalismo, há um limite no tamanho de cabeça que se permite passar pela cintura pélvica*” (AYDON, 2011, p. 22).

Portanto, a consequência foi um “*nascimento prematuro*”:

A gravidez de nove meses foi seguida pelo surgimento de uma prole cujo cérebro teria de completar seu desenvolvimento ao longo de um período de muitos meses, durante o qual a criança fica totalmente dependente de sua mãe ou responsável. Nenhum outro mamífero nasce num estágio tão prematuro. Se os bebês humanos nascessem no mesmo estágio de desenvolvimento de cérebro de outros mamíferos, eles permaneceriam no útero por no mínimo 20 meses. (*op.cit.*, p. 22, grifos nossos).

Os cuidados com a prole exigiam muito também dos outros membros do grupo, durante a etapa em que o cérebro era, digamos, “programado”, preparando-o para as

condições de sobrevivência da época, o que sugere uma transmissão de experiências prolongando-se através do tempo, geração após geração.

Além de pertencerem a uma espécie única, todos os homens possuem **uma característica comum: a de orientarem o seu comportamento por referenciais cujo conjunto designamos de cultura.**

Esta se manifesta das formas mais variadas, as *culturas humanas*, que correspondem a conjuntos de técnicas materiais e espirituais estratégicas para a convivência interna e a sobrevivência da comunidade de vida no seu ambiente.

As culturas humanas são transmitidas de uma para outra geração através de um processo educativo designado de *endoculturação* ou *socialização*. Por meio deste, ativam-se as capacidades mentais e físicas dos filhotes humanos recém-nascidos, que, neste estágio inicial, ainda não podem ser considerados *humanos* ou *humanizados*, já que não possuem ainda a capacidade do uso da linguagem, da fabricação de instrumentos, e da independência física, próprias dos adultos. Os bebês, apesar de não serem humanos, são indivíduos biologicamente *hominizados*, descendentes de populações pertencentes ao gênero *Homo* e à espécie *Homo sapiens sapiens*. (VIERTLER, 1988, p. 08 e 09, grifos nossos em negrito)

Um arcabouço de conhecimentos, continuamente aumentado, foi um diferencial importante na prevalência do homem no cenário mundial:

A grande qualidade da espécie humana foi a de romper com suas próprias limitações: um animal frágil, provido de insignificante força física, dominou toda a natureza e se transformou no mais temível dos predadores. Sem asas, dominou os ares; sem guelras ou membranas próprias, conquistou os mares. Tudo isso porque difere dos outros animais por ser o único que possui cultura. (LARAIA, 1986, p. 24, grifos nossos).

Mas não se pense, todavia, que o processo seja indolor:

O contato com o meio cultural não se faz sem dor. A todo momento, a sociedade é invadida por pequenos bárbaros e a adolescência é o embate maior. O aculturando não recebe passivamente a cultura, mas dialoga com ela, que se vai transformando. O ser vai adquirindo personalidade, havendo uma dialética entre cultura e indivíduo. (WHITAKER, 2012- aula, grifos nossos)

A âncora do conceito é antropológica: “*os antropólogos estudam os seres humanos onde quer que os encontrem*”, a humanidade como um todo, já que “*nenhuma parte pode ser entendida plenamente, ou mesmo com exatidão, se separada do todo*”, bem como que “*o todo não pode ser percebido com exatidão sem um conhecimento profundo e especializado das partes*”. E definem: “*Cultura é o sistema integrado de padrões de comportamento apreendidos, os quais são característicos dos membros de uma sociedade e não o resultado de herança biológica*” (HOEBEL e FROST, s/d., p. 03 e 04).

Ou, numa visão mais ampliada:

Cultura deve ser entendida como um complexo estruturado, formado, não só de técnicas e práticas materiais, como também de valores, normas de conduta, juízos, leis, moral, artes e, principalmente, padrões de comportamento, tudo compondo uma trama de símbolos que dá significado às ações dos seres humanos que vivem essa cultura (WHITAKER e BEZZON, 2006, p. 65).

GEERTZ (2008, p. 35), por sinal, também afirma que a cultura - sem a qual seríamos “*monstruosidades incontroláveis*” e “*verdadeiros casos psiquiátricos*” - é a base da socialização, via um sistema simbólico criado através da história (portanto não herdado geneticamente) e que nos impede de sermos apenas irracionais, mas construamos nossa individualidade como ser único, concluindo que, “*grosso modo, isso sugere não existir o que chamamos de natureza humana independente da cultura*”.

Assim sendo,

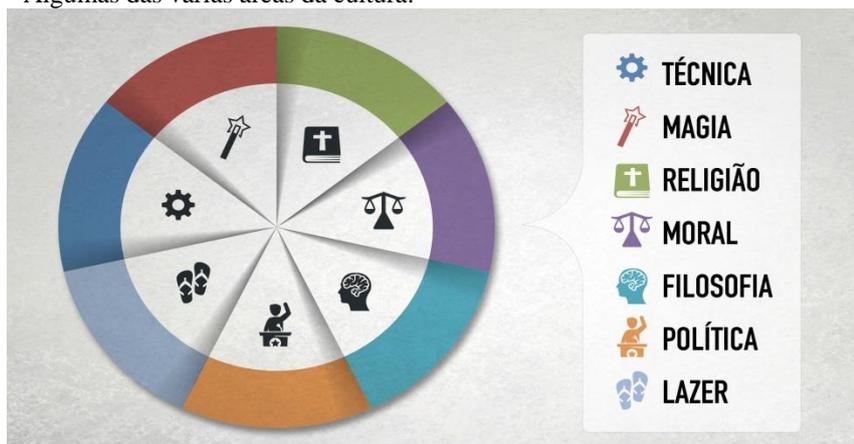
Quando vista como um conjunto de mecanismos simbólicos para controle do comportamento, fontes de informação extra-somáticas, a cultura fornece o vínculo entre o que os homens são intrinsecamente capazes de se tornar e o que eles realmente se tornam, um por um. Tornar-se humano é tornar-se individual, e nós nos tornamos individuais sob a direção dos padrões culturais, sistemas de significados criados historicamente em termos dos quais damos forma, ordem, objetivo e direção às nossas vidas. (GEERTZ, 2008, p. 37)

A cultura, embora represente um conceito amplo, geral, concretiza-se nas diversas manifestações de técnica, magia, filosofia, política, moral, religião, lazer, de cada civilização. A mudança ou interferência em uma dessas manifestações repercute nas demais. Conforme WHITAKER (2012 - aula), a Cultura pode ser vista como uma somatória de áreas, que GEERTZ (2008, p. 21) chama de “*dimensões simbólicas da ação social*”.

A técnica, por exemplo, corresponde a uma das várias práticas da Cultura, a Magia é tentativa de “domar” a natureza, a religião impõe regras de conduta, etc. Ou seja, cada uma dessas partes integra o patrimônio cultural humano e seu núcleo se preserva através das gerações, evidentemente com supressões e acréscimos. Um exemplo pode ser tomado das técnicas de construção de vias férreas, dos primórdios até hoje.

Consequentemente, a cultura é um traço distintivo do humano, ou seja, com menor cultura, haverá menos da natureza humana, pois é ela que transforma o recém-nascido *num ser humano* (WHITAKER, 2012 – aula, e WHITAKER e BEZZON, 2006, p. 64).

Figura 03 – Algumas das várias áreas da cultura.



Fonte: adaptado de WHITAKER (2012 - aula). Arte final: Miguel A.F.Demarzo⁵.

O contato entre culturas de grupos civilizatórios diferentes pode ter consequências, às vezes, deletérias, embora seja possível o contato cultural sem impacto, o que ocorria, sempre, antes da Renascença. Segundo (WHITAKER, 2012 - aula), um exemplo é o da cultura Romana, que absorveu a grega. A civilização romana, por sua vez, transformou o mundo, com reflexos evidentes até os dias atuais. Mas, a partir da formação da Europa moderna, o impacto entre culturas vai se tornar deletério.

Culturas se desarticulam quando atingidas por impactos tecnológicos estranhos que podem ser deletérios. Quando isso ocorre, os seres humanos que dependem dessa cultura entram em processo de angústia, o que pode influenciar, inclusive, sua capacidade reprodutiva. Nesses casos, a perda e ou decadência de práticas e rituais, doenças, morte inexplicáveis e suicídios, caracterizam a desintegração da cultura, em processos que podem levar à extinção do grupo, a médio ou longo prazo, dependendo das circunstâncias históricas. (WHITAKER e BEZZON, 2006, p. 64).

Controladores do poder, por meio da ideologia, podem aniquilar importantes aspectos do passado cultural de seus povos. Como exemplos, o desaparecimento de 87 tribos de nossos índios (só entre 1900 e 1950) e do sofisticado e imenso Império Inca.

Notemos, todavia, que há os que defendem que nem só os componentes exclusivamente culturais poderiam interferir na supressão de uma cultura, havendo outros fatores a serem considerados. Jared M. Diamond (2010) apresenta um extenso painel sobre a história da evolução das civilizações e defende que no episódio do contato entre as civilizações europeias e as ameríndias, além da tecnologia (dado cultural) atuou decisivamente o fato de que os nativos das Américas não possuíam anticorpos para as doenças trazidas pelos europeus (p. 210 e seguintes). Isso se confirma em AYDON (2011, p. 196 a 199).

⁵ Publicitário, filho do autor.

Mas, se analisarmos o que GIDDENS (1991, p. 54, grifos nossos) observa, isto é, que a “*apropriação do conhecimento não ocorre de uma maneira homogênea, mas é com frequência diferencialmente disponível para aqueles em posição de poder, que são capazes de colocá-lo a serviço de interesses seccionais*”, poderemos concluir que, de regra, aqueles que detêm o poder podem apropriar-se de conhecimento com muito mais abrangência e profundidade do que os demais, usando tal vantagem para seus próprios interesses, ou seja, aumentando seu poder.

Vê-se que abordar o conceito de cultura não pode prescindir de referências ao de ideologia.

1.2.1– Ideologia

O termo ideologia apresenta elevada polissemia:

Existem poucos conceitos da história da ciência social moderna que sejam tão enigmáticos e polissêmicos como esse de ideologia. Ao longo dos últimos dois séculos ele se tornou objeto de uma acumulação incrível, até mesmo fabulosa, de ambiguidades, paradoxos, arbitrariedades, contra-sensos e equívocos. (LÖWY, 1987, p. 9 e 10; *apud* KONDER, 2002, p. 09)

A ideologia surge das relações de poder, num plano diferente da cultura:

Todos os processos de dominação, de poder, não são processos de cultura, mas de ideologia, embora haja quem a considere como parte da cultura. A ideologia é um processo de poder, que pode interseccionar com a cultura. Esta última é prazerosa, lúdica. (WHITAKER, 2012 - aula).

Parafraseando CHAUI (2008, p. 12 e 15 e 16), a partir do século XVI e XVII, a Natureza é tida um sistema mecânico, somente produzindo coisas. O corpo humano, todavia, apresenta duas faces: embora faça parte da natureza, possui também espírito, apresenta liberdade para escolher livremente. Portanto, se na Natureza não há hierarquia, esta ocorre para o ser humano: o espírito vale mais que o corpo. Com o tempo, o homem transforma e domina a realidade, compreendida não só pela natureza, mas também pela sociedade. Quando o homem exerce sua vontade, ela se manifesta, por excelência, pelo trabalho, com o corpo subordinando-se a um determinado fim. Em consequência, a valorização do sangue ou da linhagem aristocrática da Idade Média passa a ser substituída pela valorização da recompensa. Através do esforço pessoal (do trabalho), a pessoa pode realizar-se: surge o *burguês*. Ao lado do burguês, surge o *trabalhador* de Marx, no capítulo “O segredo da acumulação primitiva”, de “O Capital”

(*apud* CHAUI, 2008, p. 17), o qual era, ou foi, inicialmente, dono de si mesmo, um produtor sem separação entre capital e trabalho, tal como o lavrador, dono de suas ferramentas e sua terra, ou o artesão, dono de sua oficina.

Conforme KONDER (2002, p. 35), o “*trabalho é a primeira atividade do ser humano como ser humano*” e, com essa atividade, “*o ser humano transforma o mundo e se transforma*”. Marx (*apud* Konder, p. 36) chega à conclusão de que “*o modo de produção capitalista, correspondente aos interesses vitais da burguesia, reduzia a força de trabalho dos seres humanos à condição de mera mercadoria*”.

Com o aparecimento do capitalismo, separam-se o capital e o trabalho, transformando os produtores em assalariados, com uma nova formação social. Marilena Chauí assinala:

Estamos, pois, diante do que se convencionou chamar de homem livre moderno. Notamos, porém, que esse “homem” é dois tipos diferentes de homens: há o burguês, proprietário privado dos meios de produção ou das condições do trabalho, e há o trabalhador, despojado desses meios e dessas condições, “liberado” da servidão, mas também despojado dos meios de trabalhar livremente, só podendo trabalhar como assalariado. (CHAUI, 2008, p. 18 e 19)

MARX e ENGELS (2007, 26) afirmam que a “*divisão do trabalho só se torna efetivamente divisão do trabalho a partir do momento em que se opera uma divisão entre o trabalho material e o trabalho intelectual*”. A possibilidade de evitar o conflito entre as classes está em abolir a divisão do trabalho, pois

[...] pela *divisão do trabalho*, torna-se possível, ou melhor, acontece efetivamente que a atividade intelectual e a atividade material – o gozo e o trabalho, a produção e o consumo – acabam sendo destinados a indivíduos diferentes, então, a possibilidade de esses elementos não entrarem em conflito reside unicamente no fato de se abolir novamente a divisão do trabalho (*op. cit.*, p. 27).

Daí, que:

Os pensamentos da classe dominante são também, em todas as épocas, os pensamentos dominantes, em outras palavras, a classe que é o poder *material* dominante numa determinada sociedade é também o poder *espiritual* dominante. A classe que dispõe dos meios da produção material dispõe também dos meios da produção intelectual, de tal modo que o pensamento daqueles aos quais são negados os meios de produção intelectual está submetido também à classe dominante (*op. cit.*, p. 48).

Assim, temos o trabalho considerado como expressão de vontade livre e fins próprios - *mas do burguês* -, paralelamente ao trabalho mecânico tanto da máquina corporal (o trabalhador assalariado) como das máquinas artificiais. O burguês determina

os fins; o trabalhador é o meio para atingi-los. De um lado a liberdade e, de outro, o autômato: uma divisão social entre os corpos que trabalham e as almas que mandam (CHAUÍ, 2008, p. 19).

Os homens produzem ideias e representações para entender e explicar sua vida individual, social, relações com a natureza e o sobrenatural. Tais explicações são produzidas pelos dominantes para preservar o poder, ocultando a realidade da formação dessas relações e das dominações econômica e política que estão ocorrendo. Esse ocultamento da realidade social chama-se *ideologia*, pela qual os dominantes legitimam as condições sociais de exploração e dominação, fazendo-as parecer verdadeiras e justas. Mas, os homens podem ou reproduzir as relações sociais existentes ou, então, transformá-las: radicalmente (revolução) ou parcialmente (reformas). Assim, a ideologia não possui um poder absoluto, que não possa ser quebrado ou destruído; entretanto, sua remoção é difícil ou, mesmo, rara, face à miopia dos dominados, os quais não percebem a verdadeira armadilha em que jazem capturados. Se uma classe social compreende sua realidade, pode organizar-se, suplantando a ideologia estabelecida e transformar a sociedade. Por exemplo, os próprios burgueses destruíram a ideologia aristocrática (século XVI a XVIII), enquanto Marx, por sua vez, propôs que os trabalhadores poderiam destruir a ideologia burguesa (CHAUÍ, 2008, p. 23 a 25).

Segundo Marx (em “Fundamentos para a Contribuição à Crítica da Economia Política”, *apud* CHAUÍ, 2008, p. 63), a classe social vai aparecer como uma “fatalidade do destino”, pois “*os indivíduos não podem perceber que a realidade da classe decorre da atividade de seus membros*” e o indivíduo se converte numa parte dela (CHAUÍ, 2008, p. 76). A classe passa a ser entendida como algo que existe naturalmente e com o que se deve viver. A intelectualidade burguesa produzirá ideias que traduzam a crença de que os homens não são iguais em natureza ou talento, sendo que os que trabalham haverão de enriquecer e os preguiçosos continuarão na pobreza, não ascendendo socialmente. Fazem crer que todos os homens são iguais perante a lei e o Estado – quando a lei e o Estado são, na verdade, instrumentos das classes dominantes (CHAUÍ, 2008, p. 76 e 77).

A ideologia, assim, traduz-se num *meio de dominação*, de tal forma que os dominados não venham a perceber o que realmente ocorre. A função e a existência da ideologia baseiam-se no fato de que há uma separação entre o trabalho material e o trabalho intelectual. Os homens se alienam por acreditarem que as condições de sua existência são independentes deles, atribuídas a causas que não dominam e aceitam

como legítimas e legais, tais como deuses, Natureza, Estado, destino, etc (CHAUÍ, 2008, p. 82 e 83).

Comentando a relação entre o ser político e a ideologia, KONDER (2002, p. 248 e 249) afirma que o viés ideológico presente na atividade política deve-se à concorrência entre seus ativistas, pois “*por mais sinceros que sejam os princípios universais que adota, o sujeito da ação política atua de maneira a mobilizar pessoas que, de fato, só se mobilizam em função de motivações pessoais, de desejos próprios, de interesses particulares*”, levando-os, portanto, a misturar o universal e o particular.

O autor acrescenta que, na verdade,

[...] a ideologia conservadora atua de duas maneiras diversas: 1) em uma linha explicitamente antidemocrática, de oposição ao processo [*rectius*: de expressão da cidadania] e 2) em uma linha que declara sua adesão ao movimento de construção e aprimoramento da cidadania, porém de fato subordina o apoio à preservação do controle feito por setores de elite. (*op. cit.*, p. 251 e 152).

Como exemplo da primeira cita o fascismo e o nazismo, afirmando que, quanto a segunda, “*o elitismo é bem mais sutil do que as tendências ostensivamente antidemocráticas*” da primeira (KONDER, 2002, p. 254).

Em resumo, se a ideologia obtém sua força da luta de classes, com o domínio de uma sobre as outras, é porque oculta a existência dessa dominação e dessa luta. A classe dominante utiliza-se de dois instrumentos: a ideologia e o Estado, este montado como um aparato de poder sobre a sociedade, pois se a dominação é “legal”, ela deverá ser acatada. A função da ideologia é fazer com que “*o legal apareça para os homens como legítimo, isto é, como justo e bom*” (CHAUÍ, 2008, p. 86 e 87). A ideologia nasce da prática social, decorrendo da atividade e do caminhar histórico da sociedade, não sendo uma “*maquinação diabólica*” de alguns poderosos que se reúnem para montá-la - o que é uma das razões da dificuldade na sua remoção (*op. cit.*, p, 88).

1.3 – História

Outro conceito a que devemos nos referir é o de História. Nos capítulos anteriores, tocamos em alguns aspectos como, por exemplo, recordando a fragilidade do ser humano e do meio ambiente, fatores que induziram o surgimento da cultura, ou a evolução histórica do conceito de ideologia tal como aqui colocada. Pode-se entrever que os conceitos de cultura e história estão bastante entrelaçados.

Francisco Falcon (2002, p. 13), ao discorrer sobre História Cultural, reconhece a existência de uma *“crescente percepção por muitos historiadores de que o cultural desempenha papel fundamental em toda e qualquer história”*.

A história, tanto a geral como a particular, liga-se à cultura, bastando nos recordar do que representa a história pessoal, que tem por base a cultura aprendida, extremamente importante para o ser humano socializado:

Devido ao fato de que *nossas espécies dependem mais da experiência do que do instinto, a vida não pode ser vivida sem a consciência de um passado pessoal*; e alguém que a tenha perdido devido a uma doença ou envelhecimento é geralmente considerado como desqualificado para uma vida normal. (TOSH, 2011, p. 15, grifos nossos).

E, a seguir, completa: *“Todas as sociedades têm uma memória coletiva, um depósito de experiência que é delineada para oferecer certo sentido de identidade e um sentido de direção”*.

Veja-se o que diz WILLIAMS (2011, p. 321): *“A história da ideia de cultura é um registro de nossas reações, em pensamento e em sentimento, às mudanças nas condições de nossa vida em comum”*.

CHAUÍ (2008, p. 23) assinala:

A história não é sucessão de fatos no tempo, não é o progresso das idéias, mas o modo como homens determinados em condições determinadas criam os meios e as formas de sua existência social, reproduzem ou transformam essa existência social que é econômica, política e cultural.

Podemos, em particular, observar a existência de inúmeros ramos da história, cada um deles podendo ser localizado e rotulado (tais como: do oriente, do ocidente, das Américas, do Brasil, as locais, etc), cada um com sua contribuição humana própria, sendo que a história mundial deveria ser uma espécie de convergência de todos os ramos, o repositório de todo o passado do homem⁶. O surgimento da “nova história” (como se verá depois), com uma visão interdisciplinar e interesse por diversos ramos da ciência, parece confirmar isso.

John Tosh (2011, p. 89), comentando o desenvolver do aspecto da história como mundial, após observar que, mais do que qualquer outro de seus ramos, ela *“depende de seleção, e o princípio de seleção é ditado por temas e desenvolvimentos que ocorreram em diferentes partes do mundo e, em alguns casos, em todo o mundo”*, afirma que ela,

⁶ Todavia, muitas vezes, rotula-se como “geral” ou “mundial” uma história que, em verdade, é somente um de seus ramos, refletindo uma perspectiva unilateral, como é o caso da eurocêntrica.

atualmente, “*rompe a identificação da história acadêmica com a história do Ocidente*”, adotando “*a perspectiva global*” de “*levar a sério a história das sociedades do Terceiro Mundo – reconhecendo de fato que antes do fim do século XVIII regiões como a Índia e a China eram tão poderosas e tão sofisticadas como suas contrapartes ocidentais*”.

É fato notório que a ideologia, muito além daquela necessária seleção de aspectos da história a serem registrados, pode deturpá-la ou silenciar acerca de episódios fundamentais ao desenvolvimento humano. Por causa de tal seleção, a história que conhecemos é fundamentalmente eurocêntrica, desprezando fatos como aqueles apontados por TOSH (2011).

Uma ligeira visita à obra de Gavin Menzies (2007) pode nos deixar (a quem estudou História Geral nas décadas de 1950 e 60) com a sensação de ter sido logrado na perspectiva de então, quando as naus de Colombo, Magalhães e Cabral, entre outros, eram apresentadas como o máximo da tecnologia naval dos séculos XIV e XV. O autor descreve navios chineses, naus capitânicas daquele povo, com 146 metros de comprimento por 55 metros de largura, impulsionados por enormes velas leves e resistentes, de seda, em nove mastros. Navegavam cercadas por juncos mercantes medindo 28 metros por 9,5. Levavam, em compartimentos inundados, lontras que, “*amarradas a compridas cordas, eram usadas para tanger cardumes para as redes de pesca, método este ainda praticado hoje em certas regiões da China, da Malásia e de Bengala*” (MENZIES, 2007, p. 59 e 60). Para comparação, o autor utiliza a armada de Veneza, uma das mais poderosas da época, que possuía cerca de 300 galeras, confrontando-a com os navios do imperador Zhu Di, da dinastia Ming (iniciada no século XII) da China. Os navios chineses podiam levar 200 toneladas de carga, contra só 50 dos venezianos. O leme tinha onze metros de altura, quase o comprimento da Niña, o navio de Colombo.

Igualmente, desconhecíamos, em nossos estudos, aspectos importantes de uma cultura como a mongol, que dominou o mais extenso império de toda a história:

Em 25 anos, o exército mongol subjugou mais terras e povos do que os romanos em 400. Gengis Khan, juntamente com seus filhos e netos, conquistou as civilizações mais densamente povoadas do século XIII. Sejam medidas pelo número total de povos derrotados, pela soma dos países anexados ou área total ocupada, as conquistas de Gengis Khan foram mais do que duas vezes maiores comparadas a qualquer outro homem na história. (WEATHERFORD, 2010, p. 19).

Aliás, se não fosse o costume mongol de interromper todas as atividades guerreiras quando da morte de um Khan (espécie de imperador), voltando todos para sua capital, Karakorum, é bem provável que a história mundial fosse outra. Quando morreu Ogodei Khan (também chamado Ogedai Khan, sucessor de Gengis Khan), o exército invasor se preparava para conquistar o oeste da Europa (o leste já havia caído em mãos mongóis):

Apesar das sondagens do outro lado do Danúbio, a invasão em larga escala da Europa Ocidental não chegou a se efetivar. Em 11 de dezembro de 1241, Ogodei, aparentemente em estupor alcoólico, morreu. A notícia de sua morte chegou às forças mongóis na Europa, a mais de seis mil quilômetros de Karakorum, em quatro a seis semanas. (WEATHERFORD, 2010, p. 258).

O escritor inglês Conn Iggulden produziu uma série de cinco livros romanceados acerca da história da família de Gengis Khan. Em todos, ao final, inseriu “Notas Históricas”. Nas do volume 4 (Império da Prata) anotou, também com referência ao mesmo episódio:

Não existem muitos momentos na história em que a morte de um único homem tenha modificado o destino do mundo inteiro. A morte de Ogedai foi um desses. Se ele tivesse vivido, não existiriam a era elisabetana, nem o Império Britânico, nem a Renascença, talvez nem a Revolução Industrial. Nessas circunstâncias, este livro poderia muito bem ter sido escrito em mongol ou chinês. (IGGULDEN, 2011, p. 405).

Já se notou que cultura – aí incluída a história – quando menor, fica evidentemente mais pobre, o que parece ser a realidade que se enfrenta em nossos dias. Muitas vezes, existem perdas irreparáveis, mormente quando as pessoas morrem e levam consigo informações que não tiveram oportunidade de registrar:

Há, sem dúvida, várias interpretações da história, nenhuma delas definitiva – mas há apenas um passado. E, embora o passado esteja encerrado, há duas razões pelas quais ele é indispensável para que possamos compreender o que vivenciamos hoje e o que há diante de nós amanhã e depois. Primeiro, *a atual população mundial corresponde a aproximadamente 7% de todos os seres humanos que já vieram*. Há muito mais mortos que vivos, em outras palavras, 14 para 1, e *ignoramos a experiência acumulada de uma enorme maioria da humanidade* por nossa conta e risco. Segundo, o passado é, com efeito, nossa única fonte de conhecimento confiável sobre o presente efêmero e os vários futuros à nossa frente, só um dos quais irá de fato acontecer. A história não é apenas como estudamos o passado; é também como estudamos nosso próprio tempo. (FERGUSON, 2012, p. 13 e 14, grifos nossos)

Em conclusão, deve-se ter a consciência de que a história da civilização é muito mais extensa do que normalmente se acredita e que muitas de suas mais importantes facetas podem ficar à margem da história oficial. No entanto, todas as histórias dos homens são importantes e, muitas vezes, descobrem-se numa das que ficaram esquecidas, importantes contribuições para a compreensão de nossa existência ou para uma nova perspectiva da humanidade. Nenhum dado deve, portanto, ser negligenciado, mesmo que sua real dimensão não possa ser compreendida imediatamente – e a história, como um todo, fica irremediavelmente apequenada quando qualquer ser humano, por mais simples que tenha sido sua experiência vital, desaparece, levando consigo memórias e experiências que, afinal, poderiam ser de grande valia cultural e histórica.

Registremos, em seguida, algo sobre a denominada “nova história”, conceito que se sintetizará, em complemento à história tradicional.

1.3.1 – A “Nova História”

Jacques Le Goff participou, como historiador, de uma coleção sobre novos problemas, abordagens e objetos da história, sendo responsável, principalmente, por desmistificar a Idade Média como uma época de trevas. Le Goff faleceu recentemente, no dia 31.03.2014, conforme artigo publicado no ‘O Estado de São Paulo’ (NETTO, 2014). A “Escola dos Annales”, de Lucien Febvre e Marc Bloch, da década de 1920, empregara uma abordagem interdisciplinar na ciência histórica, desencadeando ondas de inovações nesse campo. Jacques Le Goff, ao lado de Pierre Nora, liderou a terceira delas, na década de 1970, chamada “Nova História”. Peter Burke (2011, p. 10 a 17) registra seis pontos contrapondo a história tradicional à “nova história”:

1 – A história tradicional é essencialmente política, marginalizando outros tipos de história. Já a nova história interessa-se por *toda atividade humana*, uma espécie de “história total”, pois *“tudo tem um passado que pode em princípio ser reconstruído e relacionado ao restante do passado”* (J.B.S. Haldane, *Everything has a History*, Londres, 1951, *apud* BURKE, 2011, p. 11). Nas últimas três décadas aparecem diversos tipos de história: da infância, da morte, da feminilidade, etc. Tudo pode ser uma *“construção cultural”*, explicando a convergência entre história social e antropologia, eliminando a diferença entre o central e o periférico.

2. – A história tradicional é *“uma narrativa de acontecimentos”*, enquanto a nova história analisa estruturas, as mudanças de longo prazo de caráter social e econômico.

3. – A história tradicional apresenta uma “*visão de cima*”, com feitos significativos de grandes homens, considerando os demais secundários ou coadjuvantes. Os novos historiadores preocupam-se com a história vista “*de baixo*”: pessoas comuns e suas experiências.
4. - A história tradicional é buscada em documentos, sendo outras evidências consideradas de segundo plano: a época anterior à escrita foi tida como uma “*pré-história*”, porque era oral. Os documentos refletem um “*ponto de vista oficial*”, sendo necessárias outras fontes como as visuais e as orais.
5. - Os historiadores tradicionais falham ao recortarem o fato em si, sem se aprofundarem nos movimentos coletivos ao lado de ações individuais, tendências e acontecimentos em geral.
6. - A história tradicional se diz objetiva, retratando, de forma neutra, como os fatos se deram, o que a nova história considera irrealista, já que não se pode evitar um ponto de vista particular quando olhamos o passado, pois “*nossas mentes não refletem diretamente a realidade*”, a qual se constrói por uma estrutura de convenções, variável de cultura para cultura.

Parece evidente, portanto, que a história tradicional é, fundamentalmente, ideológica:

Uma vez que é da natureza da maior parte dos registros existentes refletir o ponto de vista da autoridade, não é de admirar que o julgamento da história tenha, o mais das vezes, defendido a sabedoria dos poderes existentes. (THOMPSON, 1992, p. 26)

Verifica-se, daí, a importância de uma perspectiva a partir de uma *visão de baixo*, preconizada pela nova história. Todas as histórias individuais são dignas de registro e reflexão.

Às vezes, não é possível mais recontar certos episódios da história porque toda a memória já se perdeu. Por exemplo, na Primeira Guerra Mundial (cuja eclosão completa cem anos), o exército turco mobilizou um milhão de homens, dos quais 240 mil perderam a vida. Mas os civis turcos que morreram foram 2.000.000 (WILLMOTT, 2008, p. 307), incluindo grande parte da comunidade armênia. A história oficial deixou registrados, principalmente, os triunfos e decisões de Enver Paxá, o comandante militar turco (*op. cit.*, p. 84 e 85). O que teria a acrescentar a versão contada pelas vítimas civis?

Todavia, é preciso não perder a visão do todo, sacrificado em função da importância que a Nova História dá ao local. FERGUSON (2012, p. 42), após tecer

alguns comentários acerca das recentes crises econômicas do Ocidente e a ascensão do Oriente, adverte:

E, o que é ainda mais grave, a civilização ocidental parece ter perdido a confiança em si mesma. A começar por Stanford em 1963, uma sucessão de importantes universidades parou de oferecer o curso de história da “Civilização Ocidental” a seus graduandos. Nas escolas, também, as grandes narrativas da ascensão ocidental estão fora de moda. Graças a uma nova mania entre os educadores de – em nome da “Nova História” – dar mais importância às “habilidades históricas” que ao conhecimento histórico, somada às consequências não intencionais do processo de reforma curricular, muitos estudantes britânicos saem do ensino médio conhecendo apenas fragmentos desconectados da história ocidental: Herique VIII e Hitler, com uma pequena dose de Martin Luther King Jr.

1.3.2 – História local e memória

Não se trata, exatamente, de opor a história geral à nova história, mas de se compreender a história sob uma nova perspectiva, mais profunda e abrangente. Trata-se de reconhecer a importância de todas as histórias, refletindo e anotando aspectos das diversas realidades em cada pedaço do planeta em que os homens vivenciam o seu drama. Cada uma dessas histórias poderá e deverá contribuir para uma história geral, desenhando um painel mais amplo da trajetória humana. A história geral da humanidade fica muito mais consistente e profunda, quando incorpora uma visão “de baixo”, investigando a memória de homens comuns e não só refletir uma visão “de cima”, sem menosprezar as raízes da cultura e das estruturas dos grupos sociais, uma vez que é no seu *locus* que o ser humano efetivamente se constrói e se realiza.

Portanto, todas as facetas do que é local, sejam culturais ou históricas, não se situam num plano secundário, mas ocupam o proscênio do humano.

Via de consequência, dentro de uma visão que podemos rotular de mais atual, qualquer contribuição à história, recoberta de feições locais, deve ser considerada tão importante quanto qualquer outra. Avulta, em tal sentido, a coleta de dados da história oral.

Embora a difusão da história oral seja contemporânea do gravador, ela é “*tão antiga quanto a própria história*”, pois “*foi a primeira espécie de história*”. (THOMPSON, 1992, p. 45).

De acordo com o mesmo autor (p. 20 e 21), “*toda história depende, basicamente, de sua finalidade social*”; remotamente, era oral, de geração a geração; na atualidade, há os que a escrevem profissionalmente, mantidos pelo Estado, ou só se

preocupam com o passado remoto, alheios aos grandes embates da atualidade, sendo que a história também é utilizada com finalidade social, como instrumento ideológico, muitas vezes com lacunas nas versões oficiais: “*os silêncios da Rússia sobre Trotski, da Alemanha Ocidental sobre a era nazista, da França sobre a guerra da Argélia*”.⁷

A tradição oral desempenha papel importante nas histórias familiares e locais:

De modo especial, a história da família pode dar ao indivíduo um forte sentimento de uma duração muito maior de vida pessoal, que pode até mesmo ir além de sua própria morte. Por meio da história local, uma aldeia ou cidade busca sentido para sua própria natureza em mudança, e os novos moradores vindos de fora podem adquirir uma percepção das raízes pelo conhecimento pessoal da história.” (THOMPSON, 1992, p. 21).

Outrossim, se a história oficial pode ser instrumento de ideologia,

A história oral, ao contrário, torna possível um julgamento muito mais imparcial: as testemunhas podem, agora, ser convocadas também de entre as classes subalternas, os desprivilegiados e os derrotados. Isso propicia uma reconstrução mais realista e mais imparcial do passado, uma contestação ao relato tido como verdadeiro. Ao fazê-lo, a história tem um compromisso radical em favor da mensagem social da história como um todo. (THOMPSON, 1992, p. 26).

A história oral, portanto, abrange uma utilidade especial para qualquer projeto focado no local, podendo “*ser realizado em qualquer parte*”. O autor, falando, logicamente, de uma outra realidade, mas que pode ser aplicada especialmente à nossa, aponta que “*por todo o país, há um sem-número de temas que podem ser estudados localmente*” e completa: “*Além disso, especialmente se o projeto enfocar as raízes históricas de alguma preocupação contemporânea, demonstrará muito bem a importância do estudo histórico para o meio ambiente imediato*” (THOMPSON, 1992, p. 26).

É de sua opinião que a história oral, além de ser “*construída em torno de pessoas*”, produz uma interferência importante na comunidade ao trazer-lhe uma história a partir dela mesma, contribuindo “*para formar seres humanos mais completos*”. (*op. cit.*, p. 44).

Lucília de Almeida Neves Delgado (2010, p. 19) destaca “*potencialidades metodológicas e cognitivas*” no mister da busca da história oral, através dos depoimentos tomados, como (em breve síntese):

⁷ Stalin patrocinou várias versões do passado e uma anedota da época ironiza a ideologia de sua ditadura: “*É possível prever o futuro?*” alguém indaga. A resposta: “*Sim, isso não é problema: sabemos exatamente como será o futuro. Nosso problema é o passado, que está sempre mudando*” (PRINS, 2011, p. 184).

- revelar, eventualmente, temas e novas pesquisas;
- resgatar memórias locais;
- recuperar dados não registrados em outras fontes;
- possibilidade de redefinir cronologias e visões em face das oficiais, eventualmente existentes;
- possibilitar o cruzamento entre perspectivas públicas e as privadas.

Entre as limitações, aponta:

- aplicabilidade somente às épocas contemporâneas;
- subjetividade;
- eventual interferência de quem transcreve as entrevistas (o que, evidentemente, pode ser neutralizado);
- dificuldade em registrar o não-verbal, caso os depoimentos não sejam filmados.

Quando se aborda história oral, invoca-se o problema da memória – também um termo polissêmico, podendo referir-se tanto ao individual quanto ao repositório de fatos e lembranças de toda uma coletividade, observando-se que “*Memória e esquecimento são faces do mesmo processo de rememoração, que se dá no entrelaçar de lembranças*” (WHITAKER, 2010, p. 47).

Quanto à memória individual, “*o esquecimento é inevitável, segundo o neuroquímico Ivan Isquierdo, na medida em que a memória não pode ficar saturada de fatos o que, no limite, a impediria de funcionar*” (I. Isquierdo, *Lembranças e Omissões*. [maio, 2004]. Entrevistador: M. Pivetta. Pesquisa FAPESP, São Paulo, n.99, maio/2004, p.4; *apud* WHITAKER, 2010, p. 47).

Entretanto, a preocupação com ela, sob tal enfoque, embora presente, deve ser considerada “*cum granu salis*”, mormente quando pensamos em *mnemons*:

A bioquímica da memória é ainda muito pouco compreendida. Mas testes sobre diferentes tipos de memória tendem a concordar que **a memória de longo prazo, especialmente em indivíduos que entraram naquela fase que os psicólogos chamam de ‘revisão da vida’, podem ser notavelmente precisos**. As pessoas adquirem um ‘poço de informações’ preenchido pelo relacionamento pessoal. É circunscrito a seu contexto social, obviamente forma a identidade pessoal e **tem uma incrível estabilidade**. (PRINS, 2011, p. 194, grifos nossos em negrito).

Quanto à memória dita coletiva, o esquecimento pode ser provocado por uma angústia acerca de certas lembranças ou ser consequência da ideologia (WHITAKER,

2010, p. 48). Para esta última causa, a autora ensaia uma tipologia (p. 48 e 49), do que destacamos:

- o descaso com o patrimônio histórico, arquitetônico ou paisagístico, causado pela ânsia de “modernismo”;
- uma “desinvenção da tradição”, que seria uma marca da História brasileira.

Neste último caso, observa-se que “*nem cultivamos a memória histórica com a mesma veneração [rectius: dos europeus], nem inventamos tradições com a mesma astúcia – nem para o bem e nem para o mal*”, provavelmente porque estamos sempre voltados para o futuro (WHITAKER, 2010, p. 52).

Existe, por aqui, mormente no pós-guerra, uma destruição sistemática da memória, não só quanto ao patrimônio histórico físico, mas da própria identidade do brasileiro (*op. cit.*, p. 55). Há uma negação do campesinato, do heroísmo quilombola, da herança indígena, inclusive o Mito dos Bandeirantes, uma “raça de gigantes” (implodido por Alcântara Machado) inserindo largas lacunas e imprecisões na história nacional, como, por exemplo, a Cabanagem, no Pará, apresentada como rebelião apolítica (*op. cit.*, p. 56), a Cabanada, em Pernambuco, ignorada, a epopeia dos Quilombos (esta que não é aproveitada nem pelo Movimento Negro), sem se falar numa capital construída no meio do nada, tendo como referência o misticismo de D. Bosco (*op. cit.*, p. 57).

A autora adverte: “*Somos um povo sem memória nacional. Ansiamos pelo novo e a partir dessa ânsia pagamos caro em consumo, descartes, perdas e devastação da natureza e destruição do patrimônio histórico*” (WHITAKER, 2010, p. 65).

Com a História Nova, emergem aqueles que se encontravam perdidos dentro da historiografia (WHITAKER *et al.*, 2010, p. 11).

Destruíu-se, no Brasil, muito material, sob a hipócrita alegação de que era preciso “*proteger a reputação do país*”, sendo que, com referência ao esquecimento, este ocorre “*mais por processos e motivos ideológicos, do que por espontâneos movimentos da memória coletiva*” (*op. cit.*, p. 12).

Na maioria dos casos, o esquecimento é construído para impedir a conscientização que desperte reivindicações indesejáveis às classes dominantes, em outras palavras, como “*um instrumento de poder*”. Há, todavia, espaços que resistem, esperando que sejam convocados a revelar suas memórias: “*espaços rurais; espaços destruídos pela guerra; espaços de opressão; terreiros de candomblé, escolas alternativas...*” ou monumentos, que marcam “*teimosamente os fatos esquecidos:*

estátuas, prédios, ferrovias, portos onde se desenrolaram dramas e lutas” (*op. cit.*, p. 13, grifo nosso).

Assim, muitos fatos ou símbolos que possam incomodar os que dominam resistem, permanecendo

[...] na memória de minorias que continuam cultivando o caráter simbólico de monumentos, arquivos, heróis e espaços. Há, portanto, uma memória que vamos chamar de memória restrita e que se instala em pequenos grupos de idealistas, aguardando um futuro que lhe fará justiça. (*op. cit.*, 2010, p. 13 e 14).

Percebemos, aqui, que os trilhos das ferrovias cortando o centro de Araraquara poderiam ser um exemplo daquele registro, quando se pensa na memória de ex-ferroviários e daqueles que utilizaram as linhas férreas quando ainda serviam de transporte de passageiros e os entornos eram conservados.

Há o que se pode rotular de desconhecimento histórico, destruição do patrimônio arquitetônico, insensibilidade social e soberba ideológica das classes dominantes, ávidas de “modernismo”:

Após 1889, em diferentes cidades, como Rio de Janeiro, São Paulo, Belém e Fortaleza, foi dado início ao que ficou conhecido como a era do “bota-abaixo”. O espaço urbano colonial, fruto de uma experiência secular de adaptação da arquitetura portuguesa aos trópicos, cede lugar a projetos de reurbanização, orientados pela abertura de largas avenidas e pela imitação de prédios europeus; decisão levada a cabo pelos poderes públicos e que implicava desalojar milhares de famílias pobres – a maior parte de negros e mulatos -, expulsando-as de áreas centrais, onde estavam os cortiços, para locais de difícil edificação. Dessa maneira, a mesma cidade que se embelezava era também aquela que inventava a favela, termo que nasce na época, aliás, concomitante com a expressão *pivette* (erva daninha) – designação em francês, a língua da moda, para criança de rua. (DEL PRIORE e VENANCIO, 2010, p. 222 e 223)

Muito da denominada “modernização” se faz em nome de uma melhoria da qualidade de vida. Entretanto:

Ao longo do tempo presenciei muitas mudanças em muitos desses locais, devido à implantação de “empreendimentos modernos”, “frutos do desenvolvimento”. A substituição de referências naturais e culturais locais por aparentes “progressos materiais”, quase sempre se mostrou desvantajosa para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. (SÉ, 2012, p. 46).

No caso de Araraquara, o motivo para mudanças e destruições do patrimônio histórico provavelmente está, também, num suposto “modernismo”. A mesma WHITAKER (2004, p. 45), anota, comparando o moderno com o contemporâneo, acerca do “*ato modernizante da destruição do teatro*” (perda histórico-cultural

irreparável), o qual se localizava onde hoje se encontra o prédio da Prefeitura Municipal, que a “*matéria prima do moderno é a pura ilusão, comandando a destruição da raiz*” (grifo no original), enquanto “*o contemporâneo incorpora as raízes*”, não as destrói. Não se creia, todavia, que classes dominantes, pela história oficial, deixem de fabricar seus heróis: “*Muito pelo contrário, personagens históricos, que do nosso ponto de vista mais prejudicaram do que ajudaram o país são trabalhados pela mídia e viram grandes estadistas como Juscelino Kubitschek e o ex-ditador Vargas*” (WHITAKER, 2010, p. 65).

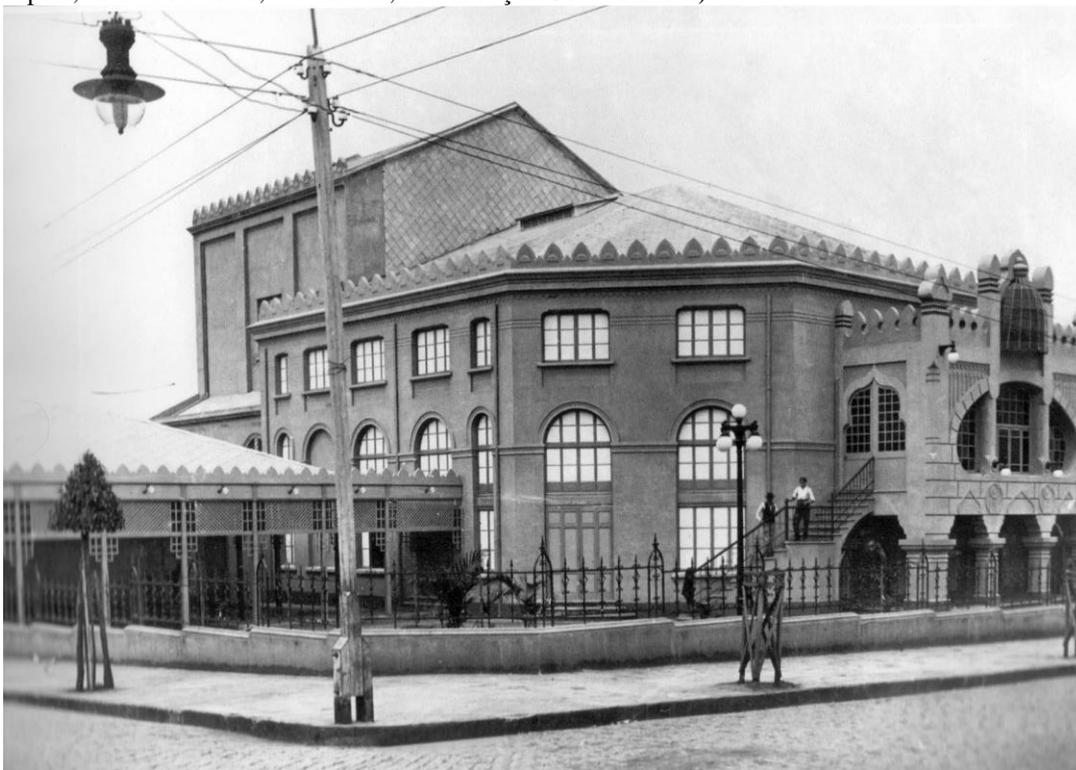
Este texto não está preocupado apenas com aspectos materiais, como trilhos ou grades de ferro. BARROS (2007, p. 17) afirma que no século XX podemos notar o aparecimento, no estudo das cidades, de preocupações, entre outras, “*com a forma urbana e sua organização social, com a representação e com o imaginário da cidade, com as relações entre o público e o privado*”. Aqui, nossa preocupação maior também é com o significado dos objetos que se tornam patrimônio de uma comunidade e símbolos de uma época histórica. Assim, o teatro destruído merece ser lembrado como um marco importante de uma perda sempre lamentada. Portanto, vejamos alguns fatos sobre ele.

Foto 03 - Conjunto arquitetônico composto pelo prédio do Teatro Municipal, já sem muretas com grades, e pelo Clube Araraquarense, sem data. (MEDINA JR., 2012, na contracapa de seu livro, dá a foto como “*década de 40*”).



Fonte: Lopes (1999 - DVD).

Foto 04. Teatro Municipal , na época de sua inauguração, em 1914 (As grades de ferro da mureta foram, depois, retiradas e estão, atualmente, na Fundação Gota de Leite.)



Fonte: MEDINA JR. (2012, p. 23).

Foto 05 – Atual localização das grades da mureta do antigo Teatro, na Fundação Gota de Leite, na Rua Carlos Gomes, esquina com a Av. Duque de Caxias.



Fonte: Acervo do autor (2014).

Em primeiro lugar, o antigo Teatro Municipal tinha planta de Alexandre Albuquerque e era construído em estilo mourisco (FRANÇA, 1915, p.29), foi inaugurado em setembro de 1914, com a Companhia de Opereta Clara Weiss (MEDINA JÚNIOR, 2012, p. 22), mas acabou, primeiro, abandonado sem conservação e, depois, demolido em 1966.

Segundo registro de Clodoaldo Medina Júnior (2012, p. 26), o antigo Teatro Municipal não foi demolido para ali se construir a nova Prefeitura, como geralmente se acredita, mas para, no local, erguer-se “*um condomínio residencial de vinte andares, denominado Paço das Artes*”, o qual, como compensação, destinaria seu subsolo para um teatro. Entretanto, a construtora faliu. A Prefeitura, então, assumiu o prejuízo, devolvendo aos condôminos o que haviam pagado e ergueu, no terreno, a sua atual sede. A compensação às artes, porém, não ocorreu e o planejado teatro no subsolo jamais foi construído.

Uma pista importante para futuros trabalhos a respeito pode ser verificada numa crônica do jornal “Folha da Cidade”, de Araraquara, edição de 14 de março de 2014 (p. 4), em que o jornalista e bloguista Rogério Belmiro Tampellini, ao comentar a história acima, afirma que o prefeito municipal da época, Rômulo Lupo, foi o culpado pelos acontecimentos, mas agiu autorizado pela Câmara Municipal, através da Lei 1.459, de 07.07.65, além de ter havido uma decisão da 2ª Vara Cível, que teria “*atropelado as cláusulas da escritura que visavam à preservação e perpetuidade do local para o futuro, acordada na ocasião em que o município assumiu plenamente a propriedade da então Sociedade Anonyma Theatro de Araraquara*”.

A perda, além de irreparável, foi inútil, sem se entrar (não é o nosso objetivo) na questão de como um terreno municipal (do Teatro) passa para as mãos de uma construtora, que vai à falência e de como uma Prefeitura assume prejuízos particulares decorrentes de tal falência. Relações entre o público e o privado. Aliás, por que o prédio da Prefeitura tinha que ser construído no local do teatro e não em outro terreno, preservando-se a estrutura histórica? A atual sede já ficou exígua e, certamente, será necessário construir outra – há proposta para fazê-lo numa parte da área dos trilhos. Se o teatro tivesse sido preservado, além do patrimônio e de extraordinária casa de arte, a cidade desfrutaria da existência de um soberbo conjunto arquitetônico.

Adquirem inteira validade, assim, a procura e resgate de histórias locais, tradições e memória, sob qualquer ângulo de que se analisem os fatos, preservando-se espaços públicos impregnados de tradições locais.

