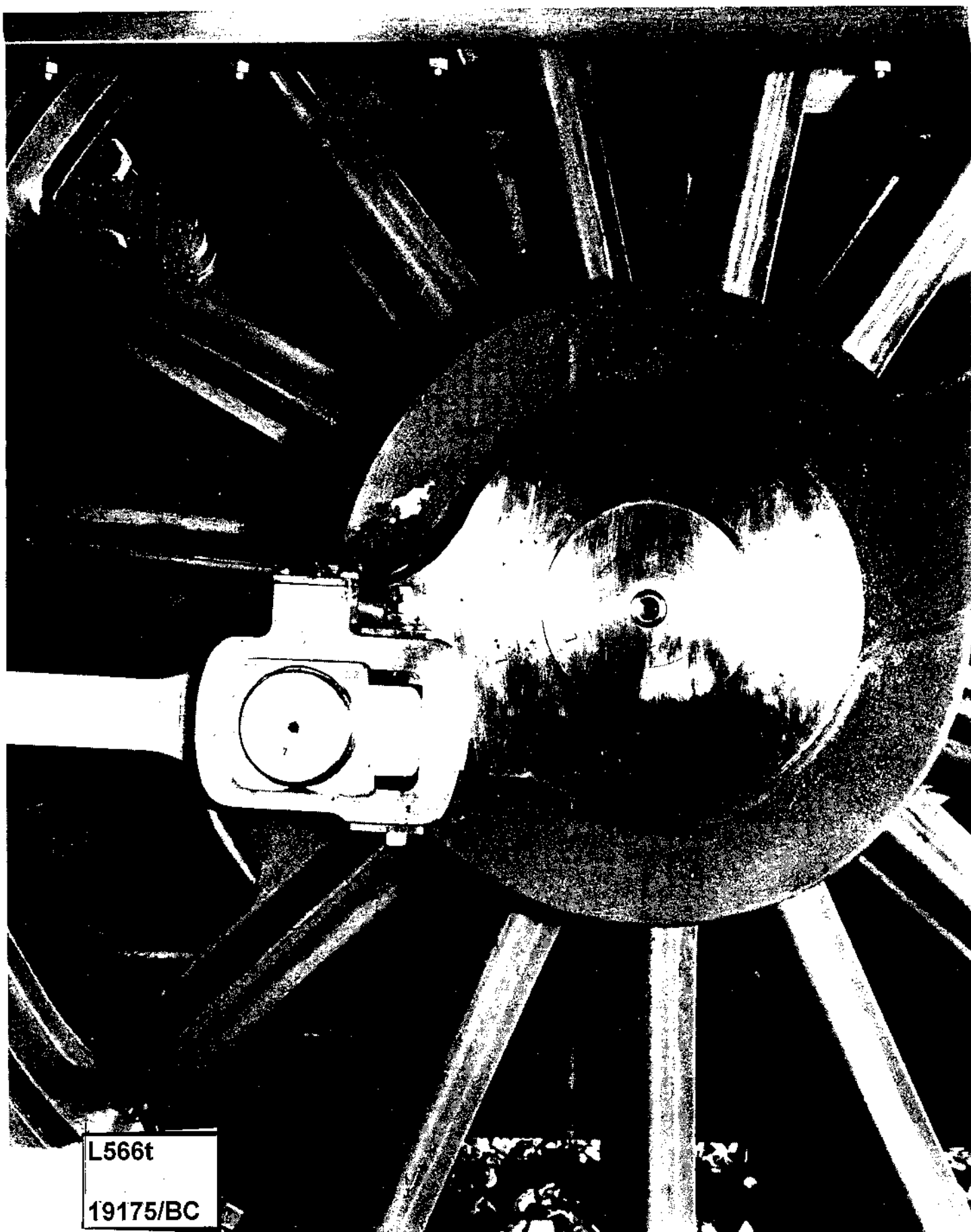




L566t

19175/BC

SIMONE NARCISO LESSA

TREM-DE-FERRO: DO COSMOPOLITISMO AO SERTÃO

*Este exemplar corresponde
a redação final da dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão julgadora em 15.04.93*

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Departamento de História do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual de
Campinas