1.4 – Externalidade e perda de patrimônio histórico-cultural

Uma vez que pretendemos, na construção do trabalho, um painel interdisciplinar, é provável que seja importante fazer uma reflexão acerca da externalidade (princípio econômico) e a perda de patrimônio público e, a seguir, uma palavra de ordem geral sobre a visão jurídica que se pode trazer ao nosso tema.

Vejam os primeiros desses aspectos.

Jared M. Diamond (2010, p. 142 e 143) conta que, quando fazia pesquisas biológicas na Nova Guiné, ficou detido sem alimentos, com sua equipe, na selva. Como um dos nativos aparecesse com um saco de cogumelos e começasse a tostá-los, Diamond desconfiou que fossem venenosos, o que tentou explicar. Os nativos ficaram furiosos e deram-lhe uma lição “*sobre 29 tipos de cogumelos comestíveis, fornecendo o nome de cada um em sua língua e os locais da floresta onde deveriam ser procurados. Aquele ali, o tánti, crescia em árvores, era delicioso e perfeitamente comestível*”.

Esse registro ilustra o que pretendemos afirmar: o aparato tecnológico em que estamos mergulhados nos dá a falsa impressão de não dependermos tanto da natureza, trazendo sérias consequências, ao que tudo indica, para o ambiente em geral. Aqueles que se julgam donos de todo conhecimento, normalmente desconhecem o valor do que é local.

Equívocos se dão, principalmente, quando se acredita que a natureza forneça, de forma gratuita, os fatores econômicos de que necessitamos, não se lhes devendo emprestar maior importância:

Da mesma forma, os sistemas econômicos, seja qual for a ideologia política, valorizam coisas feitas pelos seres humanos que beneficiam, em primeiro lugar, o indivíduo, mas atribuem pouco valor monetário aos bens e serviços da natureza que nos beneficiam como sociedade. (ODUM e BARRETT, 2011, p. 02).

Ao cabo, trata-se do que em Economia se denomina *externalidade*, um custo imposto a toda a sociedade, ocorrido no processo produtivo e não computado pelo produtor, como custo, na apuração de seu preço:

O efeito externo verifica-se quando o arcabouço legal se mostra incapacitado a identificar e a atribuir tais custos adequadamente. O sinal dos preços (custos) continua falhando. Mas eles, custos, não deixam de existir por causa disto e recaem sobre terceiros determinados ou indeterminados. (NUSDEO, 2010, p. 134).

Na utilização cada vez maior dos recursos naturais, desde a Revolução Industrial (século XVII), o homem se comporta como centro e proprietário de tudo: “*Neste contexto histórico, o homem tem, com relação à natureza, uma postura de dono. A relação que o homem mantém com a terra é, em grande parte, estritamente econômica*” (OLIVEIRA e GUIMARÃES, 2004, p. 20).

A miopia ideológica parece estar vencendo a luta contra o bom-senso.

“*A lógica predominante, adotada pelos governos dos países, é a de que tudo deve se submeter ao desenvolvimento econômico, e que a ecologia apresenta-se como uma externalidade da economia*” (BIANCHI, 2008, p. 34). Na cadeia produtiva, a sujeira eventualmente causada ao ar e à água – ou até mesmo nas roupas dependuradas num singelo varal – não são incorporados aos custos, como se fossem gratuitos.

Mas todos pagam por tais custos, de uma forma ou de outra.

Quando a ideologia de uma classe empreende a destruição de um bem de raiz com implicações históricas e culturais, igualmente há prejuízos não percebidos pelas classes dominadas. A visão de que não se precisa da natureza também se reflete no conceito de que, igualmente, não se precisa dar valor a símbolos que guardem a memória coletiva dos grupos.

Assim, por exemplo, a destruição de algum prédio que tenha adquirido um sentido especial, por seu valor histórico, mesmo que fosse exclusivamente local, apresenta um custo *externo*, muito além do custo direto de trabalhadores e máquinas empregados na tarefa, custo esse representado pela perda de um símbolo que diminuirá o patrimônio cultural da comunidade. Uma espécie de *externalidade*, um custo histórico-cultural a ser pago pelas atuais e pelas futuras gerações.

1.5 – Contribuição jurídica: uma questão de Direito

Talvez haja quem opine que podemos estar entrando em um desvio, nos trilhos de nosso trabalho. Afirmamos que não. Talvez, apenas num ramal, mas cremos ser importante trazer uma contribuição da área jurídica, mais especificamente, do Direito Ambiental, antes de iniciarmos a segunda parte da dissertação.

Karl Engisch (1996, p. 11), na introdução de seu livro, ao discutir aquilo que enxerga como um certo preconceito contra a Ciência Jurídica entre as pessoas cultas, registra: “*Sem grandes hesitações se depositará um livro de arqueologia ou de história*

da literatura sobre a mesa dos presentes, mas a custo se fará o mesmo com um livro jurídico, ainda que este não exija da parte do leitor conhecimentos especiais”.

E explica seu inconformismo com tal perspectiva dos não-juristas (leigos, em sua expressão):

As razões deste desinteresse do leigo pelo Direito e pela ciência jurídica são fáceis de descobrir. Com efeito, a custo qualquer outro domínio cultural importará mais ao homem do que o Direito. Há na verdade pessoas que podem viver e vivem sem uma ligação íntima com a poesia, com a arte, com a música. Há também, na expressão de MAX WEBER, pessoas ‘religiosamente amusicais’. Mas não há ninguém que não viva sob o Direito e que não seja por ele constantemente afectado e dirigido. O homem nasce e cresce no seio da comunidade e – a parte casos anormais – jamais se separa dela. Ora, o Direito é um elemento essencial da comunidade. Logo, inevitavelmente, afecta-nos e diz-nos respeito. (ENGISCH, 1996, p. 12).

Tudo isso, em que pesem as afirmações de Anthony Giddens ao se referir em linhas gerais à visão de Marx, Durkheim e Weber, os “*fundadores clássicos da sociologia*”, sobre suas idéias acerca da era moderna:

Mas não se chegou a prever que o desenvolvimento das ‘forças de produção’ teria um potencial destrutivo de larga escala em relação ao meio ambiente material. Preocupações ecológicas nunca tiveram muito espaço nas tradições de pensamento incorporadas na sociologia, e não é surpreendente que os sociólogos hoje encontrem dificuldade em desenvolver uma avaliação sistemática delas. (GIDDENS, 1991, p.18, grifos nossos)

Ora, se todos estamos sob a égide do Direito, quer gostemos ou não, se não nos excluimos de viver em comunidade e se as “forças de produção” têm poder destrutivo sobre o meio ambiente material, torna-se de rigor consultar o que o Direito Ambiental tem a dizer acerca de nosso enfoque, pelo menos em termos de princípios.

A maior parte da população humana, durante séculos, esteve ligada aos campos, a cidade sendo, somente, uma exceção, mas o século passado “*foi, de certa maneira, o ‘século da urbanização’*”. *Globalmente falando, é a partir daí que se pode dizer que a maior parte da população mundial passou a viver essencialmente em centros urbanos de diversos tipos*” (BARROS, 2007, p. 07). Estando a maioria da população nas cidades, o interesse por suas áreas adquire nova dimensão, o que não foge, logicamente, ao Direito.

Em tal sentido, a área das linhas férreas que cortam o centro de Araraquara constitui um espaço público construído e, portanto, integraria o denominado *meio*

ambiente artificial. Se um componente desse meio apresentar significado histórico e cultural, passa a ser classificado como *cultural*. O Direito Ambiental, embora reconhecendo a unicidade do conceito de meio ambiente, classifica-o em aspectos ou categorias (*natural, artificial, cultural, do trabalho, digital, do patrimônio genético*).

A expressão “meio ambiente” já recebeu inúmeras críticas, pois seria pleonástica: “*costuma-se criticar tal termo, porque pleonástico, redundante, em razão de ambiente já trazer em seu conteúdo a ideia de ‘âmbito que circunda’, sendo desnecessária a complementação pela palavra meio*” (FIORILLO, 2011, p. 72).

Defendemos que a junção de ‘meio’ e ‘ambiente’ num só termo estaria muito mais ligada a uma “resolução de ambiguidades” de que nos falam GENOUVRIER e PEYTARD (s/d [1974]) do que, realmente, de um pleonismo, já que a utilização daquelas palavras isoladamente poderia causar confusão semântica por sua polissemia. Juntando-as, seu emprego se apresenta com significado mais objetivo do que somente “meio” ou somente “ambiente”: “*meio pode significar: aritmeticamente, a metade de um inteiro; um dado contexto físico ou social; um recurso ou insumo para alcançar ou produzir algo. Já ambiente pode representar um espaço geográfico ou social, físico ou psicológico, natural ou artificial*” (MILARÉ, 2011, p. 142). Juntos, os termos afastam a ambiguidade, inclusive porque já de uso consagrado.

Para MILARÉ (2011, p. 143) há duas perspectivas para meio ambiente. Uma *estrita*, que seria “*a expressão do patrimônio natural e as relações com e entre os seres vivos*” e uma concepção *ampla*, abrangendo “*toda a natureza original (natural) e artificial, assim como os bens culturais correlatos*”: um “*meio ambiente artificial (ou humano), formado pelas edificações, equipamentos e alterações produzidos pelo homem*”.

De fato, para uma população predominantemente urbana, como a brasileira, resta evidente que o seu meio ambiente é eminentemente artificial. Meio ambiente seria, assim, “*a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas*”, sempre lembrando que a “*integração busca assumir uma concepção unitária do ambiente, compreensiva dos recursos naturais e culturais*” (SILVA, 2011, p. 20).

Portanto, haveria diversos aspectos do meio ambiente: o *natural*, o *artificial*, o *digital*, o *do trabalho* e do *patrimônio genético*, sendo que o meio ambiente artificial “*é constituído pelo espaço urbano construído*” e compreendido pelo “*conjunto de edificações (chamado de espaço urbano fechado), e pelos equipamentos públicos*

(*espaço urbano aberto*)”. O termo *urbano* “*não está empregado em contraste com o termo campo ou rural, porquanto se refere a todos os espaços habitáveis*” (FIORILLO, 2011, p. 73 e seguintes).

Já o meio ambiente *cultural*

[...] é integrado pelo patrimônio histórico, artístico, arqueológico, paisagístico, turístico, que embora artificial, em regra, como obra do Homem, difere do anterior (que também é cultural) pelo sentido de valor especial que adquiriu ou de que se impregnou. (SILVA, 2011, p. 21, grifos nossos).

A preocupação com a preservação do meio ambiente em face do avanço tecnológico do homem sobre os recursos naturais parece ser relativamente recente. Tal preocupação transforma-se, assim, nos nossos dias, em questão que ocupa lugar de destaque no proscênio de todo estudo sério que se empreender acerca da qualidade de vida.

O caminho para conciliar o desenvolvimento econômico e o meio ambiente parece passar, necessariamente, pelo conceito de desenvolvimento sustentável, ou seja, não se renunciar ao desenvolvimento, mas respeitar a ecologia, não só com vistas a uma melhor qualidade de vida das gerações atuais, mas preservar o meio ambiente para que as gerações futuras também dele desfrutem, em que pesem opiniões contrárias, muitas vezes de peso na formação da opinião pública:

Muitas pessoas hoje em dia acreditam que a Terra não está doente, que o aquecimento global é uma ficção e, portanto, devemos deixar tudo como está. Há, por outro lado, crenças religiosas e humanistas de que a Terra existe para ser explorada em prol da humanidade. Essa posição está expressa no recente romance de Michel Crichton, *Estado de Medo*, e pela Madre Tereza de Calcutá, que em 1988 disse: “Por que devemos cuidar da Terra, quando nosso dever é para com os pobres e enfermos entre nós?” (SIRVINSKAS, 2011, p. 60).

Fica difícil concordar com tais opiniões aparentemente contrárias às evidências quotidianas, principalmente quando se sabe que até um simples óleo caseiro usado deve merecer atenção, não devendo ser descartado, mas reaproveitado como energia ou sabão, “pois um litro desse óleo pode poluir um milhão de litros de água” [grifos nossos] (SIRVINSKAS, 2011: 62).

A nossa Carta Magna elegeu, como direito fundamental de todos, inclusive daqueles que ainda não nasceram, o meio ambiente como essencial à sadia qualidade de vida, no seu artigo 225, *in verbis*:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade

de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I – preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

(...omissis...)

III – definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem essencialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV – exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

(...omissis...)

VI – promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - (...omissis...)

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

(...omissis...)

(BRASIL. Constituição Federal, 2013, p. 73)

A sua simples leitura comprova a responsabilidade de todos pelo meio ambiente e a sustentabilidade, com vistas ao direito de uma qualidade de vida sadia, não só para os vivos, como se sabe, mas também para as gerações vindouras.

A Constituição estabelece que não só Poder Público, mas toda a coletividade é responsável por tal desiderato. Todas as unidades da Federação – o que inclui os Municípios – devem determinar os espaços a serem preservados e o seu manejo. Se um espaço possui atributos que devam ser mantidos, proíbe-se que seja alterado. Se haverá degradação, faz-se necessário um estudo que receba toda publicidade possível. A educação ambiental é obrigatória – e fundamental – em qualquer nível e quem lesar o meio ambiente fica sujeito a sanções penais e administrativas.

De qualquer forma, a mesma Constituição estabelece no artigo 216, *in verbis* (grifos nossos):

CF - Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

(...omissis...)

IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
(BRASIL. Constituição Federal, 2013, p. 70, grifos nossos)

Portanto, de qualquer forma, bens que trazem elementos da memória de grupos nacionais, tais como edificações e conjuntos urbanos de valor histórico, precisam merecer a proteção do Estado – o que se constitui num comando constitucional.

2. SEGUNDA PARTE. CAMINHOS.

2.1 – Introdução

A Via Whashington Luiz, desde Mirassol (SP), até seu entroncamento com a Via Anhanguera, praticamente no município de Limeira (SP), possui duas pistas separadas por um canteiro recoberto de grama.

Percorrendo todo aquele trecho, pudemos notar uma trilha de terra atravessando aquele canteiro: no quilômetro 250, município de Ibaté (SP). É um caminho em uso, o que se comprova pelo desgaste significativo causado pelo trânsito de pessoas (foto abaixo).

Foto 06 - Via Whashington Luiz, km 250, município de Ibaté (SP).



Fonte: Acervo do autor (2013).

Uma ocorrência trivial. Mesmo assim, talvez pudéssemos estudá-la e haveríamos, provavelmente, de descobrir-lhe aspectos interessantes. Quem utiliza tal caminho e por quê? Onde moram e quais suas atividades? Dos dois lados da pista, no local, somente se veem indústrias. Haveria bairros residenciais além delas, onde moram as pessoas que utilizam o caminho? Por que elas não preferem a passarela existente a cerca de oitocentos metros, com maior segurança, do que a perigosa travessia de duas vias com trânsito pesado? O que elas nos relatariam? Fariam críticas à localização da passarela, opinando que devesse ter sido construída por onde passam ou há algum tipo de rejeição ou perigo maior no seu uso? Ela está muito distante de suas necessidades habituais? Trata-se de um caminho anterior à implantação da estrada que, intrometidamente, interceptou-o? Enfim, haveria muito a descobrir sobre aquela simples trilha de terra.

Na verdade, é cediço que todos os caminhos guardam histórias e, não raras vezes, transformam-se em outros, conforme o tempo decorre. Os caminhos têm íntima relação com os homens (e os animais), registrando os seus deslocamentos e indicando como se encontram seus laços sociais.

O estudo dos caminhos é determinante para a compreensão dos processos históricos, pois eles estão associados à exploração, ocupação e povoamento dos territórios, ao desenvolvimento econômico, à formação da população, às práticas culturais e a muitos outros aspectos que marcam a trajetória das sociedades. (CAMPOS, 2012, p. 15)

Pode-se ter um resumo interessante da história dos caminhos no Brasil na seguinte passagem:

Onde passava a paca, correndo do índio que a perseguia, passou depois o indígena batedor da bandeira. Atrás dele, hordas de aventureiros atraídos pelo brilho do ouro. Pouco depois, na mesma trilha, o negro africano, carregando mercadorias que, após alguns anos, seriam transportadas por tropas de burros e, ainda mais tarde, por carroças e carros de boi. Com o tempo, rasgando o céu, a fumaça do trem desenharia no ar o caminho traçado, séculos antes, no chão acidentado. Por fim, retardatário de muitas décadas, o automóvel imporia seu vigor hegemônico. (CAMPOS, 2012, p. 43).

2.1.1 – Caminhos de terra.

Os primeiros caminhos humanos em nosso país eram os dos índios.

Na época do Brasil colônia, houve os importantes caminhos reais, que “*eram vias públicas sob o controle da Coroa Portuguesa que, tributando o transporte, recolhia sua parcela sobre a riqueza produzida ou introduzida na colônia*” (CAMPOS, 2012, p. 15). Entre eles, o Caminho Velho ou do Sertão que, calcado no roteiro dos primeiros bandeirantes, ligava “*núcleos urbanos paulistas – Piratininga e os da região do Vale do Paraíba: Moji, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba e Guaratinguetá – à região do Rio das Velhas*”, em Minas Gerais, produtora de ouro e cujas minas haviam sido descobertas pelos paulistas (*op.cit.*, 17).

A autora advertia na introdução ao seu trabalho: “*Perceber nos caminhos reais e de ferro a continuidade de uma história é um passo relevante para a preservação do rico patrimônio colonial e ferroviário das comunidades situadas ao longo dessas vias.* (*op. cit.*, p.: 14).

Porém, antes dos caminhos reais, os bandeirantes já traçavam os seus próprios, baseando-se nos caminhos dos índios. Todos eles, com adaptações, viraram caminhos

de ferro, para finalmente inspirarem os de asfalto. Os primeiros habitantes europeus, portanto, aproveitaram-se dos caminhos utilizados pelos indígenas: “*Para o sertanista branco ou mameluco, o incipiente sistema de viação que aqui encontrou foi um auxiliar tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena*” (HOLANDA, 1994, p. 19). Os indígenas passaram aos bandeirantes sua “*extraordinária habilidade de cartografia*”: curso e condições de rios, acidentes geográficos, localização de outros índios (*op. cit.*, p. 23). Não deve espantar, portanto, que as bandeiras “*terem já nas primeiras investidas atinado com o caminho mais apropriado*” (*op. cit.*, p. 25) uma vez que, além de todo o conhecimento adquirido junto aos nativos, frequentemente “*os sertanistas apenas seguiam caminhos já existentes pelos quais se comunicavam entre si os índios de diversas tribos relacionadas, ou grupos de uma mesma tribo*” (Orville Derby; *apud* HOLANDA, 1994, p. 25).

O aprendizado com os índios não impediu que, a certa altura, os alunos se virassem contra os professores, o que começa a ocorrer já por volta de 1534, com os europeus começando a se sentir mais independentes dos índios, quando se ingressa numa fase de agricultura:

Ao substituir o escambo pela agricultura, os portugueses começavam a virar o jogo. O indígena passou a ser, simultaneamente, o grande obstáculo para a ocupação da terra e a força de trabalho necessária para colonizá-la. Submetê-los, sujeitá-los, escravizá-los, negociá-los tornaram-se a grande preocupação. (DEL PRIORE e VENANCIO, 2010, p. 24).

Verifica-se aqui tanto a força da cultura como da ideologia. Pela primeira, os chegados ao Brasil receberam dados fundamentais de orientação e sobrevivência, cujos fundamentos permanecem até hoje nos habitantes das regiões rurais. Mas a ideologia mudou a relação, pois o europeu acabou dizimando o natural da terra. Assim, as bandeiras que partiam de São Paulo, em verdade, basicamente escravizavam índios, embora, eventualmente, viessem a descobrir regiões auríferas. Afirma Fernando de Azevedo (1950, p. 101): “*No planalto, o que impeliu os paulistas, no movimento das bandeiras, e, em consequência, o avanço para o sertão e a expansão territorial foram, no século XVII e nos primórdios do XVIII, a caçada aos índios e a exploração do ouro*”.

Um caminho importante é o que liga São Vicente a São Paulo. O número 4 da coleção “NOTÍCIAS DA SERRA DO MAR & MATA ATLÂNTICA” (1994, p. 12), registra que o mar, perto de São Vicente, está a cerca de 15 quilômetros da base da Serra do Mar, onde se localiza o melhor ponto para transpô-la. A parte baixa é espaço

hostil, com “*terrenos baixos, mangues e pântanos*”, mas no planalto havia melhores condições, além de muitos índios.

Em São Paulo, à época, ao contrário da região nordeste com a agricultura em larga escala da cana-de-açúcar, não existia cultura extensiva e se iniciou o ciclo das bandeiras: “*Por que justamente São Paulo? Porque a cidade fundada pelos jesuítas estava no centro das rotas para o sertão, porque os Carijó do litoral e os Guarani do Paraguai estavam próximos e eram presa fácil e, acima de tudo, porque São Paulo nascera pobre*” (BUENO, 2010, p. 64).

A expedição de Martim Afonso de Souza fundara, em janeiro de 1.532, a Vila de São Vicente, “*o primeiro núcleo efetivo dos portugueses no Brasil*” (*op.cit.*, p. 43), que se comunicava com o chamado Planalto de Piratininga (onde depois seria fundada a cidade de São Paulo), através de caminhos indígenas utilizados por João Ramalho (náufrago português encontrado por Martim Afonso) com a finalidade de traficar escravos índios para o litoral (*op. cit.*, p. 46). João Ramalho era casado com Bartira, filha de Tibiriçá, índio guaianá, sendo que a “*região onde está hoje o município de Araraquara era habitada pela nação Guaianás*” (VIDAL, 1915, p. III), que registra (mantendo-se a ortografia da época): “*São Vicente foi o berço da nossa nacionalidade e S. Paulo de Piratininga, fundada em 25 de Janeiro de 1554, o centro de onde irradiou a civilização para todo o paiz*”.

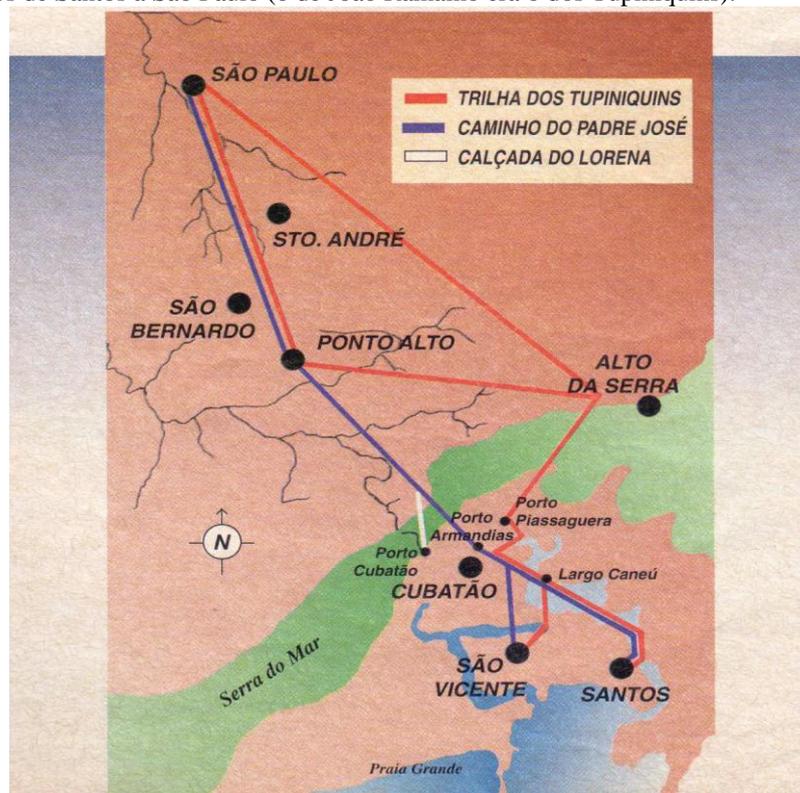
O número 4 de “Notícias da Serra do Mar & Mata Atlântica” (1994, p. 11) anota:

A primeira trilha utilizada pelos colonizadores para atingir os Campos de Piratininga foi a dos Tupiniquins, percorrida pelo português João Ramalho para chegar ao planalto e aí assentar armas e bagagens como agregado da tribo dos Guaianazes, depois de se casar com uma das filhas do cacique Tibiriçá.⁸

Mas, de maneira geral, quanto ao interior, quando a ocupação branca se tornou intensa, parece que a opção indígena mais adotada foi deslocar-se cada vez mais para dentro do continente. “*O povoamento branco, impondo-se pela violência, teria destruído qualquer possibilidade de colaboração, fazendo dos antigos ocupantes inimigos*” (CORRÊA, 2008, p. 30).

⁸ Vencida a serra, o primeiro ponto no campo ficava onde hoje se localiza a cidade de Santo André (SP), região que era denominada de “Borda-do-Campo”, primeiro nome da povoação fundada por Tomé de Souza, em 1.553 (Notícias da Serra do Mar & Mata Atlântica, 1994, p. 10)

Figura 04 - Caminhos de Santos a São Paulo (o de João Ramalho era o dos Tupiniquins).



Fonte: Notícias da Serra do Mar & Mata Atlântica (1994, p. 10)

Foram os paulistas que descobriram as minas de ouro ao oeste e ao norte do atual Estado de São Paulo, no século XVII, mas perderam seus direitos de mineração para os emboabas, como eram chamados os portugueses e outros forasteiros (DEL PRIORE e VENANCIO, 2010, p. 115 e 116). O episódio ficou conhecido como a Guerra dos Emboabas, dela tendo participado o paulista Luís Pedroso de Barros, autor da referência mais antiga da região de Araraquara, em 1724. Após uma frustrada

[...] tentativa de abertura de um caminho de S. Paulo à barranca do Paraná, por Manoel Godinho de Lara, de 1723 a 1725, Luís Pedroso de Barros se ofereceu para realizar essa empreitada. Na realização desse trabalho, passou pela região de Araraquara, sobre a qual escreveu um relatório dirigido ao governador (FRANCO, 1954, *apud* CORREA, 2008, p. 24, nota de rodapé n.º 9).

Se na região das minas das Gerais tudo girava em função do ouro, os habitantes de São Paulo criaram um comércio com aquela região, servindo-se inicialmente do trajeto do já referido Caminho Velho, ou seja, pelo vale do Paraíba (CAMPOS, 2012, p. 17).

Episódio importante, neste passo, é o da Inconfidência Mineira. Como se sabe, tratou-se de um movimento contra a chamada “derrama”. Segundo um Alvará de 1.750, Minas deveria pagar uma tonelada e meia de ouro por ano à Coroa Portuguesa. O

Visconde de Barbacena, em 1788, assumiu o governo da capitania e estava disposto a aplicar aquela norma, segundo a qual, se a arrecadação não atingisse o total estipulado, toda a população seria espoliada até atingir a quota. Como a “derrama” foi suspensa em fevereiro de 1789, o plano não foi levado adiante e o movimento se desarticulou. Todavia, um dos inconfidentes, Joaquim Silvério dos Reis, a fim de obter o perdão de suas dívidas, denunciou a trama e os principais envolvidos foram presos (BUENO, 2010, p. 140 e 141). Não se faz necessário referir toda a história, incluindo o martírio de Tiradentes.

Um participante da Inconfidência (CORREA, 2008, p. 31), mas de importância menor, Pedro José Neto, natural de Barbacena, fugiu para Itu, em São Paulo, onde também se envolveu com as autoridades e, por volta de 1790, embrenhou-se nas matas do interior de São Paulo, região onde hoje está a cidade de São Carlos (SP) e “*descobriu os campos de Araraquara*” (VIDAL, 1915, p. XIII). Seria o fundador da cidade de Araraquara.

Havia uma variante das bandeiras, as monções, “*grandes caravanas fluviais que partiam do vilarejo de Araritaguaba – hoje Porto Feliz -, nas margens do Tietê, a 155 quilômetros de São Paulo e [...] seguiam até Cuiabá (MT)*”, onde também se descobriu ouro (BUENO, 2010, p. 76 e 77).

Portanto, existia outra rota, diferente do Caminho Velho (vale do Paraíba), em direção às minas. Houve interesse por essa outra rota, não só pelo ouro de Cuiabá, mas provavelmente porque a abertura de uma nova estrada real, o Caminho Novo, descendo diretamente das regiões mineradoras de Minas, transformou “*o Rio de Janeiro no principal abastecedor de Minas*” (CAMPOS, 2012, p. 23), pelo que o comércio paulista com aquela região definiu.

O caminho para as novas minas, até Cuiabá, não era feito somente pelo rio. A partir da cidade de Itu, havia uma rota passando por onde, atualmente, está Araraquara:

A viagem até o povoado, que depois seria a cidade de Araraquara, demorava até sete dias. Um caminho de pouco mais de 250 quilômetros. Parece pouco, mas era demais naquelas condições. Muitos faziam este caminho, rumo a Mato Grosso, onde o ouro recentemente descoberto atraía muita gente em direção a Cuiabá. [...] De agosto de 1723 a maio de 1724, foi aberta uma picada da vila de Itu até as barrancas do Rio Paraná, o primeiro caminho registrado nos documentos oficiais. (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 31 e 32).

Essa é a estrada aberta por Luís Pedroso de Barros.

A atual Rua 9 de Julho era conhecida, nos primórdios do povoado, como “picadão de Cuiabá” (*op.cit.*, p. 69). Isso se dava porque, por volta de 1854, a estrada que seguia de Piracicaba para Cuiabá, passando a cerca de 5 léguas do povoado de Araraquara, e conhecida como “picadão”, estava em péssimas condições. E, assim, “*as pessoas que se dirigiam a Mato Grosso preferiam passar pela vila de Araraquara*” (CORREA, 2008, p. 81).

A descoberta de minas de ouro resultou em maior movimentação no trecho terrestre que passava por aqui, em função de uma série de necessidades e dos perigos do caminho fluvial seguido pelas monções, face ao ataque de índios:

Para abrir caminho era preciso mão de obra e instrumentos de trabalho. Para o sustento das pessoas era preciso que houvesse alimentos cultivados pelo caminho. A criação de gado era necessária, não só para a alimentação, mas também para o transporte. Esse círculo vicioso foi o processo inicial da construção das primeiras estradas que ligaram Araraquara à civilização. O caminho pelo Rio Tietê mostrava-se inconveniente porque deixava os viajantes vulneráveis aos ataques dos índios. Melhor era transferir a rota pela via dos Campos de Araraquara. Foi com o objetivo de ir atrás do ouro de Cuiabá, sempre por terra, que o caminho foi aberto. (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 33).

Observamos, pois, que dentro da expansão paulista para o interior, dois caminhos assumem importância, inicialmente: o Caminho Velho, pelo Vale do Paraíba, e dois caminhos praticamente paralelos para Cuiabá: o fluvial (pelo Rio Tietê) e o terrestre (este passando por onde atualmente está Araraquara).

Outros caminhos existiam ligando o extremo sul do País com as rotas paulistas: trata-se do movimento das tropas, com muares comercializados principalmente em Sorocaba (PRADO JR., 2011, p. 270). Sem estradas de ferro, que aparecem principalmente em função do ciclo do café, todo o transporte era feito pelos tropeiros. Mesmo com a implantação dos trilhos, as tropas eram utilizadas desde os rincões ainda não atingidos por eles, para trazer a produção.

Em resumo, identificam-se cinco grandes sentidos nos caminhos paulistas com epicentro na cidade de São Paulo: 1 - do litoral (Santos/São Vicente) para São Paulo (capital); 2 – pelo Vale do Paraíba (Caminho Velho); 3- para o oeste, em direção ao Rio Paraná (pelo Rio Tietê ou, por terra, via Araraquara); 4 – aquele que desvia para o norte em direção ao Rio Grande (rota para Minas Gerais e Goiás, também via Araraquara); 5 - rumo sul do país (via Sorocaba – rota dos tropeiros).

Figura 05 – Os principais sentidos dos caminhos paulistas.



Fonte: elaborado pelo Autor (2013), arte final de Miguel A.F. Demarzo.

2.1.2 – Caminhos de Ferro.

Fernando de Azevedo (1950, p. 54) afirma que não existiria a unidade nacional, não fosse o “*espírito de aventura*” atizado pela cobiça e pela necessidade econômica, a vencer as distâncias e os entraves da natureza. Os caminhos inicialmente estabelecidos pelos índios e aproveitados pelos sertanistas e bandeirantes seriam herdados pelos implantadores dos caminhos de ferro:

Esse instinto de mobilidade e de avanço para o interior, por terra e por água, pelos trilhos, veredas e estradas, *as gerações contemporâneas da invenção do caminho de ferro* deviam recebê-lo intato, das gerações dos sertanistas e bandeirantes que por sua vez o haviam recolhido dos índios, e cuja sede de riqueza, conquista e dominação concorreu para estimular as correrias e incursões pelo sertão, inaugurando uma fase histórica das mais fecundas para a unidade nacional. (Grifos nossos).

Basta que observemos o traçado das principais ferrovias paulistas na década de 50 do século XX, para verificarmos que foi seguido o sentido dos caminhos dos bandeirantes e indígenas.

Figura 06 – Mapa ferroviário de São Paulo (1950).



Fonte: adaptado (arte final de Miguel A.F. Demarzo) de AZEVEDO (1950, p. 57).

Segundo a enciclopédia *TRENS & LOCOMOTIVAS* (2010, p. 07 e 08), o nascimento da locomotiva resultou de uma aposta. Em 1804, Samuel Homfray, dono de minas no País de Gales, que utilizava tração animal em trilhos de ferro fundido, apostou que um “motor móvel” a vapor, fabricado por Richard Trevithick, um engenheiro, puxaria uma carga por 16 quilômetros. Na verdade, Trevithick recebera a ajuda de Andrew Vivian para construir, em 1802, uma “diligência a vapor”. Como tinha peso excessivo, ele resolveu fazê-la trafegar por trilhos, mas aparentemente ela se recusava a andar, conforme o site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF. Mas Samuel Homfray ganhou a aposta e a protolocomotiva fez o trajeto de 16 km em quatro horas e cinco minutos, com setenta homens agarrados a uma carga de blocos de ferro, porém os trilhos ficaram inutilizados pelo peso, de tal sorte que o ganhador da aposta retornou – até pelo menos 1834 – à tração animal. Richard Trevithick morreu sem receber quaisquer compensações pelo seu invento. Porém, em 1833, ano de sua morte, as ferrovias já faziam parte do cotidiano.

Com a Revolução Industrial, aumentando os negócios e prospecção de novos mercados, várias exigências apareceram, entre as quais, a necessidade de padronizar os horários de maneira universal. Havia uma desordem muito grande quanto a este aspecto, de tal sorte que, nos primeiros anos do século XIX,

[...] quem cruzasse os Estados Unidos, de Nova York a São Francisco, passava por mais de duas dezenas de zonas temporais. Eram regiões com padrões de horários próprios, algo incompatível com o aproveitamento econômico e nacional do sistema de circulação, exigido tanto pela indústria como pela ferrovia. (site da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, 2012)

A pacificação desse problema demorou bastante. De acordo com o referido site, somente por volta de 1894, a Terra foi dividida em 24 zonas de tempo, contando-se o meridiano de Greenwich como o marco zero, dando início aos tempos do fuso horário.

Anthony Giddens (1991, p. 28) afirma que um dos principais aspectos da organização social do tempo foi “*a padronização mundial dos calendários*”, sendo que outro foi “*a padronização do tempo através de regiões*”.

2.1.2.1 – As linhas férreas no Brasil e em São Paulo

No Brasil, a história das ferrovias começou no império, mais por razões de política do que de economia, já que se acreditava ser preciso consertar o “*crecente desequilíbrio entre os homens do sertão e os do litoral*”, no que era “*um plano para romper, pelos caminhos de ferro, a muralha das serras que separam a costa do interior do país, fragmentando em dois mundos a vida nacional*” (AZEVEDO, 1950, p. 52).

É de 31 de outubro de 1836 a primeira lei autorizando uma linha férrea no Brasil, pelo regente Diogo Feijó, a qual deveria ligar o Rio de Janeiro “*às províncias de Minas Gerais e de São Paulo*”, sendo que em 1825 (apenas uma década antes), inaugurara-se a primeira estrada de ferro regular na Inglaterra (AZEVEDO, 1950, p. 51).

Mas somente um decreto de 20 de junho de 1852 (Ministério do Visconde de Itaboraí) deu aos possíveis empreendedores garantias de recebimento de juros, autorizando a Estrada de Ferro D. Pedro II, depois Estrada de Ferro Central do Brasil (09 de outubro de 1853) e uma linha de Recife a São Francisco (19 de outubro de 1853). Em termos concretos, todavia, o verdadeiro pioneirismo coube a um particular, Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, com a Estrada de Ferro Gão Pará:

“[...] a primeira ferrovia brasileira foi inaugurada no dia 30 de abril de 1854 pelo seu construtor, o barão de Mauá na província do Rio de

Janeiro, com 14,5 km, entre o porto Mauá, na Baía da Guanabara e a estação Fragoso e, mais tarde, completando 16,1 km, chegando à raiz da Serra da Estrela, em Petrópolis”. SILVEIRA (2007, p. 13)

Para se avaliar o pioneirismo da iniciativa, ela “fazia parte de um sistema multimodal, ou seja, hidroviário, ferroviário e rodoviário com tração animal para subir a serra até Petrópolis” (SILVEIRA (2007, p. 14). Uma visão que, na segunda metade do século XX, como veremos, aqueles que decidiram sucatear as ferrovias não tiveram.

As primeiras linhas férreas, como se sabe, aproveitaram os caminhos de terra:

- a Estrada de Ferro D. Pedro II, de 1854, ligando Vila Rica, em Minas, ao Rio de Janeiro seguiu o traçado de Garcia Rodrigues Pais, filho de Fernão Dias Pais, o denominado Governador das Esmeraldas, através das Serras do Mar e da Mantiqueira;
- essa estrada, no ramal para São Paulo, aproveitou o caminho real chamado Caminho Velho, pelo Vale do Paraíba;
- a própria Estrada de Ferro Grão Pará (1854), também conhecida como Rio-Petrópolis, do Barão de Mauá, aproveitou, em muitos trechos, os caminhos dos bandeirantes;
- a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (São Paulo Railways) seguiu, aproximadamente, os caminhos de João Ramalho;
- a Estrada de Ferro Mogiana (1875) e a Sorocabana seguiram os caminhos do Anhanguera e do bandeirante Raposo Tavares, em São Paulo;
- a estrada de ferro da Cia. Paulista, também seguiu o caminho do Anhanguera.

As primeiras locomotivas eram as clássicas “marias-fumaça”, nome que faz alusão ao vapor expelido por suas caldeiras, máquinas aperfeiçoadas através do tempo. Na Europa usavam carvão como combustível, mas no Brasil utilizou-se principalmente lenha: “O alto preço do carvão estrangeiro e a má qualidade do similar nacional forçaram as ferrovias nacionais a usar lenha em suas máquinas a vapor” (GORN, 2008, p. 08 - revista).

Assim, em 1922, a Cia. Paulista iniciou a substituição de locomotivas a vapor por locomotivas de tração elétrica, com uma rede de cabos aéreos.

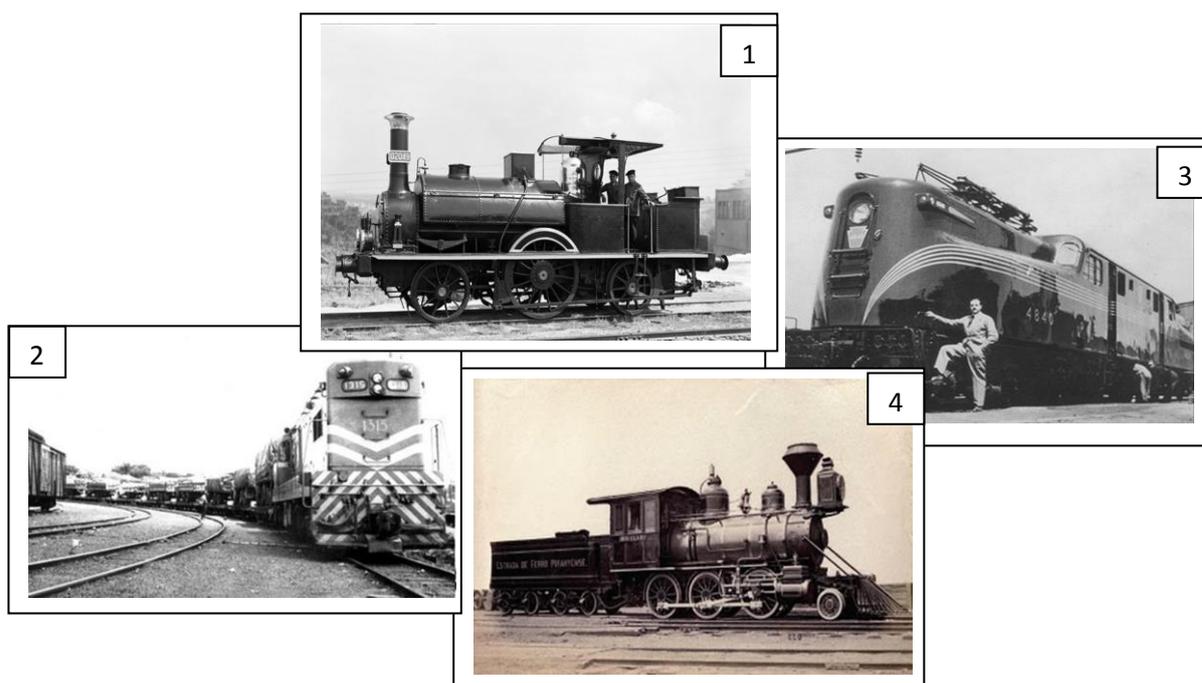
Mas a lenha tem baixo poder calorífico e, já nas primeiras décadas do século XX, após várias décadas de operação ferroviária, estava cada vez mais distante e cara⁹. Isto motivou a Companhia Paulista de

⁹ Tal fato demonstra que a destruição de nossas matas tem, às vezes, razões insuspeitas.

Estradas de Ferro a implantar a tração elétrica em suas linhas, em 1922. A alta flexibilidade e a economia das novas locomotivas elétricas confirmaram o padrão de excelência que sempre marcou essa ferrovia. (*op. cit.*: p. 8).

Na década de 1950, a maioria das locomotivas a vapor ainda em uso, tendo em vista que a lenha tornou-se difícil de obter (além do progresso técnico), foram substituídas pelas diesel-elétricas, em que um motor a diesel gera a eletricidade necessária para o tracionamento da composição de vagões: “*O diesel-elétrico apresentava diversas vantagens técnicas e econômicas, permitindo maior movimento de cargas com menor custo de operação*”¹⁰ (REVISTA RODOVIÁRIA, jun/jul 2010, p. 70). Essa substituição ocorreu também na EFA – Estrada de Ferro Araraquara (CHEDIEK NETO, entrevista – 2014).

Foto 07 – Locomotivas: 1- das mais antigas, a vapor, 2- diesel-elétrica, 3- elétrica e 4 - a vapor aperfeiçoada.



Fontes: 1 -LEITE, 2010 (blog); 2 - MORI JR., 2009 (blog); 3 -PÉS DESCALÇOS, 2009 (blog aberto); 4 - IANSEN, 2010 (blog)

2.1.2.1.1 – A primeira ferrovia paulista

Conhecida como Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, a São Paulo Railways, pioneira das ferrovias de São Paulo, seguiu o rumo, embora repetisse apenas alguns trechos, da rota São Vicente/Santos até São Paulo (caminhos indígenas utilizados por

¹⁰ “A despesa de combustível era apenas de um terço ou metade daquela de uma locomotiva a vapor fazendo o mesmo serviço.” (REVISTA RODOVIÁRIA, jun/jul 2010, p. 70).

João Ramalho), pois havia as dificuldades evidentes da locomoção férrea em terreno bem acidentado. O objetivo inicial era o mesmo, ou seja, estabelecer ligação entre Santos e São Paulo. Mas estendeu seus trilhos até a cidade de Jundiaí, que se desenvolvera junto aos antigos caminhos dos bandeirantes.

Pelo chamado “privilégio de zona” (v. adiante, fls. 68), o traçado foi mais técnico, pelas naturais dificuldades da serra, não seguindo exatamente os caminhos de terra de então, que foram abandonados:

A extensão total da ferrovia era de 139 quilômetros, sendo 79 de Santos a São Paulo e 60 de São Paulo a Jundiaí. Nesse momento, o café já integrava a pauta das exportações brasileiras como elemento de primeira grandeza. Com o advento da ferrovia não se abrirão mais novas estradas de rodagem, e as existentes foram relegadas ao abandono. Tanto a calçada de Lorena quanto a Estrada da Maioridade deixaram de ser frequentadas. Só foram resgatadas em 1913, por Rudge Ramos, que reconstruiu a Estrada da Maioridade, motivado pela presença cada vez maior do automóvel na sociedade paulista de então. A estrada velha São Paulo-Santos foi depois construída sobre muitos trechos da Estrada da Maioridade. (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 60).

Em 1836, Frederico Fomm obtivera a concessão para uma linha férrea ligando Santos ao interior, com projeto de um engenheiro inglês, Mornay. O empresário vislumbrou as vantagens de se assenhorar de um caminho que fizesse a ligação entre a o interior e o porto de Santos (SEGNINI, s/d [1982], p. 21). O capital seria inglês e, a mão-de-obra, da imigração, já que a Lei Feijó, de 1835, proibira escravos nas linhas férreas. (*op.cit.*, p. 22), o que foi confirmado pela Lei n.º 641, de 26.06.1852, no parágrafo 9º do artigo 1º, *in verbis*:

A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiros, participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais. (LARA, 1988, p. 18)

Frederico Fomm, por reveses financeiros, abandonou o projeto, que acabou nas mãos do Barão de Mauá, o qual obteve a concessão para a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, que poderia ser estendida até Rio Claro (Decreto-lei 1.758, de 20.04.1856). Em 1860, a Associação da Cia. Ltda. Brasileira da Estrada de Ferro de São Paulo adquire os direitos de Mauá e inicia a construção em 1868 com imensas dificuldades, principalmente no trecho da serra, pois, por óbvio, na época não havia os recursos de maquinário hoje disponíveis (SEGNINI, s/d [1982], p. 23).

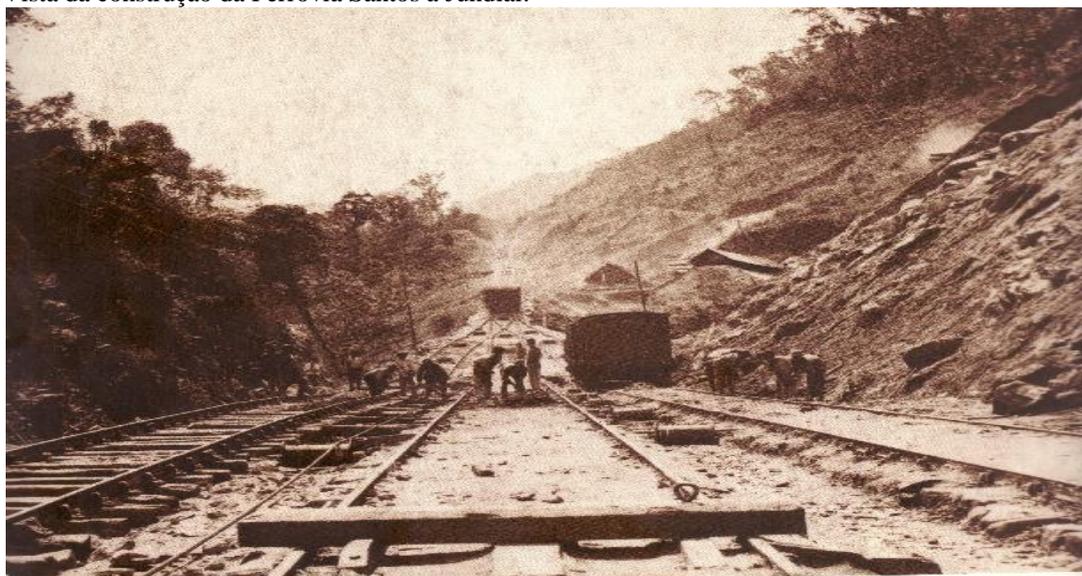
Mas as vantagens eram igualmente muito grandes. Por exemplo, houve a garantia de juros de 7% (BENÉVOLO, 1953, p. 78) sobre o capital investido, durante o prazo de exploração (90 anos), além de (SEGNINI, s/d [1982], p. 24 e 25):

- o importantíssimo *privilégio de zona* (30 km de cada lado da ferrovia), onde não se poderia construir outra ferrovia, mas era permitido explorar e apropriar-se de todos os minérios ali encontrados – uma das razões para um traçado extremamente tortuoso;
- garantia de escoamento de todos os produtos agrícolas e minerais de São Paulo;
- isenção alfandegária para importação de material utilizado na construção.

Mais: a Lei 2.450, de 24.09.1873, “criou uma subvenção quilométrica de 30 contos de réis por km construído. Propiciou a construção de péssimas linhas férreas e uma infinidade de ziguezagues, como se observa na Ferrovia São Paulo-Rio Grande” (SILVEIRA, 2007:, p. 16, nota de rodapé n.º 8).

Com referência à taxa de juros garantida como retorno mínimo, pelo governo, na década de 1860, ou seja, de 7%, verificamos que, nos dias atuais, para incentivar a implementação de uma linha de TAV – Trem de Alta Velocidade (o denominado “trem-bala”), entre Campinas, no interior de São Paulo, e a cidade do Rio de Janeiro, passando por São Paulo, o governo acena com a mesma rentabilidade de 7% às empresas interessadas no projeto (OTTA e RODRIGUES, 2013, p. B6 - notícia).

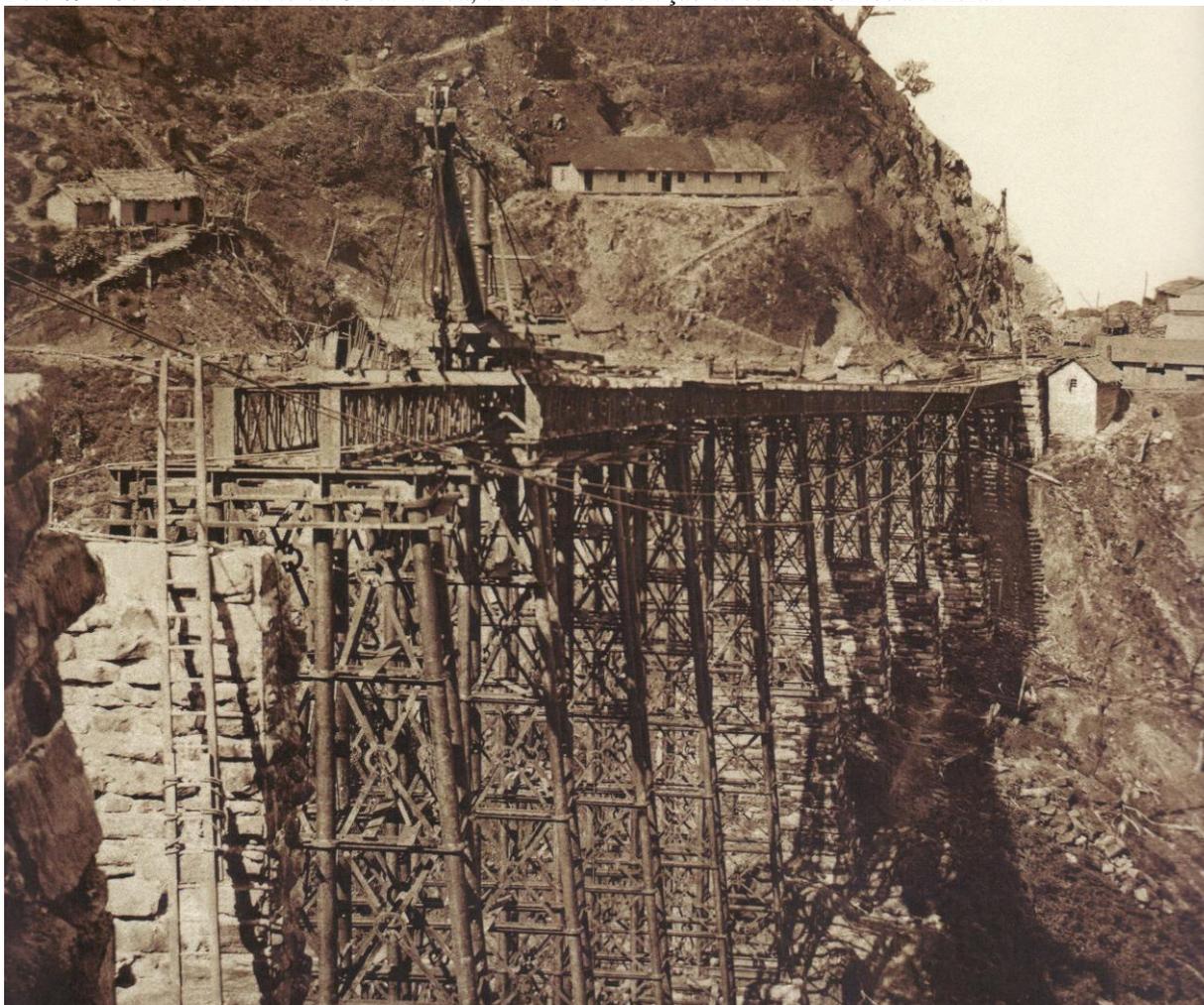
Foto 08 – Vista da construção da Ferrovia Santos a Jundiáí.



Fonte: BARBOSA e MEDEIROS (2010, p. 67).

Apesar de a concessão, dada aos ingleses da São Paulo Railways, autorizasse alcançar Rio Claro, a ferrovia foi construída somente até Jundiaí, pois os ingleses, além de se envolverem na Guerra do Paraguai com grande empenho, também possuíam o monopólio de toda carga destinada ao porto de Santos e não se interessaram em ir além daquela cidade, obrigando os produtores que estiverem nas outras regiões a trazer o produto até onde a linha férrea parara. O prolongamento e implantação de novas ferrovias acabaram ficando por conta de companhias criadas, principalmente, por produtores de café, através de novas concessões do governo. O capital inglês aproveitará, então, somente para fornecer “*tecnologia, matéria-prima, maquinaria e, eventualmente, como fonte de empréstimos financeiros*”. A inauguração dessa estrada de ferro se deu em 16 de fevereiro de 1867 (SILVEIRA, 2007, p. 26 e 27).

Foto 09 - Obras do Viaduto da Grota Funda, durante a construção da estrada Santos a Jundiaí.



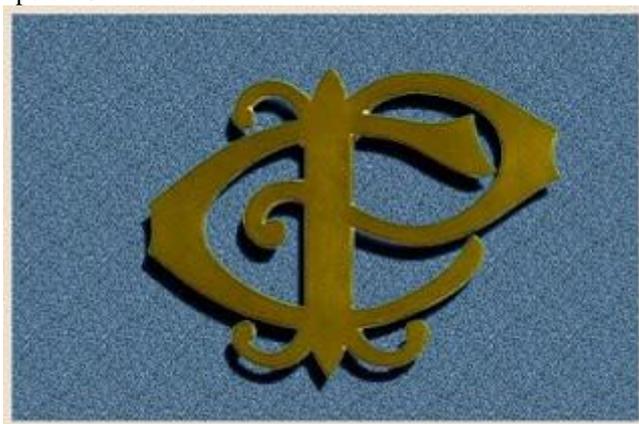
Fonte: BARBOSA e MEDEIROS (2010: 97).

Para se ter uma idéia das cargas envolvidas, na época, antes da construção da estrada de ferro Santos a Jundiaí, vejamos esse trecho:

Por uma nota de Kidder e Fletcher, sabemos que chegavam a Santos 200.000 mulas carregadas por ano, antes do tráfego da estrada de ferro, e Adolfo Pinto nos ensina que na estrada que ligava Ubatuba ao sul de Minas transitavam cerca de 60.000 animais de carga, transportando um milhão de arrobas (15.000 toneladas) de exportação e importação. (KIDDER e FLETCHER, 1941, p. [?]; PINTO, 1903, p. [?]; *apud* BENÉVOLO, 1953, p. 66)

2.1.2.1.2 – A Companhia Paulista

Figura 07 – Logotipo da Cia. Paulista.



Fonte: TEIXEIRA (2010 – blog)

Tendo a linha chegado até Jundiaí (SP), situava-se, todavia, em Campinas (SP), mais além, o então maior centro produtor de café da província, com 500.000 sacas anuais, gerando excedentes para a exportação do produto (SEGNINI, s/d [1982], p. 27).

Toda essa produção precisava, portanto, ser levada em lombo de burro, em tropas conduzidas por escravos, até onde os trilhos tinham parado, a fim de fazê-la chegar ao porto de Santos. Se a linha férrea fosse prolongada até Campinas, facilitaria o transporte, além de liberar mão-de-obra escrava para a lavoura. Em reunião na Câmara Municipal de Campinas, em 16 de dezembro de 1867, decidiu-se absoluta necessidade da extensão da ferrovia até aquela cidade, pois o preço do transporte de uma arroba cairia de 440 para 140 reis (SEGNINI, s/d [1982], p. 27). Também já se previa “a criação de novos trechos que atendessem às regiões de Limeira, Rio Claro, Piracicaba, Capivari, Descalvado, Piraçununga, São Carlos e Araraquara” (ABPF – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA, site, 2012).

Sabemos, porém, que existia um impedimento: os ingleses da São Paulo Railway detinham o direito de construir a linha até Rio Claro (SP). Como paralisaram os trabalhos “em decorrência da Guerra do Paraguai, da qual participaram com grande empenho, os ingleses viram-se pressionados fortemente pela elite paulista” (a força ideológica da classe dominante se fez sentir) e acabaram por ceder seus direitos, até

porque “*tendo já garantido através do seu traçado, que liga Jundiaí ao Porto de Santos, o escoamento de toda a produção cafeeira do Estado e, estando protegidos pelo privilégio de zona, entenderam que poderiam continuar lucrando sem investir*”. Pouco importaria de onde viessem as cargas. Em decorrência, fundou-se, em 30.01.1868, a Cia. Paulista de Estrada de Ferro de Jundiaí a Campinas, sendo que a concessão imperial lhe deu as mesmas condições oferecidas aos ingleses (Decreto 4.283, de 38.11.1868), fortalecendo a “*economia agrário-exportadora*”, já que “*os ‘barões do café’ detêm o poder do Estado*”. (SEGNINI, s/d [1982], p. 31 e 32).

Com vantagens iguais, a estrada foi concluída em 1872: “*O trecho inicial, entre Jundiaí e Campinas, entrou em operação em 1.872 e os demais sucessivamente, até 1.880*” (ABPF – Site, 2012).

Para o nosso trabalho, interessam, de modo mais direto, a Companhia Paulista e a EFA - Estrada de Ferro Araraquara, pois são aquelas cujos trilhos atravessam Araraquara.

2.1.2.1.3 – A Companhia Paulista em Araraquara

Os primeiros trilhos a chegarem a Araraquara foram os da Cia. Paulista, já então rebatizada de Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Como vimos, já se previa a extensão da linha férrea até aqui. Porém, recuemos no tempo para verificar alguns pormenores importantes acerca do traçado da ferrovia.

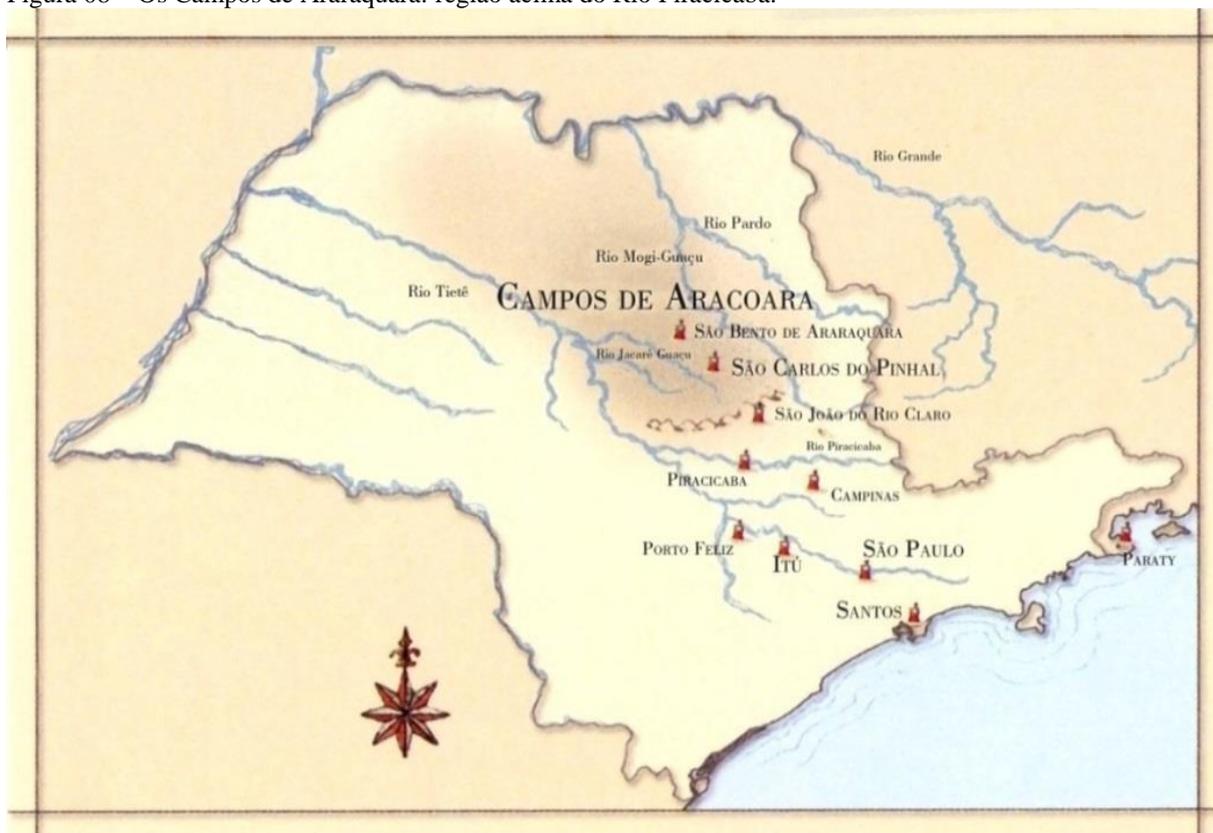
Araraquara surgiu, oficialmente, em 22 de Agosto de 1.817:

Foi creada a freguezia de São Bento de Araraquara, desmembrada da de Piracicaba, comarca de Itu, Bispado de S. Paulo, por alvará de El-Rei D.João VI, sendo seu ministro o Conde da Barca, em 22 de Agosto de 1817, e elevada á Villa por Decreto da Regencia, exercida por Francisco de Lima e Silva, José da Costa Carvalho e João Braulio Moniz e ministro José Lino Coutinho, em 10 de Julho de 1832 e elevada a cidade por Decreto Provincial n.º 7 de 6 de Fevereiro de 1889. (VIDAL, 1915, p. XIII).

A região denominada Campos de Araraquara (“Aracoara”) abrangia uma extensa parte de São Paulo, acima do Rio Piracicaba e, em registro de cartórios de imóveis, era denominada genericamente de “*sertão*” (CORREA, 2008, p. 26 e 27). Em diversas passagens, essa autora registra o tamanho, o isolamento, a fama e a presença de foragidos na região, inicialmente tida como simples passagem para outras de maior interesse econômico.

Como poderia Pedro José Neto, considerado o fundador da cidade, foragido da justiça de Itu e participante da Inconfidência Mineira, estabelecer-se na região, tomar posse de terras e não ser, afinal, perseguido ou preso? CORREA (2008, p. 33) já demonstrara espanto por ele requerer somente uma sesmaria, diante do registro de que “em 1790, vemos Pedro José Netto entrar e tomar posse de quasi todo o territorio” (grifos nossos), mas “poucos annos depois, começamos a encontrar notícias de vendas de posses e pedidos de cartas de sesmaria” (VIDAL, 1915, p. XVI).

Figura 08 – Os Campos de Araraquara: região acima do Rio Piracicaba.



Fonte: TRUZZI *et al.* (2008, p. 19).

Com o isolamento da região, sem caminhos regulares, Pedro José Neto, como possessor, assenhorou-se de extensa área de terras. Todavia, sua condição de fugitivo da justiça acabou por levá-lo a ceder a maior parte a pessoas de peso político, para livrar-se de maiores problemas e legalizar sua sesmaria. De tal sorte que,

com a condição de o livrarem das justiças de Itú, cedeu a diversos a maior parte das terras que possuía; ao Major Duarte, vendeu Monte Alegre e fez doação das posses do Ouro, Cruzes e Rancho Queimado; a João Manoel do Amaral, a do Bonfim; a Domingos Soares de Barros, a do Lageado e ao Coronel Joaquim de Moraes Leme, da do Cambuy. (VIDAL, 1915, p. XIII e XIV).

Todos requereram cartas de sesmaria¹¹, inclusive o próprio Pedro José Neto e os filhos em 1811, “*trocando uma vasta área que era de sua ocupação pelo reconhecimento legal de apenas uma posse*”, sendo que o interesse pelas terras foi, inicialmente, especulativo, “*pela possibilidade, embora remota ainda, de uma valorização daquelas terras futuramente*” (CORREA, 2008, p. 32 a 34). Na maioria dos casos, recebia-se a cessão de posses, não se gastando muito mais do que prestígio político para defender o posseiro original.

Nos primeiros tempos, a atividade resumiu-se à subsistência. Com um mercado consumidor representado pelos que demandavam às minas de ouro, aumenta a criação de gado e alimentos básicos, como milho, arroz e feijão, incluindo-se, posteriormente, cana-de-açúcar e algodão (CORREA, 2008, p. 26 a 38). Assim, diversos comerciantes também começaram a se estabelecer aqui, acabando por juntar capitais e adquirir parte das terras dos que aqui já estavam – ou as conseguindo por dotes matrimoniais. O mesmo ocorria com lavradores que haviam acumulado capitais em outros lugares e vieram em busca de terras novas (CORREA, 2008, p. 111). Num passo seguinte, quando o café se tornou a riqueza dominante, todos eles reforçaram o surgimento de uma classe econômica e politicamente poderosa, uma verdadeira oligarquia, a qual virá a influir decididamente no traçado das linhas férreas até Araraquara.

O primeiro presidente da Câmara Municipal de Araraquara foi o Tenente Coronel Carlos José Botelho, que era de Piracicaba. Além de interesses aqui, como comerciante e fazendeiro, produzindo cana-de-açúcar e criando gado (CORREA, 2008, p. 50 e 69), era também herdeiro da Sesmaria do Pinhal. Teria sido o responsável pela plantação das primeiras mudas de café e laranja, embora não em escala comercial, na área de Araraquara, em 1833 (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 72). Um de seus filhos foi Antônio Carlos de Arruda Botelho, futuro Conde do Pinhal. Este nascera em Piracicaba, em 23 de agosto de 1827, tendo chegado a Araraquara com cerca de 5 anos. Em 1856, juntamente com os irmãos, cunhados e um compadre, Jusuíno José Soares de Arruda, construiu uma capela numa área da Sesmaria do Pinhal, origem da cidade de São Carlos (FRANÇA, 1915, p. 66 e 67). Faleceu em 1901, na Fazenda do Pinhal, em

¹¹ “Sesmarias eram dadas de terras incultas a cidadãos ou a colonos que as beneficiassem. [...] Commumente cada sesmaria concedida no interior deste Estado, tinha uma legua de testada sobre tres de fundos”. (V. VIDAL, 1915, p. VIII, nota de rodapé 1 e BENÉVOLO, 1953, p. 391-A, nota 2).

São Carlos (SP). Foi Barão em 1879, Visconde em 1885 e Conde do Pinhal, em 1887, desfrutando de grande poder econômico e político:

Organizou a Companhia de Estrada de Ferro Rio Claro, que constitui a estrada de Rio Claro a Araraquara e Jahú, organizou bancos, abriu e formou várias fazendas de café, foi chefe proeminente do partido Liberal da Província, deputado Provincial da Assembléia, Deputado Geral, Senador Estadual, etc. (FRANÇA, 1905, p. 67)

Ao utilizar-se de sua influência para trazer os trilhos até São Carlos e, depois, para Araraquara, ajudou a tirar região do isolamento, ligando-a com o mercado internacional e aos grandes centros consumidores de café (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 74). Um típico representante da classe dominante, com poderes de ditar os meios para a defesa de seus interesses.

O café começou a ser plantado em escala comercial, na região, em 1854, em Jaboticabal (que, na época, pertencia a Araraquara), por Manuel José de Alencar, na fazenda Bonfim (CORREA, 2008, p. 60), espelhando um movimento que, na primeira metade do século XIX, já ocorrera no Vale do Paraíba.

Na região de Araraquara e Rio Claro, a cultura agrária comercial predominante era, então, a cana-de-açúcar, reservando-se as terras menos férteis para criação de gado, mas: *“Na década de 1850 a 1860, no entanto, já se torna perceptível a presença de outra cultura que, pela importância vindoura, varreria tanto as fazendas canavieiras quanto os latifúndios pastoris da região: o café”* (TRUZZI *et al*, 2008, p. 22).

Ademar Benévolo (1953, p. 271) observa:

O estabelecimento do parque ferroviário de São Paulo – não devemos nos esquecer desta coordenada sociológica – se efetua quando o café empolga definitivamente a grande província, expulsando aos poucos a cultura do açúcar. A lógica tem pouco que ver com a história dos povos. Por este ou aquele motivo os povos ricos se viciaram definitivamente no uso do café, e este viria ser, nas terras favoráveis ao seu plantio, uma riqueza maior que as minas de ouro do passado.

Rodolpho Telarolli (1977, p. 22) registra:

Com o café e pelo café, já algumas décadas antes do fim do século [*rectius*: XIX], membros de tradicionais famílias vinham se fixando no Município, provindos principalmente de regiões mais antigas como Capivari, Tietê, Porto Feliz, mesmo de Minas Gerais e de outras partes, dinamizando a economia local, à medida que as feições do território do Município iam sendo alteradas, com a ocupação dos espaços, divididos entre as atividades tradicionais (cana, cereais e criação) e o café; a princípio, divididos os espaços, para, na década dos 90, ocorrer a supremacia absoluta da nova lavoura.

Aqueles que mantinham posses na região, com a valorização das terras pelo crescimento da cultura do café, viram seu poder econômico e político se expandir enormemente, distinguindo-se, como visto, o Conde do Pinhal, com papel predominante na representação daquela oligarquia, influenciando no traçado das ferrovias que demandavam o interior.

A Companhia Paulista pretendia, na verdade, a partir de Campinas, ir em direção a Moji Mirim e “*justificava o traçado alegando ser mais conveniente gastar uma légua a mais de bom caminho do que levar a estrada por terrenos impróprios, acusando o Barão de Pinhal de pretender estender a estrada para junto de sua fazenda*” (CORREA, 2008, p. 149). O café fizera do Conde o Pinhal, como se sabe, um homem muito rico e de grande influência e a linha férrea, em vez de Moji Mirim, acabou tomando a direção de Rio Claro.

Mas os trilhos da linha férrea, chegando a esta última cidade, pararam novamente. Embora fosse mais perto do que Jundiaí, o produto da região de Araraquara precisava, de tal modo, ser levado até lá e “*o transporte deveria ser feito em carros ou tropas de burros. De Araraquara a Rio Claro, a estrada era tão ruim e a viagem tão penosa a ponto de ser preciso, em alguns pontos, que os carreiros e tropeiros levassem a carga às costas*” (CORREA, 2008, p. 148). Fazia-se necessário, portanto, prolongar os trilhos até São Carlos e Araraquara, pois um traçado diferente implicaria em “*encarecer o transporte aos moradores de São Carlos, Araraquara e Jaboticabal, em 30 a 40 réis por arroba*” (O Correio Paulistano, São Paulo, 15.01.1880, *apud* CORREA, 2008, p. 148).

O Conde do Pinhal, numa reunião na Câmara Municipal de Araraquara, argumentou que “*a estrada poderia atingir Araraquara desde que a cidade pudesse oferecer o capital necessário*”, de tal sorte que “*o prolongamento da estrada no sentido norte foi conseguido graças aos trabalhos do Conde de Pinhal*” (CORREA, 2008, p. 149).

Os trilhos da Paulista, finalmente, chegaram a São Carlos do Pinhal a 15 de outubro de 1884 e, em novembro, ao Chibarro, no município de Araraquara, mas a 20 quilômetros da sede; nesta última, a estação foi inaugurada em 18 de janeiro de 1885.

O café impunha-se cada vez mais:

Assim, em 1895, a produção do café fora de 700.000 arrobas e do total do valor da produção agrícola do Município, 8 570:000\$000, 8 400:000\$000 referiam-se ao café. Do total de sessenta e nove Municípios que enviaram os dados solicitados pela Repartição de

Estatística do Estado, os números só foram menos eloquentes, tanto no total geral da produção, quanto no que se prende ao café, ao Município de Campinas. Em 1897 “o município que mais concorreu com sua produção agrícola para a riqueza do Estado foi o de Araraquara” (Relatório da Repartição de Estatística e Arquivo, ano de 1895, mapa n.º 1, *apud* TELAROLLI, 1977, p. 22 e 23).

Foto 10 – Restos da estação do Chibarro, município de Araraquara.



Fonte: TAMBELLINI (2013 – Esboços do Rogério, blog).

As consequências econômicas para Araraquara foram revolucionárias, tendo a receita do município, entre 1889 e 1896, experimentando uma elevação de 2.100% (TELAROLLI, 1997, p. 22).

O Conde do Pinhal representava uma classe dominante (capitalistas do café) quando influenciou para trazer os trilhos a Araraquara no traçado atual, uma vez que o embarque do que se produzia foi facilitado e barateado pelo desvio empreendido, pouco importando que exigisse aumento de gastos na construção das linhas ou de qualquer outro fator. Os trilhos teriam que vir até a cidade: se o produto precisasse caminhar mais, em busca dos trilhos, diminuiria o lucro dos produtores, pois o custo do transporte seria maior.

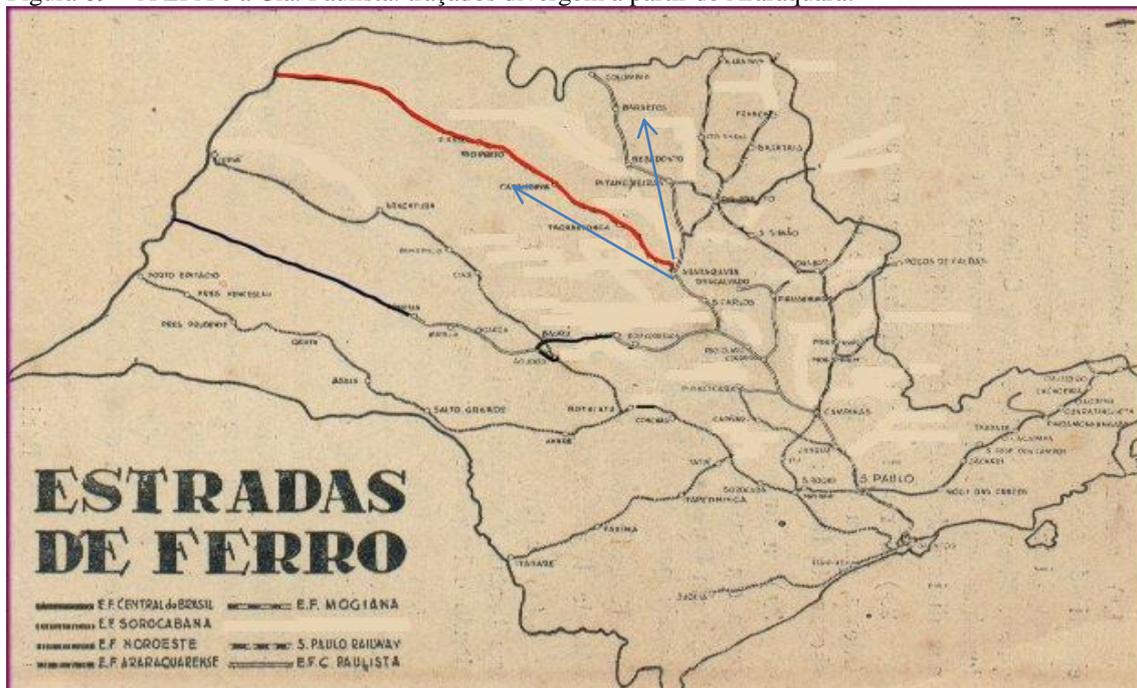
A Cia. Paulista se transformou num conglomerado de empresas, com hortos florestais, um parque industrial que chegou a construir carros e vagões ferroviários, um matadouro frigorífico em Barretos (pioneiro no Estado) e uma indústria de papel e impressão, entre outros empreendimentos. Chegou a interferir, também, na área econômico-financeira: por exemplo, para não expor no mercado de Santos a grande quantidade de café que então se produzia (podendo diminuir o preço, pelo excesso de oferta), criou armazéns reguladores do estoque, na década de 1920. Os documentos que

emitia “*davam origem a um título negociável por endosso, de grande confiabilidade e aceitação no mercado. Era o ‘conhecimento de despacho’*” (SEGNINI, s/d [1982], p. 66).

Com a fundação da Sociedade Promotora de Imigração, 1882, a Cia. Paulista, além da epopéia do transporte do café do interior paulista para Santos, marcou época no transporte de imigrantes de Santos para o interior, inclusive Araraquara (SEGNINI, s/d [1982], p. 37). Um fator decisivo para esse incremento foi o fato de que o Governo pagava todas as passagens (Wilma Peres Costa, 1976, p. 134, *apud* SEGNINI, s/d [1982], p. 38).

Depois de Araraquara, a Cia. Paulista derivou à direita, rumo norte, “*na sua marcha sertão adentro (...), na direção do Rio Grande, na divisa com Minas Gerais*” (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 104), passando por Américo Brasiliense, então um povoado que se tornou sede da Comarca de Araraquara em duas ocasiões. Para atender a região a oeste, derivando à esquerda, seria preciso criar outra ferrovia, que foi a EFA - Estrada de Ferro Araraquara.

Figura 09 – A EFA e a Cia. Paulista: traçados divergem a partir de Araraquara.



Fonte: GIESBRECHT (2012, blog).

Assim, enquanto a Cia. Paulista, depois de Araraquara, prosseguiu para o norte, a fim de atender os produtores daquela região, principalmente de Ribeirão Preto, toda uma área de produtores, ao oeste do estado, na direção de Mato Grosso, ficou sem ser assistida, situação que acabou por ser corrigida com o surgimento daquela outra estrada,

que partiu de Araraquara, no rumo do Rio Paraná, por uma região que acabou por ficar conhecida como “araraquarense”.

2.1.2.1.4 – A EFA

Figura 10 – Logotipo da EFA



Fonte: TEIXEIRA (2010 – blog).

Os barões do café de Araraquara e região decidem construir, portanto, uma estrada que chegasse às barrancas do Rio Paraná, arrecadam dois mil contos de réis, com 182 acionistas e fundam a EFA - Estrada de Ferro Araraquara.

A Estrada de Ferro Araraquara começa sua linha no lado norte da estação ferroviária de Araraquara, ao lado da linha da Companhia Paulista, exatamente sobre a passagem para a Vila Xavier, em frente a uma tradicional cantina da estação, que servia um famoso pão com mortadela. (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 108).

A permissão inicial para construir a estrada fora dada pelo governador Bernardino de Campos, em 1.895, mas a assembléia de fundação ocorreu em São Paulo, por causa de uma epidemia de febre amarela; o traçado foi do engenheiro Bueno de Andrada (CALONI, 1997, p. C-5). A EFA iniciou o assentamento de trilhos em 09 de novembro de 1.896, expandindo-se, inicialmente, até 1901.

Em 1898, a EFA chega à estação de Cruzes (hoje, Cesário Bastos) e a Itaquerê (hoje, substrito de Bueno de Andrada); em 16 de março de 1.889, à Capela de Matão (atualmente, Matão); em 1º de abril de 1901, a Santa Ernestina; e, em 07 de dezembro de 1901, chega a Taquaritinga (então, Ribeirãozinho), a cerca de 75 quilômetros de Araraquara. Após ser adquirida por um grupo de engenheiros de São Paulo, atinge Cândido Rodrigues (1908) e São José do Rio Preto, em 1.912. Quando os engenheiros a adquiriram, compraram 70 locomotivas e 257 vagões, além de construírem o Largo da Estação em Araraquara. Somente em 1933, a EFA chegou a Mirassol, expandindo-se

pouco a pouco, até 1952, quando chega ao Rio Paraná (Porto Presidente Vargas), na localidade de Rubineia. Todavia, o porto e a respectiva estação foram inundados pelo fechamento da barragem de Ilha Solteira, em 1973, e o ponto final da linha tornou-se, então, Santa Fé do Sul.

Foto 11 - O “ponto zero” da EFA, no interior da estação ferroviária de Araraquara.



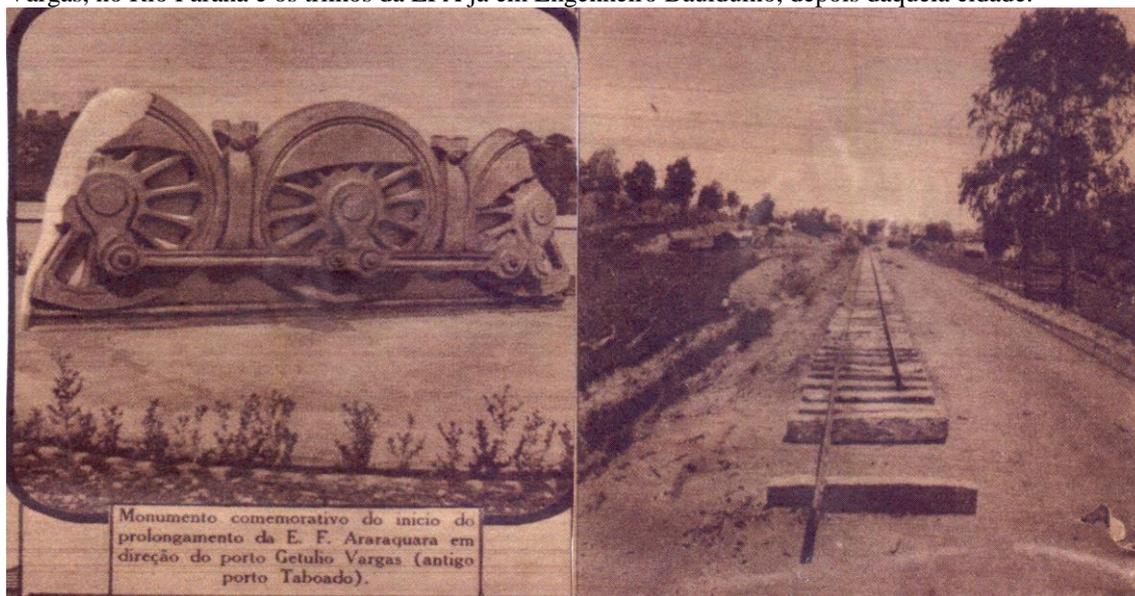
Fonte: acervo da UAPA (União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense), s/d¹².

A epopéia da EFA foi cheia de percalços. Segundo CALONI (1997, p. C-5) os engenheiros que a compraram em 1908 afundaram-se em dívidas e acabaram falindo. Os credores assumiram, acabando por aceitar a proposta de um francês, Paul Deleuse, personagem misterioso, para assumir a massa falida. Ele mudou o nome da ferrovia para São Paulo Northern Railway Co. e levou a sede para Delaware (EUA). Deleuse acabou preso no Brasil por transações irregulares e suicidou-se na cadeia. Baseando-se numa lei da época, o governo, em 01 de novembro de 1919, encampou a ferrovia e restaurou o nome da EFA. Iniciou-se uma era de revitalização da estrada, com correção de trechos. Todavia, diz CALONI (1997, p. C-5): “*No final dos anos 50, o modernismo egoísta de Juscelino Kubstcheck sentenciou de morte a malha ferroviária do país*”. Assim, em 1967, a EFA passou para a Cia. Paulista, transformando-se numa sociedade anônima, até ser encampada pela FEPASA, em 1971. O articulista anota:

¹² O acervo da UAPA, composto de publicações, fotos e anotações mereceria, talvez, uma organização mais detalhada.

Ocorre que a presença da ferrovia, na cidade, sempre foi além dos trilhos que ocupam uma grande área central. A EFA gerou prédios imponentes, bairros (como a Vila Ferroviária, em 1948), o clube esportivo, o time de futebol, gerou empregos para várias gerações de araraquarenses e emprestou nosso gentílico para denominar a força produtiva do alto planalto. Por tudo isso, os trilhos estão impregnados na pele da cidade, como uma cicatriz que não nos deixa esquecer o tempo em que todos os caminhos levavam a Araraquara. (CALONI, 1997, p. C-5 - artigo).

Foto 12 .- Marco, em Mirassol (SP), do início do prolongamento da EFA em direção ao Porto Getúlio Vargas, no Rio Paraná e os trilhos da EFA já em Engenheiro Baulduíno, depois daquela cidade.



Fonte: O Estado de São Paulo, Suplemento (1941, p. 07 e 13), acervo da UAPA.

Os trilhos da EFA correm paralelos aos da Cia. Paulista (hoje, concessão da ALL – América Latina Logística e, proximamente, da RUMO Logística) durante o trecho que atravessa a cidade de Araraquara.

Chegamos, finalmente, ao tema principal deste estudo. São tais trilhos que estão sendo removidos para um novo traçado, alegadamente para “fora da cidade” – quando se sabe que ela irá abraçá-los novamente em futuro muito breve. Para que se compreenda o porquê de nossas preocupações, cumpre lembrar o significado simbólico, histórico e cultural desses trilhos, enquanto caminhos pelos quais passavam trens, passageiros, mercadorias, notícias, conspirações. E em cima dos quais se construiu a imagem da cidade e dos seus ferroviários.

A função de ferroviário era muito considerada dentro da comunidade do interior, mormente em Araraquara. Em depoimento no documentário de Marcelo Machado (2009), o escritor araraquarenses Ignácio de Loyola Brandão recorda que se tratava de um bom emprego, até porque havia poucas opções. Os ferroviários tinham crédito

garantido no comércio e, de certa forma, encaravam a função como se estivesse revestida de certa religiosidade.

A Vila Ferroviária, com residências que serviam aos empregados da EFA, foi um plano habitacional que teve início em 1938, mas só implantado entre 1947 e 1948 (SILVA e REIS, 1999, p. 84 e 85), nas proximidades do bairro da Fonte Luminosa.

Apesar de sua utilidade aos ferroviários, tinha inegável viés ideológico. Ao contrário do plano inicial de financiamento aos interessados, a própria companhia “*construiu as casas com recursos próprios, para serem alugadas*” aos empregados, já “*que a fixação da mão-de-obra pelas empresas, atende a indicações de cálculos econômicos*”, uma vez que “*a ideologia apresenta como atitude humanitária as medidas que, na realidade, são tomadas para garantir a disponibilidade de mão-de-obra*” (*op.cit.*, p. 87). Tal aspecto, aliás, já havia sido apontado por SEGNINI (s/d, [1986]), quando tratara do mesmo assunto, ao se referir às habitações construídas pela Cia. Paulista aos seus próprios ferroviários, o que é confirmado pelas autoras do estudo referenciado (SILVA e REIS, 1999)¹³.

A existência da Vila Ferroviária, vista agora, em perspectiva, não deixa de ser um diferencial interessante para os empregados da EFA.

A comunidade de ferroviários da EFA também desfrutava de um clube muito bem equipado, proporcionando lazer de qualidade a todos eles e mantendo um time de futebol, existente até hoje, que teve projeção nacional quando no seu auge: trata-se da AFE – Associação Ferroviária de Esportes, que também divulgava o nome da cidade.

Figura 11 – Escudo da Associação Ferroviária de Esportes. As letras AFE fazem referência à EFA, que patrocinava o clube.



Fonte: Ferroviária S.A. (2014, site).

¹³ Em Araraquara, a Cia. Paulista também construiu casas destinadas ao uso de seus empregados, as quais se localizavam (restaram pouquíssimas residências) no lado da Vila Xavier, na direção da antiga Estação Ferroviária, atual Museu Ferroviário.

No site do clube, que hoje é uma empresa autônoma (Ferroviária S.A.), podem-se conferir dados de sua trajetória, de que se reproduzem alguns, a seguir.

A Associação Ferroviária de Esportes (AFE) foi fundada em 12 de abril de 1950, por um grupo de engenheiros e servidores da Estrada de Ferro Araraquara. O engenheiro Antônio Tavares Pereira Lima, seu primeiro presidente, havia “*convencido a cúpula da Estrada de Ferro de Araraquara sobre a importância e a necessidade da edificação não apenas de um clube recreativo para os ferroviários, mas incutiu nos mandatários a ideia de formar uma equipe de futebol profissional e de um estádio para o time*”.

Conseguiu a doação de um terreno junto à Prefeitura para construir um complexo esportivo, incluindo um estádio de futebol, hoje conhecido como “Fonte Luminosa”, inaugurado em 10.06.1951. Na construção colaboraram não só os próprios ferroviários (alguns especificamente designados), mas também pessoas da cidade que não integravam os quadros da EFA, que lá “*iam por conta no período da noite, com o objetivo de adiantar a elaboração do estádio*”. Com o apoio da EFA, o local foi concluído em pouco mais de três meses. Consta que o próprio Antônio Tavares Pereira Lima ajudou a plantar a grama do campo de futebol.

Tem-se, assim, mais uma visão do que representou a estrada de ferro EFA, para a cidade de Araraquara. Não foge à atenção, igualmente, o fato de que o poder público auxiliava a Estrada de Ferro e os ferroviários, no seu clube.

2.1.3 – Outros caminhos: a rodoviarização

A perda da importância das ferrovias como meio de transporte de passageiros e também, de carga, no Brasil, ocorre, muito provavelmente, pelas decisões tomadas no governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira ou, pelo menos, nele foram exarcebadas.

Como se verá, motivos econômicos e ideológicos forçaram uma opção pela indústria automobilística, o que acabou por colocar à margem o transporte ferroviário.

Recapitemos as raízes de tal movimento, pois nele parece residir a causa da decadência das ferrovias.

2.1.3.1 – As raízes da opção pelo automobilismo

A expansão econômica no Brasil, nos anos 1926 a 28, foi interrompida pela quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, causando uma crise na área cafeeira, que

durou até 1933 (LATINI, 2007, p. 38). A quebra da Bolsa de Valores de Nova York teve seu clímax em 29 de outubro de 1929, mas desde o dia 03 de setembro houvera perdas, as quais acabaram atingindo a cifra de “50 bilhões de dólares, dez vezes a quantidade de moeda em circulação nos Estados Unidos, naquela época” (SANT’ANNA, 2014, p. 305, grifos nossos). Um enorme “*tsunami*” econômico, com epicentro em Nova York, varreu o mundo: a exportação de café brasileiro – no fundo, um produto não essencial - estava bem no seu caminho e medidas foram tomadas para proteger os exportadores. A baixa do valor de exportação do café atingiu “*proporções catastróficas*”, pois caiu de “22,5 centavos de dólar por libra para oito centavos” (FURTADO, 2007, p.264).

Com um grande estoque excedente de café, o Governo decidiu queimá-lo, a fim de evitar a queda do preço e conseqüente prejuízo aos cafeicultores: a ideologia protegendo as classes dominantes. Entre outubro e novembro de 1931, foram queimadas 12 milhões de sacas, mas a conta total da queima atingiu “71.068.581 sacas de café, suficientes para garantir o consumo mundial do produto durante três anos” (NOVO MILÊNIO, jornal eletrônico, 18.01.05).

Foto 13 – Queima de café, no porto de Santos



Fonte: NOVO MILÊNIO (jornal eletrônico, 18.01.05)

O mecanismo de proteção ao cafeicultor era irreal, porém conseguiu manter, durante certo tempo, para eles, o preço que recebiam antes da crise de 1929, de tal sorte que continuaram a aumentar a produção, tanto que “a colheita máxima de todos os tempos” foi “a de 1933” (FURTADO, 2007, p. 269), embora “à primeira vista parece um absurdo colher o produto para destruí-lo” (*op. cit.*, p. 267). Todavia, ao longo do tempo, “a capacidade produtiva dos cafezais foi reduzida à metade, nos quinze anos

que se seguiram à crise” (op. cit., p.277), obrigando o capital acumulado a procurar outras áreas onde pudesse dar melhor retorno, o que ocorreu, embora com certa dificuldade, na área industrial interna, face à queda geral do mercado internacional – o que facilitou, por outro lado, a importação pela indústria nacional de máquinas de segunda mão “provenientes de fábricas que haviam fechado suas portas em países mais fundamentalmente atingidos pela crise industrial” (op. cit., p.279).

A industrialização, todavia, não atendeu, de forma ampla, às necessidades de desenvolvimento do país, na época.

Segundo o jornal Folha da Manhã, de 03.01.1932, o café chegou a ser utilizado como combustível nos trens da Estrada de Ferro Central do Brasil: *“Partiu um trem de carga com 610 toneladas de peso utilizando, a locomotiva, café como combustível. O percurso foi vencido em duas horas e dez minutos, sem quebra de pressão, gastando 2.912 quilos de café” (apud NOVO MILÊNIO, jornal eletrônico, 18.01.05).*

Foto 14 – Queima de café para acionar trem..



Fonte: NOVO MILÊNIO (jornal eletrônico, 18.01.05)

A evolução dos cenários é registrada por LATINI (2007, p. 28 a 36). Tanto na época da Grande Depressão, decorrente da crise de 1929, quanto no período seguinte, até 1939, com a Segunda Guerra Mundial, a renda *per capita* no Brasil estagnou no nível de 1928 e somente não diminuiu em face da industrialização nascente, incentivada com o fim de desenvolver o país, através de intervenções governamentais que favoreciam o setor privado. Mas os setores de transporte e energia não acompanharam o esforço: o setor privado não tinha condições técnico-financeiras e o internacional não se interessava, não só porque o período de retorno dos investimentos era longo, mas também porque, sem dúvida, haveria interferência governamental nos negócios.

Após a Segunda Guerra Mundial, o Brasil apresentou seguidos prejuízos na balança comercial, o que induziu, entre outras medidas, a uma política de substituição de importações, culpando-se o setor automobilístico como um dos principais responsáveis pela perda de divisas. Assim sendo, procurou-se incentivar a indústria de autopeças, mas as atenções se voltam para a possibilidade de substituir a própria importação de veículos. Lúcio Meira, um militar, desempenhou importante papel na implantação dessa indústria no Brasil (foi Subchefe do Gabinete Militar de Getúlio Vargas e, depois, Ministro da Viação e Obras Públicas de Juscelino Kubitschek). Estudara nos Estados Unidos e ficara impressionado com o efeito multiplicador quase imediato da indústria automobilística na economia (LATINI, 2007, p. 84). Todavia, quando ele era ministro de Getúlio, a subcomissão de “Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis”, da Comissão de Desenvolvimento Industrial, produziu um relatório, concluindo que “*não seria possível implantar, então, a indústria automobilística no Brasil*”. Submetido a Vargas, este determinou que se tomassem medidas para criar as condições necessárias (LATINI, 2007, p. 89 a 91).

A subcomissão analisou a necessidade de capitais nacionais e estrangeiros, o interesse dos importadores no país e dos exportadores estrangeiros sendo que, na primeira reunião, em 04.03.1952, estavam representados, entre outros, a Fábrica Nacional de Motores, inúmeros industriais, a Confederação Nacional da Indústria, Ford do Brasil, General Motors do Brasil, Studbaker S.A., Mercedes Benz do Brasil, Firestone S.A.. Observa-se, por aí, que a oligarquia dos industriais começa a tomar as rédeas da ideologia nacional, mas os interesses comerciais e financeiros dos fabricantes no exterior não coincidiam com os nacionais de acelerar, aqui, sua fabricação (*op.cit.*, p. 90, nota de rodapé 27 e p. 91).

Em outras palavras, não havia capitais privados disponíveis para começar a implantar a indústria automobilística, mas ela foi, mesmo assim, incentivada pelo governo, com o argumento de que o transporte rodoviário apresentava vantagens sobre o ferroviário, porque teria “*menor período de maturação dos investimentos, mais economicidade destes, maior flexibilidade, permitindo diversificar mais as correntes de tráfego*” ((LATINI, 2007, p. 93), não se cogitando de aproveitar o setor ferroviário como complemento – mas de substituí-lo.

Whashington Luiz, governador do Estado na década de 1920, inclusive, adotara como lema “*governar é abrir estradas*”, entendidas estas como as rodoviárias, o que fez, provavelmente, com o “*esvaziamento dos cofres públicos no plano babilônico de cortar*

montanhas, entupir valados, abolir porteiras, transformando o leito dos caminhos numa terraplenagem igual às das estradas de ferro” (op. cit., mesma p.).

Márcio Rogério Silveira (2007, p. 31 e 32) registra que o “*caminhão é rebelde ao planejamento, basta abrir uma clareira e lá vai ele de porta em porta, percorrendo os lugares mais difíceis e distantes, nos quais sequer passa uma ferrovia*”.

Outrossim:

Outras vantagens da rodoviarização foram os baixos investimentos estatais para a sua viabilização inicial, como os gastos com veículos e as infraestruturas de apoio ao longo das vias que, geralmente, ficavam a cargo de particulares. Os prazos de maturação dos investimentos ainda são mais rápidos. Um dos problemas mais graves dos transporte rodoviário de cargas é o custo operacional de longo prazo. O caminhão, logo, direcionou-se para ambos os sentidos, integrando o território nacional, rompendo os “arquipélagos geoeconômicos” que até então eram formados e dominados pelas oligarquias agroexportadoras, tendo como aliadas as estradas de ferro, originadas do apoio do governo e da iniciativa privada. A rodovia foi a grande articuladora da rede urbana brasileira e o meio de transporte que mais promoveu interações espaciais. (SILVEIRA, p. 32, grifos nossos)

Percebe-se, claramente, o movimento de substituição da ideologia do café, identificada com as ferrovias, pela dos industriais, identificada com as rodovias.

A indústria automobilística começa a se expandir, seguida pela de autopeças, enquanto os “*transportes ferroviários eram absolutamente deficientes, e nossas ferrovias estavam no limite da exaustão*” (LATINI, 2007, p. 94 e 95).

É significativo observar que, junto com o surgimento de fábricas, ocorre a migração de indústrias de material ferroviário para o automobilístico, acompanhando os interesses que prevaleciam:

Em 1954 contavam-se às dezenas as fábricas em produção, em instalação ou em diversificação de suas linhas. Cabe lembrar algumas, dentre muitas outras: Fábrica Nacional de Vagões (quadro de chassis e rodas), Cobrasma (peças forjadas), Walita e Arno (motores elétricos), Cima e Metal Leve (pistões, bronzinas), Fundição Tupy (ferro maleável), Sofunge (fundição do bloco do motor); Omega, Vilares, D. F. Vasconcelos, etc. (*op. cit.*, p. 97 e 98, nota de rodapé 32).

Em 1954, com o desaparecimento de Getúlio Vargas, Lúcio Meira (que era capitão-de-mar-e-guerra) sai momentaneamente de cena e vai comandar a base naval de Salvador, na Bahia (LATINI, 2007, p. 103), de onde seria resgatado por Juscelino Kubitscheck.

2.1.3.2 – As opções do governo JK

Os primeiros governos que sucederam Getúlio mostraram-se contrários à industrialização do país, despertando a animosidade do setor, o qual passou a apoiar a candidatura de Juscelino Kubitschek de Oliveira, governador de Minas Gerais, à presidência da República. Em sua campanha, passando por Salvador, tomou contato com Lúcio Meira, que o convenceu a incluir a implantação da indústria automobilística em suas metas (LATINI, 2007, p. 103).

O lema de JK, como se sabe, era “50 anos em 5”, ou seja, um desenvolvimento que seria de longo prazo, mas realizado somente em cinco anos (curto prazo).

Devido às circunstâncias internacionais e a preocupação com a reconstrução da Europa, além de outros fatores, os financiamentos de governo a governo são inviabilizados. Só resta, portanto, o endividamento externo privado e de prazos curtos. Esse tipo de financiamento proporcionou pressões sobre a balança de pagamentos, numa etapa em que a elasticidade das exportações perante o crescimento do produto é relativamente nula (OLIVEIRA, 1976, *apud* SILVEIRA, 2007, p. 43, nota 24).

Ora, a indústria automobilística servia perfeitamente às circunstâncias, já que não exigia a longa maturação dos investimentos, como é o caso da energia e do transporte ferroviário, além de permitir contornar, via investimentos estrangeiros privados, a escassez de recursos governamentais, nacionais ou não.