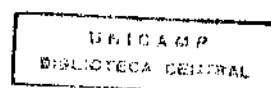


Prof. Dr. Ítalo A. Tronca

Tema e Título da Dissertação
Orientador



Março de 1993



UNIDADE	BC
N.º CL. / Y.º	L566t
	19175
	261/93
	01X
Valor	R\$ 100.000,00
DATA	12/05/93
N.º CPD	

CM-00045213-9

AGRADECIMENTOS

Este trabalho começou a ser elaborado durante o bacharelado que fiz na Universidade Federal de Minas Gerais em meu último ano da graduação no Departamento de História. Pouco tempo depois de ingressar no Mestrado do Departamento de História da Unicamp retomei a idéia e dei prosseguimento ao trabalho. Durante todo este tempo muitas pessoas me ajudaram de várias maneiras e me sinto muito grata a todos. Poderia fazer uma enorme lista de amigos e colaboradores mas não o farei e espero que todos se identifiquem ao longo deste agradecimento.

Primeiramente quero agradecer ao meu marido, a minha família, aos meus amigos e colegas que muito me ajudaram e me suportaram falando sobre ferrovias durante tanto tempo (é provável que tenham que agüentar isso por mais algum tempo). Quero agradecer especialmente ao meu orientador e aos professores do departamento de história da Unicamp pelo acompanhamento, pelos cursos e por muitas sugestões. Gostaria de agradecer aos funcionários da Secretaria de Pós-graduação e da Secretaria do Departamento de História do IFCH por me guiarem, de maneira tão simpática, pelos caminhos da burocracia acadêmica necessária para chegar ao momento da defesa desta monografia.

Gostaria ainda de agradecer ao CNPQ, à CAPES e à Unicamp, cujo apoio financeiro tornou possível este trabalho. Sou também muito grata aos bibliotecários da Unicamp, Biblioteca Nacional e, especial-

mente, ao apoio a mim fornecido pelos bibliotecários da Rede Ferroviária Federal S. A. que tornaram possível e agradável a coleta de grande parte dos dados desta pesquisa, tanto no Rio de Janeiro quanto em Belo Horizonte. Neste momento me sinto incapaz de agradecer a todos da maneira que merecem por terem, cada um a sua maneira, me ajudado a percorrer esta jornada ferroviária. Enfim todo o que posso dizer é que vejo uma luz no fim do túnel e penso que ela só está lá graças ao meu trabalho e a ajuda de vocês.

Dedico este trabalho aos meus avós, por me ensinar a amar o passado.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1	
1 - FERROVIA E COSMOPOLITISMO	11
2 - VAPOR & FERRO = FERROVIA	20
2.1 - A Ferrovia, o Sonho Sobre Rodas	24
2.2 - O Controle do Espaço e do Tempo	29
3 - A EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA PELOS SERTÕES DO MUNDO	34
3.1 - As Transcontinentais e a Conquista dos Grandes Espaços	42
3.2 - A Expansão das Transcontinentais	50
4 - O SISTEMA FERROVIÁRIO E A CONSTITUIÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO	54
4.1 - A Linha do Centro da Central do Brasil - a Conquista do Interior e a Urbanização.....	59
4.2 - A Ferrovia e a "Conquista" do Território	63
4.3 - A Ferrovia nas Primeiras Décadas da República	78
CAPÍTULO 2	
1 - FERROVIA E URBANIZAÇÃO	85
1.1 - O Cenário Urbano - Campo de Geração da civilização Industrial.....	87
1.2 - Urbanização e Aceleração	93

1.3 - Estações Ferroviárias, os Templos do Século 19	99
1.4 - A Expansão Territorial e a Relação Campo - Cidade	102
1.5 - O mundo Visto sob o Véu da Velocidade	108
1.6 - Uma Paisagem em Desaparição	115
 2 - O APARELHAMENTO TÉCNICO DO BRASIL: URBANIZAÇÃO E FERROVIAS ...	122
2.1 - A Capital e a Imagem do Brasil	125
2.2 - São Paulo a Locomotiva do Brasil	133
 3 - BELO HORIZONTE E A EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA PARA O SERTÃO	137
3.1 - Uma Nova capital para Minas Gerais.....	142
3.2 - A Rede Ferroviária Mineira Segue para o Norte	147
 4 - A FERROVIA COMEÇA A AVANÇAR SOBRE O SERTÃO DO NORTE DE MINAS ..	151
4.1 - A Construção até Bocaiúva	159