Assim, ao implantar a indústria automobilística no país, JK obteve grandes ganhos de desenvolvimento, mas com explícita proteção à indústria do automóvel:

No mandato de Juscelino, com o amadurecimento dos vários valores supracitados¹⁴, criou-se o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), sob o Decreto 39.412 de 1956 e, por consequência, se instalaram, no país, montadoras, como a Volkswagen, a Ford e a Chevrolet. Portanto, a entrada das indústrias autotomobilísticas no Brasil se relacionou à facilitação da chegada do capital estrangeiro, consubstanciada pela Instrução n° 113 da SUMOC¹⁵ de 1955, e a criação do GEIA que estabelecia a nacionalização gradativa na fabricação de veículos a motor, numa proporção de pelo menos 90% de peças de fabricação nacional (conteúdo nacional) até 1960, promovendo a indústria de peças e equipamentos rodoviários. Na verdade o modal rodoviário não surgiu no Brasil para completar o setor de transporte nacional, mas sim para sobrepor todos os outros modais, havendo, entre eles, mais uma concorrência do que uma complementariedade. (SILVEIRA, 2007, p. 41)

¹⁴ São os seguintes: parque industrial, urbanização, melhores rodovias, maiores fronteiras econômicas, indústria do petróleo, necessidade de interligar o território brasileiro, como condição de desenvolvimento (SILVEIRA, 2007, p. 40)

¹⁵ SUMOC – Superintendência da Moeda e do Crédito.

O argumento de que o automóvel, como opção de deslocamento da população, é preferível ao trem, ou que somente o caminhão deve transportar cargas, ou que o trem deva ser empregado exclusivamente no transporte de carga a longa distância, é clara tradução de uma ideologia a serviço da classe industrial.

A ferrovia pode e deve transportar passageiros também em grandes distâncias, não somente em grandes metrópoles. Primeiramente, o trem, principalmente em se tratando de carga, deve ser encarado como um modal de transporte, como qualquer outro. Depois, porque o trem exige, em tal sentido e necessariamente, *integração com outros meios de transporte*, não só para receber cargas (por mais próximo que chegue ao produto – alguns trilhos chegando a adentrar usinas ou plantações) ou passageiros, mas também para ser descarregado no destino.

O fato é que o governo JK atendeu a vontade de uma parte das classes dominantes (a industrial), desprezando a ferrovia como transporte de passageiros e cargas, pouco importando a tal *flexibilidade* do automóvel, já que é fato notório que grande parte da população (talvez a maioria), para deslocar-se a outras cidades, naquela altura, simplesmente trocou o trem pelo ônibus e, no destino, em São Paulo, descia numa estação rodoviária, em lugar de uma ferroviária – aliás, a rodoviária de São Paulo ficava, originalmente, bem ao lado de uma estação ferroviária, a Júlio Prestes.

Em 1993, o então Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, numa entrevista ao repórter Vannildo Mendes, de O Estado de São Paulo, ao ser indagado se a opção pela indústria automobilística fora correta para o desenvolvimento do Brasil, afirmou:

Foi um ecaminhamento que não foi favorável ao País. Nós acabamos ficando com um sistema ferroviário extremamente atrasado, envelhecido, e nós temos necessidade de um sistema ferroviário moderno e eficiente, principalmente para o transporte de cargas. Não foi opção, porque ela se deu com a pressão natural a partir da instalação da indústria automobilística no Brasil. A classe média brasileira começou a adquirir carros. O erro principal, porém, não foi construir rodovias, mas não ter dado andamento aos projetos na área ferroviária. (MENDES, 1993 - artigo).

Verificamos que ele não admitiu que a indústria automobilística constituiu uma opção de governo, insinuando que seu surgimento não teria uma causa específica ou ocorreu de forma natural, sem incentivos e determinação governamental, o que se demonstrou não ser verdadeiro. Porém, admitiu o engano de se privilegiar o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário – em lugar de os fazerem complementares.

A expansão do uso de veículos automotores, como automóveis, ônibus e caminhões, como opção de deslocamento de pessoas e de carga, está a merecer uma

abordagem mais acurada que, infelizmente, no caso deste trabalho, não pode ser desenvolvida com acuidade devida, sob pena de sairmos dos trilhos.

Antes que se argumente – com referência a escassez de recursos à época do governo JK, com a construção da nova capital, Brasília – meta-síntese de sua proposta desenvolvimentista (não se entrando, aqui, na discussão do mérito) é interessante registrar:

Estima-se que a construção da nova capital tenha custado entre 2,3 e 3% do PIB da época, mas nunca se chegou a uma avaliação completa dos custos, porque, além das verbas orçamentárias, foram usadas também contribuições da Caixa Econômica, de autarquias, dos Institutos de Previdência, além de um empréstimo do Export-Import Bank, concedido excepcionalmente, pois não se destinava à cobertura de importações. (LATINI, 2007, p. 118, grifos nossos)

O autor ainda noticia (em nossa opinião, um tanto vagamente, pois aparentaria falta de criticidade) que “*Brasília foi em parte feita com a alocação de recursos do Tesouro que normalmente seriam gastos em estradas de rodagem e várias atividades em todo o país*” (LATINI, 2007, p. 118), ou seja: tais “recursos”, se não fossem para construir Brasília, construiriam principalmente rodovias. Sobre os recursos dos institutos de previdência desviados, assim, de sua finalidade precípua, aliás, não é despiciendo recordar que, na época, praticamente todos os segmentos de trabalhadores contavam com o seu, com um patrimônio considerável¹⁶. O Decreto-lei n.º 72, de 21.11.66, acabaria unificando todos os institutos de aposentadoria e pensões, sob a égide do então INPS - Instituto de Previdência Social (MARTINS, 2003, p. 36 e 37).

Talvez fosse o caso de se indagar como ficaram os fundos constituídos pelos trabalhadores, para suas aposentadorias, se os recursos foram empregados em auxílio à construção de Brasília. Não é aqui o local para se investigar tal aspecto, mas não se pode deixar passar o registro de mais um viés da dominação ideológica sobre as classes dominadas.

Em resumo, a escassez de recursos e a falta de competência das elites dominantes, aliando-se à proposta de desenvolvimento em curto prazo, criou a oportunidade para que as indústrias assumissem a condução dos negócios nacionais, apoiadas na opção do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário – este tido

¹⁶ Institutos como: CAPFESP - Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários, IAPFESP – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos, IAPB (dos Bancários); IAPI (dos Industriários), IAPC (dos Comerciais), IAPTEC (dos Empregados em Transporte e Cargas), IAPM (dos Marítimos), IPASE (de Pensão e Assistência aos Servidores do Estado), além de inúmeros outros espalhados pelos diversos Estados do País. (VELOSO, s/d, site da UNIMED).

como *concorrente*, e não como complementar - resultando na decadência e deterioração das linhas férreas.

A ideologia dava suas novas cartas.

2.1.3.3 – A deterioração das estradas de ferro

A opção pelo transporte rodoviário recobre, além do ideológico, aspectos políticos, econômicos e sociais, cuja análise mais profunda não é objeto específico do presente trabalho.

Todavia, como vimos, o fato de ter-se optado pelo desenvolvimento a todo custo e no menor espaço de tempo possível aliou-se à escassez de recursos nacionais, de tal sorte que a indústria automobilística, pelo seu poder irradiador na economia, foi apresentada como o caminho mais rápido para atingir a meta colimada, abrindo o país ao capital estrangeiro com condições preferenciais, inconcebíveis a um país que se pretendia soberano.¹⁷

Em decorrência, a área ferroviária ficou relegada a um segundo plano. Um dos componentes mais lamentáveis de tal opção foi, dentro do abandono do transporte ferroviário como um todo, a deterioração do seu patrimônio e da situação de seus funcionários, um e outros abandonados como descartáveis, não se cogitando de preservar nem o patrimônio público, abandonado ao relento, depredado, ignorado no seu conteúdo histórico e cultural, nem de se resgatar o conhecimento e a técnica dos ferroviários.

O transporte rodoviário, quer de carga, quer de passageiros, utilizou-se de estradas que correm praticamente paralelas às vias férreas, insistindo-se que se tratou de uma substituição e não de uma integração: as estradas de rodagem “*ao caminhar paralelamente às estradas de ferro, ‘engoliram’ seus trilhos*” (CAPELINI, 1986, p. 59).

Os caminhões passaram a competir com as ferrovias no transporte de todos os tipos de mercadorias, inclusive aquelas tidas como carga tipicamente ferroviária. Mesmo em São Paulo, as rodovias paralelas às estradas de ferro, transportam quantidades vultuosas de cal, carvão de pedra, gasolina, madeira, lenha, pedras e ladrilhos. [...] as estradas de ferro perderam definitivamente a batalha da concorrência com os caminhões. (Diário de São Paulo, 25.10.57, *apud* CAPELINI, 1986, p. 57).

¹⁷ Para Caio Prado Jr., o Brasil deveria transformar-se em algo além de uma “*simples empresa de colonos brancos distantes e sobranceiros*” (PRADO JR., 2011, p. 28). V., em particular, a Introdução (p. 07 a 29) da obra referenciada, sobre o que ele denomina de “*sentido*” da evolução brasileira.

Acerca da já referida Instrução Normativa 113/55 da SUMOC, um diretor da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí exemplificou a extensão dos seus reflexos sobre o parque ferroviário, comparando o valor do câmbio para a indústria automobilística e a ferroviária, registrando que:

[...] enormes quantidades de equipamentos foram importados – com o dólar na base de Cr\$ 18,72 ou pouco acima [...] Dessa forma, a indústria pode, de modo geral, equipar-se com rapidez e intensidade, beneficiando-se de uma taxa cambial baixa. Na mesma base cambial foram feitos os investimentos destinados à rede de transportes rodoviários, bem como para a compra de caminhões. [...] Isso não é válido agora para as importações feitas por empresas do governo e de serviço público, entre as quais se incluem as ferrovias. Para estas o valor do dólar foi fixado em Cr\$ 60,00 [...] (Correio da Manhã, 17.01.56, *apud* CAPELINI, 1986, p. 56, grifos nossos)

A discrepância é abissal, correspondendo a mais do que o triplo.

Ora, a combinação de asfixia cambial, falta de investimento e manutenção, preferência pelo transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, causando uma densidade de tráfego bastante baixa, foi fatal para as linhas férreas, que começaram a enfrentar uma progressiva e irreversível deterioração, atendendo aos interesses dos industriais do automóvel.

No segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954) fora proposta a criação da Rede Ferroviária Nacional, aprovada somente em 1956, sendo sancionada como a Lei 3.115/57, por Juscelino Kubitschek, criando a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.¹⁸, sociedade de economia mista, com 95,61% das ações do Governo Federal, abrangendo o transporte de cargas, passageiros e trens urbanos e reunindo 18 ferrovias regionais. Parece óbvio que a reunião numa empresa pública, propiciava maior controle – para o bem e para o mal. O transporte rodoviário cresceu, na época (1951-1954), de 13,4 bilhões de ton/km para 22,3 bilhões de ton/km, enquanto o ferroviário foi de 8,8 para apenas 9,4. (SILVEIRA, 2007. p. 38 e 39). Houve a supressão de ramais ferroviários considerados antieconômicos, a modernização de alguns trechos considerados prioritários, descartando-se a ampliação do total de novas linhas férreas (NATAL, 1993, *apud* SILVEIRA, 2007, p. 39). Ampliavam-se as oportunidades para a indústria automobilística.

¹⁸ Foi dissolvida pelo Decreto 3.277/99 e, finalmente, extinta pela Lei 11.483/07. A parte operacional seria, depois, assumida pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, na área federal, enquanto o patrimônio não operacional estadual, pela SPU – Secretaria do Patrimônio Urbano. Uma parte da rede mantém-se sob a administração do Estado de São Paulo: a CPTM – Cia. Paulista de Trens Metropolitanos.

Assim, o transporte rodoviário domina os outros, o que começara a ocorrer desde 1950, sendo que as “ferrovias passaram a transportar menos passageiros e a nova administração do país deixava claro que as ferrovias seriam destinadas, com maior ênfase ao transporte de cargas especializadas e localizadas”, suprimindo-se ramais e destinando recursos só ao transporte suburbano de passageiros (SILVEIRA, 2007, p. 47).

Em 1960, a elite dominante opta pelo lado conservador do espectro político e ajuda a eleger Jânio Quadros, o que “levou o Brasil a uma profunda crise, notadamente política, e seu desfecho foi o ‘Golpe Militar de 1964’”, pois Jânio renuncia e seu vice, João Goulart é deposto. O transporte ferroviário de cargas é ampliado, chegando a 37.000 km, com papel predominante da RFFSA, inclusive com a implantação de autotrens, carretas rodoviárias que podem ser transportadas por trem ((SILVEIRA, 2007, p. 47 a 49).

A partir da década de 1970,

[...] o sucateamento das vias permanentes e dos materiais rodantes e o enfrentamento com a rede rodoviária, que chegou a contar, em 1970, com 50.298 km de rodovias pavimentadas e 1.079.492 km não-pavimentadas, agravou a decadência das ferrovias. Neste mesmo ano as estradas de ferro contaram apenas com 32.052 km de linhas, praticamente a mesma quantidade que na década de 1930 (BRASIL, vários números¹⁹, apud SILVEIRA, 2007, p. 45).

Mesmo assim, nos governos militares, além da supressão de muitos ramais, cerca de 1.000 km, tidos como deficitários, houve um “*vertiginoso processo de declínio*” das linhas férreas, o que continuaria, depois, com Fernando Collor e com Fernando Henrique Cardoso (SILVEIRA, 2007, p. 50).

Nas décadas de 1980 e 1990, as dívidas causaram uma espécie de “quebra do Estado”, e a “*RFFSA, agrupando a maior parte das estradas de ferro do Brasil, passa pela maior crise de sua história e chega ao sucateamento*”, o que dura até a metade da década de 1990, “*quando as ferrovias entraram no Plano Nacional de Desestatização para serem concedidas à iniciativa privada*” (SILVEIRA, 2007, p. 62 e 63), plano esse instituído pela Lei 8.031/90.

No estado de São Paulo, com a decadência do transporte ferroviário, o governo estadual passou a adquirir as vias férreas. Surge a FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A.) em 28.10.71, pela Lei estadual 10.410, reunindo a Estrada de Ferro Araraquara, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Cia. Mogiana, a Estrada de Ferro Sorocabana e a

¹⁹ Anuário Estatístico dos Transportes, do Ministério dos Transportes.

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Mas a FEPASA, também com dificuldades financeiras, passou ao Governo Federal e foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, em 1995²⁰. Em leilão de 10 de novembro de 1998 passou a concessão particular, através da empresa Ferrovias Bandeirantes S.A. (FERROBAN), a qual, por subconcessão, transferiu a terceiros diversos trechos, razão pela qual os trilhos que atravessam Araraquara passaram à responsabilidade da ALL – América Latina Logística, que opera os trens de carga na maior parte dos trechos ferroviários paulistas (SILVEIRA, 2007, p. 121 e 122). Todavia, a operação do transporte de cargas através de Araraquara, pela ALL – América Latian Logística, ao que consta, passará, proximamente, para a Rumo Logística Operadora Multimodal²¹.

Mas o golpe contra as ferrovias e seus funcionários ainda não estava completo, pois não bastava sucatear o parque ferroviário, mas também silenciar uma classe toda, a dos ferroviários, destruir uma classe e seu sentido de pertencimento. Os ferroviários eram tidos como uma classe especial, na primeira metade do século XX, um exército ou uma religião, salários dignos, respeitados nas cidades e no comércio. Havia poucas possibilidades de emprego e ser ferroviário era uma boa opção de carreira, propiciando orgulho em se fazer parte do que chamavam de “família” (MACHADO, 2009 e 2013 - documentários).

Pedro Xavier, ex-ferroviário, residente em Araraquara, quanto às condições de trabalho, afirmou que enquanto era a EFA, tudo ia bem, mas depois que passou para a FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A., “*relachou um pouco com a gente*”. Outro ex-ferroviário, Linércio Alves de Moraes, confirma que “*a ferrovia ‘já era’, porque depois que unificou a ferrovia, acabou a nossa ferrovia*” (MACHADO, 2009 – DVD, documentário).

Na mesma fonte, o escritor Ignacio de Loyola Brandão afirma que seu pai, ferroviário, trabalhou trinta e cinco anos e nunca faltou, pois “*era uma religião*”, embora fosse um sistema “*muito duro, com punições*” pelas falhas e faltas. José Carlos Gonçalves, outro ex-ferroviário confirma que “*o regime era militar*”. A estrada de ferro sustentava a cidade e a difundia pelo Brasil. Todavia, na esteira da opção pela indústria

²⁰ A parte dos trilhos da FEPASA utilizada para o transporte suburbano ao oeste e sul da Grande São Paulo permaneceu sob o controle do Governo do Estado de São Paulo, através da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), o que se mantém até hoje, como já noticiado (nossa nota de rodapé número 18).

²¹ Entre 2013 e 2014, negociações entre a ALL e a Rumo, sua principal cliente, culminou com a decisão da incorporação daquela por esta (CIARELLI e SCARAMUZZO, 2014; NASCIMENTO, 2014).

automobilística e a colocação das ferrovias em segundo plano, os empregados também foram atingidos.

Durante o regime militar, houvera a tentativa de luta da classe ferroviária, mas foi emudecida (CAPELINI, 1986, p. 60), o que, depois da redemocratização, assume ares de luta reivindicatória de direitos perdidos (“*luta-se, agora, para manter direitos ou recuperar os que foram perdidos nos momentos mais repressivos do regime autoritário pós-64*”; *op.cit.*, p. 74).

Quando da criação da FEPASA, o governo estadual transformou-se em “*interventor-empresário*” e “*passa a exigir a adoção crescente do modelo da iniciativa privada – calcado na obtenção da maximização dos lucros e na rentabilidade*” (Ana Amédia da Silva, s/d, *apud* CAPELINI, 1986, p. 85).

As medidas que se buscam são registradas da seguinte forma:

A diminuição da necessidade de pessoal, a extinção de vários cargos, a criação de funcionários excedentes que podem ser deslocados para outras Secretarias do Governo, as mudanças contratuais de trabalho, são alguns elementos dessa penosa “modernização”. Paralelamente a isso, persiste a situação deficitária e processa-se à extinção de ramais e do fechamento de estações. (CAPELINI, 1986, p. 86)

E completa:

De uma forma geral, a história das ferrovias tem sido escrita, nas décadas que se seguem ao final dos anos 40, pela atividade dos operários arrancando do chão os trilhos assentados, penosamente, por seus bisavós. Os montes de sucata crescem à medida em que os trilhos deixam de ser caminhos. A transmutação dos trilhos em ferro velho, das estações abandonadas em carcaças de prédios ou em museus onde depositam-se [sic] quinquilharias velhas, desperceradas, jogadas sem jamais dar idéia do conjunto daquilo que é ou principalmente foi a ferrovia [...]. (*op.cit.*, 1986, p. 87).

O Decreto n.º 49.837, de 12.06.68 foi uma verdadeira “pá de cal” na classe dos ferroviários, explicitando o que ocorria, inclusive com efeitos retroativo:

[...] Aos contratados sob esse regime (CLT) fica expressamente vedada a aplicação:

- a) dos preceitos de lei ou dos Estatutos dos Ferroviários ([...] e alterações posteriores) que instituem quaisquer direitos, vantagens e regalias peculiares aos servidores públicos que foram estendidas aos ferroviários admitidos antes da vigência do Decreto Estadual n.º 48.374, de 17 de agosto de 1967;

- b) dos preceitos da leis estaduais que concedem a complementação²², pelo Estado, das aposentadorias, pensão ou quaisquer vantagens [...]
(CAPELINI, 1986, p. 92 e 93, grifos nossos)

Alguns depoimentos de ferroviários trazidos pela autora são significativos da angústia psicológica sofrida por eles:

O Joaquim [...] ia completar 65 anos em março de 1973, quando ele ia aposentar. Então ele foi colocado como “excedente” e devia procurar emprego em outra secretaria. Já viu né. Um cara com 65 anos, depois de muitos anos na Sorocabana, ninguém quis. Então ele ficou sem saber o que fazer e toda vez que ia receber o salário, era só depois da interferência da justiça [...] (*op.cit.*, p. 98)

[...] quando a gente trabalha durante tantos anos num serviço, a gente gosta desse serviço, e vem um e tira o serviço da gente. Então a gente sente que não vale nada, tá sobrando [...] A gente fica frustrado. (*op.cit.*, p. 98).

Quando a FEPASA foi criada eu fui mandado pra São Paulo, pra ser chefe de seção sem seção, entende? Eu não tinha mais nem um campo lá. Praticamente eu saía de casa para ir lá ficar sentado numa cadeira, porque eles não me davam serviço compatível com a minha função. (*op.cit.*, p.99).

Depois saí e não tive parada [...] passei a ser nômade [...] Eu que dediquei minha vida inteira pra ferrovia, eu via agora que tava relegado, eu não era ninguém. (*op.cit.*, p. 100)

TAMPELLINI (2014 – entrevista), recorda que, na década de 70, com a formação da Fepasa, incrementa-se, de fato, a decadência das linhas férreas e dos ferroviários, com pessoas que tinham amor pela ferrovia indo “*lavar banheiro de escola, jardim publico, prefeituras, inclusive eu me lembro, na década de 80, lembro do ‘Seu Zé’, que era ferroviário, mas lavava banheiro na escola Victor Lacorte*”,

Ignácio de Loyola Brandão relata (acesso por ele em 24.05.11):

Um vídeo recente no *Youtube* nos deixa consternados. O fotógrafo Lattuf²³ [sic] percorreu várias cidades brasileiras como Bauru, Rio de Janeiro, Juiz de Fora, que foram importantes entroncamentos ferroviários e documentou centenas de locomotivas, vagões de carga, carros de passageiros, locomotivas em total abandono, enferujadas, deterioradas, carcomidas, desfazendo-se ao sol e à chuva. O famoso trem de prata, estacionado em um desvio, ainda mostra as toalhas de mesa do restaurante apodrecidas. Tudo representa milhões de reais em perdas, em descaso. Este vídeo é uma espécie de réquiem dolorido. (BRANDÃO, 2012, p. 141).

²² A aposentadoria, pela lei, seria obtida aos 35 anos de serviço. Todavia, o direito à complementação permitia que os ferroviários se aposentassem aos 30 de trabalho, com vencimentos integrais, sendo que os 5 anos faltantes eram pagos pela própria empresa (CAPELINI, 1986, p. 92, nota 86).

²³ Carlos Latuff: **Ocaso da Ferrovia Brasileira** (06.06.06 - site).

Não surpreende, portanto, que o transporte de passageiros desaparecesse completamente do interior do estado de São Paulo.

2.1.4 – Ainda outros caminhos

Antes de deixarmos estes caminhos, é preciso registrar algo sobre alguns que vêm sendo abertos pelos atuais “barões” do agronegócio.

Atualmente, está nas cargas de produtos agrícolas (evidentemente não mais o café) a procura por alternativas melhores ao transporte em direção ao porto de Santos. O deslocamento progressivo para caminhos de cargas rumo ao norte e ao nordeste do país parece dar alguma razão a FALCOSKI (2014 – entrevista), quando afirma que, pelo Estado de São Paulo, o transporte maior será de pessoas, razão de sua crença no futuro desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros:

Com o deslocamento da aprovação da Ferronorte, do governo Federal, da Presidenta Dilma, com a saída de toda a soja, de todos os produtos da área central pelo Porto de Itaqui de São Luiz, o que fazer com as ferrovias no Estado de São Paulo? [...] No Plano Diretor eu coloquei como área estratégica para uma demanda futura de um VLT (Veículo Leve sobre Trilho), por um transporte de massa regional. Porque no Estado de São Paulo não é mais soja que passa, mas são pessoas! No Estado de São Paulo, pela riqueza que tem o Estado de São Paulo, não é mais commodity de soja que vem do Mato Grosso pelo porto de Santos, mas são pessoas se deslocando.

Pelo que pudemos verificar, esse raciocínio estaria plenamente correto se pensássemos em olioginosas, mas não podemos crer que uma multinacional como a COSAN, líder de açúcar e álcool, abandonará a carga através do interior de São Paulo (passando por Araraquara), face aos investimentos que está fazendo na RUMO Logística e na encampação da ALL Logística (V. adiante, fls. 110 e 111). O interesse por rotas alternativas ao interior de São Paulo é grande, mas isso ocorre por parte dos “barões” atuais do agronegócio da soja. Tais caminhos não mais seguem trilhas indígenas, mas parecem acompanhar o meridiano que marcou o tratado de Tordesilhas.

A Ferrovia Norte-Sul, que deveria ligar o sul ao norte do país, em construção pela estatal VALEC S.A., com somente uma parte terminada, arrasta-se há cerca de 25 anos (CAMPOS JÚNIOR, s/d [2004]). A multinacional de alimentos americana BUNGE, talvez cansada de aguardar pela conclusão da ferrovia, acaba de investir R\$ 700 milhões num caminho alternativo, em direção ao rio Amazonas. Trata-se de uma integração entre caminhões que conduzem o produto por cerca de 1.000 quilômetros até o porto de Miratubá (PA), seguindo daí, pelo rio Amazonas, numa frota de 50

barcaças, por mais mil quilômetros, até o porto de Vila do Conde, onde existe um terminal (TERFON – Terminal Portuário Fronteira Norte), na foz do rio, na cidade de Barcarena (PA), quando se faz o transbordo para navios graneleiros rumo à China (via Canal do Panamá) e à Europa. Estão adiantados, por outro lado, os investimentos no porto de Itaqui, no Maranhão, ponto final da Ferrovia Norte-Sul, que também receberá produtos agrícolas do Centro-Oeste. (PEREIRA, 2014, p. B14 - notícia). No tocante ao caminho da BUNGE, o Governo – atendendo a interesses do agronegócio – está patrocinando a construção de novas ferrovias, inclusive a denominada FERROGRÃO, de Sinop (MT) até Miritituba (PA), cobrindo exatamente o percurso dos caminhões que transportam os grãos da BUNGE (OTTA, 2014 - notícia), pois o custo do transporte ferroviário é menor do que por rodovia.

Qualquer semelhança entre a troca de tropas de mulas, no transporte de café no século XIX, para ferrovias, será, talvez, mera coincidência?

Figura 12 - Ferrovia Norte-Sul; a rota da BUNGE; e projetos ferroviários (incluindo a FERROGRÃO).



Fonte: Adaptação (arte final de Miguel A.F. Demarzo), com base, respectivamente, em ALEXANDRIA, 2014-blog; PEREIRA, 2014, p. B14 - notícia; OTTA, 2014, p. B13 - notícia.

3. TERCEIRA PARTE. REMOÇÃO DOS TRILHOS

3.1– Introdução

Não se pode conceber que um país como o Brasil ignore dados importantes dos custos de transporte: embora o transporte ferroviário custe o dobro do hidroviário (outro meio negligenciado pelo País), o transporte rodoviário é mais dispendioso do que os outros meios, incluindo, é claro o ferroviário, entre outras causas porque com um litro de combustível transporta-se uma tonelada por 25 km via rodoviária e 85 por via ferroviária, devendo-se registrar, todavia, que, se fosse via fluvial, seriam 218 km (RIBEIRO, 2008: eslaide 17 – site da CNI – Confederação Nacional da Indústria). Não se compreende, portanto, que o país siga ignorando a modernização das estradas de ferro ou, aparentemente, não direcionando bem os recursos disponíveis.

A construção do contorno ferroviário, em Araraquara já consumiu R\$ 140 milhões e, brevemente, receberá novo aporte, de R\$ 25 milhões, sendo fato consumado. A transposição dos trilhos coloca em foco uma área de aproximadamente dois milhões de metros quadrados no coração da cidade. Há forte discussão sobre o seu destino, mas existem óbices evidentes, principalmente de recursos, até porque, embora esteja no perímetro urbano, pertence quase totalmente ao Governo Federal.

Vejamus como tal transposição teve origem e, depois, registremos algumas das propostas apresentadas.

3.2 – O contorno ferroviário e a supressão dos trilhos

O atual Prefeito Municipal, Marcelo Fortes Barbieri, em depoimento (MACHADO, 2009 – DVD) relata que os primeiros movimentos para a retirada dos trilhos que cruzam o centro de Araraquara datariam de “1977 ou 1979”, iniciados pelo então prefeito Waldemar de Santi²⁴. Este, no mesmo documentário, exhibe exemplar do Diário Oficial, de 20.07.1979, confirmando ter sido quem começou o processo. Sua justificativa é de que seria necessário “integrar” Araraquara numa só cidade, pois estaria dividida entre o núcleo antigo (centro) e a região denominada Vila Xavier. Seria a “redenção” de Araraquara.²⁵

²⁴ Waldemar de Santi faleceu em 17.04.2014, aos 83 anos, enquanto fazíamos a revisão final deste trabalho.

²⁵ Segundo alguns depoimentos, como os de LUCIANO (2014) e Tampellini (2014), e como se registrará depois, a idéia da transferência dos trilhos existiria nas empresas ferroviárias, já na década de 1950.

Em dezembro de 2000, Waldemar de Santi afirmava que, até o final daquele mês, haveria “*uma liberação de verba de R\$ 1,6 milhão por parte do Ministério dos Transportes*” para a construção do contorno ferroviário, o qual seria feito “*praticamente, com dinheiro a fundo perdido*”, sem necessidade de contrapartida por parte das finanças do Município e que tudo já estaria “*aprovado pelo Ministério dos Transportes, pela Secretaria dos Transportes Terrestres do Governo Federal, pela Ferrobán e pela Rede Ferroviária Federal*” (O IMPARCIAL, 2000, p. 3A).

Ainda em MACHADO (2007 – DVD), o prefeito Barbieri recorda que a FEPASA passou, em 1995, a ser do Governo Federal, época em que ele atuava como Deputado Federal. No final da década de 1990, o Ministro dos Transportes, Eliseu Lemos Padilha, era do seu partido político, o PMDB, veio a Araraquara e facilitou o contato com o Ministério do Exército, o qual enviou para cá o Batalhão de Engenharia Ferroviária, conseguindo-se uma verba de três milhões de reais para o início dos estudos no ano de 2.000.

Em 30 de agosto de 2000, o jornal local “O Imparcial” noticiava a entrega do projeto de retirada dos trilhos da região central (que custou R\$ 400 mil), sem especificar prazos e dando como parceiros a FERROBAN (então, concessionária pelo uso dos trilhos), o Exército Brasileiro (executor do projeto) e a Prefeitura Municipal de Araraquara. Os recursos seriam públicos (R\$16 milhões), divididos entre Governo Federal (90%) e Prefeitura (TOLEDO, s/d [2010 ou 2011], p. 46 - publicação).

No mesmo dia 30 de agosto, o jornal “A Tribuna Imprensa” advertia que a área pertencia à Rede Ferroviária Federal e, segundo um seu engenheiro, Nelson Caiaffa, não poderia ser doada, devido a “*quantidade de pendências jurídicas em processos trabalhistas que remontam a uma dívida milionária*”, mas o então Prefeito Waldemar de Santi teria dito que “*será uma briga boa*” e que “*as áreas que terão que ser desapropriadas da Usina Maringá também poderão ser trocadas pelo atual pátio de manobras*”. Não estava claro o destino da referida área de manobras, porém se especulava que o valor do metro quadrado, na região, era de R\$ 100,00. (Para efeito de comparação, recorde-se que, à época, o salário mínimo era de R\$ 151,00²⁶.)

O novo contorno ferroviário ocupa uma área de 360 mil metros quadrados, destacando-se, como maiores desapropriados, a Usina Maringá (132.032,84 metros

²⁶ Lei 9.971/24.03.00 (fonte: http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/salario_minimo.htm, acesso 10.01.14).

quadrados, em sete áreas atingidas) e a Da. Maria Ruth Fortes Barbieri, com 84.190,44 metros quadrados (TOLEDO, s/d [2010 ou 2011], p. 47 - publicação).

Pedro Xavier e Mauro R. dos Santos, ex-ferroviários (MACHADO, 2009 – DVD) depõem que ouviam, desde 1951, quando ingressaram nos quadros ferroviários, a idéia da própria ferrovia retirar os trilhos de seu atual traçado.

Os trabalhos do contorno ferroviário já estão praticamente terminados, concluídos 97% das obras referentes aos 8 (oito) quilômetros que ligam as antigas estações do Ouro e de Tutóia. Esses pontos marcam, também, a entrada e a saída do trajeto dos trilhos que se pretende remover. A inauguração estaria prevista para março de 2014 (O IMPARCIAL, 16.01.14, p. 5 - notícia), mas isso não ocorreu.

Assim, com o contorno ferroviário praticamente concluído, avulta a questão do destino da área ocupada atualmente pelos trilhos, entre Tutóia e o Ouro, tormentosa questão, ainda não definida. Tanto representantes do poder público, como particulares, apresentaram propostas ou opinaram acerca do que seria melhor para esse espaço.

Foto 15 – A antiga estação do Ouro, abandonada.



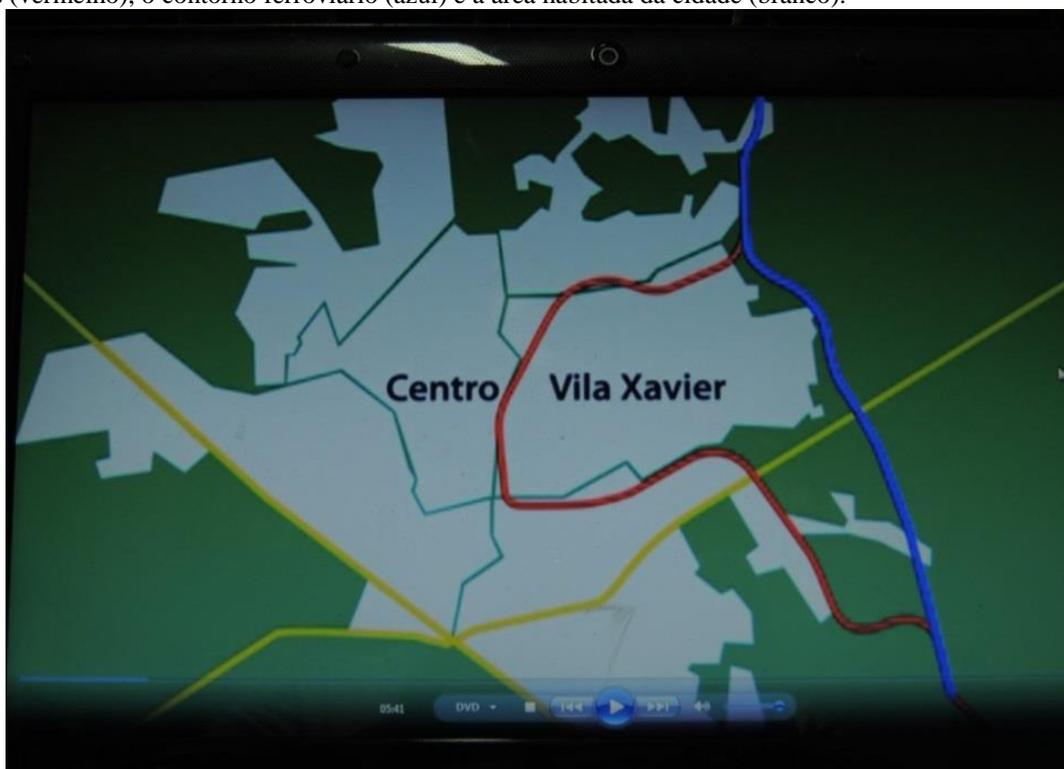
Fonte: TAMPELLINI (2013 – blog).

Foto 16 – Restos da antiga estação de Tutóia.



Fonte: TAMPELLINI (2013 – blog).

Figura 13 – Visão esquemática, indicando-se as estradas de rodagem (amarelo), o traçado atual das linhas férreas (vermelho), o contorno ferroviário (azul) e a área habitada da cidade (branco).



Fonte: MACHADO (2007, DVD - documentário).

3.3 – Algumas propostas para a utilização da área dos trilhos

Como se percebe, a questão é extremamente polêmica mas, apesar disso, são poucas as definições, porque subsiste, até que seja equacionado, o problema de que a área pertence, quase inteiramente, ao Governo Federal, embora integre o núcleo urbano.

TAMPELLINI (2014 – entrevista) afirma que o trecho entre a direção da Avenida Feijó até a Manuel da Nóbrega (onde existem armazens da CEAGESP – Cia. de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo) já pertence à Prefeitura, doada pelo governo federal, mas não conseguimos esclarecer tal aspecto, nada se confirmando junto à Prefeitura e à Câmara.

O Prefeito que iniciou o processo do contorno ferroviário, propondo a supressão dos trilhos do atual traçado, à época (1979), Waldemar de Santi, não parece ter apresentado um plano específico, afirmando, superficialmente, que desejava “integrar” a cidade, eliminando uma suposta divisão da cidade entre as margens esquerda e direita do córrego da Servidão: este se encontra quase totalmente canalizado, existindo hoje, sobre ele, uma via expressa, com duas pistas extremamente movimentadas, de tal sorte que tal “unificação” seria inócua.

A historiadora Teresa Telarolli diz acreditar que a retirada dos trilhos pode significar uma verdadeira degradação histórica, mas adverte que deveria haver um engajamento, um sentimento de pertencimento da população com referência ao patrimônio ferroviário. O problema que vê situa-se na ligação das pessoas com o que a ferrovia tem de significativo, indagando se o documentarista, em seu trabalho, teria detectado naqueles com menos de 30 anos, uma identificação com o problema. O documentário, na sequência, entrevista alguns adolescentes (cerca de três dezenas), que demonstram preocupações com a memória representada pelos trilhos e outras, de ordem ambiental, já que, na opinião deles, o trem polui muito menos que o transporte rodoviário. Uma das adolescentes (Mária Flávia Araújo, estudante) revelou que existe uma crença popular de que, ao passar sob o pontilhão da estação ferroviária, na Av. São Paulo, formulando-se um pedido, ele será possivelmente será atendido. Letícia Brandão, outra estudante, questiona se a história deve ser vista apenas pelos livros, se existe a possibilidade de entrar diretamente em contato com ela através da manutenção dos trilhos (MACHADO, 2009 – DVD).

O Prefeito Edson Antônio Edinho Silva (2000-2004, em seguida, reeleito) declarou, em 18.08.2008, que a posição da Prefeitura era de que a área a ser liberada

deveria conciliar lazer, comércio de baixo impacto e residências. Naquela data, instalou-se uma comissão (incluindo “moradores do entorno” – pelo que se deveria indagar por que representantes de outros moradores da cidade não foram convocados) com 90 dias de prazo para apresentar uma proposta. Aparentemente, tal proposta se traduziu no Parque da Orla, cujas diretrizes principais encontram-se no Plano Diretor aprovado em sua segunda gestão (Lei Complementar 350/05). Sobre tal proposta se sobrepôs a apresentação do projeto do atual Prefeito, Marcelo Barbieri, denominada Parque dos Trilhos, a qual está calcada no que prevê o novo Plano Diretor (na ocasião, em projeto, aprovado posteriormente como a Lei Complementar 850/14). Mas Edinho Silva continua, agora como Deputado Estadual, a defender a idéia de um projeto que incluía não só lazer, mas comércio e residências no espaço liberado, uma vez que, afirma, *“tradicionalmente espaços sem residências e só de lazer tendem a virar espaços degradados; é preciso por vida, e o comércio e residência tendem a levar vida”*. Tal declaração vai, de certa forma, contra o plano do Parque da Orla, que será comentado depois, o qual não prevê especificamente comércio e residências na área, mas intervenções mais de cunho econômico e cultural.

De qualquer forma, o atual prefeito, Marcelo Barbieri, declara que qualquer intervenção na área deve levar em conta três aspectos: o local (população), o regional (a cidade é um polo regional) e o turístico. Após sua posse, apresentou sua proposta (22.05.2009) que, como já dissemos, tinha por base o então projeto do Plano Diretor (aprovado como a Lei Complementar 850, em janeiro de 2014), de integrar não apenas a área dos trilhos, mas também a do Ribeirão do Ouro, nas proximidades do novo contorno. Tudo foi dividido em 8 áreas, sob a denominação geral de “Parque dos Trilhos”, justificando-se que a localização dos trilhos, hoje, é “hostil” à cidade, não a integra, até porque não há mais trens de passageiros. As divisões seriam as seguintes:

- 1 - onde estão os barracões da CEAGESP – Cia. de Entrepósitos e Armazéns Gerais do Estado de São Paulo (educação, feira, gastronomia);
- 2 – complexo onde está a estação (cultura, museu);
- 3 – complexo da rotunda²⁷ e manutenção de trens (área social e convivência);
- 4 – área onde agora estão silos da CEAGESP (complexo universitário e teatro);
- 5 – área onde hoje há uma fábrica de artefatos de concreto (Paço Municipal e prédios públicos);

²⁷ Dispositivo circular para manobrar locomotivas (mudar seu sentido de direção), bem como, vagões, em oficinas ferroviárias e pátios de manobras (V., adiante, fls. 148, 149 e 151).

- 6 – áreas menores, fragmentadas (sem previsão de uso específico);
- 7 – área do Pinheirinho (esporte e lazer); e
- 8 – área do Ribeirão do Ouro (onde se implantaria um grande “Parque Ribeirão do Ouro”, sem nenhum tipo de construção).

Haveria uma ciclovia de 15 km, circundando toda a área, junto a uma via de caminhada de pedestres. Marcelo Barbieri alertou que será necessário negociar com o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, para receber a área do Governo Federal e detalhar a proposta, sendo o projeto uma diretriz a ser debatida por toda a sociedade, inclusive o Legislativo (MACHADO, 2009 – DVD).

Marcelo Rodrigues, presidente da ADA – Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região, após examinar os dados do projeto, afirmou que “*há uma agenda oculta de que o cidadão comum não tem pleno conhecimento*” (MACHADO, 2009, DVD).

A opinião da socióloga Liliana Rolfsen Petrilli Segnini sobre a apresentação do projeto por Marcelo Barbieri é a de que, no caso, trata-se do Estado fornecendo os elementos necessários ao capital privado para se constituir como proprietário da área da ferrovia (MACHADO, 2009 – DVD).

Observa-se, todavia, que Luís Antônio Nigro Falcoski (2014 – entrevista), que foi Secretário de Desenvolvimento Urbano, de 2002 a 2006, entre a primeira e segunda gestão do Prefeito anterior, Edinho Silva, apresenta mapas e documentos que fariam parte de um Plano Diretor cujas linhas gerais foram coordenadas por ele, aprovado em 2005 (Lei Complementar 350), explanando sobre o trabalho desenvolvido para o aproveitamento da área em questão. A conclusão que se tira é de que tal plano constitui, em muitos aspectos, a base geral tanto do que foi apresentado por Marcelo Barbieri, atual prefeito, como o plano acerca de transporte (mais específico) de Elias Chedieck Neto, vereador, que comentaremos depois. Apresenta aproximadamente as mesmas diretrizes, embora seja mais amplo, destinando, por exemplo, a área dos barracões da CEAGESP para um museu ferroviário a céu aberto, aproveitando os galpões existentes para exposições referentes às ferrovias que atravessavam o centro da cidade, a implantação de um novo teatro e de uma incubadora para formação de empreendedores culturais num armazém que pertenceu ao IBC e se encontra na área dos trilhos. Defende a manutenção destes para futuro trem de passageiros (segundo ele uma realidade vindoura concreta), evitando-se a compra, depois, de outras áreas para tal fim. O projeto insiste na validade dos mapas anexos ao Plano Diretor em questão, que incluem a

preservação dos trilhos da Cia. Paulista, reservados para uma futura ligação ferroviária de passageiros com outras regiões do Estado, mas concorda com a remoção dos trilhos da EFA que demandam a São José do Rio Preto²⁸. A presente proposta é, ao que parece, *a que menos intervenções sugere na área atual dos trilhos*, aproveitando as construções que fazem parte do complexo para finalidades culturais, como, por exemplo, os barracões da CEAGESP para abrigar peças de um Museu do Trem a céu aberto, ao lado deles, ou a implantação da incubadora de empreendedores culturais no galpão que era utilizado pelo extinto IBC – Instituto Brasileiro do Café (próximo aos da CEAGESP). O entrevistado lamenta a ausência de ligações ferroviárias no país, relatando a estranheza que pessoas de outros países sentem quando por aqui vêm participar de eventos organizados por ele:

Eu sou professor universitário e a todo momento eu faço seminários internacionais. As pessoas saem da Inglaterra, saem de Paris, na França e vem para cá e não tem trem regional, como tem na Europa. Os aeroportos são precários e eu tenho que fazer uma ligação internacional local, como é que eu faço? Certamente esse Estado é um Estado em que pessoas vão ser commodity! Serviços vão ser commodity! E as ferrovias vão ter outro patamar de importância, por isso eu planejei a não retirada dos trilhos!

Para que conheçamos o pensamento de alguns integrantes da classe política sobre a área em questão é importante registrar o que pensavam, a respeito, os oponentes de Marcelo Barbieri, cada um representando uma corrente partidária, na última eleição para prefeito.

Uma era Márcia Lia, que foi procurada por nós em setembro de 2012. Sua assessoria teve a gentileza de nos aconselhar a acessar o site da campanha da candidata (LIA, 2011, site de campanha política), onde pudemos verificar sua proposta, em linhas gerais, se acaso houvesse assumido a Prefeitura.

Através de marginais (a Via Expressa existente sobre a canalização do Córrego da Servidão e outra a ser construída paralelamente, mas pelo lado da Vila Xavier), a área integraria um Anel Viário de Araraquara, para servir como canal de acesso às principais rodovias, beneficiando o setor produtivo, com rapidez no escoamento de mercadorias. Também os moradores da cidade teriam mais agilidade de locomoção e acesso aos seus locais de trabalho, estudo e lazer, pois as vias poderiam desafogar o

²⁸ Acerca desse ponto, discordamos, ao menos quanto ao trecho das linhas da EFA no perímetro urbano: essa estrada é de importância fundamental na história do desbravamento do oeste paulista (uma região conhecida como “araraquarense”), tem seu ponto inicial dentro da antiga estação de Araraquara (hoje, Museu Ferroviário), guardando grande carga histórico-cultural.

tráfego interno da cidade. Márcia Lia se utilizaria do ex-prefeito e atual Deputado Estadual Edinho Silva, que é do seu partido (PT), para pleitear recursos junto ao governo da presidente Dilma. Além disso, no restante da área seria criado o Parque Linear ‘dos Trilhos’, que seria o maior Parque Ecológico do interior do estado de São Paulo. O governo de Márcia Lia iria garantir as etapas de execução do projeto previsto no Plano Diretor da cidade, então em vigor, aprovado em 2005, de forma que a área com seis quilômetros de extensão e trechos de até 300 metros de largura seria, de fato, utilizada pela população. O projeto prevê a integração com a região da Vila Xavier, instalação de equipamentos públicos e a busca de soluções para agilizar o trânsito das pessoas. Tais diretrizes estão confirmadas na entrevista que concedeu à “Revista O Imparcial” (SANTILLI, 2012, p. 03).

Naquela eleição, concorreram outros candidatos, em cujas plataformas de governo incluíam-se propostas para a área em foco.

Assim, Valter Merlos (PSD) declarava que o contorno ferroviário iria possibilitar *“unir geograficamente a cidade, dividida pelos trilhos há décadas”*. Com *“mais de 1 milhão de metros quadrados de área liberados da via férrea”*, propunha que *“a maior parte desta área deve ser preservada e mantida como um grande parque verde, que preserve a qualidade do ar que respiramos”*. Porém, defendia que *“em outro setor”* da área (sem especificar qual), deveriam ser construídos os centros administrativos e judiciários, com as Secretarias e Coordenadorias Municipais, além do Forum Estadual, Forum Federal e o Forum Trabalhista (uma “Cidade Judiciária”). Finalmente, defendia que *“a área dos trilhos que corta o centro da cidade não deve ser impermeabilizada (asfaltada ou ter alguma construção de maior porte) de jeito algum, sob pena de condenarmos a Via Expressa ao alimento constante”*. Garantia que os governos do estado e o federal forneceriam os recursos necessários (SANTILLI, 2012, p. 04). Restaria, talvez, indagar como se poderia conciliar todas as construções que defendia erguer, com a preocupação em não impermeabilizar a área “de jeito nenhum”.

José Eduardo Vermelho (PSOL) era o outro candidato (afirmava que buscava recursos junto aos governos do Estado, da União e, mesmo, de organismos internacionais) e demonstrava um posicionamento que, em nossa opinião, está entre os mais lúcidos acerca da área dos trilhos. Significativamente, defendia a retirada do tráfego de cargas e do pátio de manobras do centro da cidade, por questões de segurança, mas advertia, apontando implicações ideológicas e mostrando preocupações ecológicas e histórico-culturais:

Porém, não somos adeptos da tese de que os trilhos dividem a cidade ao meio, esta argumentação simplista parece fazer **o jogo do interesse imobiliário e desvaloriza inclusive a importância física, simbólica e histórica da ferrovia para a cidade**. No geral, defendemos como diretrizes para a ocupação da área dos trilhos: a manutenção de um corredor para um futuro transporte férreo de passageiros intermunicipal; esse corredor deverá ser cercado por áreas verdes, formando um amplo Parque Municipal de recuperação da vegetação original. Essa iniciativa contribuirá na qualidade de vida, interferindo no microclima urbano e pela forma do relevo ajudará na retenção das águas pluviais. (entrevista a SANTILLI, 2012, p. 05, grifos nossos)

Entre outros projetos, a da arquiteta Iara Munaretti de Oliveira, denominado “Parque Jerusalém”, nome escolhido “*devido à idéia simbólica e referencial de terra prometida*” (OLIVEIRA, 2008, p. 89), está detalhado em sete minuciosos mapas. Ele ocuparia o espaço desde a altura da rotunda, até próximo ao atual Museu Ferroviário. De forma resumida, a proposta permitiria: a remoção da barreira física representada pela área dos trilhos, no desenho urbano, através de vias de cruzamento; incluiria uma via do lado da Vila Xavier; ciclovia; “*atrações culturais, esportivas, gastronômicas, ecológicas, de lazer*”, etc., além de ressaltar que um ponto importante seria “*promover a máxima permeabilidade do solo*”, o que se atingiria, por exemplo, através de uma “*redução da área total dos novos prédios*”, do emprego de “*pisos drenantes nos estacionamentos*”, além de “*bacias de retenção de águas pluviais*”. A implantação do plano traria “*um novo conceito de qualidade de vida capaz de atender a toda população da cidade*” (OLIVEIRA, 2008, p. 89). Embora não haja referência à supressão dos trilhos, eles aparecem no mapa geral do projeto (n.º 01/07). Trata-se, também, como se vê, de proposta envolvendo diversos prédios e novas intervenções na área, substituindo a decantada “divisão” da cidade pelos trilhos, por outra, do parque.