CAPÍTULO 3

1 - MONTES CLAROS - UMA CIDADE NAS PRINCIPAIS VIAS DO SERTÃO	167
1.1 - Os Primeiros Caminhos	168
1.2 - A Cidade Sertaneja e os Símbolos do Cosmopolitismo	172
1.3 - A Inauguração do Trecho até Bocaiúva e a Visita do Ministro a montes Claros	177
1.4 - Montes Claros "Ganha" a Linha do Centro e Pirapora Protesta	184
1.5 - Montes Claros a Espera da Ferrovia	189
 2 - A FERROVIA PROSSEGUE	195
2.1 - A Viação Férrea Leste Brasileiro	196

2.2 - O Prolongamento da Central em direção a Bahia	198
2.3 - A Linha do centro - Um Sonho Distante de sua Época	204
3 - A FERROVIA E AS IMAGENS DO SERTÃO	211
3.1 - Os Dois Brasis	215
3.2 - Os Sertões de Cunha e Rosa	221
3.3 - O Mundo Sai dos Trilhos	226
- BIBLIOGRAFIA	234

INTRODUÇÃO

"Nothing else in the nineteenth century seemed as vivid and dramatic a sign of modernity as the railroad".

(Arnold Trachtenberg)¹

A ferrovia se constitui em nosso imaginário, para além da história de sua evolução técnica, como uma imagem de poderosa significação cultural para a contemporaneidade. Escreve P. M. Bardi: "Viajando vai-se ampliando não uma história, mas múltiplas histórias, cada uma repleta de fatos, interligados ou não, deixando a impressão de se aventurar num mundo particular, complicado no defini-lo, prolífico em operadores, interferências sociais, políticas, econômicas: o mundo ferroviário, com sua intimidade, visão, disciplina, orgulho"². A ferrovia foi o primeiro veículo mecânico terrestre e de alta velocidade na história. Sua extensão pelo mundo engendrou, em diferentes partes

¹ Arnold Trachtenberg. "Foreword", in Wolfgang Schivelbusch. *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkley, The University of California Press, 1986. p. XIII.

² P. M. Bardi. *Lembrança do Trem-de-Ferro*. São Paulo, Banco Sudaméris do Brasil S.A., 1983, p. 16.

do planeta, uma imagem de mensageira do progresso e da modernidade.

Este trabalho é fruto do "embate" que temos travado com algumas questões suscitadas ao nos depararmos com o mundo extremamente rico da ferrovia. À medida que trabalhávamos as fontes, percebíamos que a ferrovia aparecia, para a época que a criou como um símbolo. Com base nesta constatação passamos a nos perguntar: Por que a ferrovia é uma imagem tão recorrente nas mais variadas manifestações culturais a partir do século 19, tais como a literatura, a fotografia, o cinema etc.? O que representa para a cultura ocidental esta imagem suntuosa da "era mecânica"? Seria a ferrovia, de fato, vista como um símbolo da "era mecânica"?

As repercussões das primeiras ferrovias em todo o globo e os nuances das relações intersocietárias que passaram a permeiar, à medida que crescia sua rede por todo o mundo, levaram-nos a perguntar como esta imagem forjada, no nosso entender, em um cenário de popularização crescente dos artefatos mecânicos, efetivou-se no Brasil? Qual o papel que será atribuído a ferrovia na extensão dos "avanços" tecnológicos da Era Industrial no Brasil? Qual a relação da expansão ferroviária com a urbanização crescente no Brasil no final dos séculos 19 e 20? Qual o papel que será atribuído à ferrovia na consolidação do território, e, mesmo do Brasil como nação?

No Brasil, muito além de seu papel econômico, os defensores da ferrovia calocavam-na no papel de uma eventual conqui-

tadora das regiões desérticas do interior do país, levando ao sertão as benesses da civilização, apresentando-se para esses homens que a idealizavam como a própria imagem do progresso no sertão. Ao longo do trabalho, conforme as fontes, a imagem da ferrovia como conquistadora de territórios ganha grande destaque. Buscando confrontar essa imagem maior da ferrovia, imagem de civilização, com a imagem de deserto inóspito, que o sertão tem na literatura, nos afastamos do eixo Rio-São Paulo e nos voltamos para Minas Gerais.