Helena Carvalho De Lorenzo (artigo s/d, [2013 ou 2014]), advertindo que acompanha apenas “*de longe*” a movimentação sobre a “*área conhecida como ‘orla’ ferroviária*”, apresenta proposta para o seu aproveitamento, próxima à idéia de “*cluster*”²⁹ (efeito sinérgico entre atividades próximas), como ocorre em Stanford (EUA), Suécia, Dinamarca e, até, na China. No espaço liberado haveria um “*território da educação*”, o mais efetivo para uma comunidade. Seriam construídas, por exemplo, escolas formais de todos os níveis de escolarização, “*desde pré-escolas até*

²⁹ “É um grupo de coisas ou de atividades semelhantes que se desenvolvem conjuntamente. Entende-se a idéia de junção, união, agregação, integração”, segundo o Dicionário Informal, eletrônico (disponível em <<http://www.dicionarioinformal.com.br/cluster/>>. Acesso em 20.04.14)

universidades, centro de pesquisas e polos e parques tecnológicos”. O projeto incluiria esportes especializados, ciclovias, teatros, casas para exposição, além de “*bibliotecas, livrarias, cafés e áreas para alimentação, dentre outras atividades*”. A proposta representaria “*um imenso avanço para pensar o futuro do município, com efeitos sobre a microregião*”. É, sem dúvida, de todas as propostas, aquela pensada em termos mais nobres. Todavia, não se posiciona acerca da preservação da área como *patrimônio histórico-cultural* – ponto de vista defendido neste trabalho, com o mínimo de novas construções -, embora estimule o uso dos trilhos como transporte coletivo, integrado a uma segunda via expressa, na margem da área na Vila Xavier.

Existem outras propostas, conforme MACHADO (2009 - DVD):

TULIO POCCIOTTI, arquiteto, propôs dividir a área em quatro trechos principais com praças e edifícios de uso comunitário.

MARCELO RODRIGUES, em nome da ADA – Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região, de que é presidente, propõe que não se façam pequenos jardins, mas uma área aberta, com ciclovia, permitindo ligação com a cidade próxima de Américo Brasiliense, bem como uma linha de trem urbano para turismo e transporte.

GERALDO GODOY, consultor ferroviário, propõe que não se removam totalmente os trilhos, aproveitando-os para um VLT, um metrô de superfície e um trem turístico (com locomotiva a vapor).

Na opinião de Ignácio de Loyola Brandão, a questão do aproveitamento da área dos trilhos é tão importante que “*tem que haver uma comissão composta pelos mais variados especialistas, é como o momento em que o Muro de Berlim caiu*” (MACHADO, 2009 - DVD).

O fazendeiro e agricultor Renato Correa Rocha afirma que o problema não é só tirar os trilhos, mas apresentar uma solução que se constitua em exemplo para outras cidades, acaso enfrentando a mesma situação (IDEM).

Faz-se necessário registrar, em particular, uma proposta mais minuciosa (que complementa o projeto do Prefeito Marcelo Barbieri): o “Estudo de Transporte Coletivo utilizando o Leito da Via Férrea”, através de integração entre ônibus e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, de autoria de Elias Chediek Neto, ex-ferroviário e, atualmente, vereador em Araraquara. Essa proposta também possui diretrizes incluídas na lei que aprovou o atual Plano Diretor.

Engenheiro civil, ele ingressara na FEPASA em 1973, na regional de Botucatu, transferindo-se depois para Araraquara, onde foi responsável pela manutenção da via

permanente e chefia de transportes e circulação, aposentando-se depois de 25 anos de serviço, em novembro de 1997, não antes de ajudar na implantação do sistema de controle por computador das operações. Sua proposta merece ser melhor analisada. Ele constata que a evolução do bonde é o VLT, que convive com o trânsito de inúmeras cidades no mundo todo. No campo ferroviário de transportes, quer de passageiros, quer de carga, afirma que o Brasil regrediu imensamente. Elias Chediek Neto forneceu também material para que examinássemos melhor o seu projeto, no que toca à utilização dos trilhos como alternativa de melhora do nosso transporte urbano (CHEDIEK NETO, 2013 - DVD).

Ele parte do fato de que, hoje, o transporte coletivo de Araraquara apresenta-se com uma configuração radial, *“onde, de uma maneira geral, os ônibus circulam de um bairro até o terminal de integração, retornando ou seguindo para outro bairro”*. A quase totalidade da frota de ônibus, ao trafegar pelo centro da cidade, indo ou voltando dos bairros, torna o trânsito lento, pesado, o que desestimula seu uso e incentiva o transporte individual. Seu plano é utilizar os trilhos a serem desativados num sistema de integração de VLT e ônibus: enquanto aquele faria o percurso nas atuais linhas férreas, os ônibus atenderiam os vários bairros (e somente a eles, sem demandar ao centro), levando os passageiros para a linha do VLT, que cortaria a cidade, com várias estações, e onde desceriam para utilizar as redes locais de ônibus.

O projeto afirma que os cálculos para a sua implantação indicam o custo estimado de R\$ 32,5 milhões, compreendendo: 12 estações, a R\$ 150 mil cada uma (R\$ 1,8 milhões); 4 trens, com 8 carros de R\$ 3,5 milhões cada (R\$ 28 milhões); um centro de manutenção ou oficina (R\$ 1,2 milhões); além de outros custos (R\$ 1,5 milhões). Cada composição do VLT leva até 360 passageiros, ou seja, 54.720 passageiros/dia, com 4 composições. Em comparação, todas as frotas de ônibus em operação hoje, em Araraquara, transportam, diariamente, cerca de 46.000 passageiros/dia, no total, com um conforto infinitamente inferior ao do VLT. Para a busca dos recursos, aponta que o Governo Federal lançou programas de mobilidade para cidades médias e grandes, sendo R\$ 10 bilhões a fundo perdido (dos quais apenas 7% haviam sido contratados até 2013), R\$ 12 bilhões com juros subsidiados (apenas 16% tomados) e R\$ 10 bilhões como contrapartida de Prefeituras e Estados. Portanto, existiriam recursos para a implantação do plano, bastando detalhá-lo e apresentá-lo ao Governo Federal.

Figura 14 – Esquema do transporte coletivo proposto por Elias Chediek Neto. Os retângulos representam as linhas de ônibus, carreando passageiros para as estações da linha do VLT e dali os apanhando.



Fonte: CHEDIEK NETO, 2013 (DVD).

Quando indagado sobre que garantias existiriam para a implantação de tal plano, o Sr. Chediek afirmou que as diretrizes já faziam parte, por lei, do Plano Diretor da Cidade (àquela altura, simples projeto, depois aprovado como a Lei Complementar 850/14), de tal sorte que quem quer que deseje implantar um projeto diferente não teria como fazê-lo. A proposta contempla também a construção de passagens sob as linhas, além da construção de outra via expressa ao lado da área, mas margeando-a pela região da Vila Xavier. Ele insiste no fato de que não é possível impermeabilizar a área, pois ela cumpre também a função de reter a água das chuvas; caso contrário, todo o volume seria canalizado para a cidade, com mais caos, pois, atualmente, as chuvas já causam transtornos (CHEDIEK NETO, entrevista - 2014).

Pudemos verificar que essas linhas gerais se enquadram nas do Plano Diretor anterior (FALCOSKI, 2014 – entrevista), embora com outro nome. Suas diretrizes estão, agora, realmente, incluídas no novo Plano Diretor (Lei Complementar 850/14).

De fato, quando entrevistamos FALCOSKI (2014), pudemos observar que, paralelamente à elaboração do Plano Diretor de 2005, foi estruturada uma proposta para a ocupação do espaço que surgiria pela construção de um contorno ferroviário após a

supressão dos trilhos tradicionais. A de Marcelo Barbieri denomina-se “Parque dos Trilhos” – e aparece com tal denominação na lei que instituiu o Plano Diretor atual (Lei 850/14). Já aquela referida por FALCOSKI chama-se “Parque da Orla Ferroviária”, definido no Plano Diretor anterior como um “Corredor Estrutural de Urbanidade”, no parágrafo 1º, incisos e letras, do artigo 119, da Lei 350/05. Após examinar ambas as leis, não nos mostramos completamente convencidos do que se afirmou em termos de garantia da preservação da área dos trilhos (ver capítulo 3.3.1.2 – Notas sobre os Planos Diretores, adiante, quando se comparam alguns itens dos dois Planos, fls. 119).

O Parque da Orla já previa, em 2005, a remoção dos trens de carga do perímetro central da cidade, a construção de avenidas-parque, ciclovias, interligações sob e sobre a área em estudo, parques lineares, a construção de uma outra via expressa paralela àquela já existente junto aos trilhos atuais, margeando-os pelo lado da Vila Xavier, a preservação dos trilhos para transporte urbano e um futuro trem intermunicipal de passageiros. Segundo FALCOSKI (entrevista – 2014) haveria outras intervenções, como um museu do trem (a céu aberto, aproveitando a maioria dos vagões e locomotivas hoje abandonados nas cercanias do Museu Ferroviário de Araraquara), museu arqueológico, teatro, etc., adaptando-se e reciclando-se a maioria dos prédios já existentes no complexo da área ferroviária. O entrevistado afirma que a retirada dos trilhos comprometeria, inclusive, o desenvolvimento econômico:

[...] quando Araraquara tiver condições de uma população que facilite do ponto de vista da viabilidade econômica, um VLT ou um transporte de trem regional, vinculando Campinas para cá, já que Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro estão fazendo seu anel de TGV (Trem de Grande Velocidade) talvez futuramente com 400 mil habitantes, daqui a 40 ou 50 anos, Araraquara gostaria de estar ligada a este TGV. Tipo anel, né, você tem esse TGV lá nessas grandes metrópoles, aí você faz as ligações regionais: Sorocaba-Anel, Araraquara-Anel, então você faz todas essas ligações de transporte, então futuramente eu vejo que [...] não se pode falar da retirada dos trilhos do ponto de vista do desenvolvimento econômico regional, urbano regional.

FALCOSKI esclarece ser necessário separar o que é operacional, nos trilhos (a concessão da ALL), que é atribuição do DENIT, federal, e aquilo que se liga ao patrimônio não operacional das linhas, a parte não operacional, que é atribuição da SPU – Secretaria do Planejamento Urbano, estadual.

Segundo sua proposta, que é, em suma, a do Plano Diretor que ajudou a idealizar em 2005, na área dos trilhos haverá “*museu da cidade, museu de paleontologia, um novo parque cívico para a cidade que reúne a Câmara Municipal, o Ministério Público,*

o Estado e a União nesse grande parque cívico ao longo dessa ferrovia”, além de um centro cultural onde hoje está a rotunda e um “Centro de Eventos Araraquara – CEAR”, nos galpões que foram das oficinas da EFA. Previa-se um anel que acoplaria a área central à área do Pinheirinho e do Ribeirão do Ouro e a utilização de VLT para transporte urbano.

Acreditamos sermos obrigados a concluir que tanto o “Parque dos Trilhos”, de Barbieri, como o “Parque da Orla”, de Falcoski, estão bem próximos na essência, diferindo mais pelos respectivos nomes. Acreditamos, todavia, que a proposta do atual prefeito, Marcelo Barbieri (incluído, aí, o projeto de VLT do vereador Elias Chedieck Neto), é o que tem mais possibilidades de vir a ser adotado, até porque está incluído no Plano Diretor Atual. Todavia, aquele apresentado por FALCOSKI (entrevista – 2014) seria o que menos intervenções faria na essência da área dos trilhos.

3.3.1- Visão geral das propostas: uma questão de ideologia?

“...há uma agenda oculta de que o cidadão comum não tem pleno conhecimento.”

Marcelo Rodrigues, presidente da ADA – Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região (no documentário “O Apito do Trem”, de Marcelo Machado, 2009)

A remoção dos trilhos atravessando Araraquara está, como se verifica, ligada à questão do aproveitamento da área após a entrada em operação do contorno ferroviário, o que desperta o aparecimento de variadas propostas, ou tentando apresentar a sua como a mais adequada, ou simplesmente reconhecendo que não há como defender sua posição.

Tratando-se de cerca de dois milhões de metros quadrados localizados em região considerada nobre em termos imobiliários, é evidente que se manifestem interesses, prontos a se utilizarem da oportunidade, sempre mostrados com o objetivo de fazer o melhor para a comunidade.

Dito isso, observa-se que as propostas e opiniões se estruturam com várias tendências, como, por exemplo: aquelas que afirmam o valor existente na conservação da área como está, representada pelo lamento dos ferroviários entrevistados ou de alguns a eles ligados, a maioria sem revelar muita consciência do lado cultural e histórico envolvido, mostrando-se, de certa forma, conformados com o desaparecimento do conjunto em questão; aquelas que apresentam, expressa nos depoimentos, consciência da perda, sendo contra a supressão dos trilhos e seu conjunto histórico,

como o ativista Rogério B. Tambellini e um técnico e acadêmico como Luiz A.N. Falcoski; há proponentes que possuem projeção política, maior ou menor, com propostas que revelam componentes econômicos, muitas vezes com uma certa insensibilidade ou distanciamento a respeito da perda histórico-cultural envolvida.

O que se pode concluir de tudo isso?

Primeiramente, em qualquer caso, existe o problema dos recursos necessários, qualquer que seja a opção que venha a ser adotada. Houve, pela classe política, movimentação no sentido de trazê-los para a construção do entorno, incluindo, logicamente, as desapropriações necessárias. Ocorre, inclusive, a questão da verba destinada àqueles serviços. Segundo testemunho de um entrevistado, tentou-se sugerir o emprego dos 140 milhões de reais utilizados na construção do contorno em outras destinações, tais como obras viárias; ou para a própria Prefeitura quitar dívidas; ou para a Universidade federal da cidade; mas a verba era específica para a construção do entorno e, se não fosse aplicada aqui, seria em outra cidade (TAMBELLINI, 2014 – entrevista). Luiz A. N. Falcoski (entrevista, 2014) afirma que uma das condições apresentadas pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte para a construção do entorno seria a supressão dos trilhos do traçado antigo, mas não soube (ou não quis) esclarecer o motivo do condicionamento, afirmando que se trataria de uma “questão política” de uma das “verdades” do Brasil:

Mas é que na política local se fala [na remoção dos trilhos]. Eu sempre fui contra essa discussão, mesmo até [...] como secretário municipal, porque uma das razões do DENIT era - para imposição do financiamento do contorno ferroviária e da criação do pátio - era que, uma vez feito isso, esse dinheiro sendo empregado em Araraquara para o contorno, teria que desativar os trilhos...Era uma condição do DENIT, então passou... [...] Eu não sei as razões de ordem política do DENIT, esse Brasil é um Brasil imenso e cada qual tem as suas verdades. Eu sou contra essa política. (grifamos)

O entrevistado expõe seu temor com referência a uma privatização com interesses econômicos não governamentais sendo privilegiados, se não se preservar a área dos trilhos para utilização futura, por exemplo, de um VLT:

[...] porque eu sou contra essa transferência indébita de patrimônio público para o mercado privado sem custo! Isso não acontece na Europa, eu fui visitar países na Inglaterra, cidades na França. O bem público é uma coisa bem valorizada entre o público e o privado. É uma coisa muito bem delimitada e definida, mas no Brasil, como aconteceu em Ribeirão Preto, a transferência das terras da união, da ferrovia para o privado, foi da noite para o dia. Eu temo que isso aconteça em Araraquara.

FALCOSKI recomenda que “*que a população fique de olho nas ações do poder público para que não se faça besteiras*” e que o Plano Diretor deve evitar “*qualquer tipo de intervenção dessa ordem de interesses escusos, na calada da noite, ou mesmo no gabinete do prefeito*”, principalmente para “*não possibilitar uma, vamos dizer assim, um fascínio, uma aventura do mercado imobiliário*” pois existem “*interesse pessoais envolvidos e não quero nominar ninguém*”.

Desapropriada a área e construído o contorno ferroviário, não se acredita, entretanto, que haveria empenho para obter recursos que se destinassem à restauração e conservação da área que acolhe os trilhos das antigas EFA e Cia. Paulista, uma vez que, ao cabo, a intenção sempre foi mesmo suprimi-la, ou “liberá-la”.

Poucas vezes se tem a oportunidade de manter uma verdadeira “cápsula do tempo”, como é o espaço em questão, conservado por diversas circunstâncias (talvez a principal seja o abandono por parte poder público), como se fosse trazida diretamente de uma época do passado para os nossos dias.

Pelo que se pode depreender do depoimento de Luís Antônio Nigri Falcoski, o atual Plano Diretor preveria a preservação da área, mais ou menos nos termos seguidos pela proposta do atual prefeito, Marcelo Barbieri (a qual consideramos uma variante do “Parque da Orla” descrito no Plano Diretor passado).

Todavia, dois aspectos, entre outros, deveriam merecer atenção específica: o problema dos “*buffers*” (dispositivos de recarga aquífera) de captação de água para o Aquífero Guarani (que se estende sob o município), muitos deles exatamente sobre a área dos trilhos; outro, o desprezo pelo direito de preempção³⁰ sobre várias áreas próximas aos trilhos, para a construção futura de alças de acesso rodoviário aos viadutos que cruzam sobre a referida área e que não vem sendo exercido. Por exemplo, numa delas, as propriedades foram vendidas a terceiros, sem que a Prefeitura exercesse a sua opção, com a construção de uma revenda de automóveis (FALCOSKI, 2014 – entrevista).

Esse entrevistado é enfático em afirmar que, de acordo com o Plano Diretor anterior (aspecto que teria sido preservado no atual), haveria somente a supressão da *operacionalidade* dos trilhos (já que existe um contorno ferroviário), mas estes devem ser mantidos, por exigência legal, para atender a futura utilização por trens de

³⁰ Sistema legal que estabelece preferência em determinadas áreas, por determinação legal (no caso, o Plano Diretor) para sua aquisição pelo poder público, visando a futuras obras de interesse geral. Se não exercida tal opção por ocasião da venda da área pelo proprietário atual, o direito de aquisição passa a terceiros. No atual Plano Diretor elas estão especificadas no Anexo IV.

passageiros – tendência irreversível -, em que pese o uso de grande parte da área para diversas intervenções, aproveitando bastante os prédios já existentes na área, para teatro, incubadora de empreendedores culturais, museu do trem a céu aberto, etc.

Surge, então, em cena, a pergunta que não quer se calar: liberar a área para quê, por que e para quem?

Como se sabe, o econômico não tem preocupações com *externalidades*, mormente histórico-culturais, e procura oportunidades de concretizar seus objetivos na forma de maximização de lucros.

Trata-se, portanto, evidentemente, de um fenômeno com implicações claramente ideológicas, com as classes dominantes deixando as classes dominadas sem opções de resistir ao aproveitamento da oportunidade que se apresenta, procurando colocar propostas de seu aproveitamento como a tradução do interesse de todos os munícipes. Assim, primeiramente, dinheiro público é dirigido para, via desapropriações, propiciar à iniciativa particular (concessionária da linha férrea) uma opção de continuar a obter seus lucros, inclusive aumentando-os, enquanto uma enorme área em local privilegiado, pertencente ao Governo Federal em sua maior parte, mas que a Prefeitura acabará por assumir, sem dúvida, fica à disposição de empreendimentos para aproveitá-la da melhor forma possível e, a partir daí, devem aparecer recursos (governamentais ou privados) para construir prédios, ciclovias, parques “ecológicos”, universidades, ou estações e operação de linhas de trens municipais, turísticos ou não. A nova situação das linhas, em outro local, menos privilegiado, é dado como fato consumado – e realmente, o é, até que, talvez, se construa um outro contorno, com novas desapropriações e o ciclo possa repetir-se. Aliás, FALCOSKI (2014 – entrevista) afirma que há de se tomar alguns cuidados com a preservação da área dos trilhos, visando ao transporte ferroviário, para que, futuramente “*não possa o público comprar novas áreas para fazer novamente a ferrovia, o que seria um absurdo do absurdo!*”

As propostas estruturadas não falam em conservar a área *como ela se encontra* (procedendo a restaurações), integrando todo o conjunto em torno de um museu ferroviário digno do nome.

Quando o Conde do Pinhal usou de sua influência para desviar os trilhos da Cia. Paulista de sua projetada evolução no sentido de Moji Mirim, colocando-os no rumo de São Carlos e Araraquara, evidentemente representou os interesses de sua classe, a dos grandes produtores de café, de que era uma das máximas expressões, na época. A torção dos trilhos para São Carlos e Araraquara foi tradução cristalina de uma intervenção

ideológica (não que atingir Moji Mirim para transportar café, também não o fosse, tanto que, posteriormente, os trilhos foram para lá, através da Estrada de Ferro Mojiana). Por certo, não estava em jogo o que pensavam os integrantes das classes dominadas, mormente os escravos, por evidente, nem aqueles que produziam alimentos em geral e não especificamente café.

É ilustrativo recordar o que se esconde numa das linhas do que já vimos (fls. 74): que a cultura do café *”varreria tanto as fazendas canavieiras quanto os latifúndios pastoris da região”* (TRUZZI *et al*, 2008, p. 22). Naquele contexto, era preciso maximizar os lucros com a produção e exportação do café, sem espaço para outras culturas, com a ferrovia devendo transportar aquele produto a custo menor. Com o tempo, ela também foi utilizada como transporte de passageiros, acabando por transformar-se em meio de comunicação e veiculação de idéias.

Os motivos pelos quais as ferrovias vieram para Araraquara, bem como todo o desdobramento econômico que daí decorreu já estão cristalizados na história, fazem parte daquele depósito de experiência e memória coletiva de que nos fala John Tosh (2011, p. 15), elemento cultural a ser transmitido como evento histórico e objeto de análise para gerações futuras – incluindo-se aí, sem dúvida, as distorções que podem ocorrer por opções de desenvolvimento sem controle e num curto espaço de tempo, varrendo outras alternativas econômicas, deteriorando patrimônio, destruindo memórias e vidas, comprometendo as linhas pelas quais um futuro melhor pudesse, talvez, ter sido construído.

A supressão dos trilhos é de outra ordem. O contorno ferroviário já está construído, mas há impasses quanto à área tradicional dos trilhos históricos. Essa área é a expressão da ideologia de outra época, que nada tem a ver com a atual, nada representa para esta última, senão a possibilidade de ver liberada uma extensa área para outras finalidades, pouco importando se se trata de marco histórico-cultural ou não. Os interesses atuais suprimem os sinais de outras classes que impuseram sua ideologia numa época diferente da nossa, inclusive impedindo que se rememore agora, naquela estrutura, um exemplo de outra era e se analise o porquê de sua existência e evolução (ou involução), refletindo-se acerca disso.

As possibilidades de movimentação em torno de sua preservação dependem da conscientização de todas as classes, mormente aquelas mais esclarecidas, no sentido de denunciar eventuais interesses velados por propostas de aproveitamento com componentes predominante econômicos.

Embora não esteja no foco direto de nosso trabalho, a incorporação da ALL (que opera os trens de carga pelos trilhos que cruzam Araraquara) pela empresa Rumo, merece uma reflexão, pois remete, de alguma forma, à interferência do fator econômico nas ferrovias. Do que se trata? A interferência dos barões do café no episódio de trazer os trilhos até nossa cidade foi emblemático quanto à predominância desse fator sobre quaisquer outras considerações. O poder econômico, agora, age, novamente, para dominar o transporte de carga por ferrovia em nosso Estado. Para se entender melhor, é preciso recordar que a RUMO (que investiu pesadamente na ALL, adquirindo vagões e locomotivas) entrou em choque com esta última, alegadamente por dois motivos: falta de manutenção do trecho e descumprimento para transporte de açúcar e álcool combustível, pois a ALL estaria dando prioridade ao transporte de soja. A RUMO, com recursos suficientes para adquirir locomotivas e vagões pintados com suas cores e operados pela ALL, é controlada pela Cosan (maior produtora e exportadora de açúcar e álcool do Brasil), a qual mantém uma *joint venture* (junção de negócios) com a Shell do Brasil, sob a denominação RAÍZEN. Ora, no fundo, trata-se de garantir o transporte ferroviário, de custo menor, de açúcar e álcool combustível, pela RAÍZEN. Quem está por trás de toda essa movimentação? Um poderoso empresário do ramo de açúcar e álcool, chamado Rubens Ometto Silveira Mello, o nosso Conde do Pinhal da vez. (SCARAMUZZO e D'ANDRADE, 2014; D'ANDRADE, 2014; SCARAMUZZO, 2014, diversos artigos).

Foto 17 – Locomotiva e vagão, com as cores da RUMO, operados pela ALL.

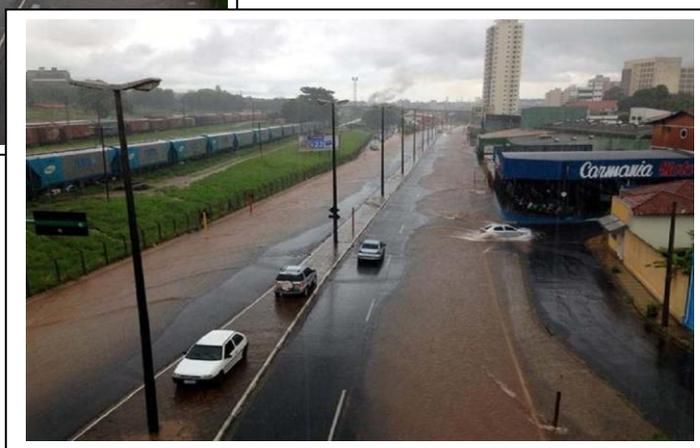


Fontes: BAHIA NEGÓCIOS (2014 – locomotiva) e INFORMATIVO DOS PORTOS (2014 - vagão)

Recolocando o foco especificamente em nosso tema, vemos que a esmagadora maioria das propostas acerca do destino da área tradicional dos trilhos em Araraquara fala em “construção”, em explorar, de uma forma ou de outra, o aspecto econômico

daquele espaço. Quem está com a palavra são as construtoras, as imobiliárias e os industriais de VLT, enquanto a insensibilidade dos poderes dirigentes é, muitas vezes, manifestada publicamente. Vejamos um exemplo. Artigo produzido pela assessoria³¹ do vereador João Farias e publicado no jornal O Imparcial, edição de 15.04.14, dá conta de que aquele parlamentar interferiu junto a um deputado estadual de seu partido, Sebastião Ramos, com a finalidade de obrigar a ALL a retirar locomotivas e vagões depositados como espólio da antiga FEPASA, em local próximo à estação ferroviária de Araraquara (atual Museu Ferroviário), bem como “*de todas as cidades do entorno*”, a fim de que a cidade fique “*livre do problema*”. Ora, verifica-se, além de outros aspectos, também a falta de informações básicas: a ALL não é o canal para essa “providência”, pois enquanto o DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes administra a parte operacional dos trilhos, as questões acerca do antigo patrimônio da FEPASA estão afetos à SPU – Secretaria do Planejamento Urbano, da área estadual (segundo FALCOSKI, 2014 – entrevista, todo esse material será destinado a um Museu do Trem a céu aberto).

Fotos 18 e 19 - Enchentes em pontos da via expressa paralela à área dos trilhos (em fevereiro de 2014).



Fonte: DE OLHO NO TEMPO METEOROLOGIA (site – 2014)

³¹ Conforme informação da redação do jornal, a matéria teria sido produzida pelo jornalista Hamilton Mendes, da assessoria do vereador João Farias.

Por outro lado, um dos temas que envolvem a ocupação espaço dos trilhos, com construções de prédios em geral, pistas de ciclismo, vias de todo tipo, diz respeito à impermeabilização que tais intervenções causarão numa área de quase dois milhões de metros quadrados, ostentando também a função de absorver a água das chuvas. É do conhecimento de todos as preocupações atuais com essa impermeabilização que, em virtude do crescimento cada vez maior das cidades, vem sendo apontada como uma das causas da ocorrência de enchentes, com prejuízo certo tanto para a população diretamente atingida, como para aqueles que necessitem transitar através dos pontos alagados. Não é preciso citar o exemplo evidente do que ocorre na cidade de São Paulo. Araraquara também vem experimentando esse problema e não são conhecidos os efeitos trazidos, nesse aspecto, se a área dos trilhos vier a contribuir para o aumento das enchentes na cidade. Mas também nesse assunto, as classes dirigentes parecem ter ouvidos moucos, ávidas por preencherem toda a área, impermeabilizando-a, ao menos em grande parte, com construções de toda ordem, que poderiam ser erigidas em outros espaços sem significado histórico-cultural. Talvez, agindo assim e parodiando o que se alegou sobre Brasília em relação ao Brasil, incentivassem a descentralização das atividades econômicas na cidade.

Diz uma antiga história que pessoas, na primeira noite, roubaram uma rosa através das grades de nossa casa – e não dissemos nada. Na segunda noite, adentraram nosso jardim, arrancaram todas as plantas – e não dissemos nada. Na terceira noite, entraram em nosso lar, destruíram tudo e, então, já não pudemos dizer nada, pois arrancaram as nossas gargantas. Talvez tenha chegado a hora de dizermos algo: que não é possível degradar mais um patrimônio histórico-cultural de Araraquara.

3.3.1.2 – Notas acerca dos Planos Diretores

Dois entrevistados, FALCOSKI (Entrevista – 2014) e CHEDIEK NETO (Entrevista-2014), referem-se a garantias que seriam dadas pelo Plano Diretor do Município de Araraquara para a não supressão dos trilhos ferroviários do seu centro histórico.

Como interessa diretamente a este trabalho, analisamos em termos gerais tanto a lei que criou o Plano anterior, como a atual.

O Plano Diretor anterior, Lei Complementar 350/05 (elaborada quando FALCOSKI era Secretário de Desenvolvimento Urbano de Araraquara, na gestão do

prefeito anterior, Edinho Silva), foi substituído por outro, a Lei Complementar 850/14, aprovada e sancionada pelo atual prefeito, Marcelo Barbieri. Ambas as leis são calhamaços. A anterior tem 259 artigos, inúmeros anexos e 17 mapas, enquanto a atual não fica muito atrás: possui 212 artigos, 14 mapas e também inúmeros anexos. Em ambos os casos, a maioria dos artigos possui intermináveis incisos e parágrafos.

Todavia, parece que as garantias enfatizadas não representam, em princípio, uma blindagem efetiva para a preservação dos trilhos, como a destacada pelos entrevistados, até porque, no Brasil, as leis parecem possuir uma volatilidade muito grande e um novo Plano Diretor (sabe-se lá com que outras prioridades) pode estar a caminho, assim que um novo prefeito assumir o executivo municipal.. A propósito, FALCOSKI (Entrevista – 2014) recorda que um Plano Diretor pertence à cidade, mas cada prefeito parece querer elaborar o “seu” Plano Diretor.

Começamos com a lei que instituiu o Plano Diretor anterior, a 350/05 (ARARAQUARA, Prefeitura Municipal, 2005 – site).

O artigo 109, no seu inciso I (V. ANEXO A) define o que sejam Corredores e Polos de Centralidades Urbanas, cuja sigla é CEU, como facilitadores de acesso a caminhos viários “denominados nesta Lei”, entre outros, “de Avenida-Parque Ribeirão das Cruzes” e “Avenida-Parque Orla Ferroviária”. Ora, essa definição encaminhava – já nomeando – o projeto de ocupação da área em que os trilhos se encontram. Pelo que deduzimos da entrevista com FALCOSKI, trata-se de proposta que fora elaborada, na época, para utilização da área de que se trata.

Com referência aos aludidos Corredores de Centralidades Urbanas, o Artigo 111 determina, no seu inciso I, que não se pode construir numa “faixa de 30 metros ao longo de cada uma das margens dos cursos d’água existentes da cidade e no município” e, no inciso II, em “uma faixa adicional de 70 metros“, incluindo-se (letra “a”) o Ribeirão das Cruzes (para o qual se prevê inclusive áreas de preempção) e (letra “c”) o “Córrego do Ouro, em toda sua extensão, particularmente o trecho de integração com o Parque Linear da Orla Ferroviária com o Corredor Estrutural de Urbanidade” (V. ANEXO A). Mais uma vez, aqui, aparece o nome do projeto de ocupação da área dos trilhos.

O denominado “Parque da Orla Ferroviária” está incorporado ao Plano Diretor estabelecido pela Lei Complementar 350/05 nos incisos e letras do parágrafo 1º do artigo 119 (V. ANEXO A), como projetos especiais na implantação de vias arteriais, incluindo-se: avenidas-parque, ciclovias, construção de novo parque de manobras e oficinas para trens em Tutóia, construção do entorno ferroviário para retirada de cargas

ferroviárias da área central, “*correção de traçado da variante na área central*”, implantação de trens de passageiros intermunicipais, metrô de superfície na área central, construção de “passagens viárias”, tanto inferiores como superiores à área central dos trilhos, vias ao longo do trecho atual ferroviário na Vila Xavier, etc.

Não se vislumbra, ali, a intenção específica de conservar a área dos trilhos na forma como se encontra, apenas procedendo a restaurações, mas transformá-la através de um plano de ocupação, incluindo-se, no futuro, trens de passageiros intermunicipais.

Portanto, não podemos ter, ali, a garantia da preservação da área dos trilhos, com sua recuperação como patrimônio histórico-cultural, mas sim a existência de previsão do seu uso em projetos urbanísticos e de transporte. Mas o projeto “Parque da Orla Ferroviária” era, dos projetos mais estruturados, o menos agressivo à área dos trilhos.

Na Lei 850/14 (ARARAQUARA, Prefeitura Municipal, 2014 – site), que especificamente revogou a 350/05 e alterações, nossa busca não foi diferente. Senão, vejamos.

No inciso VII de seu artigo 89 (V. ANEXO A), que dá as diretrizes de circulação e transporte no município, está previsto um estudo para a instação de VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, “*na área da Orla Ferroviária a ser desativada, com integração ao sistema de ônibus*”. Serve, perfeitamente, à proposta de CHEDIEK NETO (Entrevista – 2014) para a área dos trilhos, conforme já vimos.

Já o artigo 110 e seu inciso I são, praticamente, cópia do artigo 109 e inciso I da Lei anterior, com ligeiríssimas alterações (inclusive repetindo alguns erros de redação), mas também definindo Corredores e Polos de Centralidades Urbanas - CEU, que seriam facilitadores de acesso à “*Avenida Parque Ribeirão das Cruzes*” e “*Avenida Parque Orla Ferroviária*”.

O artigo 117 define os vários tipos de vias da cidade e, no inciso VIII *reproduz* as cinco últimas letras do inciso II, parágrafo 1º do artigo 119 da lei anterior. Em resumo simples, deixa de lado o pátio de manobra de Tutóia, o plano do contorno ferroviário (que, agora, já está construído), abandona o projeto de trens de passageiros intermunicipais e o metrô de superfície no texto da lei (embora sejam sugeridos no Mapa 3 – V. ANEXO B), mas mantém, por exemplo, a construção de “passagens viárias”, tanto inferiores como superiores à área central dos trilhos e vias ao longo do trecho atual ferroviário, na Vila Xavier.

No artigo 124 da nova lei (V. ANEXO A), especificam-se como “*áreas especiais de intervenção urbana*”, a “*Avenida Parque das Cruzes e o Parque dos*

Trilhos”, o qual deverá, também “*abrigar o Centro Administrativo Municipal, além de áreas de lazer e recreação*”, abrangendo projetos paisagísticos. Ora, Parque dos Trilhos é a denominação do plano de ocupação da área apresentado pelo prefeito atual, Marcelo Barbieri, como seu projeto, conforme também já relatamos. No mesmo artigo, inclui-se a possibilidade de implantar o transporte coletivo com Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, integrado “*com linhas de ônibus perimetrais*”: o Parque dos Trilhos estaria no sentido Norte-Sul, com o VLT e os ônibus fazendo a ligação Leste-Oeste. Vale dizer, reserva-se espaço para o projeto de transporte urbano apresentado por CHEDIEK NETO (Entrevista – 2014).

Aliás, no artigo 199 (quem tem dezoito incisos, causando, até uma certa confusão redacional no último), que define as diretrizes gerais do PDTT – Plano Diretor de Transporte e Trânsito, reafirma-se o espaço para o referido projeto de CHEDIEK NETO, na letra “f” do Inciso XI e na “g” do Inciso XVIII (V. ANEXO A).

Em síntese, nada pudemos encontrar que garanta especificamente a preservação da área dos trilhos estudada *nas condições em que se encontra*, evidentemente com a realização de manutenções e restaurações necessárias. Embora esteja prevista a manutenção da área, ela se fará através de intervenções de construção, incluindo um novo edifício para a prefeitura, viadutos e passagens subterrâneas, além de implantação de sistema de transporte coletivo, provavelmente tendo como espinha dorsal o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos. Registre-se, outrossim, que o Plano reconhece, no seu Anexo VII, como edifícios protegidos, algumas estações ferroviárias: a de Araraquara, a de Bueno de Andrada e o Complexo Ferroviário do Ouro (estação, vila e subestação elétrica).

Nos mapas que integram ambos os planos, denominados “Mapa 3” (o do atual Plano Diretor está em nosso ANEXO B), de Desenvolvimento e Política Ambiental de Araraquara, também não conseguimos encontrar as garantias apontadas, exceto a indicação da área dos trilhos como integrando um Corredor Perimetral Regional, no que se inclui “Transporte e Vias de Ligação Regional”.

Portanto, se há uma garantia, é a de que o novo Plano Diretor retirou a ligação regional de trens de passageiros no corpo do seu texto. Isto não significa, todavia, que essa possibilidade esteja descartada. Como declarou o próprio FALCOSKI (entrevista – 2014), cada prefeito parece desejar ter o “seu” Plano Diretor e o próximo pode voltar a incluir aquele item. Todavia, sem a participação da comunidade, não acreditamos que

venha a concretizar-se a preservação do espaço em questão nos termos em que colocamos.

3.4 - As linhas férreas: alguns registros histórico-culturais

Ligados aos trilhos que atravessam Araraquara existem muitos fatos, tanto históricos como culturais, de significados diversos.

Antes de registrarmos alguns deles, faz-se necessário recordar que a área dos trilhos inclui, além deles e do prédio da antiga estação, atual Museu Ferroviário, outras construções, algumas mais recentes, outras mais antigas, como as das antigas oficinas ferroviárias, as caixas d'água que abasteciam as locomotivas a vapor, os armazéns da CEAGESP e os seus silos, depósitos variados, incluindo-se o do IBC, etc., além de marcos ferroviários que acompanham todo o trecho e que representam importantes aspectos do conjunto ferroviário das estradas de ferro que, no final do século XIX, formaram um complexo importante na paisagem araraquarense. A preservação da área, portanto, inclui muito mais elementos do que, inicialmente, se possa imaginar.

Foto 20 - Vista aérea das oficinas da EFA em 17.01.1959.



Fonte: acervo da UAPA – União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense (2014)

Foto 21 - Montagem de fotos, com exemplos de marcos ferroviários.



Fonte: TAMPELLINI (2013 – blog)

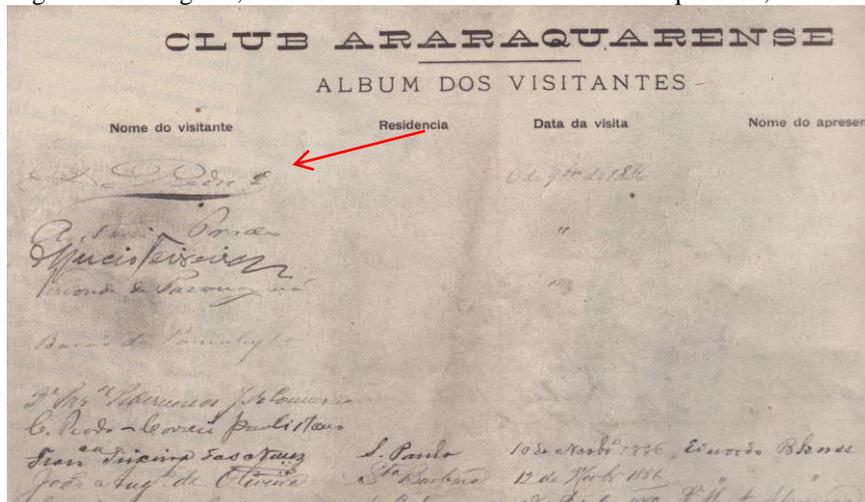
Recordemos algumas referências histórico-culturais, tanto a partir de tudo aquilo que aqui já registramos, como de outras fontes, como livros, artigos e as entrevistas realizadas.

3.4.1 – Algumas referências históricas

Em 06 de novembro de 1886, mais de um ano após a chegada dos trilhos a Araraquara, o Imperador D.Pedro II e a Imperatriz Thereza Cristina, ciceroneados pelo Conde do Pinhal, visitaram Araraquara. (Ele e o Presidente Luís Inácio Lula da Silva,

em 2008, parecem ter sido os únicos governantes do País que vieram à nossa cidade, enquanto no exercício do poder.)

Foto 22 – Registro do autógrafo, na visita de D. Pedro II ao Clube Araraquarense, em 1886.



Fonte: CALONI (1997, p. C-4)

Na estação, que ainda era de madeira, foram entusiasticamente recebidos pela população que, desde o amanhecer, apinhava a plataforma da estação: “o padre, os políticos e os fazendeiros sob a liderança dos Pinto Ferraz³²”, num acontecimento histórico para a cidade. Durante a visita, além de visitar diversos edifícios e almoçar, “o Imperador doou duzentos contos de réis à cidade”, metade para comprar livros e metade para doar aos pobres: para se ter idéia da quantia, ela era “equivalente à terça parte do que os fazendeiros gastaram para fazer a estrada de ferro” (CALONI, 1997, p. C-4). D. Pedro II teria indagado se sabiam o significado de Araraquara e, ao lhe ser dito que seria “buraco das araras”, replicou que, em verdade, significava “morada do dia”, marcando também culturalmente a ocasião. (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 90).

O traçado atual dos trilhos guarda, igualmente, o registro de aspectos ideológicos e históricos referentes ao embate travado pelo Conde do Pinhal e sua classe para trazê-los na direção de Araraquara. O fato de a cidade ter crescido do outro lado dos trilhos depois, acabando por “dividi-la”, possui outros aspectos – inclusive a busca da razão pela qual ela, por exemplo, não cresceu do outro lado da Via Washington Luiz – exceto mais recentemente. Ultrapassou, de um lado, os trilhos; mas foi barrada, em seu crescimento, por outro lado, por aquela rodovia. Assuntos que devem merecer a atenção de outros pesquisadores (observar figura 13, fls. 101).

³² O Cel. José Pinto Ferraz, condecorado, naquele dia, com a “Comenda da Ordem de Christo” era o chefe de uma das mais importantes famílias da época e, embora o Imperador tenha permanecido somente três horas na cidade, oficialmente ficou hospedado em sua residência (CALONI, 1997, p. C-4).

Quando os trilhos vieram, revolucionaram a vida local, impulsionando ainda mais a economia cafeeira, facilitando o transporte da produção, diminuindo os seus custos (e aumentando o lucro dos produtores), catapultando a renda municipal em mais de 2.000% e transformando o município num dos ponteiros da economia paulista, conforme já registramos, pois “*O café havia feito de Araraquara uma das cidades mais prósperas do oeste paulista no início da década de noventa*” (CORREA, 2008, p. 143).

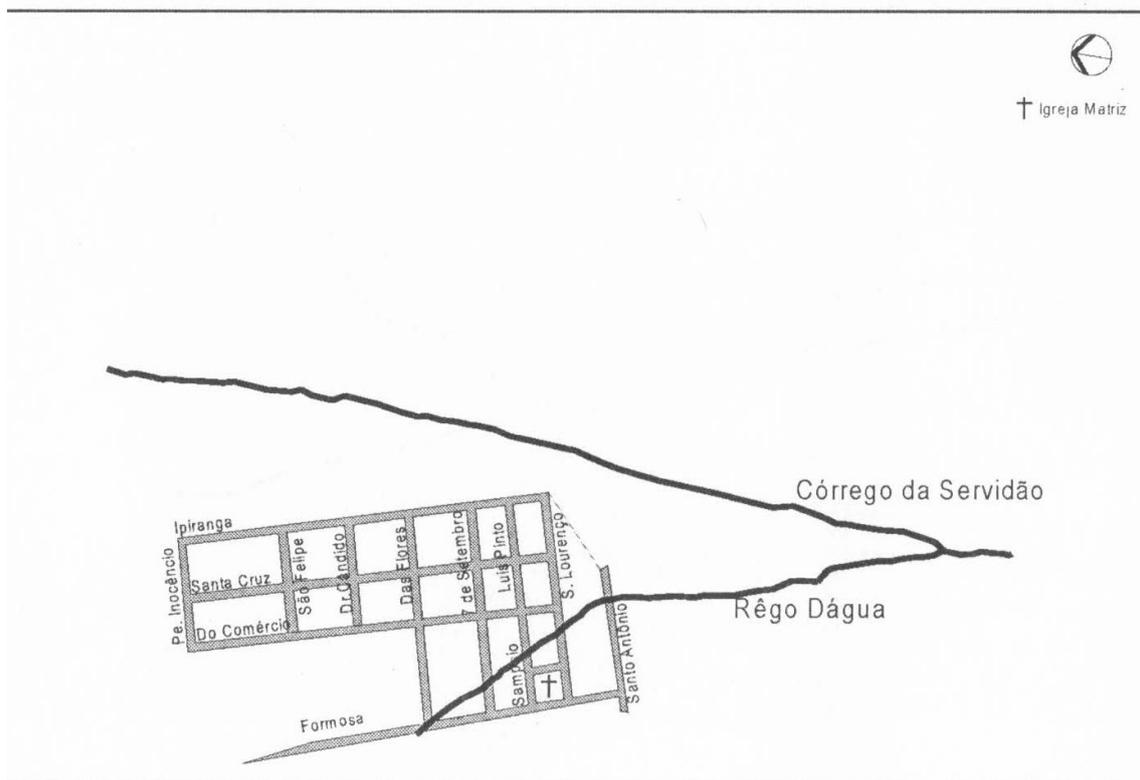
Outro ponto, em decorrência desse fato, refere-se ao crescimento da cidade. Afirma CORREA (2008, p. 136): “*A construção da Estrada de Ferro, que representa muito na História de Araraquara, teve também sua marca na evolução urbana*” (grifos nossos). Veja-se o que afirma BARROS (2007, p.72): “*Uma muralha depois demolida, ou uma ferrovia que mais tarde desaparece, perpetuam-se no traçado de ruas ao mesmo tempo em que nos contam algo acerca do crescimento e das mutações ocorridas na cidade*”. No seu início, Araraquara cresceu com ruas paralelas ao chamado Córrego da Servidão. Mas, para melhor acesso a esse ribeirão, foram abertas ruas transversais, em direção a ele, dando à cidade um desenho quadriculado (CORREA, 2008, p. 133 e 134). O desenvolvimento da então vila, que se fazia na direção oposta ao Córrego, muda com a chegada da estrada de ferro (*op. cit.*, p. 136). Na verdade, o traçado da ferrovia, ao escolher a margem esquerda do córrego da Servidão, que marcava o fim da cidade naquele rumo e onde foi construída a estação, obrigou ao prolongamento de ruas e à construção de pontes para vencerem o curso d’água.

Os mapas que selecionamos e se acham representados nas figuras das páginas seguintes procuram demonstrar que os trilhos não vieram para dividir a cidade: na verdade, eles a *atraíram*, fazendo com que, posteriormente, a urbe acabasse crescendo para o outro lado da linha, região hoje conhecida como Vila Xavier³³.

Não foram os trilhos que “separaram” a cidade, a qual se desenvolveu no seu entorno. Eventuais “rivalidades” entre habitantes dos dois lados das linhas devem ter suas razões procuradas, principalmente, em dados sociais e, não, geográficos, não sendo causa de alegados “entraves” ao desenvolvimento de Araraquara.

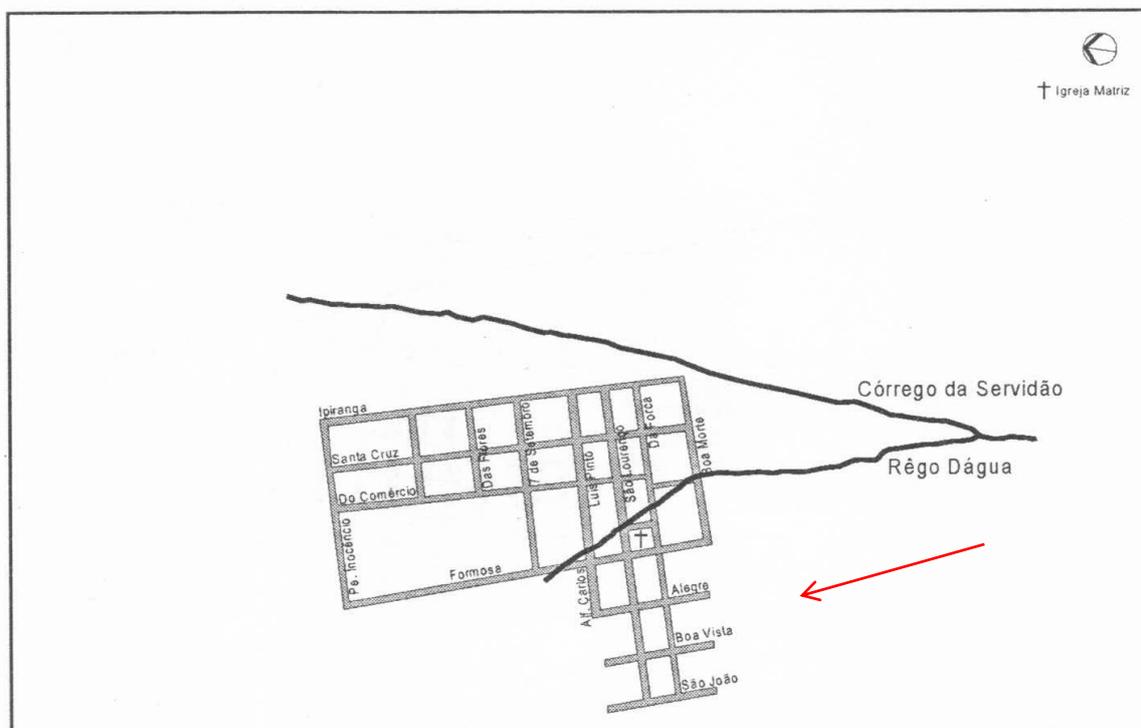
³³ Sobre a rivalidade que existiu outrora entre o “centro” e a “vila”, falaremos ligeiramente, depois, uma vez que acreditamos constituir-se em dado pitoresco a ser comentado.

Figura 15 – Planta de Araraquara em 1870, antes da chegada da Estrada de Ferro.



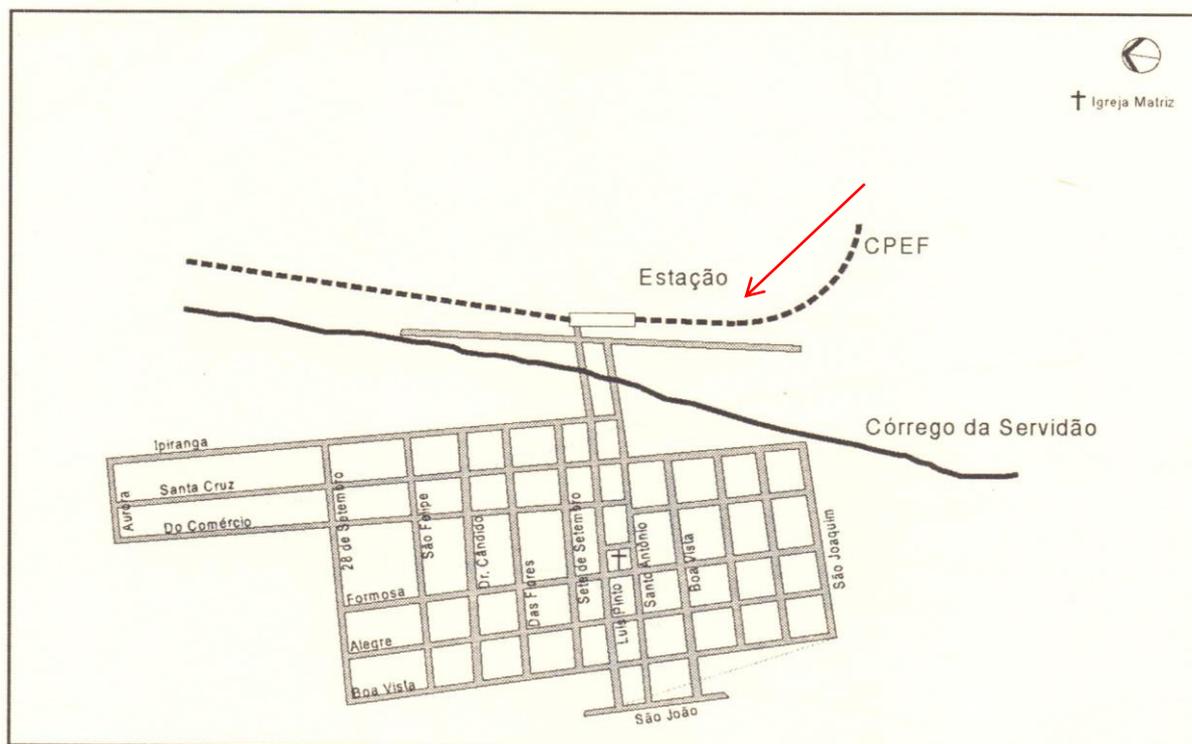
Fonte: CORREA, 2008, p. 319.

Figura 16 – Planta de Araraquara em 1877, ainda antes da Estrada de Ferro, crescendo em *direção oposta* àquela por onde passariam os trilhos (seta inserida pelo autor).



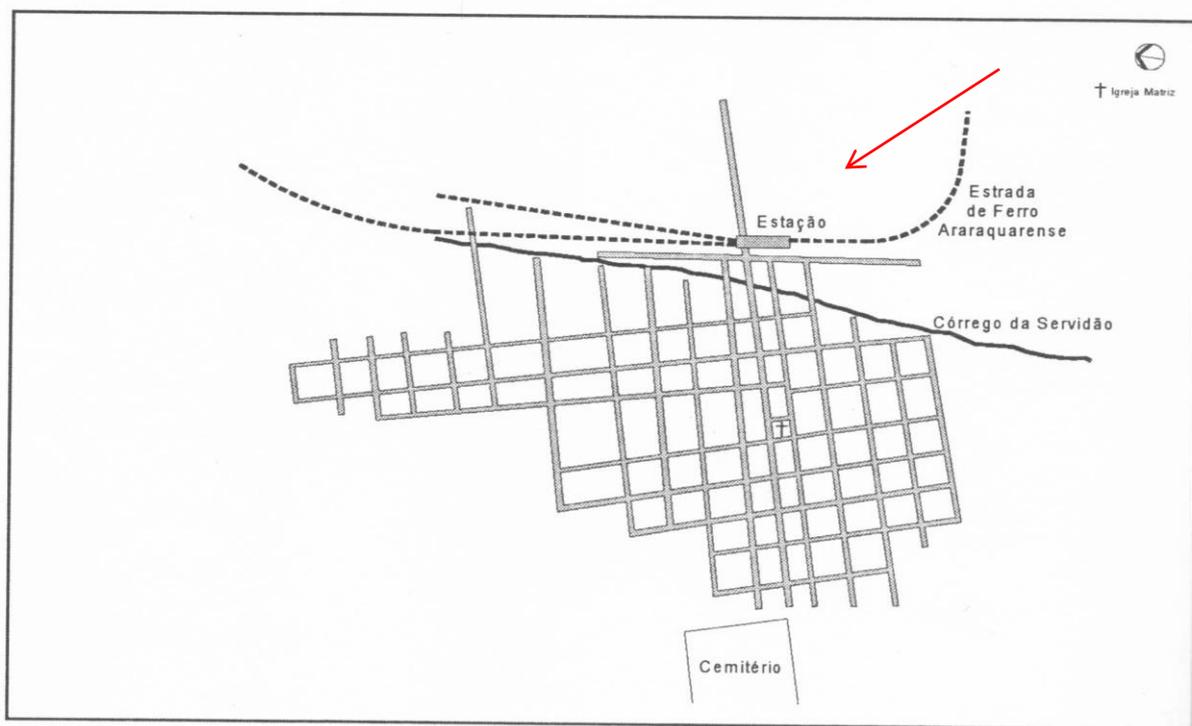
Fonte: CORREA, 2008, p. 319.

Figura 17 – Planta de Araraquara em 1893, após a chegada da Cia. Paulista. A cidade começa a crescer na direção da área dos trilhos (seta inserida pelo autor).



Fonte: CORREA, 2008, p. 320.

Figura 18 – Planta de Araraquara em 1908, quando a cidade já crescia para além dos trilhos, onde, depois, seria a Vila Xavier (seta inserida pelo autor).



Fonte: CORREA, 2008, p. 320.

Um trecho importante da linha da Cia. Paulista é aquele entre Araraquara e Américo Brasiliense. As linhas férreas atestaram a transferência da Comarca para a estação daquela localidade, em duas ocasiões.

O historiador Rodolpho Telarolli recorda que houve um crescimento da epidemia da chamada “febre amarela” no final daquele ano de 1895, de sorte que a sede do Município de Araraquara acabou sendo transferida, temporariamente, para Américo Brasiliense, à época um povoado que crescia em torno da Estação de Trem que para lá se dirigira:

No início de março de 1896, a Estação de Américo Brasiliense era, de fato, a sede do Município. Repitamos uma citação: “Tem-se construído muitas casas nesta povoação para acomodar empresa telefônica, os cartórios de Justiça, tanto do 1º e 2º ofícios, como o de protestos e registros, bancos, escritórios de advogados, o diabo” (O Estado de São Paulo, 04.03.96). (TELAROLLI, 1977: 108).

A sede somente retornaria a Araraquara em fins de junho de 1896.

Foto 23 – Situação atual da estação de Américo Brasiliense.



Fonte: TAMBELLINI (2013, blog).

Quando, em junho do ano de 1897, a sede é novamente transferida para Américo Brasiliense, sob o mesmo argumento, a imprensa da época, quer local, quer estadual, registrou que “a situação sanitária de Araraquara era da maior normalidade, nada, portanto, justificando a mudança de sede da Comarca” (TELAROLLI, 1977, 109).

Trata-se de um momento marcante na história da cidade e que se refere às ocorrências por ocasião do episódio dos Britos³⁴ que, aliás, são tidos, até hoje, como milagreiros, existindo uma capela com *ex votos* no Cemitério das Cruzes (também conhecido como Cemitério dos Britos e alvo de peregrinações nos dias de finados). O episódio encontra-se analisado historicamente por Rodolpho Telarolli (1977, especialmente p. 46 a 99). Alguns integrantes das classes socialmente mais elevadas foram acusados de terem tramado o linchamento dos acusados.

Dessa vez, a razão da transferência da comarca era, em realidade, diversa da razão de saúde alegada: levar para lugar mais distante da sede, o julgamento dos réus no episódio da morte dos Britos. Membros da classe dominante local interferiram para a mudança, pois Américo Brasiliense “*é lugar quase desabitado onde não há meio de exercer-se a fiscalização pública*” (O Comercio de São Paulo, 14.07.1897, *apud* TELAROLLI, 1997, p. 110), sendo que “*a realização do júri em Américo Brasiliense foi mais uma demonstração do prestígio e da força do grupo político situacionista local, denotando-se no episódio o seu acesso à esfera governamental estadual*” (*op.cit.*, p. 111). Era a ideologia reinante tratando de acobertar alguns de seus componentes. Assim, tudo foi transferido por trem até Américo Brasiliense. Os acusados acabaram absolvidos.

Da. Rosa de Brito, mãe de Rosendo, um dos Britos assassinados em 1897, afirmava, antes da morte do filho e do irmão, “*saber de fonte limpa que meu filho será linchado*” (O Comercio de São Paulo, 13.2.1897, *apud* TELAROLLI, 1997, p. 62) e empreendeu inúmeras viagens de trem para São Paulo, inclusive tendo estado em 06.02.1897 com o presidente da província, Campos Salles, para conseguir ajuda.

A estação de Araraquara deve guardar a lembrança dessa mãe desesperada, viajando à Capital em busca de ajuda, debalde. Os acontecimentos envolvendo os Britos repercutiram ao longo do traçado dos trilhos, como se eles fossem o nervo exposto da opinião pública, pois o trem passara a ser a única opção importante como meio de ligação de Araraquara com o mundo (grifos nossos):

A estrada de ferro, consequência e complemento da expansão do café,
era único meio de comunicação com os lugares mais distantes,

³⁴ Os sergipanos Rosendo de Sousa Brito, funcionário público e jornalista, e seu tio, Manoel de Sousa Brito, farmacêutico, foram retirados da cadeia (onde hoje está o chafariz da Praça da Matriz), acusados do assassinato do Coronel Antônio Joaquim de Carvalho, líder da elite local, e mortos por uma turba, em 06.02.1897, sendo os parentes e aliados do Coronel tidos como os mandantes (v. TELAROLLI, 2007, p. 66 e seguintes).

principalmente com a capital do Estado, centro das decisões políticas. Araraquara, desde pouco mais de uma década, vira completar-se sua ligação ferroviária com São Paulo. Os vagões da Estrada de Ferro Paulista conduziam não só café rumo ao porto; por eles iam e vinham as pessoas a passeio ou a negócios, os telegramas, forma mais rápida de comunicar-se, na época, e vinham os jornais da capital, único veículo pelo qual se sabia do país e do mundo.

Portanto, as gares das ferrovias eram lugares importantes nas cidades do interior, continuando a sê-lo por mais meio século, até que as rodovias atingissem o desenvolvimento que atingiram. E foi exatamente em algumas delas que grande parte se concentrou para manifestações de louvor e, principalmente, de repulsa a passageiros envolvidos nos acontecimentos.

Assim, d. Rosa de Brito, no dia 11 de fevereiro, ao passar por São Carlos, ‘não podia responder, debulhada em pranto, soluçante, acabrunhada, às pessoas que foram abraçá-la.

Voltando de São Paulo, o dr. Fontes³⁵ receberia, nas estações de Visconde do Pinhal e de São Carlos, calorosas manifestações. Em São Carlos, “o povo, em massa, aglomerado na Estação, recebeu-o debaixo de palmas e ergue-lhe calorosos vivas”. (TELAROLLI, 1997, p. 94 e 95)

Somente em ocasiões de cerimônias muito especiais se pensaria, hoje, em discursos numa estação de passageiros, mesmo rodoviária. Mas vemos que, por ocasião da passagem do Juiz de Direito exonerado no episódio dos Britos, pela estação ferroviária de São Carlos, ele discursou para as pessoas que se mobilizaram para aquele espaço, enquanto era homenageado com vivas, o ambiente eletrizado pelos acontecimentos, junto aos trilhos, tendo-se ideia da solenidade de que se revestiam aqueles momentos porque “*além do aclamado, agradecendo, usaram da palavra, na ocasião, o Dr. Leal da Cunha, em nome do povo e o Sr. Felício Beltrame, pela colônia italiana*” (jornal *A Platea*, 13.0-3.1897, *apud* TELAROLLI, 1977, p. 95).

Num depoimento do Dr. Otávio Arruda Camargo, ele explica o acúmulo de informações que detinha sobre uma época em que ainda era criança, lembrando que ouvia as interpretações dos mais velhos, quando ia “*à estação, a estrada de ferro era um ponto de encontro. Então a prosa deles durante... de 1904 a 1910, durante seis anos, o problema era a crise...*”. Dulce C.A. Whitaker (2004, p. 30) comenta, a respeito:

Mas o que chama a atenção nesse trecho do depoimento é o papel da estação da estrada de ferro. Por ali não circularam só pessoas e mercadorias. A atração que os trens exerciam, por seu poder de transporte e comunicação, certamente desencadeava um fascínio sobre

³⁵ Dr. Joaquim Martins Fontes da Silva, Juiz de Direito por ocasião dos assassinatos dos Britos, foi exonerado, aparentemente por força de uma conspiração arquitetada pelos acusados do crime, membros da elite araraquarense da época (v. TELAROLLI, 1997, p. 79 e seguintes).

o imaginário das populações das pequenas cidades do interior, criando também uma certa circulação de idéias.

É importante notar que havia um ingrediente junto ao funcionamento das vias férreas de capital importância, já que era necessário estabelecer comunicação rápida entre todos os seus pontos. Tal componente foi indissolúvel das ferrovias: era o serviço de telégrafo que, além da comunicação intrínseca aos serviços ferroviários, servia de comunicação geral através de todos os lugares por onde os trilhos passavam e, obviamente, se irradiava através do trajeto: o telégrafo. Os seus fios avançavam paralelamente às linhas férreas, acompanhando-as aonde quer que fossem.

“*As ligações entre as estradas de ferro e as linhas telegráficas*” eram muito íntimas (BENÉVOLO, 1953, p. 454), sendo interessante também recordar:

As grandes novidades da corte – a queda dos gabinetes – as eleições – os boatos políticos – tudo enfim que anteriormente só chegava às cidades do interior depois de muitos dias e semanas, e depois de alguns serem fatos até desmentidos, ou sem valor, passaram a ser notícias frescas, conhecidas simultaneamente em vários pontos de nossa terra. As alterações do mercado podiam ser agora sabidas dos principais produtores, esclarecendo melhor seus negócios perante os comissários e intermediários. Até o lado sentimental da vida deve ter ganho com a novidade. (*op. cit.*, p. 449)

Não se pode esquecer, de outra feita, da corrente de imigrantes trazida através dos trilhos para o interior paulista, a fim de fornecerem mão-de-obra para o café. Como não era possível mais a importação de escravos para a lavoura, o Governo incentivou a imigração, inclusive pagando as passagens ferroviárias para o deslocamento dos imigrantes, aspecto já comentado. Um quadro organizado por SEGNINI (s/d [1982], p. 38) dá conta de que, entre 1883 e 1909, chegaram à região do café 586.543 imigrantes transportados pela Cia. Paulista, incluindo, logicamente, o município de Araraquara. Uma parte dos imigrantes, todavia, foi “*passando de colono a patrão*”. Muitos abandonaram a roça e vieram para a cidade e, outros, inclusive, juntaram o suficiente para voltar à pátria de origem (CORREA, 2008, p.196). Quando se fala na então incipiente indústria em Araraquara, no início do século XX, não se pode olvidar de imigrantes chegados pelas linhas dos trilhos, ao se observar os sobrenomes dos empreendedores da época: a família Lupo, fundadora de uma indústria presente até hoje em nossa cidade, oriundos de Strigno, na província italiana de Trento; o espanhol Celso Martinez Carrera (fábrica de móveis); Berlamino Grossi (planejou uma lavanderia totalmente automática); da família Blundi, com a invenção de um descascador de café;

Baltiere Silvestro (destilação de abacaxi, fabricando álcool, vinho e licor); Américo Danielli (fábrica de gelo e salame; torrefação de café); Florindo Castellan (fábrica de camas de ferro e marmoraria); família Maziero (sabonetes); Casemiro Perez (confeitaria mecânica); Luiz Seleti (fábrica de bolachas); David Jacob Kfoury (fábrica de macarrão); Assucro Donini (sorvetes); Luiz Batelli (fábrica de ladrilhos), etc. (CORREA, 2008, p. 220 a 222). Cada um com uma história em Araraquara, trazidos pelos trilhos.

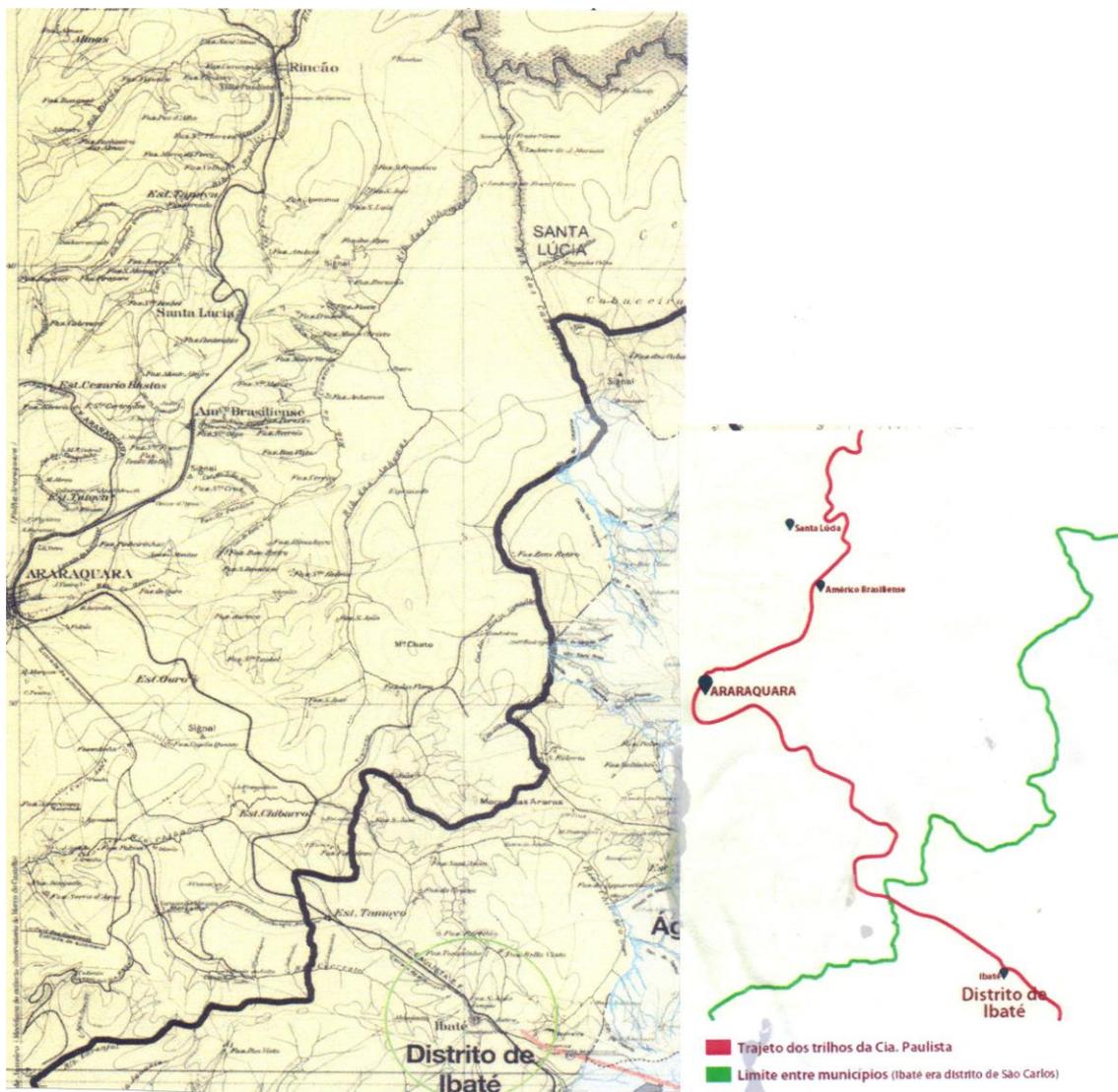
Outro registro se refere à revolução de 1924. Dentre as revoluções paulistas (1924, 1930 e 1932), no tocante exclusivamente às linhas férreas, não há episódios mais significativos, exceto quanto a de 1924. Naquela ocasião, os revoltosos, liderados pelo exército, começaram a tomar de assalto as cidades do interior, vindos pelas linhas férreas (CORREA, 2008, p. 233 e 234). Ainda segundo a mesma autora (mesmas páginas), o prefeito da cidade, na época, Plínio de Carvalho, apoiou a facção legal do governador Washington Luiz, mobilizou um contingente, mas deslocou-o para Ribeirão Preto, deixando Araraquara sem proteção. Assim, quando chegou a notícia de que um trem armado vinha para cá, o alcaide abandonou a cidade para evitar “*a morte inglória ou a humilhação*” de ver seus inimigos assumirem o poder. Logo que partiu para Ribeirão Preto, foi destituído em uma reunião realizada em 24 de julho de 1924, no antigo Teatro Municipal (demolido em 1966, como já comentamos). Na manhã de 25 de julho, uma multidão de curiosos reuniu-se na estação ferroviária para assistir à chegada do “trem blindado”:

Precisamente às 12:15 horas, o trem militar entrou cautelosamente na plataforma da Paulisa. Era composto de duas gôndolas cheias de palha, tendo sido colocadas no meio delas duas metralhadoras; seguiam dois carros de passageiros cujas janelas mostravam, ameaçadores, os canos dos fuzis. O trem parou na estação, com as armas apontadas a fim de vencer qualquer resistência. Nada sendo manifestado, aos poucos começou a desembarcar a força revoltosa. (CORREA, 2008, p. 235).

O chefe dos militares tomou pacificamente a cidade e confirmou a remoção do prefeito, partindo, em seguida, para Jaboticabal. A ocupação durou até 31 de julho de 1924, quando os legalistas começaram a recuperar o poder. Soube-se, depois, que a tomada de Araraquara servira mais para estudar uma possível fuga através da EFA – Estrada de Ferro Araraquara, que, entretanto, foi considerada insegura. (CORREA, 2008, p. 235 e 236).

Outro aspecto a se notar é o que se observa pela figura que virá a seguir.

Figura19 - O traçado da Cia. Paulista em direção a Araraquara.



Fonte: Adaptado de: TRUZZI *et al*, 2008, p. 29 (arte final: Miguel A.F. Demarzo)

Quando nos debruçamos sobre o mapa aqui representado, nossa atenção é despertada pelo desenho do traçado dos trilhos da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro, desviando-se do que poderia ser o seu rumo e dirigindo-se explicitamente na direção de Araraquara. A partir desse mapa, mostrando como a ferrovia desenvolveu seu caminho, verifica-se até onde foi atendido o desejo do grupo representado pelo Conde do Pinhal. Existe, como ali e vê, a existência de um significativo desvio para perto do núcleo citadino de Araraquara, uma espécie de curva forçada, evidentemente, uma concessão aos interesses do Conde e de sua classe, o que estaria, agora, talvez, sendo parcialmente eliminado pela remoção dos trilhos de seu antigo traçado para outro local. A ideologia age, desta vez, invertendo o que determinara anteriormente. A

retirada dos trilhos “da cidade”, obviamente, é inócua, pois ela abraçará o novo traçado como, aliás, já está ocorrendo.

As pessoas, atualmente, vão-se distanciando de tais fatos e, inclusive, não fazem idéia de que a ferrovia era, naqueles tempos, responsável pelo fluxo de notícias, opiniões e local de manifestações concretizadas junto às diversas estações pelas quais passavam os trens. Não parece haver dúvida de que tais lembranças dos episódios locais vão-se esmaecendo e podem, facilmente, desaparecer sem a presença de uma referência concreta ou de um símbolo que as marquem na transmissão da cultura entre as gerações.

No aspecto prático, não se pensaria em simplesmente remover os trilhos do centro de Campinas ou de São Paulo.³⁶ Trilhos atravessam, por exemplo, as principais cidades européias, como é notório, e soluções de transporte, substituindo bondes por VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) são amplamente adotadas.

Registre-se, todavia, a bem da verdade, que está difundida, por inúmeras cidades, a idéia de que se deve remover os trilhos para longe. Segundo o site do jornal O Estado de São Paulo (2013), sabe-se que “*ao menos 20 cidades de SP pedem a retirada dos trilhos*”, tendo entrado com pedidos junto ao DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Entre elas, estariam São José do Rio Preto, Sorocaba, Bauru, Jaú, Botucatu, Dois Córregos, Jales e São Carlos.

Entretanto, vemos que as linhas de trem testemunharam a repercussão de inúmeros acontecimentos, sendo que já nos referimos aos trilhos como uma espécie de nervo exposto sensível à opinião pública: por eles circulavam e repercutiam as notícias e, nas estações, o povo se manifestava quando os trens, levando personalidades, por ali passavam.

3.4.2 – Outras referências

Outras referências, algumas com fatos que se parecem perder, revelam-se nas entrevistas e fontes diversas.

Por exemplo, quanto às dificuldades decorrentes do abandono das ferrovias quando se optou pelo rodoviário, era norma, anteriormente, retirar os dormentes³⁷ mais antigos da linha, substituindo-os por outros, novos, visanto à segurança do tráfego.

³⁶ Já discorremos acerca do assunto da construção de um desvio ferroviário na cidade de São Paulo (FERROANEL), na introdução (V. fls. 18)

³⁷ Sobre a origem de termos ferroviários, Ademar Benévolo (1953, p. 53) anota: “*Já para ‘dormente’ a influência inglesa se fez sentir, primeiramente no próprio significado da tradução de ‘sleeper’, e depois na questão da pronúncia*”.

Aqueles removidos não eram descartados, mas empregados, então, na feitura de cercas ao longo dos trilhos. A falta de recursos, entretanto, se tornou tão aguda, com o abandono geral das ferrovias, que passou a haver a necessidade de ir resgatar os dormentes das cercas para substituir aqueles mais deteriorados pelo uso nos trilhos – não havia verba para comprar novos. Por outro lado, a maioria das locomotivas foi retalhada a maçarico para desocupar lugar, uma vez que não havia dotação para recuperá-las ou mantê-las (CHEDIEK NETO, 2014 – entrevista).

Na época em que a FEPASA assumiu o controle das linhas, muitas locomotivas foram divididas em pedaços e “vendidas para o Dedini, de Piracicaba” (LUCIANO, 2014 – entrevista); ele afirma que “*eu carreguei muitos caminhões no CEAGESP, carreguei mais de uns cinquenta caminhões para o Dedini. Picava com maçarico, pesava e ia embora para o Dedini*”. Declarou que desconhece pormenores do negócio: “*quem vendeu, o que havia, só trabalhou*”. Quando se refere a plantações de arroz, feijão, centeio e criação de gado em fazendas “dos ingleses”, perto de Matão, surge outro fato sobre o qual esse entrevistado não conseguiu dar maiores informações, acerca de dois tipos de capim exportados para a Inglaterra: a erva-cidreira e o bem-te-vi:

[...] tinha um capim chamado bem-te-vi, não sei o senhor já ouviu falar, [...] tombava a terra, ele quando ‘tava maduro, tacava fogo, ficava aquelas touceiras lá, tombava tudo, peneirava, tombava com arado, um tratorzinho, peneirava aquela terra e pegava [...] aquela raiz fina e fazia fardo [...] e ia tudo pra Inglaterra, despachado pra lá, [...] (com ele) fazia perfume [...] e erva-cidreira, o senhor conhece erva-cidreira? Eles plantava erva-cidreira aí, quarteirões e quarteirões de erva-cidreira. Ia pelo trem [...] eles mandava a raiz e a erva cidreira [...] nessa via (a EFA) ia até Araraquara e passava para a Paulista; quando chegava em Jundiáí, era outro trecho, outra ferrovia, a Santos a Jundiáí, e daí ia pra Santos e dali despachava pra Inglaterra. Ia de trem; se falar de raiz de bem-te-vi, hoje, ninguém sabe o que é isso, é uma erva, é uma touceira assim, como colônia, conhece colônia? Quando ele ‘madurava’, soltava a flecha, semente, amarelava todinho, tocava fogo, pegava as touceiras [...] (tirava) a raiz [...] tombava aquela terra, tudo, bem tombada e peneirava, [...] era em 47, 46, 48 (década de 1940).

Pelos trilhos, como se vê, iam não apenas café, pessoas, notícias, mas também cargas misteriosas ou, pelo menos, de propósitos misteriosos.

Os trilhos eram a “internet” da época, conforme a eles se referiu Eleonora Ducerisier, narradora do documentário “Memórias da EFA” (MACHADO, 2013 - DVD). Ali se afirma que “*as ferrovias parecem não fazer o menor sentido para a maioria das pessoas*”. Todavia, trata-se de um patrimônio público, construído por famílias inteiras, que “*dedicaram vidas e muito carinho a cada metro de trilho*”. As

áreas que contornam os trilhos, sendo da União, são de todos os brasileiros, mas estão esquecidas e sem cuidados. As concessões às atuais operadoras dos trens não as obrigam a cuidar do entorno, enquanto a maioria dos municípios cortados fica impotente, pois não se sentem donos daquilo tudo.

Ela diz:

Eu penso que a ferrovia já foi a internet, ela ligava pessoas, gerava negócios, construía cidades e riquezas, Na maioria dos países ela não foi abandonada, trens, cidadãos, praças e computadores convivem em harmonia. Famílias e viajantes crescem com os trilhos como crescem meus filhos ao lado deles. Trilhos que não me dão o mínimo direito de ir e vir, de pegar uma mochila, aprender, viajar, trabalhar.

E indaga se o descaso que os brasileiros parecem ter com as ferrovias não é o mesmo que aparentemente se tem com tudo, uma espécie de “dane-se geral”, às ruas, praças, trilhos e locomotivas, Congresso, Senado, política, trens, estações, à memória e à história.

Foto 24 – Exemplos do abandono do patrimônio ferroviário, inclusive vagão restaurante apodrecendo ainda com as toalhas nas mesas.



Fonte: LATUFF (2006 – site).

Concretamente, o patrimônio ferroviário, na sua maior parte, desapareceu ou está abandonado para apodrecer em áreas ainda pertencentes às linhas férreas, agourento sinal acerca do destino que aguarda o que restou das linhas férreas antigas, em Araraquara. O que resta dos símbolos da história das ferrovias no Brasil, não só em Araraquara, deve ser preservado e recuperado, pois não existe delegação das gerações

vindouras para lhes negar a oportunidade de conhecer dados que compõem a memória coletiva da comunidade.

Foto 25 – Locomotivas e vagões apodrecendo abandonados a poucos metros do Museu Ferroviário de Araraquara (antiga estação), inclusive um vagão da “Turma de Manutenção e Eletrificação do Ar”, embaixo, à direita.



Fonte: Acervo do autor (2014).

As linhas férreas guardam a memória dos esforços do Conde do Pinhal em trazê-las para Araraquara, contra a intenção do governo: em que pese o aspecto ideológico do uso do poder pela classe dominante, não parece estar em questão o fato de que isso interferiu na história, na cultura e no desenvolvimento econômico da cidade e da região. Mas foi o que ocorreu.

BRANDÃO (2010) registra, também, a “*elegância dos passageiros nas viagens de trem*” (p. 32) e o filé à Arcesp – Associação dos Representantes Comerciais do Estado de São Paulo, servido nos vagões-restaurantes da Cia. Paulista, composto de filé com cebola, tomate, ervilhas e arroz (p. 46). Com inúmeros registros de fatos, histórias e dados sobre trens de passageiros, seu livro explica o significado de muitos termos, dos quais citamos alguns:

- caderneta quilométrica: “*blocos de passagens vendidos a um custo infinitas vezes inferior aos bilhetes normais, com 50% ou 60% de abatimento*” (p. 46);
- trem leiteiro: trem lento, que parava em todas as estações, recebendo o leite dos pequenos produtores e o transportando para os grandes laticínios, razão pela qual, todo trem muito vagaroso era apelidado de “trem leiteiro” (p. 183);

- *staff*: “aparelho que liberava um bastão de ferro, depois colocado em um arco de couro e entregue ao maquinista. Ao chegar, o maquinista trazia o *staff* da estação anterior. Ao partir, levava o desta estação (...). Assim que o trem partia, o chefe [da estação] girava uma manivela e comunicava a estação seguinte (...)” (p.185);
- bitola: distância entre os trilhos; a da Estrada de Ferro Araraquara era estreita (1,00 metro) até que o governador Lucas Nogueira Garcez mandou alterar a bitola³⁸ para 1,60 m, chamada bitola larga, igual à da Cia. Paulista (p. 187).

No entendimento de TAMBELLINI (2014 – entrevista), uma das principais causas das dificuldades em se preservar o traçado pioneiro dos trilhos em Araraquara é a indiferença da população, governo e entidades. Refere-se a “*uma locomotiva a vapor, que ficava em frente ao prédio da contadoria, né?, a locomotiva número nove, que hoje está na Campinas-Jaguariúna [linha férrea turística], locomotiva da EFA*”.

Ninguém se interessou por ela em Araraquara e, quando a FERROBAN assumiu as linhas, exigiu que fosse retirada, mas “*Araraquara não se interessou em ficar com ela [...] ninguém quis ficar, ninguém quis tirar [...] então a Associação de Preservação Ferroviária pegou ela, levou pra lá e de lá ela não vai sair nunca mais[...]*”.

Foto 26 – Locomotiva a vapor, da EFA, recuperada, que hoje faz o trecho Campinas-Jaguariúna (SP).



Fonte: MENDES (2) (2011, p. 48 – publicação).

³⁸ A propósito, pode despertar curiosidade o verbete *bitola*, no dicionário HOUAISS (2009: 244), onde se lê que o significado é “*homossexual passivo*”, e o seguinte registro “*uma tradição nordestina, prov. etimologia popular, atribui a orig. desta pal. a um engenheiro inglês, homossexual, que, na construção de uma via férrea local, referia-se à bitola pronunciando dessa maneira*”.

Essa locomotiva, aliás, não é a única reminiscência que pertenceu à EFA, ainda em operação. Em 2011, a “Revista O Imparcial” registrava (MENDES (1), 2011, p. 28) a existência de um trem turístico em São Paulo, Capital, com pelo menos uma locomotiva diesel e dois vagões de aço que “*pertenciam à antiga Estrada de Ferro da Araraquarense [sic] (EFA) e foi recuperada [sic] pela CPTM*”, esclarendo que os vagões

[...] foram localizados e resgatados pela ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, em Rio Claro, em meados de 2005, sendo na época solicitada a guarda destes à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Em 2008, ambos foram cedidos para a CPTM com a finalidade de servirem ao Expresso Turístico. (MENDES (1), 2011, p. 28).

Fotos 27 e 28 – Locomotiva e vagão da EFA, recuperados para trem turístico em S.Paulo.



Fonte: MENDES (1) (2011, p. 28 – publicação)

Existiria, portanto, em Araraquara, um desinteresse pelo patrimônio ferroviário de suas linhas férreas, bem como um distanciamento como um todo da entidade ferroviária, ou seja, a ausência do sentido de pertencimento:

A juventude não tem idéia de transporte de passageiro aqui, né? E isso é um dos grandes problemas da ferrovia, porque a ferrovia está longe da sociedade, né, ela não serve pra nada, se parar pra pensar hoje em dia, pegar um rapaz de vinte anos, quinze anos, se tiver ferrovia, se não tiver ferrovia, para ele tanto faz. Ela não serve pra nada, ela só atrapalha, é por isso que vem a questão dos trilhos, você entende, ela se distanciou tanto da sociedade, ela não tem utilidade nenhuma pra sociedade, né, é por isso que se tirar os trilhos ou não tirar, tanto faz. Por isso é que eles querem que tira, arrebenta, acaba com tudo isso daí, destrói a estação, porque ela não serve pra nada..

O que a ferrovia transporta de relevante para Araraquara? (...) Passageiro não transporta, correio não tem, telégrafo acabou, que “qui” transporta? (TAMBELLINI, entrevista – 2014)

Esse entrevistado argumenta que, se ainda existissem os antigos ramais, inclusive até as usinas ou a estrada de ferro Douradense, poderiam ser transportadas cana e laranja, produtos da região, para processamento aqui mesmo, em conjunto com a rodovia, mas atualmente, é só soja e milho:

[...] ela não transporta nada, ela cata soja lá em Goiânia e leva pro porto de Santos [...] o que você come de soja na tua vida, sem ser o óleo, nada; o que você come de milho, sem ser salgadinho [...], nada, não tem nada a ver com a gente, por isso é que a ferrovia teve esse tropeço, ela não serve para nada[...] não gera emprego [...] As construtoras que fizeram o contorno nada têm a ver com a cidade, não geraram emprego (“sabe o que tem lá, agora? um carrinho de cachorro-quente ... uma obra de 150 milhões... um carrinho para dar lanche pra pião...)

Particularmente, aqui, devemos lembrar que as cargas transportadas pela ALL incluem açúcar e álcool combustível, na maior parte da COSAN, maior produtora brasileira desses produtos, através de sua controlada RUMO (v. fls. 110 e 111), a qual substituirá a ALL na operação dos trilhos via Araraquara.

O abandono do patrimônio ferroviário pode ter implicações insuspeitadas. Em outra passagem, TAMPELLINI (entrevista – 2014) nota que, na estação do Ouro, o solo está contaminado pelo óleo Ascarel. Pessoas que desconheciam as consequências do que faziam entraram no prédio para obter metais e desmontaram motores, cujo isolante era aquele tipo de óleo, liberando-o e contaminando o solo, o que pode chegar até o aquífero Guarani, localizado, em grande parte, sob a região.

Foto 29 – Montagem mostrando o resto dos motores que foram desmontados para se obter cobre, bronze e outros materiais: todos 'regados' à Ascarel, em dependências abandonadas da Estação do Ouro, em Araraquara.



Fonte TAMPELLINI (2013, blog)

Basta recordar que até mesmo um simples óleo caseiro tem alto poder de poluição, conforme já registramos, “*pois um litro desse óleo pode poluir um milhão de litros de água*” (SIRVINSKAS, 2011, p. 62). Fica fácil imaginar, então, o que pode resultar da contaminação por Ascarel, que, segundo consta, é um óleo com

potencialidades cancerígenas. Na notícia “Óleo cancerígeno some de prédio do Rio” (no jornal Folha de São Paulo, edição de 28.09.05, no caderno Cotidiano), lê-se:

O Ascarel foi proibido no Brasil a partir da Constituição de 1988. O médico Luiz Tenório, que acompanhou a vistoria, afirmou que, se os vapores do óleo forem inalados por um período grande de tempo, podem causar câncer no fígado, no baço e no rim, além de atacar o sistema nervoso central. O óleo é um composto de bifenil policlorado e era usado principalmente como isolante em transformadores de energia elétrica.

Ainda na entrevista com Rogério Belmiro Tambellini, ele informa, igualmente, como eram compostos os trens:

a) – o trem de passageiro comum:

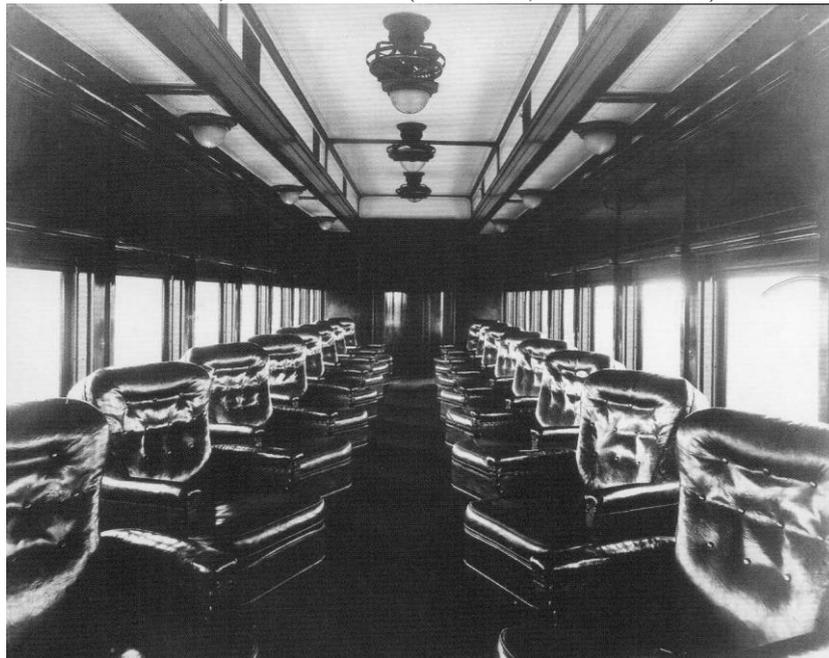
- vagões de passageiros, denominados de primeira classe (com poltronas de encosto apoiando até à altura da nuca); de segunda classe (encosto até à altura dos ombros); vagão Pullman, compreendendo dois tipos: o da Cia. Paulista, com uma poltrona giratória de cada lado do corredor; e o Pullman *Standard*, da EFA, com duas poltronas confortáveis de cada lado do corredor;
- vagões denominados “dos indigentes”, que nem sempre eram utilizados, mas quando o eram, constituíam-se de um ou dois vagões, os últimos da composição e sem comunicação com os demais, destinados a pessoas sem recursos, normalmente andarilhos, que obtinham um passe junto aos serviços sociais da cidade;
- os primeiros vagões da composição eram o do chefe do trem e o dos correios (até a década de 1980 e 90, os correios faziam seus despachos por trem);
- eventualmente, carros para transportar presos;
- vagão-restaurante, com a cozinha em uma metade e, na outra, mesas e cadeiras;
- o carro *buffet* ou “primeira/bar”, com um bar em uma metade e banquinhos junto às janelas, na outra;

b) – trem econômico, composto por vagões mais antigos e de segunda classe, muito utilizados na segunda metade da década de 1990;

c) – trem expresso: um trem típico de passageiros, mas que parava somente em pouquíssimas estações consideradas principais, pré-determinadas;

d) – trem de inspeção, utilizado somente por funcionários da ferrovia, em serviços de verificação das condições da linha e outros serviços.

Foto 30 – Interior de um carro Pullman, da Cia. Paulista (v. também, APÊNDICE IV)



Fonte: COSTA (2008, p. 35)

BRANDÃO (2012, p. 183) ainda ensina que o “trem de luxo” – chamado de trem comum por TAMPELLINI (2014 – entrevista) - era composto

[...] pelo vagão do chefe do trem e do correio, em seguida vinham os carros de segunda classe, os de primeira, o restaurante e o Pullman. Este último era um vagão de luxo com poltronas almofadadas que giravam 360 graus. O vagão contava com um comissário de bordo e uma saleta para fumantes.

A diferença para o trem comum de passageiros era que este último não tinha o restaurante nem o carro Pullman. Já o trem misto conduzia passageiros e cargas.

SOLCIA (2014 – entrevista) relata sua visão da estrutura de uma composição, conforme observava na EFA, ao passar pelo distrito de Bueno de Andrada: diz que, depois da locomotiva, vinha o vagão do chefe do trem, o vagão dormitório, depois o vagão restaurante, em seguida os vagões de primeira e de segunda classe; no final, havia um vagão para os funcionários do trem. Curiosamente, relata uma experiência que considera inesquecível: aos domingos, por volta das 3 horas da tarde, o trem da EFA parava na pequena estação, com um vagão resfriado, para transporte de sorvete. Nas cidades pequenas, vendia-se sorvete para toda a população (por volta de 1950 ou 1952), como era o caso de Bueno de Andrada e ele, ainda menino, empolgava-se com o acontecimento.

TAMPELLINI (2014 – entrevista) relembra que o telégrafo, entendido como um sistema de comunicação, tinha seus fios instalados paralelamente à linha do trem e era acoplado às estações. Por ele circulava todo tipo de mensagens, comerciais ou não, por

exemplo, alguém avisando que iria chegar num determinado horário ou que estava despachando algum objeto.

Segundo ele, apesar da decadência ter-se iniciado na década de 1960 e se acelerado desde a constituição da Fepasa, na década de 1970, ainda circularam trens de passageiros até os anos de 1997, 2000, já na época da FERROBAN, que assumira as linhas em 1998.

A FERROBAN ainda operou, por pouco tempo, uma linha de trem de passageiros em Araraquara. Vindo de Rio Preto, era formado por uma locomotiva e dois vagões e deveria oferecer transporte até Campinas. Todavia, na estação de Itirapina, era preciso fazer uma baldeação (tomar outro trem) para uma composição que vinha de Bauru (este sim, iria até Campinas) – mas se este último passasse antes do trem que vinha de Araraquara, ele não esperaria e seguiria viagem. Portanto, as passagens vendidas em Araraquara não garantiam a chegada até Campinas, mas somente até Itirapina. Como as estações já estavam abandonadas e deterioradas, não ofereciam suporte algum e os passageiros eram deixados praticamente em lugar algum, pois Itirapina era somente uma parada em direção à cidade de São Carlos; foi, portanto, algo para dar errado.

Segundo pesquisas do depoente, as concessionárias seriam, por contrato, obrigadas a manter dois trens de passageiros, diariamente, um de ida até São Paulo e outro, voltando, mas virou letra morta, pois não existia mais uma estrutura de suporte aos passageiros, estando a esmagadora maioria das estações em ruínas. Se algum dia decidir-se implementar um trem de passageiros, tudo terá de ser reconstruído. Em sua opinião, a pior coisa que aconteceu foi a unificação das ferrovias, acontecimento desastroso, pois, então, tudo foi destruído, fecharam ramais, abandonaram estações, os trens circulavam com atraso, sujos, pessoas viajavam em andrajos e ninguém suportaria nove horas de trem até São Paulo, sem conforto, sem infraestrutura, sem garantias, se de ônibus seriam somente quatro horas de viagem.

Sobre a insistência do depoente em atribuir o fim da era do trem de passageiros ao surgimento da FEPASA, abrimos, aqui, um parêntese, para expressar discordância com tal interpretação, pois, ao que tudo indica, a FEPASA foi somente *o instrumento* utilizado pela classe industrial para dar maior espaço à indústria automobilística, pois apoiou a opção política de se substituir a ferrovia pela rodovia, conforme levado a efeito pelo governo JK, na esteira de se implantar o desenvolvimento a qualquer custo em um lapso de tempo reduzido.

TAMPELLINI, em seu depoimento, destaca haver três aspectos relacionados à transposição dos trilhos, mas que, em verdade, têm natureza diferentes: um, é a existência do contorno; outro, é a preservação dos trilhos históricos da EFA e da Cia. Paulista; o último, é o parque de manobras de Tutóia. Se por um lado poderia haver necessidade da construção de um contorno ferroviário, isso não significa que, em consequência, se devesse suprimir os trilhos do traçado atual. Sua preservação, pela carga de história e cultura que trazem, é extremamente importante. A existência do contorno não deve significar a extinção dos trilhos. Quanto ao parque de manobras de Tutóia, defende que poderia se localizar em qualquer outro lugar, talvez até além de Bueno de Andrada e antes de Silvânia, onde existe uma área que pertencia a um horto florestal de propriedade da EFA – Estrada de Ferro Araraquara, preservando-se as casas históricas e a estação da Vila de Tutóia (cujas destruição foi tentada pela ALL, mas impedida, segundo ainda TAMPELLINI, por uma ação que ele propôs³⁹). Para ele, “o contorno é ‘legal’, mesmo sem passageiros. Mas 150 milhões numa obra para empresa privada explorar e ganhar dinheiro... a empresa tem que ter capital e fôlego pra fazer essa obra; por que eles não fizeram? Se fosse a ferrovia, ela faria”.

Figura 20 – Protocolo de representação junto ao Ministério Público (proteção do patrimônio da Vila de Tutóia), interposta pelo entrevistado TAMPELLINI.



Fonte: TAMPELLINI (2013 – blog).

Não se deve esquecer que as linhas do trem no traçado pelo centro da cidade de Araraquara, representam, como se notou, um símbolo de um aspecto cultural a ser preservado. Trata-se da polêmica acerca da rivalidade entre o chamado centro e a Vila

³⁹ Trata-se de representação junto ao Ministério Público Federal de Araraquara, requerendo que atue para interpor a demolição da Vila de Tutóia. Na verdade, se ação houver, é de competência exclusiva do Ministério Público, que pode ser provocado por particular, como parece ter sido o caso. O indutor da providência foi o entrevistado, conforme demonstra documentalente.

Xavier, mas seria, apenas, uma questão folclórica. O que importa mais é a história das linhas de trem que atravessaram Araraquara, colocaram-na no mapa, acabaram com seu isolamento e guardam registros, tais como algumas funções ligadas à condução de uma locomotiva clássica a vapor. Os trilhos, onde estão, são marcos da memória da cidade: é o que este trabalho mostra.

LUCIANO (2014 – entrevista), quando trabalhou na EFA (por “30 anos, 1 mês e vinte dias”), exerceu as funções de lenheiro, graxeiro e revistador/examinador, além de outras atividades de serviços gerais. Ele ensina:

- o lenheiro trabalhava no depósito de lenha da estrada de ferro e era incumbido de abastecer o tender (pequeno vagão para depósito de lenha, ligado à locomotiva);
- o maquinista era o condutor da locomotiva;
- o foguista era o encarregado da fornalha da locomotiva, a qual produziria o vapor necessário para a sua operação, abastecendo-a continuamente com a lenha armazenada no tender;
- ao graxeiro cabia manter todas as partes móveis da locomotiva permanentemente lubrificadas, o que fazia nas paradas do trem; quando a locomotiva se movia, auxiliava o foguista, transportando a lenha do tender para perto da boca da fornalha;
- o revistador era encarregado, nas estações, quando os trens ali paravam, de examinar as rodas e as “caixas” (peças fechadas, dentro das quais rodavam os eixos das rodas); o exame da roda era feito batendo-se com uma espécie de martelo em todas elas e analisando o som, o qual, quando havia trincos, era característico – em tais casos, o conjunto de rodas seria inteiramente trocado (dois eixos e quatro rodas), bem como se houvesse problemas nas caixas (se assim fosse, elas “fumaceavam”), a fim de sofrer reparos nas oficinas da companhia;
- o examinador era a denominação dada, na Cia. Paulista, ao cargo de revistador da EFA, sendo que, quando da reunião das ferrovias na FEPASA, os revistadores passaram também a ser chamados de examinadores, unificando-se a terminologia.

Acerca de sua função de revistador (que assumiu em 1959), ele conta que, quando o trem parava, “*nós ‘batia’ nas rodas dos carros, vagões, para ver se tinha algum aro solto, aro trincado, né?, era ferro ‘sofunge’, ele quebrava fácil... qualquer*”

solavanco que dava... e dava!, porque nas curvas ele [o trem] vinha com muito peso e [a roda] batia nos trilhos e lascava, né?”

Foto 32 – Locomotiva a vapor clássica. Essa locomotiva, denominada “n.º 22”, encontra-se ainda em operação no complexo de São João Del Rei (MG), como trem turístico.



Fonte: jornal “Cidade de Ribeirão Preto” (15.03.14).