Fomos buscar em Minas uma ferrovia que se relacionasse com as duas imagens que buscávamos confrontar: trem/civilização e sertão/barbárie. Elegemos como objeto a construção da Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, realizada ao longo do período áureo da era ferroviária, entre o final do século passado e a década de 50 deste século. Damos ênfase à construção do trecho da Linha do Centro, que vai de Belo Horizonte a Monte Azul, na divisa de Minas Gerais com a Bahia, ou seja, o sertão do Norte de Minas.

Nos debates a propósito da construção desse trecho da ferrovia no sertão, buscamos explicitar os papéis atribuídos a ela por seus defensores. Para eles a construção desse trecho além de criar um dos mais intensos corredores brasileiros de migração — dando vazão aos fugitivos do grande flagelo da região: a seca —, será também uma solução de continuidade territorial entre o

Norte e o Sul do país³. A ferrovia será vista, desde o início, como um instrumento da "civilização industrial" que leva o "progresso" emergente nas grandes cidades do Brasil, e do mundo, para o interior inóspito e atrasado do país.

O principal motivo que nos levou a esta escolha foi o fato de a Linha do Centro não ter, *a priori*, uma relação com a principal atividade econômica exportadora da época, o café. Trata-se de uma *ferrovia de penetração*, de conquista de território, não possui uma qualidade econômica mais evidente, o que nos permite trilhar com maior tranquilidade os caminhos sugeridos por aquela imagem da ferrovia como mensageira do progresso e da civilização. Além disto, encontramos na documentação uma imagem da Linha do Centro como conquistadora do sertão, levando até ele a civilização que o trem representava.

Por intermédio da história da chegada do trem no sertão do Norte de Minas, buscamos mostrar uma história que tem pontos em comum com sertões do mundo todo, e de todo o Brasil, sem contudo perder suas singularidades locais. Trataremos de relações de encanto e de medo, suscitadas pela chegada da máquina, passíveis de serem encontradas no Oeste norte-americano, na Sibéria, na Amazônia, em São Paulo, em Minas Gerais, ou seja, em todos os interiores, nos sertões. Empatia determinada pela carga desse sonho de progresso e desenvolvimento, referenciado numa perspec-

³ Essa ferrovia tangencia toda a região do sertão mineiro presente na obra de João Guimarães Rosa. *O Grande Sertão: Verdades*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1984.

tiva urbana, industrial e burguesa, estendida a partir da construção da rede dos modernos meios de comunicação, por todo o mundo.

Procuramos mostrar neste trabalho que, com base no implemento das técnicas de comunicação e transporte, a sociedade industrial estendeu sua ação por todo o planeta. Entendemos que as transformações exercidas com base nas mudanças tecnológicas, a partir do século 19, possivelmente imporão novos comportamentos e visões de mundo. A cidade será o centro produtor dos novos comportamentos que emergirão do convívio com as novas tecnologias. Partindo da cidade, a ferrovia — símbolo da "era industrial" — estenderá, juntamente com seus trilhos, uma imagem do que provavelmente seria esse mundo urbano e seus confortos. A ferrovia será o elo de ligação do interior com os grandes centros urbanos do país, ligando o sertão aos confortos da cidade grande.

A ferrovia de penetração será vista como a representante do mundo urbano no interior. Buscamos estabelecer por intermédio das fontes secundárias, a relação da ferrovia com o processo mundial de urbanização e as transformações tecnológicas crescentes a partir do século 19. Tomamos como referência o caráter disciplinar das estratégias de urbanização, ligado a uma perspectiva saneadora, e o papel da ferrovia como uma dessas estratégias. Partimos para uma análise comparativa das semelhanças e diferenças existentes na relação ferrovia e urbanização, encontradas em vários países — França, Inglaterra, Estados Unidos, Brasil e, em várias cidades brasileiras — Rio de Janeiro, São

Paulo e Belo Horizonte.

Símbolo da Era Industrial, a ferrovia se estabelecerá na ordem simbólica da sociedade que a criou, no que Cornelius Castoriadis chamará de "imaginário efetivo"⁴. As imagens, sendo representações de outra coisa, possuem função simbólica. Para Cornelius Castoriadis, "o simbolismo supõe a capacidade de estabelecer um vínculo permanente entre dois termos, de maneira que um representa o outro"⁵. Para o autor, em qualquer nível que se situem, todo símbolo e todo o simbolismo trazem o componente imaginário. Neste sentido, o imaginário é da ordem da imaginação, é um deslocamento de sentido, onde os símbolos já disponíveis são investidos de outra significação separando-se de sua função prática. Sendo assim, o imaginário se utiliza do simbólico, não somente para se expressar, mas para passar, como podemos encontrar em Castoriades, do virtual à qualquer coisa a mais, para "existir". O que Castoriades chama de imaginário efetivo é justamente essa capacidade elementar e irreduzível de evocar uma imagem⁶.