BENASSI-1 (2014 – entrevista), ingressou na ferrovia em 1947 e lá ficou por trinta anos, principalmente no almoxarifado da EFA. Naquela época, os galpões das oficinas eram de madeira, mudando para os de alvenaria por volta de 1957. Ele explica, acerca das “caixas” (referidas por LUCIANO, 2014), que eram fabricadas pela fundição mantida pela EFA: [era o] *“Mancal de bronze, tinha os mancais de bronze [...] Hoje é rolamento, naquela ocasião era os mancais. Mancais é duas peças que colocava entre o eixo e rolava, rodava em cima de graxa e a estopa, e rodava o mancal...”*

Ele também relata que, com a formação da FEPASA, o estado foi dividido em UR – Unidades Administrativas (Araraquara integrava a UR-4), o que ocorreu por volta de 1976 (o almofarixado, onde ele trabalhava, era subordinado diretamente a São Paulo e o chefe era um Coronel chamado Valfrido de Carvalho). Em 78, aproximadamente, a FEPASA trouxe a VILLARES para assumir as oficinas da EFA. Quando ela veio, determinou que o almoxarifado desocupasse as instalações. Ele tinha 132.000 itens e

[...] num mês a gente teve que mudar, num pavilhão que ainda existe lá, que não tinha nem janela, tudo aberto, tudo aberto ... a expectativa era que a Villares ia montar umas locomotivas... estavam encaixotadas... diesel-elétricas [...] vinham do exterior⁴⁰ .. mas a Villares tinha vindo quase falida pra cá... [e, em seguida] foi para Américo, abandonou tudo aí, ficou parado [...] na expectativa de que

⁴⁰ CHEDIEK NETO (2014 – entrevista) afirma que as locomotivas vieram da França, mas, realmente, não chegaram a ser montadas.

a Villares ia montar umas locomotivas que tinha encaixotado, que era 17 locomotivas⁴¹... diesel-elétricas! [...] veio do exterior, tudo do exterior.

O episódio das locomotivas repercutiu, ao menos, até 1992 (não conseguimos notícia posterior), conforme se vê nessa nota jornalística:

A comissão de fiscalização da Assembléia estadual aprovou a convocação do presidente da Fepasa, Walter Pedro Bodini, para depor aos deputados. O pedido foi encaminhado por Antonio Palocci (PT). Ele quer saber de Bodini por qual motivo a empresa comprou 70 locomotivas em 1976 e elas ainda estão paradas em Araraquara. (O ESTADO DE SÃO PAULO, caderno Opinião, p. 07, 1992)

O entrevistado observa que, por volta da década de 1970, iniciou-se o metrô de São Paulo. A oficina da EFA tinha condições de construir os vagões, mas não se aproveitou o potencial que havia aqui, quando se liquidou a FEPASA: “[...] em 76 foi liquidado, isso em 78, mais ou menos... Na época começou-se os negócios do metrô... Até, naquela época, os ferroviários achavam: porque não aproveitavam, naquela ocasião, fazer os carros de vagões, aqui, do metrô?” E lamenta o desperdício de mão-de-obra de qualidade que representava o pessoal da ferrovia:

Tinha bons funcionários, boa mão-de-obra aí, viu? Mas eles não aproveitaram, não souberam aproveitar, não tinha como aproveitar... [...] E eles acabaram com isso aí a troco de nada! Uma oficina, com mão-de-obra especializada. [...] Dessa parte de mecânico, tinha a especialidade. Tinha uma escola, a própria escola ferroviária.

Acerca da retirada dos trilhos, argumenta que esse fator não é aquele que impulsiona as cidades e diz que a EFA era orgulho de Araraquara:

Ribeirão Preto retirou, São José do Rio Preto. Se eu, ponto de vista meu, não é por causa disso que Araraquara vai desenvolver. Mas se fosse esse caso, São Carlos não teria ultrapassado Araraquara. [...]. São José do Rio Preto passa no meio da cidade. Limeira, Americana, Campinas passa no meio, não teve problema nenhum. [...] A única coisa é que nossos filhos não vai chegar nem a conhecer ferrovia! [...] você vê a Estrada de Ferro Araraquara, o próprio nome seria orgulho para Araraquara, né?

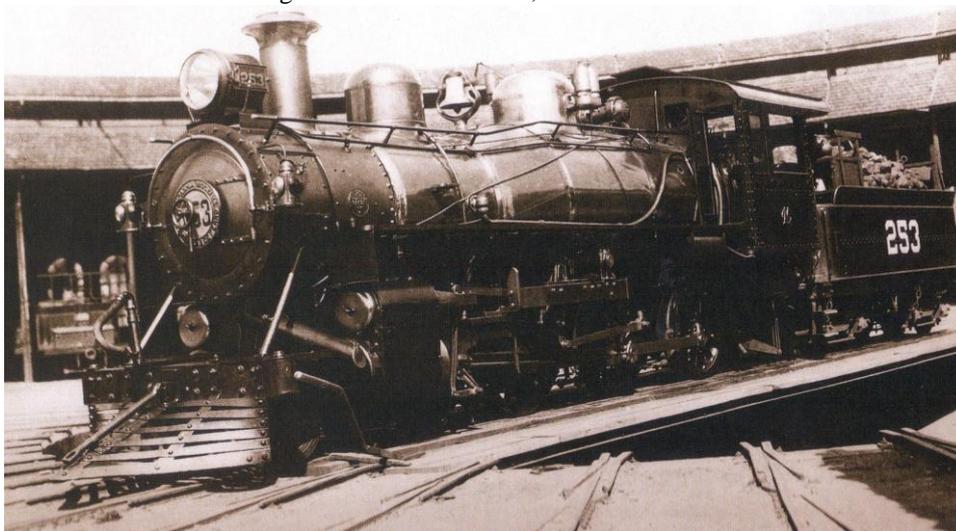
A certa altura, fala sobre a rotunda, que é

[...] uma engrenagem especial que gira aquilo lá, entendeu? Então a locomotiva entra no trilho, aí [...] um eixo com uma rodinha pequena vai girando... Redondo que é uma engrenagem...[...] devia ser elétrico, não sei se é elétrico. Mas a engrenagem era uma engrenagem especial. São um conjunto de engrenagem, hoje não sei como é [...] mas

⁴¹ Não conseguimos obter elementos para verificar o número exato de locomotivas nesse episódio. CHEDIEK NETO fala em 25; Mauro Benassi em 17; a notícia jornalística citada abaixo da referência desta nota, diz que eram 70.

naquela época era umas engrenagens tudo cheio de curvas, era gozado, bacana. [...] então a locomotiva entrava, virava à locomotiva e acabou.

Foto 32 - Locomotiva no girador de uma rotunda, em 1930.



Fonte: GORNI (2008, p. 10)

Genayr C. S. Benassi⁴² (entrevista – 2014) ingressou na ferrovia em 1957. Ela trabalhava numa espécie de cooperativa do Governo Federal, que encerrou as atividades e os funcionários puderam optar por outra empresa de governo: *”Aí eu escolhi a EFA, por que se ganhava muito mais, até que a coletoria estadual!”*. Foi para o horto da companhia, em Silvânia. Lá, entre outras coisas, eram vendidas cestas com verduras, frangos e ovos para os funcionários. Depois de três anos, tendo-se casado, passou a trabalhar na contadoria da EFA, em Araraquara, e conta como era controlada a movimentação dos passageiros que viajavam nos trens, numa época em que não havia recursos eletrônicos:

[...] era uma parte da contadoria, que era estatística, onde fazia estatísticas dos trens, dos passageiros. Então, ali, a gente recebia das estações os sacos de... Eles recolhiam dos passageiros as passagens de, por exemplo, dos trens pares que era o P1, P2, P4, noturno 1, não noturno 2, depois vinha P3, P5, noturno 2.

Esclarece que os trens de números pares iam em direção ao final da linha e os ímpares, no sentido de Araraquara.

[...] através das passagens se contavam os passageiros. Aí, depois, fazia o resumo [...] por exemplo, quantos passageiros subiam aqui, desciam aqui... [...] Desciam passageiros muitos em Matão, desciam bastante em Catanduva, desciam bastante em Rio Preto, Votuporanga, Jales desciam bastante, Santa Salete era pouco, eu não me lembro, ah... Santa Fé do Sul tinha bastante, era bastante movimentada a

⁴² Será referida como BENASSI-2, para distingui-la de Mauro Benassi, este referido como BENASSI-1.

estação e a última lá, que era Presidente Vargas, que foi aquela que a água, que eles abriram as comportas (do lago da usina de Urubupungá e a estação foi inundada). [...] Então a gente formava os trens, contava os passageiros e faziam as estatísticas, que aí mandava para a contabilidade, ai eles que faziam direitinho, agora, o serviço da contabilidade...

Lamenta a perda de um livro que considerava importante:

Que pena que o senhor não veio bem antes. Antes, eu lembraria tudo. Aliás, eu tinha até um livro, eles tinham um... Lembro até da cor da capa do livro, era amarelinho, eles davam pra gente que começava lá na estatística, eles davam aquele livro. Então contava a história de cada estação. Eu não sei onde foi parar, [faz] muitos anos, né?

Quando as ferrovias foram unificadas, ela, inicialmente, foi colocada como excendente e, depois, retornou para prestar serviços na FEPASA, na linha que ia em direção a Barretos, anteriormente operada pela Cia. Paulista. Controlava o envio de material para as estações, além de colaborar com as informações de desempenho dos funcionários, repassando-as para quem controlava o serviço:

Barretos já era Companhia Paulista, mas como estava tudo unificado! [...] Então a gente tomava essa turma, mandava material de escritório, eles mandavam... Diziam o que precisavam, o que estava se passando, o que acontecia nas estações com funcionários. [...] Às vezes tinha funcionários que não fazia direito, não fazia certo, então a gente tomava conhecimento, passava para o engenheiro.

Ela relata a existência do trem de inspeção tentando surpreender os funcionários ao longo da linha:

Sabe o que tinha [...] na EFA [...] e na FEPASA também? Eles tinham [...] um trem, dois ou três vagões, era o carro de inspeção, eles iam fazer inspeção, verificando se estava correto, se tinha certo, se não tinha. Às vezes se era funcionário que bebia, então ia lá para ... sabe? [...] era dos engenheiros, ia até o diretor [...] eles iam sempre, só que não marcava o dia. [...] Para pegar o pessoal mesmo que tivesse... É surpresa. As pessoas saíam cedo, vinha e voltava. [...] Iam um ou dois vagões de passageiros, acho que ia três vagões, dois passageiros e um restaurante e o carro de inspeção. De manhãzinha, quando ia sair a inspeção, com certeza o (setor de) Movimento avisava [que o trem de inspeção estava a caminho].

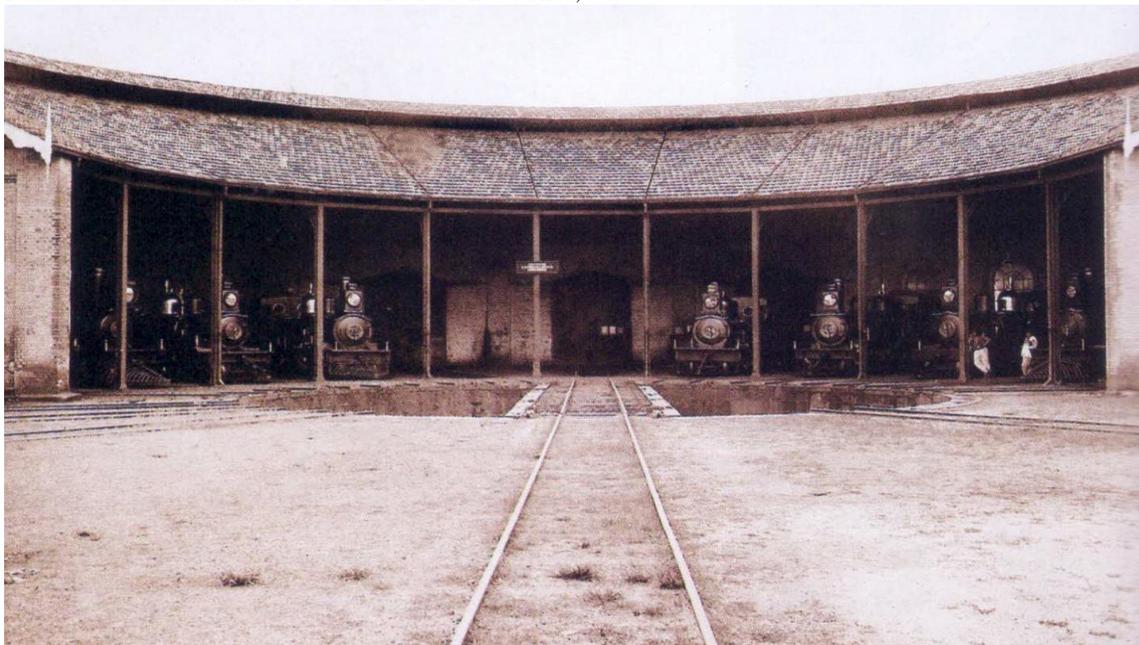
Revela, talvez surpreendentemente, que gostou de trabalhar mais na FEPASA do que na EFA: “[...] a EFA era muito bem coordenada [...] Era muito bom e a FEPASA... Eu amei muito mais a FEPASA que a EFA, porque eu gostava de trabalhar no meio do serviço na FEPASA”. Talvez, tal predileção estivesse ligada a um certo sentimento de poder, com referência a informações funcionais, às vezes influenciando, mesmo, nas promoções dos trabalhadores:

[A sigla VPEO] era Via Permanente de Obras. Então a gente tinha contato não com os funcionários, mas só com os mestres. Eles passavam, eles ligavam pra gente, pedindo as coisas, falando o que se estava passando, o que precisava. E, por ali, então, os funcionários tinham as promoções [...] tinha punição também. Então tinha as promoções; aí, no tempo de promoção, a gente aprovava ou não aprovava [...] porque pela promoção [era] que eles recebiam mais.

Ao final da entrevista com Da. Genayr, Mauro Benassi quis relatar mais fatos, além do que já revelara em sua própria entrevista. Descreveu toda a estrutura administrativa da EFA (Apêndice I) e volta a falar da rotunda:

[a rotunda] é um buraco! (*faz gestos*) Mais ou menos assim um círculo de trilho de 360°. Então há vários desvios, porque tem vários acessos de locomotiva, no depósito, entendeu? Tem uma aqui, outra locomotiva aqui, outra aqui. Então eles controlam, gira ele e para essa locomotiva, desce e punha no depósito. Tem outra? Vai pra cá, gira pra cá, mais um pouquinho. [a locomotiva] tinha uma frente só!

Foto 33 - Rotunda com várias locomotivas nos boxes, s/d.



Fonte: GIESBRECHT (2008, p. 60)

Contou, também, que existiu uma serraria perto de onde, hoje, está o viaduto que passa sobre os trilhos, na altura da Avenida Barroso:

E tinha a serraria. A serraria você sobe o viaduto da Barroso? [...] Do lado esquerdo uns duzentos metros, aí bem no meio do... Acabou tudo, mas bem ali no meio tinha a serraria. A serraria fazia os desdobramento de madeira. [...] Naquela época, a estrada não comprava dormente. Acho que era mais difícil! Comprava as toras e desdobrava e cortava a madeira também para fazer os serviços da ferrovia... Aí, depois, começou a aparecer venda de dormente mais em conta então foi... abandonada. A serraria acabou antes da FEPASA, acabou bem antes.

Foto 34 – Chegada do trem P.1 a Araraquara, vindo de S.J. do Rio Preto. Ao fundo, à direita, a serraria da EFA (no verso, estão registrados os seguintes horário e data: 9 horas e 49 minutos, do dia 30.10.1964)



Fonte: acervo da UAPA (União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense, 2014)

Um outro fato narrado pelo entrevistado registra, de forma contundente, a interferência de classes privilegiadas nas relações dos ferroviários, quando fala sobre a existência de um armazém cuja finalidade era fornecer mercadoria a crédito:

Tinha o armazém de abastecimento. [...] era da estrada, abastecia todos os ferroviários. Todos os ferroviários faziam compra lá [...] um supermercado dos ferroviários [...] vendia fiado, alguma coisa. Tinha facilidade. E tinha loja que, já aí, tinha uma política danada, rapaz, viu? Que, aí, recebia tecido de linho! Eles mandavam... Os primeiros a comprar eram os juízes, os delegados... É, os linhos eram primeiro pra eles! Quando chegava o ferroviário, “ah, acabou!” Foi embora tudo, entendeu? É, era assim.

Mas, desloquemo-nos para o atual distrito de Bueno de Andrada, que fica bem próximo da sede, Araraquara, e foi uma das primeiras localidades aonde os trilhos da EFA chegaram. SOLCIA (2014-entrevista) relata histórias da linha, da cidade e expõe queixas sobre a ALL, que hoje opera os trens de carga, como se sabe. Já foi subprefeito em Motuca (SP), quando era subdistrito. Mesmo em Bueno de Andrada foi subprefeito por 18 anos, cargo que diz hoje ser político, sendo ele quem realmente administra o distrito.

Ao fazer seu relato, permite que nós, por nossa responsabilidade, analisando-a, possamos concluir, que, na verdade, existe certa indiferença pelos problemas daquele

distrito, não só por parte da concessionária da ferrovia, mas, também, da sede do município, que não consegue verbas para resolver a situação da pequena localidade (mas foi capaz de trazer cerca de duzentos milhões de reais para construir o contorno ferroviário em Araraquara).

Ele relata que nasceu na Fazenda Calpão da Estrela, no distrito, em 1942. Bueno de Andrada era, inicialmente, uma localidade conhecida como Ibitiri, somente depois passou a Itaquerê, nome emprestado de uma outra fazenda e que ficou por uns 10 anos. Quando faleceu um diretor da estrada de ferro, Bueno de Andrada, o lugar ganhou o seu nome. A linha teria chegado em 1.888 e seus avós estiveram na inauguração. Ele afirma que, embora conste numa placa que foi em 1.896, o ano, realmente, é 1.888⁴³, possuindo uma foto dos avós, que teria sido tirada naquele dia. No início, os trilhos eram estreitos (a bitola larga só chegou em 1962 ou 1963) e havia muito mato, de onde se tirava lenha para as locomotivas. Embarcava-se muito café, além de cereais, algodão e gado, o qual ia, principalmente, para S. J. Rio Preto e Jales. Havia trens de passageiros quatro ou cinco vezes por dia. (Em 1995 parou de passar trem de passageiro; havia um, mas era só formalidade: não tinha dia nem hora, às vezes era às 8 horas da manhã ou às 10 da noite.) Os trens operados pela EFA eram pequenos, tinham uns oito vagões, cada um cabia todo na extensão da plataforma. O chefe da estação morava numa casa anexa ao prédio, mas era o chefe do trem quem comandava a composição, controlando todos os passageiros. Para o trem cargueiro existia um desvio onde era carregado. Ficava parado ali e esperava, às vezes, até o outro dia, para completar 500 sacas de café com destino a Santos. Por volta de 1942, havia quatro ou cinco armazéns para estocar café, perto da estação. Na época da safra, formava-se uma fila de carros de boi carregados com café. Os fazendeiros, donos do lugar, doavam terrenos de 500 metros quadrados, perto da linha, para quem quisesse construir sua casa, o que foi o início da pequena cidade.

Na época da EFA, quando os vagões eram poucos, a passagem entre os dois lados da cidade não sofria prejuízo. O problema foi a concessão da ferrovia à ALL, com tens de 100, até 120 vagões, sendo que somente uma locomotiva da ALL pesa vinte vezes uma “maria-fumaça”. Cada vagão carrega até 130 toneladas, enquanto os antigos, somente 10. Uma carreta rodoviária carrega até 30 toneladas e os usineiros dizem que a economia que fazem é de 80% em relação ao caminhão. Os trilhos foram implantados

⁴³ Não foi possível verificar a veracidade do que o entrevistado afirma, até porque não nos cedeu nem exibiu a referida foto. Todos os registros a que tivemos acesso dizem que o assentamento de trilhos da EFA iniciou-se em 09.11.1896. Portanto, 1.888, data que ele pretende, é muito anterior ao início registrado da ferrovia.

para composição leve, não para trens pesados e está bem danificada. Na época da EFA, as turmas de conservação não deixavam ficar “*uma pedra fora do lugar*”. As beiradas dos trilhos, agora, estão “descobadas” (danificadas). Quando o trem da ALL se detém em Bueno de Andrada, fica-se até duas horas esperando que se movimente e não dá para passar de um lado para o outro da cidade: por exemplo, de um lado fica o posto de saúde; do outro, está a creche e a rodovia por onde passam os ônibus. Para atravessarem de um lado a outro, as pessoas acabam passando por sob o trem. Já aconteceu de doente no Posto de Saúde precisar ser levado por baixo do trem a fim de seguir na ambulância. Através do Ministério Público, a ALL foi notificada de que deverá pagar uma multa se a composição ficar mais do que quinze minutos parada, mas não adiantou. Quando as composições param, só se movem por ordem, via satélite, de Curitiba (PR). Se o trem, hoje, traz benefícios para o Estado, só prejudica Bueno de Andrada, onde só serve para turista tirar foto da estação. Diz que desejam uma passagem para pedestres sobre as linhas e outra, por baixo, para veículos, mas o o Prefeito (da sede, Araraquara) diz que não consegue verba junto ao Governo Federal. Na época da EFA, na hora do trem, o povo se juntava para ver quem viajava. Estes desciam um pouco, as famílias sentavam para conversar nos bancos da estação. O auxiliar do chefe da estação morava no local onde foi feita a entrevista (hoje, sede da subprefeitura e dos correios) e era responsável pelo *staff* que, como já relatado, consistia num dispositivo que controlava a passagem e a partida dos trens. Pelo relatado, percebe-se, claramente, a atual falta do sentido de pertencimento dos trilhos, pela população.

DALL’AQUA (2014-entrevista) confirma as informações de SOLCIA, inclusive quanto ao descaso com que a vila é tratada pela ALL, cujas locomotivas vivem “*apitando que é uma barbaridade*” e, de madrugada, acordam os moradores. Administrava uma fazenda próxima, produtora de café e leite (este ia em latões de 50 litros, para Araraquara), que utilizava o trem para despachar o produto. Ele relata que, o café, mandava entregar na estação, emitindo uma nota de consignação. À vista dela, o chefe da estação lhe fornecia um documento, o conhecimento de depósito. Esse documento era remetido por carta expressa para São Paulo, onde moravam os proprietários da fazenda, os quais, com esse papel, já podiam sacar o dinheiro correspondente junto ao exportador.

HONORATO (2014 – entrevista) relata que trabalhou vinte anos na EFA, principalmente na linha permanente. Foi, também, lavador de carros, por cerca de oito

anos, em São José do Rio Preto e em Presidente Vargas, numa localidade chamada Rubinéia, que ficava no fim da linha. Depois da inundação da barragem, construíram outra cidade, a Nova Rubinéia (onde casou). Quando ainda solteiro, morava em alojamentos da estrada, com cerca de trezentos companheiros. Todos os vagões eram lavados, com muito cuidado, exceto os vagões abertos, de transporte de gado, que eram somente limpos. O serviço era perigoso, principalmente quando se lavava o teto dos carros, porque ficava escorregadio em virtude do sabão utilizado. Diz que trabalhou, antes, numa fazenda produtora de café, em Bueno de Andrada, com produção anual de até trinta mil sacas levadas para exportação via linha de ferro.

Através desses registros, pode-se verificar que a história das ferrovias, se contadas através das recomendações da nova história, importaria numa riqueza de informações muito maior.

3.4.3 – Notas acerca da rivalidade Centro - Vila Xavier

Apesar de ser uma questão folclórica, é tema recorrente em inúmeros pontos da pesquisa empreendida. O ex-prefeito Waldemar de Santi (MACHADO, 2009 – DVD) alegava que seria preciso acabar com o fato de que “*o moço de Araraquara ser proibido de ir conversar com a moça da Vila Xavier*” e que, com a remoção dos trilhos, uma extensa área seria liberada para a cidade.

O consultor ferroviário Geraldo Godoy (IDEM) traz um argumento, que parece ser muito forte: não é a ferrovia que divide a cidade, mas a via expressa que a acompanha (sem se referir a rivalidades). “*Pode-se tirar os trilhos, mas a via expressa, com pouquíssimos cruzamentos para pedestres, vai continuar*”, diz ele. Para tal finalidade, a retirada dos trilhos será inútil.

Se alguma vez houve oposição entre os habitantes dos dois lados, aparentemente deve pertencer ao folclore local, mas nem por isso pode ser um episódio a ser suprimido da memória.

A “divisão” da cidade em duas partes com características sociais que se oporiam (visão que, ao menos nos tempos atuais, parece não mais fazer sentido), é aspecto enfatizado, por exemplo, não só pelo citado ex-Prefeito Waldemar de Santi, mas também pelo escritor Ignácio de Loyola Brandão (MACHADO, 2009 e 2013 – documentários).

Ter-se-ia valido do posicionamento das linhas férreas como marco divisor, posicionamento que, na verdade, aparentemente não deixará de existir, sejam os trilhos preservados ou não, pois a urbe cresceu em volta deles e a área que os compreende está cristalizada na estrutura cidadina. Cumpre recordar que os trilhos determinaram o sentido da expansão da cidade, *atraindo-a em sua direção e para além dela*, jamais se constituindo, por si só, num instrumento para separá-la em duas.

TAMPELLINI (2014 – entrevista) dá sua versão sobre as rivalidades entre as populações residentes dos dois lados da linha férrea, afirmando que não ocorriam só entre os dois lados, mas também, na época, entre bairros do mesmo lado dos trilhos, embora com características diferentes:

Não, eu... eu penso de maneira diferente... Havia essa rivalidade entre bairros, inclusive depois da linha, entre bairros diferentes... entre Carmo e São Geraldo havia essa mesma rivalidade entre bairros, quem vinha na quermesse aqui, não podia ir lá. Não é uma questão da linha. A questão da rivalidade era o seguinte. Pra cima da linha tinha a colônia da Cia. Paulista. Pra baixo da linha, havia a colônia da Estrada de Ferro Araraquara. [...] Pra cima da linha era Vila Xavier, tinha a colônia da Paulista. Qual era o problema da rivalidade, nesse caso? Não tem nada a ver, por exemplo, com as brigas de bairro, né? É que a Paulista era uma empresa particular que sufocava, que detonava com seus funcionários, controlava sindicatos e tudo o mais. A Estrada de Ferro Araraquara sempre foi pública... ela começou particular, mas depois foi estatizada. Então, os funcionários da Estrada de Ferro Araraquara tinham um pouquinho mais de regalia do que os outros, por serem funcionários públicos, por serem... terem o patrão... o governo era o patrão, né? Então tinha... havia esse problema aí de essa Paulista... por essa questão. Eles viviam de greve, e tudo o mais, o pessoal da Paulista, e o pessoal da EFA nem tanto, já eram um pouco mais tranquilo, tinham um pouco mais de “grana”, investimento do estado direto na ferrovia, garantindo salários, aumentos e tudo mais... então, era uma coisa nesse sentido. Agora, as brigas que existiam aqui na cidade, nessa época, era devido mesmo à distância. “Oh, você é da Vila! Aquele cara lá é do São Geraldo, aquele é dos Machado, aquele não sei o que lá.. A turma de lá não vem aqui.” Então, não tem, assim... eu não vejo problema da linha, dessa divisão da linha, causar problema no relacionamento das pessoas da cidade. O que havia era o problema entre essas duas companhias daqui, que uma tinha um pouco mais de benefício do que a outra.

Tratar-se-ia, portanto, ao menos no que tange aos ferroviários, de rivalidade oriunda das condições de emprego de cada ferrovia. Não era a linha que causava o problema. Não se pode atribuir, a ela, a causa de divergências entre habitantes de cada parte da cidade. Observe-se, todavia que tanto LUCIANO (2014 – entrevista) como BENASSI-1 (2014 – entrevista), ambos ex-ferroviários, contestam tal versão, recordando que, embora os funcionários da Cia. Paulista residissem na parte da Vila

Xavier, no sentido da estação ferroviária, os da EFA moravam na Vila Ferroviária, nas proximidades do atual estádio de futebol da antiga AFE – Associação Ferroviária de Esportes e, atualmente, pertencente ao município, portanto em locais distantes um do outro.

Discute-se, como se viu, acerca da destinação da área tradicional dos trilhos, assim que o contorno ferroviário entrasse em operação. Mas, qualquer que seja a solução e, mesmo que, numa hipótese absurda e não sugerida (deixe-se claro), removessem também a via expressa, ainda assim aquela área, utilizada como parque, como metrô de superfície, construindo-se prédios públicos, ou seja lá o que for, resistiria como uma espécie de delimitação entre o centro e a Vila Xavier. A conclusão impõe-se por si mesma: a divisão física não deixará de existir.

Talvez fosse oportuno recordar que o que separa grupos são os preconceitos e os rituais de relacionamento. Se estes dois aspectos são suplantados, barreiras físicas nada significam.

Provavelmente, aquelas rivalidades se prolongaram no tempo, enquanto não se entendia a real dimensão do que ocorria. José Carlos Bizelli, por exemplo, depõe, a respeito da “oposição” centro/vila:

Eu cresci em Araraquara, estudei no então IEBA⁴⁴ e o nosso preconceito de meninos do “centro urbano” nos levava a boas disputas com os alunos do “Ginásio da Vila”, dos quais os trilhos nos separavam. Mas como arquiteto de formação, aprendi que não é a arquitetura ou a topografia do terreno, mas que os trilhos só davam materialidade ao preconceito que nos era inculcado por outras formas de viver a cidade. *Se hoje minhas filhas não distinguem os moradores do além trilhos é porque a sociedade araraquarense soube vencer o seu preconceito.* (BIZELLI, s/d, [2010 ou 2011], p. 49 e 50 – publicação, grifos nossos)

É de se registrar, então, que a cidade, crescendo em volta dos trilhos, o que se aliou, depois, à circunstância de que os ferroviários das duas estradas de ferro que cruzavam Araraquara, instalados na margem da Vila Xavier (Paulista) e os da EFA no lado da cidade antiga, com suas eventuais rivalidades, teriam sido os acontecimentos que poderiam estar na raiz de desentendimentos entre as duas partes da cidade. Não é, porém, nosso objetivo analisar as causas, mas registrar, como dado cultural, que existem evidências de que podem ter ocorrido episódios de rivalidade entre os habitantes do centro da cidade e os da Vila Xavier.

⁴⁴ O então Instituto de Educação Bento de Abreu, escola estadual de segundo grau, ao tempo em que a educação pública era primorosa e democrática, sem separar estratos sociais, com base somente na meritocracia. Esse seria, talvez, um tema a ser explorado por outro pesquisador (nota do autor).

Por sobre o fato de que tal divisão, sob o aspecto social, parece não existir mais (demandaria, talvez, uma pesquisa específica), o processo de transferência dos trilhos prolonga-se há cerca de um quarto de século, estando para ser concluído agora.

Como se verifica, existem muitos dados e fatos ligados à história dos trilhos atravessando Araraquara, sendo que trouxemos, certamente, apenas uma parte, mas suficiente para demonstrar que eles são um monumento, um símbolo concreto, impregnados de história e cultura e, até, folclore.

4 - CONCLUSÃO

Já na introdução deste trabalho, registrávamos que trens de passageiros, trafegando pelas ferrovias paulistas, no interior de São Paulo, até um passado recente, bem como os de carga, em certas circunstâncias, possuem potencial de se impregnar de história e se tornar marcos culturais. Essa nossa crença parece ter-se confirmado ao longo do desenvolvimento da dissertação.

Não se faz necessário recordar a quase falência de nossas rodovias, atulhadas de veículos de forma caótica, para verificarmos que algo necessariamente haverá de ser feito e num futuro não muito distante, em termos de transporte de massa – parecendo estar nos trilhos a resposta mais adequada. De tal sorte que, mesmo se não considerássemos a carga histórico-cultural que pudemos verificar no traçado dos trilhos por Araraquara, é vital a sua preservação, sob pena de, em breve, o poder público necessitar fazer desapropriações para construir, de novo, aquilo que já existe, num trabalho de Sísifo.

Após nos debruçarmos sobre o tema enfrentado, algumas das indagações que tínhamos ensaiaram suas respostas. Por exemplo, aliada a certa ignorância histórico-cultural (já que pouquíssimos com poder de decisão falam na sua preservação), existem evidências da presença de interesses econômicos, muitas vezes de feição ideológica, na remoção dos trilhos.

A linguagem parece ser, muitas vezes, já que falamos no grego Sísifo, o “calcanhar de Aquiles” das intenções declaradas. Fala-se, como se notou, em “liberar” a área dos trilhos. Apesar da polissemia do termo, pode-se vislumbrar nele, conforme é usado, que se consideram os trilhos uma espécie de estorvo imprestável. Uma vez removidos, disponibilizariam uma imensa área, extremamente valorizada, no centro da cidade, pronta a ser aproveitada. E aproveitada como? Por investimentos, principalmente em construções, mesmo que de escolas ou equipamentos de lazer, até parques ditos ecológicos ou utilizar a oportunidade para resolver alegados problemas de trânsito⁴⁵. Se pudéssemos trazer o grupo do Conde do Pinhal para hoje, por certo que, do alto de sua ideologia, em termos econômicos e financeiros, consideraria tudo isso um absurdo. Ocorre que, hoje, a ideologia é outra e outros são os interesses econômicos e financeiros, pregando-se que não se pode deixar nada, principalmente um espaço

⁴⁵ Por que o projeto de VLT de CHEDIEK NETO já não é implantado agora, substituindo-se a linha de VLT por uma de ônibus mais modernos e confortáveis, ajudando a desobstruir o trânsito do centro da cidade?

daquele, “ocioso”. Se antes foi o café, agora é, por exemplo, a soja que constrói caminhos alternativos para aumentar os lucros dos produtores. A ideologia, hoje, não precisa seguir os caminhos dos índios, determinando os seus próprios, mas continuará a devorar patrimônio público em nome de algum denominado bem maior, que os dirigidos acreditam que seja mais empregos, enquanto os dirigentes sabem que é mais lucro.

Ao cabo, recordamo-nos da liberação do homem da servidão e da escravidão, para cair na armadilha ideológica de que as coisas “são assim mesmo”, enquanto as classes dirigentes decidem o que fazer. Com a “liberação” da área dos trilhos, essas classes haverão de ocupá-la, logicamente em nome de todas as outras, enquanto as classes trabalhadoras ali encontrarão emprego em número de vagas expressivo, ao menos enquanto durar o esforço de erguer museus, universidades, templos de consumo, ciclovias, prédios para o governo municipal, estadual e federal, além do legislativo e do judiciário. Depois disso, só pagando para usufruir de tudo aquilo, mas, mesmo então, os chamados empreendedores estarão, certamente, obtendo suas vantagens.

Observe-se que as concessionárias utilizam os trilhos em termos exclusivos de maximização de lucros. Passageiros, obviamente, não interessam, é “carga” que não dá lucro como o transporte de soja, milho, açúcar, combustíveis, razão pela qual se encenou a manutenção do serviço de passageiros, mas, como se viu, com a finalidade precípua de que não obtivesse êxito: baldeações que podem ou não ocorrer, falta de respeito aos passageiros, horários incertos, ruína e abandono. Uma vila de menor expressão econômica é tida como se não existisse na dimensão do humano: basta recordar dos habitantes de Bueno de Andrada tendo de passar por baixo de trens estacionados à espera de uma ordem vinda de outro estado, se quiserem cuidar de suas vidas. Os próprios trilhos utilizados não merecem maior atenção – talvez até que algum desastre mais expressivo cause mais infortúnios. Ora, se não se respeitam nem as pessoas, como respeitar história e cultura?

A cultura, em qualquer sentido, não parece fazer sentido (pedindo perdão pelo trocadilho polissêmico) para grande parte da classe dirigente. Há, talvez, quem prefira dar o peixe, a fim de que se volte para pedir outro em troca de algum favor, do que ensinar a pescar. O problema da cultura, nos termos em que a colocamos em nosso discurso, compreende uma miríade de aspectos, de grande complexidade, que constitui a base mesmo do que seja civilização e humanidade. Confirmamos que, sem cultura, o homem não existe: pode ser um humanóide, mas não é humano. A deterioração da

cultura vai minando o tecido social, seja de um país, seja de apenas uma comunidade; é quando, pelas brechas abertas, pode aparecer a ideologia determinando caminhos que permitem atender o interesse de uma classe mas não, necessariamente, a das outras.

WHITAKER (2006, p. 60), como já frisamos, ensina que o conceito de cultura, criado pela Antropologia, capta “*o plano simbólico da ação humana, tentando compreender costumes de outros grupos*”, como por exemplo, aqueles que não integram a cultura ocidental e, por tal razão, “*são considerados estranhos*”. Isso decorre de uma visão do mundo etno e eurocêntrica.

Ora, na medida em que ignoramos nosso passado e destruimos seus símbolos, ou, em resumo, perdemos alguns dos laços que nos unem pela solda da cultura, o “outro” diminui seu significado para nós, pois “eles” constituem um “grupo estranho”, incompreensível. Sem a cultura, fica difícil fazer uma ponte para um diálogo satisfatório de convivência social.

O fato de que descendemos de um pequeno número de seres humanos sobreviventes à última idade do gelo demonstra não só uma ligação física mais íntima entre nós, mas também que o homem é frágil, sendo igualmente é frágil o equilíbrio ecológico propício à sua sobrevivência – fato talvez esquecido pela humanidade, a qual, aparentemente, parece caminhar para dar ao planeta aquelas condições que imperavam no seu início, completamente hostis à vida como nós hoje a concebemos. Aparentemente, nossa decantada soberba torna-nos cegos à importância da preservação dos símbolos histórico-culturais. Por isso, entre outras coisas, uns abandonam estações ferroviárias, como se o patrimônio público fosse descartável, enquanto outros as invadem, as destroem e, eventualmente, liberam substâncias que contaminam lençóis freáticos ou aquíferos – do que, certamente, não fazem a mais remota idéia.

Não é sempre que se tem a oportunidade de discutir a preservação de símbolos históricos e culturais, ameaçados de desaparecimento. A história da demolição do antigo Teatro Municipal, em 1966, é um exemplo emblemático, recordando-se que, então, vivia-se sob o manto do regime militar.

Que se utilizem os trilhos em opções modernas de transporte ou turismo, poder-se-ia até admitir, mas não que sejam suprimidos, como tradução de simples “modernismo” em confronto com o “contemporâneo”, como nos ensinou WHITAKER (2004, p. 45)

A importância da história local, preconizada pela “nova história”, e a condição de monumento histórico-cultural vivo, na verdade exigem a preservação dos trilhos

cortando o centro histórico de Araraquara, sob pena de assistirmos a mais uma degradação histórico-cultural, das diversas a que se submeteu a cidade. A história local, cuja importância foi ressaltada pela nova história, pode dar, quando preservada, uma nova visão aos destinos da comunidade. O complexo dos trilhos, em Araraquara, não é algo a ser descartado como inútil, como “hostil”, como marco de divisões: pelo contrário, podemos concluir que deve ser encarado como um marco de união, um farol a marcar uma origem comum, um desenvolvimento (mesmo com altos e baixos) comum, a marca imprimida no desenho da cidade, uma recordação de que enganos de opção quanto ao rumo a seguir no futuro pode destruir patrimônio e, mais importante, classes inteiras e vidas pessoais. Essa área tem que ser resgatada como um símbolo de pertencimento histórico, o que parece estar sendo ocultado ou ignorado na maioria das propostas apresentadas.

Hoje, não podemos nos dar ao luxo de desprezar histórias locais, até porque, em nosso caso específico, torna-se necessário preservar, no mínimo, a simbologia dos ferroviários, heróis anônimos da construção das ferrovias, sejam as nossas ou não, cuja memória devemos respeitar e cultivar no “*caráter simbólico de monumentos, arquivos, heróis e espaços*”, pois existindo uma memória que se pode chamar de “*memória restrita e que se instala em pequenos grupos de idealistas, aguardando um futuro que lhe fará justiça*” (WHITAKER *et al*, 2010, p. 13 e 14), queremos ser um desses idealistas.

O fato de que se encontra praticamente concluída a construção de um contorno ferroviário não pode servir de justificativa para a destruição das referências concretas do que ocorreu quando os trilhos das ferrovias, rumando para o interior do estado, atingiram a então pacata Araraquara – muito embora por obra de determinantes ideológicas, cujo estofa eram os interesses econômicos dos barões do café - permitindo-nos argumentar que estamos diante de um signifiante histórico e cultural de grande peso, argumento talvez irrespondível, pois sua existência mudou a aparência e o percurso evolutivo da cidade.

É necessário, entretanto, ter presente de que não deve haver muita ilusão, pois o econômico desconhece externalidades, mormente de ordem cultural, já que, para ele, em princípio, o que não pode ser medido em dinheiro, parece não ter valor.

Assim sendo, é válido invocar a proteção do artigo 225, da Constituição Federal (v. fls. 17), mormente os inciso III, que define espaços protegidos e veda “*qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção*”) e

o § 3º do VII (“*condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados*”). O referido preceito constitucional impõe “*ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações*”.

Os caminhos dos trilhos foram precedidos pelos dos índios, dos bandeirantes e daqueles que se aventuraram a desbravar os sertões, em nosso caso, os “Campos de Araraquara”. Essa tradição foi, em particular, mantida pela EFA – Estrada de Ferro Araraquara, com sede, nome e início em nossa cidade, e que ajudou a impulsionar toda uma região do oeste paulista (que ficou conhecida como “araraquarense”). Deve-se indagar como podemos fazer, disso tudo, uma tábula rasa.

As linhas férreas constituíram-se em parte fundamental da economia do café e, em que pesem certos aspectos ideológicos, fazem parte de uma história de profundidade evidente, não só pelo valor econômico que representaram, mas guardam o esforço dispendido pelos trabalhadores que a construíram e a operaram, muitas vezes pagando um preço alto pela sua dedicação, inclusive sendo desprezados como algo descartável quando as classes dirigentes resolveram apostar em outras opções.

Aliás, entre estas, a de sucatear o parque ferroviário, com evidente desprezo pelo público e o privado (recorde-se dos valores das aposentadorias dos trabalhadores impiedosamente confiscados e empregados em uma cidade na qual a maioria nem pôs os pés), desprezar o conhecimento e o desempenho técnico de toda uma classe, o que deve permanecer na memória local e nacional, como exemplo do que não se deve fazer, seja em nome do que for, quando o destino de milhares de vidas inteiras está em jogo.

Há uma perda econômica, uma perda histórica e uma perda cultural, além de desaparecer o sentido de pertencimento também da classe ferroviária.

Talvez já esteja um pouco tarde para resgatar muitos dos pequenos fatos que gravitaram em torno e por causa da história dos trilhos. A memória das composições, das funções desempenhadas pelos ferroviários, de como se controlava o tráfego dos trens e a estatística dos passageiros, em época sem os recursos técnicos de que hoje dispomos, está-se perdendo. Os mistérios da exportação da raiz do capim bem-te-vi e da erva-cidreira, a humilhação de ter de retirar das cercas os dormentes, antes descartados, o livrinho amarelo perdido de Da. Genayr, se locomotivas foram picadas e entregues a uma firma particular, vão-se esmaecendo. Os marcos ferroviários talvez virem sucata

ou, se de tamanho adequado, possam decorar a mesa de algum político ou burocrata, como despojos de uma outra era.

Do que vimos, fica-nos evidente que os trilhos, em seu traçado original, impregnaram-se de história através de mais de século, constituindo-se num marco cultural da cidade. Nessas décadas todas, acreditamos ser pacífico inexistir araraquarense que não tenha a presença das linhas férreas atravessando o centro da cidade como uma referência marcante, integrando a paisagem e fazendo parte da história de todos. Mas têm eles um sentido de pertencimento em relação aos trilhos?

Como nos ensinou FERGUSON (2012, p. 23 e 24), nenhuma das interpretações da história pode ser considerada definitiva. Mas devemos estudar o passado porque “*ele é indispensável para que possamos compreender o que vivenciamos hoje e o que há diante de nós amanhã e depois*”, assim como “*a história não é apenas como estudamos o passado; é também como estudamos nosso próprio tempo*”.

O complexo dos trilhos deve continuar guardando, para as gerações posteriores a sua história, como propriedade cultural da cidade, registrando-se no museu ferroviário instalado nas dependências da estação ferroviária de Araraquara, não só peças antigas pertencentes às ferrovias, mas as características dos trens, das locomotivas, dos vagões, das implicações causadas pela ideologia de cada época (*e.g.*, dos barões do café, ou, igualmente, da decisão de se optar – erroneamente, como se viu – em substituir a ferrovia pela rodovia, em vez de se complementarem). Este último aspecto, inclusive, deve ser enfatizado como dado cultural importante a ser recordado e aprendido – tendo como símbolo a presença concreta dos trilhos em seu traçado original.

Chegamos à conclusão de que todo o conjunto da área dos trilhos deve permanecer preservado, muito embora não se possa recompô-lo como na época em que ainda havia o transporte de passageiros, antes da opção de se sucatear o parque ferroviário nacional em nome de um desenvolvimento econômico a qualquer preço. Até porque, hoje, as ferrovias se apresentam como um modal de transporte importantíssimo no mundo todo, por sua praticidade, menor impacto ambiental e escala menor de custos.

Reivindicamos para tal estrutura, portanto, a condição de meio ambiente cultural, conforme preconizado pelo Direito Ambiental. Por todos os ângulos, cumprir a norma constitucional, principalmente neste caso, é de rigor.

Acreditamos que nossa argumentação é suficiente para afirmar que a eventual supressão dos trilhos que atravessam o centro da cidade de Araraquara representa, se concretizada, uma degradação histórico-cultural. Não se vê razão de peso nessa opção,

ignorando-se o que eles representam e o fato de que, construído o contorno ferroviário, podem eles assumir nova função dentro de sua longa história, permanecendo como referência histórico-cultural da cidade. A revisão que se desenvolveu demonstra que os trilhos adquiriram um sentido especial, ao longo do passar do tempo.

Na destruição de um patrimônio público, como o ferroviário, e numa supressão de trilhos com carga histórico-cultural, como no caso de Araraquara, poderíamos, com certeza, falar em externalidade cultural, quando importantes aspectos da realidade histórica são eliminados, reduzindo a riqueza cultural da comunidade.

É frequente que, só após a passagem do tempo, pode-se compreender a real dimensão das perdas histórico-culturais – como a do teatro municipal e a degradação do acervo dos ônibus elétricos da CTA – Cia. Tróleibus Araraquara, exemplo de pioneirismo e de modelo para outras cidades. Algumas vezes, sentimos o conforto da preservação de locais com carga histórico-cultural e nem notamos a dimensão de sua existência, como a da Rua Voluntários da Pátria, a denominada rua 5, e seus oitis. Outras vezes, por desconhecimento, não notamos sua existência, como a conservação do prédio do matadouro municipal, esquecido de ser divulgado em seu significado.

A cultura, como se viu, orienta nosso comportamento. Sem ela, não teríamos construído nossa civilização. Destruir marcos culturais é destruir a nós mesmos, que deixamos de ter importantes referências, perdemos a memória – e sem memória perdemos autonomia e dignidade, pois “*a vida não pode ser vivida sem a consciência de um passado pessoal*” (TOSH, 2011, p. 15).

Acreditamos que o trabalho desenvolvido contribui para reafirmar o fato de que o desenvolvimento não deve ser exclusivamente econômico. Não se trata somente de desenvolvimento dentro do possível, agredindo minimamente os recursos naturais, alguns renováveis e outros não, visando a uma preservação da qualidade de vida das pessoas. O desenvolvimento também passa, necessariamente, por preocupações que estão além do econômico, sendo que marcos culturais estão entre os recursos não renováveis da história humana. Nossa mensagem e conclusão final é a de que suprimir os trilhos do seu traçado histórico significará uma perda da qual, sem dúvida, as gerações futuras haverão de nos cobrar.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Triste não é mudar de idéia. Triste é não ter idéia para mudar.”

Sir Francis Bacon (1561-1626), político, filósofo e ensaísta inglês, considerado um dos fundadores da ciência moderna.

Não podemos encerrar nossa viagem sem apresentar ao menos um rascunho de uma proposta acerca da área dos trilhos.

Acreditamos ter ficado claro que pretenderíamos ver o espaço em questão preservado, com restaurações e paisagismo responsável, tendo como foco a área histórica e cultural a ser vivenciada. Deve haver o aproveitamento da maioria dos prédios já existentes, construídos ao longo do tempo (devidamente recuperados ao menos em seu exterior) que compõem o complexo, logicamente em finalidades diversas daquelas para as quais foram originalmente edificadas, mas se mantendo o registro das suas funções na época. Torna-se fundamental conservar o prédio da estação como museu. É absolutamente necessária a presença de ao menos três locomotivas: uma clássica “maria-fumaça”, provavelmente no ponto zero da EFA, uma diesel-elétrica e uma elétrica com cabos suspensos e as cores e logotipo da Cia. Paulista. Mais: o acervo do museu pode e deve ser ampliado, não faltando materiais para isso, inclusive incorporando-se painéis fotográficos e exposições de vídeos acerca da história dos trilhos que atravessaram Araraquara há mais de um século, incluindo a reativação da área do restaurante que integrava o local, talvez como um espaço para degustação de café. Toda a área (e não somente uma parte dela, como preconizado pelo projeto exposto por FALCOSKI, na entrevista que concedeu), deveria converter-se em um museu do trem a céu aberto. O espaço que temos é único, como única é a oportunidade que se nos apresenta. São raros os lugares onde existe uma estrutura vinda dos dois últimos séculos, como a existente em Araraquara, em termos de ferrovia, principalmente com a carga histórico-cultural que vislumbramos. Ali, os visitantes não só poderiam entrar em contato com a história de uma época, mas também visitar e utilizar uma composição de passageiros de então, com o vagão do chefe do trem, o de primeira e o de segunda classe, o vagão-leito, o pulmann, bem como consumir um legítimo filé à Arcesp no vagão-restaurante, além de, finalmente, experimentar ao vivo como era viajar de trem naqueles tempos – incluindo uma composição puxada por uma legítima “maria-fumaça”, a tradicional locomotiva a vapor -, além de compreender como funcionavam

os trens no tempo em que não existiam os recursos da comunicação via satélite. Dando emprego a muitos simpatizantes do turismo, pessoas com trajes de época embarcariam junto com os que experimentassem os passeios de trem, inclusive encenando chegadas e partidas (haja filmadoras e máquinas fotográficas). Poderiam, também, visitar o “ponto zero” da EFA – Estrada de Ferro Araraquara, local histórico que se localiza no interior da antiga estação, atual Museu Ferroviário e conhecer a epopéia dos ferroviários e da produção do café no auge dessa cultura como produto primordial num período bem longo da trajetória do país. Poderiam, igualmente, tomar contato com fatos e personagens ligados às estradas de ferro que cruzaram Araraquara e se constituíam no canal utilizado para colocá-la em contato com o resto do Brasil. Um curso completo de história e cultura num só e grande espaço. A nossa certeza é absoluta no fato de que Araraquara se transformaria num polo turístico movimentado, com oportunidades importantes na cidade (e não na área dos trilhos) para hoteleiros, taxistas, guias turísticos, construtores, etc. Não acreditamos que não se possa pensar numa opção de tal ordem, em que haveria vantagens evidentes para todos. As possibilidades são muito grandes, permitindo acrescentar outras opções, como um ponto exclusivo não só para degustar o café, mas também para conhecer sua história, como aqui chegou, o seu cultivo e transporte, as decisões históricas e consequências culturais que ensejou.

Enfim, ao finalizar o presente trabalho, convencemo-nos, mais profundamente do que nunca, de que a aparente perda de civilidade e cultura que empiricamente se observa na sociedade está profundamente ligada à perda da memória histórico-cultural comum.

Portanto, se nosso esforço puder, de alguma forma, contribuir para a preservação da área dos trilhos, com sua recuperação e divulgação, outro importante aspecto de nossos objetivos estará cumprido.

Tocamos, aqui, em um ponto importante quando nos preocupamos com a cultura, a sua divulgação: de balde, devemos esperar que quaisquer esforços empreendidos na área acadêmica sejam ecoados para uma parcela mais ampla da sociedade. Em nossa opinião, quando o é, esbarra, muitas vezes, numa sisudez ou num hermetismo que desencoraja, inclusive, a crítica construtiva.

Vai daí porque abrimos a introdução do presente trabalho com uma citação que nos permitimos repetir: “[...] *os artigos que compõem este livro [...] explicam a diferença entre seriedade (fundamental) e sisudez (defeito grave) na escrita.*” (Jaime Pinsky, “Porque Gostamos de História”, Contexto: São Paulo, 2013, p. 14).

Exemplo dessa preocupação está nos livros de nossa orientadora, cujos passos tentamos seguir neste trabalho. Por óbvio que, entre a pretensão e a realidade, há ainda muito espaço e esforço a serem vencidos. Todavia, procuramos, como era nossa intenção, com tal objetivo, construir uma visão interdisciplinar do assunto focado, ou seja, sem abandonar o rigor que procuramos emprestar ao nosso trabalho, torná-lo, digamos, como a cultura (lição de nossa orientadora), também prazeroso.

No plano específico, embora existindo muitas fontes acerca dos fatos históricos recordados, estivemos atentos em apresentar, em cada ponto abordado, ao menos um aspecto ainda não inteiramente enfatizado, além, do mesmo modo, de visões conflitantes à calha principal da exposição, sempre que possível ou disponível.

Marcos e símbolos histórico-culturais, por outro lado, tornam-se vazios de significado se às novas gerações não sejam explicitadas as referências que carregam. Daí, por certo, que a nossa Constituição, no que se refere ao meio ambiente – no caso, especificamente, o meio ambiente histórico e cultural – estabeleça responsabilidades ao poder público e à própria comunidade no sentido não só de preservar, mas de transmitir às novas gerações o legado do passado.

Chegamos, finalmente, ao fim de nosso caminho, estamos descendo na última estação de nossa linha. Todavia, enquanto apeamos do nosso trem, verificamos estar diante de uma bifurcação, que seria a seguinte: prosseguiremos com nossas crenças e idéias anteriores ou criaremos as condições de seguir por uma estrada diferente? Calar-nos-emos, indiferentes diante do que pode ocorrer com a área dos trilhos, em Araraquara, como alguns talvez tenham feito até agora (inclusive apoiando a sua supressão) ou poderemos agir para preservá-la como patrimônio histórico da cidade e referência cultural para o estudo e gratificação também das futuras gerações? Escrever artigos, procurar ONG's, associações de defesa do patrimônio ferroviário, dar entrevistas, instigar nossos alunos (e os dos outros)? Quem sabe?

Niall Ferguson, considerado um dos mais renomados historiadores da Grã-Bretanha, professor na Harvard Business School e na London School of Economics, além de pesquisador nas Universidades Oxford e Stanford, poderia, talvez, nos inspirar, a respeito de tal dilema, com a seguinte observação:

Entre as muitas peculiaridades da condição humana está a de que as pessoas evoluíram aprendendo quase instintivamente com sua própria experiência pregressa. Portanto, seu comportamento é adaptativo: muda com o

tempo. Não vagamos ao acaso, mas percorremos caminhos, e o que encontramos no percurso determina a direção que escolhemos quando o caminho se bifurca – como acontece com frequência. (FERGUSON, 2012, p. 14)

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. 3ª e. Editora FGV: Rio de Janeiro, 2005.

AYDON, Cyril. **A História do Homem**. *Uma introdução a 150 mil anos de história da humanidade*. Record: Rio de Janeiro, 2011.

AZEVEDO, Fernando de. **Um Trem Corre Para o Oeste**. Martins: São Paulo, 1950.

BARBOSA, Gino Caldato, e MEDEIROS, Marjorie de Carvalho F. de (organizadores). **Augusto de Azevedo Militão, São Paulo Railway, Álbum Estrada de Ferro**. Magma Editora Cultural: São Paulo, 2010.

BARROS, José D'Assunção Barros. **Cidade e História**. Vozes: Petrópolis (RJ), 2007.

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio Sobre o Conceito de Cultura**. Zahar: Rio de Janeiro, 2012.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária no Brasil**. *Estudo social, político e histórico*. Edições Folha da Manhã: 1953, Recife.

BIANCHI, Patrícia Nunes Lima Bianchi. **Meio Ambiente**. *Certificações Ambientais e Comércio Internacional*. 2ª e. Juruá: Curitiba, 2008.

BRANDÃO, Ignácio de Loyola. **A Morena da Estação**. Moderna: São Paulo, 2010.

_____. **Solidão no Fundo da Agulha**. Livro para Todos: São Paulo, 2012.

BRASIL. **Constituição Federal**. *In Vade Mecum Saraiva*. Fls. 03 a 135. 15ª e. Saraiva: São Paulo, 2013.

BUENO, Eduardo. **Brasil: Uma História**. Cinco séculos de um país em construção. Leya: São Paulo, 2010.

BURKE, Peter. **Abertura: a nova história, seu passado e seu futuro**, pp. 07 a 38. *In: A Escrita da História – Novas Perspectivas*. Peter Burke (org.). Editora Unesp: São Paulo, 2011.

CAMPOS, Helena Guimarães. **Caminhos da História – Estradas Reais e Ferrovias.** Fino Traço: Belo Horizonte, 2012.

CAPELINI, Helena Maria de Andrade. **Ferrovários no País do Automóvel: Trilhas da Resistência – 1948-1980.** Dissertação de Mestrado em Sociologia. Unesp: Araraquara (SP), 1986.

_____. **Próxima Parada:** Comunidade de Destino. Tese de Doutorado em Sociologia. Unesp: Araraquara (SP), 1998.

CHAUÍ, Marilena. **O que é Ideologia.** 2ª e. (9ª reimpressão). Brasiliense: São Paulo, 2008.

CORRÊA, Anna Maria Martinez. **Araraquara, 1790-1930 – Um Capítulo da História do Café em São Paulo.** Acadêmica: Araraquara (SP), 2008.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **História Oral: Memória, Tempo, Identidades.** 2ª e. Autêntica: Belo Horizonte, 2010.

DEL PRIORE, Mary, e VENÂNCIO, Renato. **Uma Breve História do Brasil.** Editora Planeta do Brasil: São Paulo, 2010.

DIAMOND, Jared M. **Armas, Germes e Aço: os destinos das sociedades humanas.** 12ª e. Record: Rio de Janeiro, 2010.

ENGISCH, Karl. **Introdução ao Pensamento Jurídico.** 7ª e. Fundação Calouste Gulbenkian: Lisboa, Portugal, 1996.

FALCON, Francisco. **História Cultural.** Campus: Rio de Janeiro, 2002.

FERGUSON, Niall. **Civilização – Ocidente x Oriente.** Planeta: São Paulo, 2012.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro.** 12ª e. Saraiva: São Paulo, 2011.

FRANÇA, Antônio M. **Álbum de Araraquara -1915.** João Silveira, Editor: Araraquara (SP), 1915.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34ª e. Companhia das Letras: São Paulo, 2007.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. 1ª e. reimpr. LTC: Rio de Janeiro, 2008.

GENOUVRIER, Emile, e PEYTARD, Jean. **Linguística e Ensino do Português**. Livraria Almedina: Coimbra (Portugal), S/D [1974].

GIDDENS, Anthony. **As Consequências da Modernidade**. Editora UNESP: São Paulo, 1991.

HOEBEL, E. Adamson, e FROST, Everett L. **Antropologia Cultural e Social**. Cultrix: São Paulo, [s.d.].

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. 3ª e. 5ª reimpr. Companhia das Letras: São Paulo, 1994.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. 1ª reimpressão. Objetiva: Rio de Janeiro, 2009.

IGGULDEN, Conn. **Império da Prata** (*Nota Histórica*). Record: Rio de Janeiro, 2011.

KONDER, Leandro. **A questão da Ideologia**. 3ª reimpr. Companhia das Letras: São Paulo, 2002.

LARA, José. **Ferrovias Pitorescas**. RFFSA, Superintendência Regional de Belo Horizonte: Belo Horizonte, 1988.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura, um Conceito Antropológico**. 24ª reimpressão. Zahar: Rio de Janeiro, 2011.

LATINI, Sydney A. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil – Da Substituição de Importações Ativa à Globalização Passiva**. Alaúde Editorial: São Paulo, 2007.

LEMONS, Patrícia Faga Iglecias. **Direito Ambiental, Responsabilidade Civil e Proteção ao Meio Ambiente**. 2ª e. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2008.

MARTINS, Felipe Turioni, e BERGAMIN, Francisco de Assis. **Máquina estranha que consumia água e carvão e cuspiu fumaça**. *Contribuições para a história da ferrovia em Araraquara*. TCC, Curso de Comunicação Social. Edição dos autores: Araraquara (SP), 2012.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito da Seguridade Social**. 19ª e. Atlas: São Paulo, 2003.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 3ª e. Tradução de Luis Claudio de Castro e Costa. Martins Fontes: São Paulo, 2007.

MEDINA JÚNIOR, Clodoaldo. **Histórias do TECA – Teatro Expeirmental de Comédia de Araraquara**. DBA Editora: São Paulo, 2012.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom e HOLANDA, Fabíola. **História Oral: Como Fazer, Como Pensar**. 2ª e., 1ª reimpr. Contexto: São Paulo, 2011.

_____ e RIBEIRO, Suzana L. Salgado. **Guia Prático de História Oral**. Contexto: São Paulo, 2011.

MENEZES, Marilda. **Ética e História Oral** (pp.19 a 46). *In: Ideologia & Esquecimento: Aspectos Negados da Memória Social Brasileira*, WHITAKER, Dulce C.A., FIAMENGUE, Elis Cristina e VELÔSO, Thelma M.G. (organizadores). Letras à Margem: Presidente Venceslau (SP), 2010.

MENZIES, Gavin. **1421: o ano em que a China descobriu o mundo**. 3ª e. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro, 2007.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**. 7ª e. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2011.

NUSDEO, Fábio. **Curso de Economia, Introdução ao Direito Econômico**. 6ª e. Revista dos Tribunais: São Paulo: 2010.

ODUM, Eugene P. e BARRETT, Gary W. **Fundamentos de Ecologia**. 5ª e. Cengage Learning: São Paulo, 2011.

OLIVEIRA, Flávia de Paiva Medeiros de, e GUIMARÃES, Flávio Romero. **Direito, Meio Ambiente e Cidadania. Uma Abordagem Interdisciplinar.** Madras: São Paulo, 2004.

OLIVEIRA, Iara Munaretti de. **Intervenção Urbana – Parque Urbano Linear na Orla Ferroviária na cidade de Araraquara – Parque “Nova Jerusalém”** (Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Uniara). UNIARA: Araraquara (SP), 2008.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia.** [Sem indicação da edição. Nas pp. 02, informa-se que a primeira é de 1942]. Companhia das Letras: São Paulo, 2011.

PRINS, Gwyn. **História Oral** (pp. 166 a 201). In: *A Escrita da História – Novas Perspectivas*. Peter Burke (org.). Editora Unesp: São Paulo, 2011.

PINSKY, Jaime. **Porque Gostamos de História**, Contexto: São Paulo, 2013.

RIBEIRO, Elcio. **Transporte para o Comércio e a Integração Regional** (palestra em participação no Seminário CNI – Confederação Nacional do Comercio – BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, realizado em Brasília). Disponível em: <http://www.cni.org.br/portal/data/files/00/8A9015D01CBE16EC011CBEFC2F5C2642/Semin%C3%A1rio%20CNI%20-%20BID%20-%20Custos%20de%20transporte%20nas%20exporta%C3%A7%C3%B5es.pdf>
Brasília: 01.10.2013. Acesso em: 14.02.14.

SANT’ANNA, Ivan. **1929. Quebra da Bolsa de Nova York: a história real dos que viveram um dos eventos mais impactantes do século.** Objetiva: Rio de Janeiro, 2014.

SÉ, José Alberto da Silva. **Ciência, Educação Ambiental e Cultura: entendendo os processos da vida rumo à utopia ecológica.** In: *Educação Ambiental, Momentos de Reflexão*. MATHERS, Carlos Eduardo e MORAES, América Jacintho de (Organizadores). Rima Editora: São Carlos (SP), p. 43 a 66.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovias e Ferroviários** (edição de monografia de Mestrado – PUC/SP, 1981). Cortez: São Paulo, s/d, [1982].

SILVA, Inayá Bittercourt e, e REIS, Sandra Alvarenga. **Vila Ferroviária: Memória Viva.** p. 77 a 92. In REVISTA UNIARA, n. 6, 1999. Centro Universitário de Araraquara: Araraquara (SP), 1999.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. 9ª e. Malheiros: São Paulo, 2011.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de Ferro no Brasil – Das Primeiras Construções às Parcerias Público-Privadas**. Interciência: Rio de Janeiro, 2007.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 9ª e. Saraiva: São Paulo, 2011.

TELAROLLI, Rodolpho. **Poder Local na República Velha**. Cia. Editora Nacional: São Paulo, 1977.

THOMPSON, Paul. **A Voz do Passado: História Oral**. 3ª e. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1992.

TOSH, John. **A Busca da História – Objetivos, Métodos e as Tendências no Estudo da História Moderna**. Vozes: Petrópolis, 2011.

TRENS & LOCOMOTIVAS – *de 1804 até a atualidade*. (Enciclopédia). Edições del Prado do Brasil Ltda: Rio de Janeiro, 2010.

TRUZZI, Osvaldo Mario Serra *et al.* **Café, Indústria e Conhecimento – São Carlos, uma história de 150 anos**. Edufscar/Imprensa Oficial: São Carlos (SP)/São Paulo, 2008.

VIDAL, Bento de Abreu Sampaio. **Estudo Histórico e Geográfico da Cidade e Município de Araraquara** (pp. III a LIV), in FRANÇA, Antônio M. (org.). *Álbum de Araraquara -1915*. João Silveira, Editor: Araraquara (SP), 1915.

VIERTLER, Renate Brigitte. **Ecologia Cultural. Uma Antropologia da Mudança**. Editora Ática: São Paulo, 1988.

WEATHERFORD, Jack. **Gengis Khan e a formação do mundo moderno**. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro, 2010.

WILLIAMS, Raymond. **Cultura e Sociedade**. Vozes: Petrópolis (RJ), 2011.

WHITAKER, Dulce C.A *et al.* **Sociologia Rural – Questões Metodológicas Emergentes**. Letras à Margem: Presidente Venceslau (SP). 2002

_____. **Curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente**. Aula sobre Conhecimento Científico. UNIARA: Araraquara (SP), 27.04.2.012.

_____. **Histórias não Reveladas**. Letras à Margem: Presidente Venceslau (SP), 2004.

_____, Dulce Consuelo Andreatta. **A Desinvenção da Tradição: Esquecimento e Memória na História do Brasil – Ensaio de Interpretação Sociológica** (pp. 58 a 67). In: Ideologia & Esquecimento: Aspectos Negados da Memória Social Brasileira, WHITAKER, Dulce C.A., FIAMENGUE, Elis Cristina e VELÔSO, Thelma M.G. (organizadores). Letras à Margem: Presidente Venceslau (SP), 2010.

_____ e BEZZON, Lara A. Crevelaro. **A Cultura e o Ecossistema, reflexões a partir de um diálogo**. Alínea: Campinas (SP), 2006.

_____ *et al.* **O Caleidoscópio da memória e suas miríades** (Introdução, pp. 11 a 15). In “Ideologia & Esquecimento” (Whitaker, D.C.A, Fiamengue, E.C. e Velôso, T.M.G, organizadoras). Letras à Margem: Presidente Venceslau (SP), 2010.

WILLMOTT, H.P. **Primeira Guerra Mundial**. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 2008.

Revistas, Publicações e Artigos.

AGENDA 21 local. Publicação do grupo Araraquara Viva. Laboratório Editorial da FCL – Unesp: Araraquara (SP), s/d [2010 ou 2011].

BARBOSA, Rubens. **Infraestrutura e comércio exterior**. O Estado de São Paulo. Ed. De 08.04.2014. Caderno 1, Espaço Aberto, p. A2.

BIZELLI, José Luís. **Colocando o trem nos trilhos**. In AGENDA 21 local. Publicação do grupo Araraquara Viva. Laboratório Editorial da FCL – Unesp: Araraquara (SP), sem data (p. 2010/2011).

CALONI, Bento. **A visita do Imperador**. Tribuna Imprensa. Edição de 22.08.1997, Caderno C, p. 4. Araraquara (SP), 1997.

_____. **Ferrovia impulsionou progresso.** Tribuna Imprensa. Edição de 22.08.1997, Caderno C, p. 5. Araraquara (SP), 1997.

CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. **Goiás nos Trilhos** (artigo). (Site da SEPLAN do Estado de Goiás). Disponível em: <<http://www.seplan.go.gov.br/sepin/pub/conj/conj2/03.htm>> s/ d [2004]. Acesso em 12.01.2014.

CIARELLI, Mônica, e SCARAMUZZO, Mônica. **Previ aprova a incorporação da ALL pela Rumo.** O Estado de São Paulo, ed. 15.04.2014, caderno de Economia, p. B12.

CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO (jornal em edição eletrônica, de 15.03.14). Disponível em: <<http://www.cidadederibeiraopreto.com.br/noticia319-fca-comemora-centenario-da-locomotiva-22-em-sao-joao-del-rei.html>> Acesso: 30.03.14

COSTA, Aline Batista da. **O corpo do trem** (p. 24 a 28). *In*: Caminhos do Trem: locomotivas e vagões (revista n.º 3, da série comercializada pela História Viva). VASQUEZ, Pedro (org.). Duetto Editorial: São Paulo: 2008.

COSTA, Aline Batista da. **Bons Companheiros** (pp. 29 a 39). *In* Caminhos do Trem: locomotivas e vagões (revista n.º 3, da série comercializada pela História Viva). VASQUEZ, Pedro (org.). Duetto Editorial: São Paulo, 2008.

DE LORENZO, Helena Carvalho. **“Território da Educação”:** uma proposta para a **“orla” ferroviária** (artigo). *Progama de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Núcleo de Estudos em Desenvolvimento Local.* UNIARA: 2014.

D’ANDRADE, Wladimir. **Produtores de soja se aliam contra a Rumo-ALL** (notícia). O Estado de São Paulo. Ed. De 21.03.2014, Caderno de Economia, p. B12.

FLORENCIO, Willians. Jornal Tablóide, de Ourinhos/SP (eletrônico). Disponível em: <<http://www.jornaltabloide.com/2013/12/ministra-sinaliza-que-ferrovia-norte.html>>. Acesso em: 15.12.2013.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Óleo cancerígeno some de prédio do Rio** (notícia). Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2809200514.htm>>. Acesso em 11.03.14, (28.08.05, caderno Cotidiano). São Paulo, 2014.

GIESBRECHT, Ralph. **Na mente e no coração** (p. 58 a 66). *In*: Caminhos do Trem: locomotivas e vagões (revista n.º 3, da série comercializada pela História Viva). VASQUEZ, Pedro (org.). Duetto Editorial: São Paulo: 2008.

GORNI, Antônio Augusto. **Locomotiva, a Alma da Ferrovia** (p. 6 a 23). *In*: Caminhos do Trem: locomotivas e vagões (revista n.º 3, da série comercializada pela História Viva). VASQUEZ, Pedro (org.). Duetto Editorial: São Paulo: 2008.

NASCIMENTO, Leandro J. **Conselho da ALL aprova proposta de fusão com a Rumo Logística** (notícia). Globo.com (site das Organizações Globo), 16.04.2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso/agrodebate/noticia/2014/04/conselho-da-all-aprova-proposta-de-fusao-com-rumo-logistica.html>>. Acesso em 17.04.2014.

NETTO, Andrei. **O autor que soube reinventar a Idade Média** (artigo). O Estado de São Paulo, Caderno 2, edição de 02.04.14.

NOTÍCIAS DA SERRA DO MAR & MATA ATLÂNTICA (n.º 4, coleção da Secretaria dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo). Editora Segmento: São Paulo, 1994.

NOVAES, Whashington. **Panorama dos privilégios no setor de transportes** (artigo). O Estado de São Paulo, edição de 24.01.14, Caderno Espaço Aberto, fls. A3. São Paulo, 2014.

O ESTADO DE SÃO PAULO. O Governo se oferece para tirar FERROANEL do papel. Caderno de Economia, p. B8. Edição de 04.04.14.

_____. **Boa proposta para o Ferroanel** (artigo). Edição de 15.04.14, caderno Notas e Informações, fls. A-3., São Paulo, 2014.

_____. Caderno Opinião, seção **Painel**, p. 07. Edição de 23.03.1992. São Paulo, 1992.

O IMPARCIAL. **Edição Especial**. 20.12.2000, p. 3A. Araraquara (SP), 2.000.

_____. **Pátio de Tutóia já começa a receber trilhos** (notícia). Edição de 16.01.14, fls.05. Araraquara (SP), 2014.

_____. **Cemitério de vagões em Araraquara está com os dias contados** (notícia). Edição de 15.04.2014, caderno CIDADE, p. 05. Araraquara (SP), 2014.

OTTA, Lu Aiko, e RODRIGUES, Eduardo. **Trem-bala tem valor da outorga reduzido para atrair investidor** (notícia). O Estado de São Paulo, edição de 03.07.2013, caderno de Economia, p. B6.

PEREIRA, Renée. **Com complexo portuário de R\$ 700 mi, Bunge abre nova rota de exportação**. O Estado de São Paulo, caderno de Economia, p. B14, edição de 25.04.2014.

REVISTA FERROVIÁRIA. **1950 – O fim da era do vapor** (artigo), p. 70. Ano 71, edição de jun./jul. 2010. São Paulo, 2010.

_____. **Anuário RF 2013**. Ano 3, n.º 3. Gerson Toller Gomes (jornalista responsável, Mtb 17.354.212). Editora Ferroviária Ltda: São Paulo, 2013.

SCARAMJUZZO, Mônica. **Governo articula a venda da empresa de ferrovias ALL para a Cosan** (notícia). O Estado de São Paulo. Ed. De 10.01.2014, Caderno de Economia, p. B1., São Paulo, 2014.

_____. **Cosan deve formalizar nova proposta para adquirir o controle da ALL** (notícia). O Estado de São Paulo. Ed. De 13.01.2014, Caderno de Economia, p. B9. São Paulo, 2014.

_____. **Cosan deve formalizar hoje oferta por ALL** (notícia). O Estado de São Paulo. Ed. De 24.02.2014, Caderno de Economia, p. B6. São Paulo, 2014.

_____, e D'ANDRADE, Wladimir. **ANTT nega recurso da ALL contra a Rumo** (notícia). O Estado de São Paulo. Ed. De 31.03.2014, Caderno de Economia, p. B7. São Paulo, 2014.

TOLEDO, Rodrigo Alberto. **Ética na Política X Interesses Particulares**. In AGENDA 21 local. Publicação do grupo Araraquara Viva. Laboratório Editorial da FCL – Unesp: Araraquara (SP), sem data (p. 2010/11)

TOMAZELA, José Maria. **Trem ligará a capital a Sorocaba em 50 minutos** (notícia). O Estado de São Paulo, edição de 12 de julho de 2013, página A20.

MENDES (1), Hamilton G. P. **CPTM recupera composições da EFA e promove turismo em São Paulo** (artigo). Fls. 28. *In*: Revista O Imparcial. Edição s/nº, dezembro de 2011. Empresa Gráfica O Imparcial: Araraquara (SP), 2011.

_____ (2). **Projeto do Turistrem cai no esquecimento** (artigo) Fls. 48. *In*: Revista O Imparcial. Edição s/nº, dezembro de 2011. Empresa Gráfica O Imparcial: Araraquara (SP), 2011.

MENDES, Vannildo. **Estado desiste da opção ferroviária** (notícia). O Estado de São Paulo, p. 12, ed. de 20.08.1993. São Paulo, 1993.

NOSREVISTA (Revista Eletrônica).
<<http://www.nosrevista.com.br/2014/02/02/transito-louco/>>. Acesso em 10.04.14.

NOVO MILÊNIO (jornal eletrônico, 11.07.11). Site. Disponível em:
<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0421b.htm>> Acesso: 10.10.13.

_____. (data: 18.01.05). Disponível em:
<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos081.htm>>. Acesso em: 10.10.13.

_____. (data: 31.07.11). Disponível em:
<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0421b.htm>>. Acesso em 10.10.2013.

OTA, Aiko Lu. **Pacote ferroviário pode sair até dia 15** (notícia). O Estado de São Paulo, p. B13, caderno de Economia, edição de 26.04.2014.

SANTILLI, José Ângelo. **Candidatos defendem propostas para a área dos trilhos e para a CTA** (fls. 01 a 05). *In*: Revista O Imparcial. Edição n.º 02, de 22 de agosto de 2012, comemorativa dos 195 anos de Araraquara. Empresa Gráfica O Imparcial: Araraquara (SP), 2012.

Mídia Gravada.

BENASSI -1, Mauro. **Entrevista**. Araraquara (SP), 2014 (gravação de voz)

BENASSI -2, Genayr do Carmo Simoni (com intervenções de BENASSI-1). **Entrevista**. Araraquara (SP), 2014 (gravação de voz).

CHEDIEK NETO, Elias. **Entrevista**. 2014 (em DVD, imagem e áudio). Gabinete do Vereador Elias Chediek Neto: Araraquara (SP), 2014.

_____. **VLT e Transporte Urbano** (em DVD, imagem e áudio). Gabinete do Vereador Elias Chediek Neto: Araraquara (SP), 2013.

DALL'ACQUA, Nelson. **Entrevista**. Bueno de Andrada (SP), 2014 (gravação de voz)

FALCOSKI, Luís Antônio Nigro. **Entrevista**. São Carlos (SP), 2014 (gravação de voz)

HONORATO, Joviano. (Intervenções de José de Sena e de José Marques) **Entrevista**. Bueno de Andrada (SP). 2014 (gravação de voz)

LOPES, Eduardo Luiz Veiga. **Memória Fotográfica de Araraquara** – “...100 anos em fotografias...” (DVD de fotos). Moura Informática e Microservice: Manaus, 1999.

LUCIANO, Lauro. **Entrevista**. Araraquara (SP), 2014 (gravação de voz)

MACHADO, Marcelo. **O Apito do Trem** (documentário em DVD). M.M. Produções: São Paulo, 2009.

_____. **Memórias da EFA** (documentário em DVD). M.M. Produções: São Paulo, 2013.

SOLCIA, Geraldo. **Entrevista**. Bueno de Andrada (SP), 2014 (gravação de voz)

TAMPELLINI, Rogerio Belmiro. **Entrevista**. Araraquara (SP), 2014 (gravação de voz).

Sites e Blogs.

ABPF - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA – (site). Disponível em: <<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm>>. Acesso em: 14.09.12.

ALEXANDRIA, Felipe de (blog). Disponível em: <<http://ahistoriadosoplaneta.blogspot.com.br/p/o-tratado-de-tordesilhas.html>>. Acesso em 12.04.2014

AVANTE BRASIL, Instituto. (blog). Disponível em: <<http://institutoavantebrasil.com.br/topicos/mapa-da-violencia-no-transito/7>>. Acesso em: 10.04.14

CÂMARA MUNICIPAL DE ARAQUARA (site). (Mapa 03). Disponível em <<http://www.camara-arq.sp.gov.br/ImageBank/FCKEditor/file/Legislacao/MAPE03.pdf>>. Acesso em 14.04.14.

_____. Site. (Mapa 04). Disponível em <<http://www.camara-arq.sp.gov.br/ImageBank/FCKEditor/file/Legislacao/MAPE04.pdf>>. Acesso em: 14.04.14.

_____. Site. Lei 350/05. Disponível em: <<http://www.camara-arq.sp.gov.br/camver/leicom/00350.html>> Acesso em 15.04.2014.

CARPLACE (blog de notícias rodoviárias). Disponível em: <<http://carplace.virgula.uol.com.br/muito-carro-muita-gente-china-estuda-controlar-compra-de-automoveis/>> Acesso em 10.04.14.

BAHIA NEGÓCIOS (site). Disponível em <<http://www.bahianegocios.com.br/economia-2/america-latina-logistica-all-se-associa-com-a-rumo-empresa-controlada-pela-cosan/>>. Acesso em 12.04.14

CEPAM – Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal (site). **Município de Araraquara**. Disponível em: <<http://cepam.org/municipios/municipios-paulistas/araraquara.aspx#ad-image-0>>. Acesso em 17.04.14

DE OLHO NO TEMPO METEOROLOGIA (portal de informações meteorológicas – site). **Chuva de quase 100 mm provoca alagamentos em Araraquara** (nota de 16.02.14). Disponível em: <<http://deolhonotempo.com.br/site/chuva-de-quase-100-mm-provoca-alagamentos-em-araraquara-sp/>>. Acesso: 14.04.2014.

DUPRAT, Sérgio. (blog). <<http://patakaparau.blogspot.com.br/2012/09/trasito-culpa-e-do-carro.html>> Acesso em 10.04.14.

FERROVIÁRIA S.A. (site). Disponível em <<http://www.ferroviarias.com.br/ver-momento-historico/estadio-fonte-luminosa-o-majestoso>> Acesso em: 29.03.14.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**, site, 2012. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/cedral.htm>>. Acesso em 14.09.12.

IANSEN, Marta. História & Outras Histórias (blog), 2010. Disponível em: <<http://martaiansen.blogspot.com.br/2010/11/milhares-de-locomotivas-parte-3.html>>. Acesso em 15.04.2014.

INFORMATIVO DOS PORTOS (site). Disponível em: <<http://www.informativodosportos.com.br/?p=18761>>. Acesso em: 12.04.14

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (site – dados até 2008). Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/> (acesso 24.01.14).

LATUFF, Carlos. **Ocaso da Ferrovia Brasileira** (site com vídeo produzido pelo autor, com fotos de material ferroviário inteiramente degradado). Disponível em: <<http://www.Youtube.com/watch?v=6VNQBtIRaFA>>. Produção de 06.06.06. Acesso em: 15.09.13.

LEITE, José. Restos de Coleção (blog), 2010. Disponível em: <<http://restosdecoleccion.blogspot.com.br/2010/09/locomotivas-vapor-da-cp-3.html>> Acesso em 15.04.2014.

LIA, Márcia. 2011. Site. Disponível em: <<http://www.marcialia.com.br/propostas/>>. 2011 Acesso em 29,09.12.

MORI JÚNIOR, César (responsável). **Circuito Ferroviário Vale Verde** (blog), 2009. Disponível em: <<http://cfvv.blogspot.com.br/2009/12/fotos-antigas-de-nossa-querida-ferrovia.html>>. Acesso em 15.04.2014.

PAULA, Breno Rodrigues de (blog). Disponível em: <<http://www.travessacinematografica.com.br/2013/08/memorias-da-efa-sob-memorias-e-sobre.html>>, Acesso: 14.04.2014.

PÉS DESCALÇOS (blog aberto). Disponível em: <<http://psdescalcos.blogspot.com.br/2009/07/automoveis-e-locomotivas-de-raymond.html>>. Acesso em 15.04.2014

SINFERP – Sindicato dos Ferroviários de Trens de Passageiros da Sorocabana, blog. 2012. Disponível em <http://saopaulotremjeito.blogspot.com.br/2012/01/e-la-se-vaio-os-trilhos-de-araraquara-sp.html>. (Acesso em 14.09.12)

TAMPELLINI, Rogerio Belmiro. **Esboços do Rogério** (blog). 2013. Disponível em: http://www.esbocosdorogério.blogspot.com.br/2013_08_01_archive.html. Acesso em: 11.03.14.

TEIXEIRA, Darlei, blog (2010). Disponível em <http://efararaquara.blogspot.com.br/> (Acesso em 20.12.12)

VELOSO, Jossânia. Evolução da Previdência Social no Brasil. (Acesso em 21.01.14). Disponível em http://www.unimed.coop.br/pct/index.jsp?cd_canal=49146&cd_secao=1&cd_materia=332114

BIBLIOGRAFIA

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. 3ª e. Editora FGV: Rio de Janeiro, 2005.

BALBINO, Ana Cristina Alves. **O Cotidiano Através dos Trilhos: A Relação entre a São Paulo Railway e a População Paulista, 1870 – 1890** (Mestrado – PUC/SP; Biblioteca Depositária: PUCSP). Disponível em: <<http://capesdw.capes.gov.br/capesdw/resumo.html?idtese=200433133005010010P8>>. Acesso em 10.06.12.

BRAUDEL, Fernand. **Escritos Sobre a História**. Perspectiva: São Paulo, 2009.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 19ª e. Malheiros: São Paulo, 2011.

NAPOLITANO, Marcos. “Vencer Satã só com orações”: políticas culturais e cultura de oposição no Brasil dos anos 1970, in *A Construção Social dos Regimes Autoritários*, ROLLEMBERG, Denise, e QUADRAT (organizadores). Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2010.

NUNES, Ivanil. **Douradense: A Agonia de Uma Ferrovia** (Mestrado, Unesp). Biblioteca Depositária: UNESP/ Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara. Disponível em <<http://capesdw.capes.gov.br/capesdw/resumo.html?idtese=20022233004030080P0>>. Acesso em 10.06.12.

SOUZA, José Maria Viana de. **A Ideologia da Cidade-Modelo**. Compacta: São Carlos (SP), 2003.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo – Três cidades em um Século**. 4ª e. Livraria Duas Cidades: São Paulo, 2004.

TUAN, Yi-fu. **Topofilia - Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. Difel: São Paulo, 1980.

ANEXO A

Alguns artigos da Lei Complementar n° 350/05 (Plano Diretor – 2005) e da Lei Complementar n° 850/14 (Plano Diretor – 2014)

(Fonte: ARARAQUARA, Prefeitura Municipal, 2005 e 2014 – site)

LEI 350/05

Art. 109. Os Corredores e Polos de Centralidades Urbana [sic] apresentam a seguinte constituição de definições e objetivos:

I – Corredores e Polos Estruturais de Urbanidade – CEU, definido [sic] como corredores e polos de incentivo e formação de novas centralidade [sic] e especialidades urbanas, bem como a integração do tecido urbano, representado pela acessibilidade de eixos estruturais da cidade, denominados nesta Lei de Avenida-Parque Ribeirão das Cruzes, Avenida-Parque Orla Ferroviária, [sic] e Unidades de Conservação e Preservação Histórico-Cultural, incluindo o centro histórico.

(...omissis...)

Art. 111 – [Incisos I e II, letras “a” e “c”:]

I – Considera-se *non aedificandi* a faixa de 30 (trinta) metros ao longo de cada uma das margens dos cursos d’água existentes da cidade e no município, destinada a implantação dos CIECO⁴⁶, aplicando-se dispositivos de legislação federal pertinente;

II – Considera-se uma faixa adicional de 70 metros, *non aedificandi*, permitindo-se o uso apenas de áreas verdes provenientes de empreendimentos urbanísticos objeto de parcelamento do solo, para a implantação de Parques Lineares Urbanos nos seguintes cursos d’água:

- a) Ribeirão das Cruzes, em toda sua extensão de área urbana e rurvbanana, como área especial de intervenções urbanas, operações consorciadas e projetos estratégicos, podendo-se ser aplicado [sic] instrumentos urbanísticos de preempção, transferência do direito de construir, operações urbanas consorciadas, direito de superfície, outorga onerosa do direito de construir, e outros instrumentos e incentivos previstos nesta Lei;
- b) (...omissis...)
- c) Córrego do Ouro, em toda sua extensão, particularmente o trecho de integração com o Parque linear da Orla Ferroviária como Corredor Estrutural de Urbanidade.

Art. 119 – [parágrafo 1º, incisos:]

§ 1º A implantação de vias arteriais será constituída, entre outras, pelos seguintes projetos especiais:

I – Corredor Estrutural de Urbanidade Oeste – da Marginal das Cruzes, com a implantação de uma avenida-parque, constituída de parques lineares e vivenciais, ciclovias, tratamento paisagístico e renaturalização das Áreas de Preservação Permanente;

⁴⁶ CIECO – Redes Hídricas e Corredores de Integração Ecológica (art. 110, Lei 350/05) (ARARAQUARA, Prefeitura Municipal, 2005 – site)

II – Corredor Estrutural de Urbanidade Leste – da Orla Ferroviária, onde está prevista a implantação de avenidas-parque paralelas, com um conjunto de projetos estratégicos e complementares, a curto e médio prazos;

- a) – Transferência e construção definitiva, com cenário estratégico a curto prazo, do pátio de manobras e oficinas de manutenção na região de Tutóia;
- b) – Construção de uma nova variante ferroviária, a médio e longo prazo, que circunde a área urbana do município entre os divisores de água da bacia do Jacaré-Guaçú [sic] e o Mogi-Guaçú [sic] ao norte, de restrição à urbanização, retirando o tráfego ferroviário de carga da área central;
- c) – Interligação das linhas férreas da antiga Estrada de Ferro Araraquara e Companhia Paulista de Estrada de Ferro, nas proximidades da penitenciária;
- d) – Correção de traçado da variante na área central.
- e) – Implantação, em curto prazo, de transporte modal urbano de cargas, com a construção de uma calha central de 20 metros, e a médio e longo prazos de permanência definitiva e exclusiva de transporte de passageiros em trens de longo percurso, bem como de transporte urbano através de metrô de superfície;
- f) – Construção de duas passagens viárias inferiores na Av. Sete de Setembro e Alameda Rogério Pinto Ferraz e uma passagem viária superior nas proximidades do Centro de Eventos, bem como a construção de duas passagens viárias inferiores à calha de 20 metros de ferrovia, no prolongamento das Avenidas Prudente de Moraes e José Bonifácio, interligando as duas vias perimetrais e a área central com a Vila Xavier;
- g) – Implantação das vias perimetrais longitudinais e tangenciais paralelas, ao longo da Vila Xavier;
- h) – Urbanização da área remanescente que forma o Corredor Estrutural de Urbanidade Leste – da Orla Ferroviária com a implantação de projeto paisagístico e de urbanização complementar do parque Linear;
- i) – Implantação em etapas, da via perimetral longitudinal ao longo da via férrea da ex-Companhia Paulista (CP), desde a Avenida Major Dario Alves de Carvalho até as proximidades da penitenciária, interligando-a ao sistema viário através de dispositivos viários já existentes ou em outros necessários;
- j) – construção de uma passagem viária superior nas proximidades do Centro de Eventos, no prolongamento da Rua Cândido Portinari.

LEI 850/14

Art. 89. São diretrizes da Circulação e Transportes:

(... *omissis*...)

VII – Elaborar estudo de viabilidade técnica e econômica para instalação de Sistema de Transporte Público Coletivo por meio de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT na área da Orla Ferroviária a ser desativada, com integração ao sistema de ônibus.

(...*omissis*...)

Art. 110. Os Corredores e Polos de Centralidades Urbanas apresentam a seguinte constituição de definições e objetivos:

I – Corredores e Polos Estruturais de Urbanidade – CEU, definido [sic] como corredores e Polos de incentivo e formação de novas centralidades e especialidades urbanas, denominados nesta Lei de Avenida Parque Ribeirão das Cruzes, Avenida Parque Orla Ferroviária, [sic] e Unidades de Conservação e Preservação Histórico-Cultural, incluindo o centro histórico.

(... *omissis* ...)

Art. 117 – [inciso VIII e letras:]

a) Construção de duas passagens viárias inferiores na Av. Sete de Setembro e Alameda Rogério Pinto Ferraz e uma passagem viária superior nas proximidades do Centro de Eventos, bem como a construção de duas passagens viárias inferiores à calha de 20 metros de ferrovia, no prolongamento das Avenidas Prudente de Moraes e José Bonifácio, interligando as duas vias perimetrais e a área central com a Vila Xavier;

b) Implantação das vias perimetrais longitudinais e tangenciais paralelas, ao longo da Vila Xavier;

c) Urbanização da área remanescente que forma o Corredor Estrutural de Urbanidade Leste – da Orla Ferroviária com a implantação de projeto paisagístico e de urbanização complementar do parque Linear;

d) Implantação em etapas, da via perimetral longitudinal ao longo da via férrea da ex-Companhia Paulista (CP), desde a Avenida Major Dario Alves de Carvalho até as proximidades da penitenciária, interligando-a ao sistema viário através de dispositivos viários já existentes ou em outros necessários;

e) Construção de uma passagem viária superior nas proximidades do Centro de Eventos, no prolongamento da Rua Cândido Portinari.

Art. 124. São consideradas áreas especiais de intervenção urbana: a Avenida Parque das Cruzes e o Parque dos Trilhos.

(...*omissis*...)

II. O Parque dos Trilhos deverá constituir corredor de integração urbana, no sentido Norte-Sul, adotando, se viável, o sistema de transporte coletivo por VLT (Veículo Leve sobre Trilho) ou similar, com vários pontos de integração com linhas de ônibus perimetrais e de ligação entre os setores Oeste-Leste; e

III. O Parque dos Trilhos deverá representar uma moderna centralidade e abrigar o Centro Administrativo Municipal, além de áreas de lazer e recreação, com paisagismo atraente e clima ameno proporcionado por extensas áreas de reflorestamento.

Art. 199. As diretrizes gerais para elaboração do PDTT – Plano Diretor de Transporte e Trânsito são:

(...*omissis*...)

XI. O PDTT deverá contemplar os seguintes objetivos e diretrizes gerais:

(...*omissis*...)

f) Possibilidade de instalar o Sistema de Transporte Público Coletivo por meio de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT no trecho da Orla Ferroviária e promover a devida integração como sistema de ônibus.

(...*omissis*...)

XVIII. Plano Diretor de Transportes e Trânsito, com os seguintes objetivos primordiais:

(...*omissis*...)

g) Possibilidade de implantação do VLT e integração com o sistema de ônibus.

(...*omissis*...)

Anexo VII – Bens, Áreas e Edifícios Protegidos.

(...*omissis*...)

III – Os seguintes edifícios e espaços:

a) – Estação Ferroviária de Araraquara, localizada na Rua Antonio Prado s/n;

- b) – Estação Ferroviária de Bueno de Andrada, localizada no Distrito de Bueno de Andrada;
(...*omissis*...)
- k) – Complexo Ferroviário do Ouro, compreendendo a Estação Ferroviária, a Vila e a Sub-Estação Elétrica;
(...*omissis*...)

APÊNDICE I

ADMINISTRAÇÃO DA EFA (Mauro Benassi, entrevistado)

1. DIRETORIA

- Divisão de Materiais
- Oficina Gráfica
- Setor Médico
- Setor de Pessoal
- Secretaria

2. FINANÇAS

- Contadoria
- Contabilidade
- Tesouraria
- Mecanizado
- Aramagem, Abastecimento e Loja.

3. TRÁFEGO

- Estações
- Movimento
- Telégrafo
- Eletricidade
- Telefone

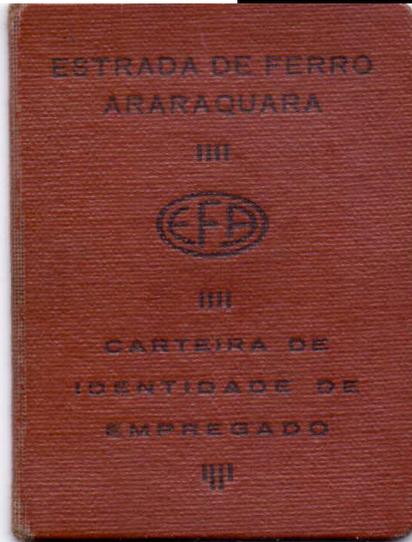
4. LINHA

- Leito Ferroviário
- Construção e Manutenção
- Desenhos

5. LOCOMOÇÃO

- Escritório
- Oficinas
 - Desenhos
 - Carpintaria
 - Carros e Vagões
 - Fundição
 - Modelação
 - Automotores
 - Locomotivas
 - Truques
 - Pintura
 - Carretão
 - Funilaria
 - Escola
 - Serraria
- Rotunda e Depósito
 - Lavagem
 - Limpeza
 - Abastecimento
 - Lubrificação
 - Veículos Ferroviários

APÊNDICE II



N. 27-AC ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA		CARTEIRA N.º 3.512	
Data da última admissão 9 / 8 / 1948		Emitida a favor do empregado	
Departamento <i>Diretoria</i>		<i>Maurício Benassi</i>	
Repartição <i>Divisão do Material</i>		Ind. 6569	
Categoria <i>Escriturário</i>		Fotografia tirada em 10/7/1956 Impressão digital do POLEGAR DIREITO	
Filiação: Pai <i>Ruís Benassi</i> Mãe <i>D. Elisa Morasini</i>		 	
Nascimento em 10 de agosto de 1934		Assinatura do empregado	
Localidade <i>Boa Esperança do Sul</i> Estado de <i>São Paulo</i>		<i>Maurício Benassi</i>	
Estado civil <i>Solteiro</i>			
Araraquara, 30 de julho de 1956			
<i>João Lamare</i> CHEFE DO SERVIÇO DO PESSOAL VISTO DIRETOR			

1010-51 ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA		Serviço do Pessoal	
DIRETORIA		CARTEIRA N.º 6.221	
Data da última admissão 15 Set 1958		Emitida a favor do empregado	
Departamento <i>Finanças</i>		<i>Lenaura do Carmo Simonini Benassi</i>	
Repartição <i>Contabilidade e Estatística</i>		Ind. 11.497	
Categoria <i>Auxiliar de Escritório</i>		Fotografia tirada em 15/3/1961 Impressão digital do POLEGAR DIREITO	
Filiação: Pai <i>Alguemirato Simonini</i> Mãe <i>Lucy Carli Simonini</i>		 	
Nascimento em 9 de Julho de 1935		Assinatura do empregado	
Localidade <i>Araraquara</i> Estado de <i>São Paulo</i>		<i>Lenaura do Carmo Simonini Benassi</i>	
Estado civil <i>Casada</i>			
Araraquara, 15 de Setembro de 1961			
<i>João Lamare</i> CHEFE DO ESCRITÓRIO VISTO DIRETOR			

APÊNDICE III



fepasa **Ferrovias Paulista S.A.**
CPC - 3456

PASSE LIVRE

PARA EMPREGADO

TALÃO N° 02831 1ª CLASSE

Genair do Carmo S. Benassi
ufw



fepasa **Ferrovias Paulista S.A.**
CPC - 3456

PASSE LIVRE

PARA SERVIDOR EFETIVO

TALÃO N° 28418 1ª CLASSE

NOME DO CONCESSIONÁRIO
MAURO BENASSI

REGISTRO INDIVIDUAL 5065691 CONTROLE 830471

DATA DA EMISSÃO 29.08.75

CHEFE DO DEPARTAMENTO
Chefe do Dep. de Material

OBSERVAÇÃO:
NOS CASOS DE FALECIMENTO, CASAMENTO OU MAIORIDADE DE PESSOAS QUE CONSTEM DESTE TALÃO, FICA O CONCESSIONÁRIO OBRIGADO A COMUNICAR IMEDIATAMENTE O FATO AO DEPARTAMENTO EXPEDIDOR, JUNTANDO-O PARA A NECESSÁRIA CORREÇÃO.

DEPENDENTES

NOME	PARENTESCO
GENAYR DO C. S. BENASSI	ESPOSA

NOME DO CONCESSIONÁRIO
GENAYR DO CARMO S BENASSI

REGISTRO INDIVIDUAL 5114977 CONTROLE 390100

DATA DA EMISSÃO 14 MAI 1976

CHEFE DO DEPARTAMENTO
SEÇÃO PESSOAL FERROVIÁRIO A-24
Helio Arcangeles

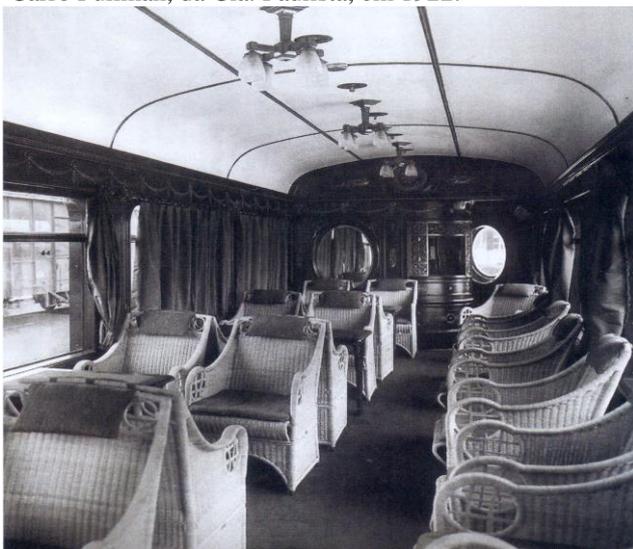
OBSERVAÇÃO:
NOS CASOS DE FALECIMENTO, CASAMENTO OU MAIORIDADE DE PESSOAS QUE CONSTEM DESTE TALÃO, FICA O CONCESSIONÁRIO OBRIGADO A COMUNICAR IMEDIATAMENTE O FATO AO DEPARTAMENTO EXPEDIDOR, JUNTANDO-O PARA A NECESSÁRIA CORREÇÃO.

DEPENDENTES

NOME	PARENTESCO
------	------------

APÊNDICE IV

Carro Pullman, da Cia. Paulista, em 1922.



Fonte: COSTA (2008, p. 27)

Um modelo (década de 50) de poltrona Pullman, da Cia. Paulista.



Fonte: COSTA (2008, p. 37)

APÊNDICE V

Acidente ferroviário com locomotiva “maria-fumaça” (s/d), provavelmente na linha da EFA.



Fonte: acervo da UAPA – União dos Aposentados e Pensionistas da Araraquarense (2014)

APÊNDICE VI