Construimos a nossa análise tomando como ponto de partida a comparação das diferenças e semelhanças encontradas nas imagens das quais a ferrovia será investida, em vários países, como precursora de novas formas de ver o mundo e como conquista-

⁴ Cornelius Castoriadis. *A Instituição Imaginária da Sociedade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982. p. 155.

⁵ *Idem*.

⁶ *Idem Ibidem*.

dora de territórios, até chegar aos sertões do Brasil, particularmente do Norte de Minas. A Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, na Região Norte do Estado de Minas Gerais, e sua construção nas primeiras décadas do século 20, servirá, neste trabalho, como um roteiro, o qual seguiremos em busca dos debates sobre as imagens atribuídas a uma ferrovia de penetração no Brasil.

Essa ferrovia, cujo projeto já havia sido esboçado desde a Regência de Feijó, foi construída ao longo da primeira metade do século 20 com várias interrupções e percaucos. Seguindo as discussões que gravitaram em torno de sua construção, buscamos explicitar uma parte da história da construção da rede de transporte e comunicação no Brasil e suas implicações no debate que se dará em torno da consolidação do território brasileiro e da soberania nacional. Para tanto, voltamos nosso foco para o papel da ferrovia — imagem de civilização e progresso industrial — na construção da imagem de "nação brasileira unificada".

Procuramos cruzar, a partir dos dados coletados, os discursos que aliam a ferrovia ao aparelhamento técnico da sociedade à uma nova forma de percepção fundada na aceleração mecânica dos veículos e, ao discurso de um projeto civilizador homogeneizante de caráter mundial. Buscamos estabelecer as relações destas questões com o projeto brasileiro de constituição do Estado Nacional, que vai do Império à República, (governabilidade e soberania nacional). Projeto este que tornava imprescindível o domínio do território e das fronteiras nacionais, incluindo o

sertão, onde seria estabelecida a ligação do Norte com o Sul do País pela construção de várias *ferrovias de penetração*.

A construção de uma malha, cada vez mais fina, dos meios de comunicação e transporte era vista, por grande parte dos intelectuais brasileiros do final do século 19 e começo do 20, como uma estratégia fundamental para promover o encontro do Brasil, que se "modernizava" e se "urbanizava", com o interior "atrasado" do país. Este encontro dar-se-ia à medida que fosse normalizado o tráfego da população, das mercadorias e das informações no território brasileiro, ligando a cidade com o campo e estabelecendo, conseqüentemente, o contato entre essas "duas culturas estanques": uma urbana e a outra agrária.

A instauração de uma constante vigilância, expandindo cada vez mais as fronteiras de acesso do aparelho administrativo para todo o território, buscava cercear qualquer desordem interna. A soberania da Nação se estabeleceria, de acordo com esta proposta, pela implantação de um controle sobre suas fronteiras internas e externas, realizado pelas instituições governamentais, e, contando com a expansão da rede de comunicação como um de seus instrumentos de controle.

Esse controle dar-se-ia principalmente com a disseminação cada vez mais minuciosa da imagem de uma nação brasileira unificada. O domínio do território acabaria por propagar, pela construção das redes de comunicação, as imagens de progresso, desenvolvimento e civilização, para o interior, representadas pela ferrovia e tão caras à época. Propugnava-se ao longo do período

de construção da Linha do Centro que o domínio do território acabaria por "sanear" o interior "atrasado" ao inseri-lo no "moderno mundo do progresso". Mundo este com características fundadas no urbano.

Empenhamo-nos em usar neste trabalho uma gama variada de fontes escritas. No trato das fontes literárias, procuramos selecionar imagens e percepções sobre a ferrovia no período estudado, buscando os indícios de sua inserção nas simbologias da época. Nos documentos oficiais, tratamos de investigar as referências ao projeto de governabilidade que se estabelece, em várias partes do mundo e também no Brasil, na expectativa de um "processo civilizatório" do qual a ferrovia será um dos agentes. Nos jornais procuramos as expectativas, as disputas, os anseios e medos, suscitados pela chegada ferrovia no Sertão.

A monografia divide-se em três capítulos. No primeiro trataremos do surgimento da ferrovia como uma nova tecnologia afinada com os ideais mais caros à época que a criou e as diferentes imagens que assume ao se expandir pelo mundo, inclusive o Brasil. No segundo, trataremos da relação da ferrovia com a urbanização, as propostas urbanísticas que se aplicavam a ferrovia, como é o caso do controle da circulação nas cidade, assim como a relação da ferrovia com a urbanização no Brasil, em especial a Linha do Centro. No terceiro, trataremos da construção da Linha do Centro e do avanço deste símbolo da Era Industrial sobre o sertão. Viajando no trem do sertão encontramos as imagens de uma época em que a velocidade e as relações sociais, pautadas

pelo urbano, eram ainda incipientes. Buscamos neste trabalho explicitar a participação da ferrovia no momento de gestação dos sonhos da sociedade tecnológica na qual vivemos.

CAPÍTULO 1

1 - FERROVIA: TRANSFORMAÇÕES E COSMOPOLITISMO

A velocidade e a simultaneidade com que a informação chega atualmente aos diferentes pontos do planeta, apontando para uma "tendência homogeneizante", faz de nós habitantes de um mundo onde as distâncias e o tempo são superados pelas telecomunicações e pelo aperfeiçoamento tecnológico dos meios de transportes. Para que possamos entender como chegamos a esse nosso complexo mundo "unificado" pelos meios de comunicação, investigamos a constituição dessa rede à qual estamos emaranhados. Procedendo a investigação nos deparamos com transformações sem precedentes que ocorreram no sistema de comunicação e transporte, a partir da primeira metade do século 19, em vários países do mundo, inclusive no Brasil.

Encontramos dados, na obra de vários autores, que nos levaram inferir que as transformações que se deram no processo produtivo, no início do século 19, colocaram como dilema a "incapacidade" da economia capitalista européia em expandir o mercado para seus produtos, limitando, assim, a produção e consequentemente o consumo¹. O que foi feito para superá-lo? Autores

¹ "O que nos choca retrospectivamente sobre a primeira metade do século XIX é o contraste entre o enorme e crescente potencial produtivo da industrialização capitalista e a inabilidade, bem patente, em aumentar sua base. Poderia crescer dramaticamente, mas parecia incapaz de expandir o mercado para seus produtos, proporcionar saídas lucrativas para seu capital acumulado, ter por se só a capacidade de gerar emprego a uma taxa

como Hobsbawm e outros, atribuem a superação desse dilema ao surgimento dos modernos meios de comunicação e transportes.

Dois fatores teriam permitido a sua superação. Em primeiro lugar o que Marx chamou de "suprema realização"² da economia industrial: a *estrada de ferro*. Em segundo lugar, em decorrência do aparecimento dos meios de comunicação modernos — a estrada de ferro, o barco a vapor e o telégrafo — foi possível a multiplicação do espaço geográfico da economia capitalista e a redução do tempo necessário para a superação das distâncias.

Para compreendermos essas transformações, precisamos investigar a relação dessas novas tecnologias da comunicação com o surgimento de novos comportamentos sociais e, conseqüentemente, o surgimento de novas visões de mundo a partir do convívio com elas. Entendemos que é necessário também que nos voltemos para o espaço das relações intersocietárias, pois chama-nos a atenção a freqüência com que estas passaram a ocorrer a partir do surgimento da ferrovia, por toda a parte, ao longo do globo terrestre. Essas mudanças, aparentemente vigorosas, engendrarão uma atividade econômica febril — inicialmente centradas nas cidades e com o passar do tempo irradiadas para todo o seu *hinterland*, — por intermédio da construção da rede de comunicação. Constatamos em nossa investigação que esse movimento podia ser entrevisto, com

comparável ou com salários adequados". Eric Hobsbawm. *A Era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982. p. 53.

² Marx a Danielson, 10 de abril de 1879, in *Werke XXXIV*. pp. 370-5, citado por Eric Hobsbawm. *op. cit.* p. 53.

pequenas diferenças temporais e variações regionais, tanto em Paris quanto no Rio de Janeiro ou em Belo Horizonte, praticamente em todos os pólos urbanos do mundo.

A ferrovia vem se constituindo em um dos personagens mais dramáticos da "Era Industrial". Um símbolo do "progresso e civilização" da sociedade ocidental; propagado por todas as formas de produção de imagens, aos quatro cantos do planeta. Uma imagem que se caracteriza por sua fluidez, por sua capacidade de aparecer e desaparecer, por seu caráter inconstante. Um trem que podemos seguir até sumir por um túnel, no presente, para reaparecer logo adiante, no passado, na lembrança.

Ao elegermos a ferrovia como tema deste trabalho fomos movidos pela magnitude da imagem desse objeto tecnológico — o trem — e pela sua presença nas memórias, reminiscências, e nos romances. São imagens que vão da ferrovia cortando as Estepes como mensageira da Revolução Russa à viagem dos dissidentes do stalinismo para a Sibéria; da conquista do Oeste americano à aventura das construções ferroviárias nas selvas e sertões brasileiros, onde os trabalhadores morriam como moscas, de doenças tropicais.

Procuramos neste trabalho identificar até que ponto a propagação da ferrovia e a intensificação da comunicação que viabilizou, inaugurou um novo modo da humanidade se relacionar com o mundo e no mundo. Somando-se às outras transformações que ocorreram a partir do surgimento dos novos artefatos industriais, pensamos que a ferrovia causará um grande impacto à mentalidade

de sua época, inspirando passagens de seus literatos, como foi possível constatar.

Em seu texto sobre o século 19, Maria Stela M. Bresciani, perseguindo a formação de uma "nova sensibilidade", uma nova forma de percepção do mundo, atribui aos homens cultos da época, registros de perdas e imposições violentas se auto-representando, em seus escritos, como contemporâneos de *um ato inaugural*. Escreve a autora: "Convencidos de estarem vivendo no limiar de uma 'nova era', prenhe de um potencial transformador ainda não avaliado, eles se lançam à empresa de anotar em seus escritos os sinais visíveis dessa novidade de dimensões desconhecidas e assustadoras"³.

Podemos constatar por seus escritos que a convivência cotidiana com as novidades desse momento — vapor, ferro, velocidade, mercado internacionalizado e unificado pelos meios de comunicação da era urbana — inaugura para seus contemporâneos uma nova visão de mundo. Instaura-se na época uma nova sensibilidade marcada pela aceleração mecânica. Os trens que atingiam velocidades cada vez maiores — à medida que as locomotivas, as ferrovias e os sistemas de sinalização se aperfeiçoavam — tornaram-se uma possante imagem para o ritmo estonteante do século 19 e primeiras décadas do século 20, período que passa a ser conhe-

³ M. Stela M. Bresciani. "Metrópoles: As Faces do Monstro Urbano (as cidades no século XIX)", in *Revista Brasileira de História. Cultura e Cidades*. Nº 8 e 9. São Paulo, Editora Marco Zero/ ANPUH, 1985. p. 37.

cido pelo clichê de a "*Era do Trem Expresso*"⁴.

A historiografia da Idade Contemporânea tem sido unânime em localizar na Europa o núcleo de uma nova estrutura produtiva, que se desenvolve na segunda metade do século 19. Podemos encontrá-la, no entanto, em diferentes regiões do planeta com pequenas variações temporais. Para designar a emergência dessa "era mecânica" e suas transformações, os historiadores passaram a filiá-la ao conceito de *Revolução*. Várias séries diferenciadas de transformações foram vinculadas à imagem de *Revolução*, tais como: a 1ª e a 2ª Revolução Industrial — hoje já se fala em uma 3ª provocada pelas transformações da eletrônica —, Revolução dos Transportes, Urbana, Agrícola, entre outras.

Essas *Revoluções*, atribuídas a esse período, são construções, imagens condensadas e generalistas dessas transformações diferenciadas ocorridas ao longo de mais de um século e que apresentam singularidades em cada país. Os conceitos de Revolução Tecnológica ou Revolução Industrial e a Revolução dos Transportes, que de acordo com vários autores se desenvolve em torno de 1870, são muito usados com referência a esse período. Esses conceitos são quase que unânimes entre os historiadores. Poderíamos dizer que são praticamente de domínio público.

Dentre os autores que utilizam esses conceitos encontramos autores filiados a linhas teóricas bastante diferenciadas.

⁴ Peter Gay. *A Experiência Burguesa da Rainha Vitória a Freud. A Educação dos Sentidos*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988, p. 55.

Para esses autores a ferrovia é um marco dessas *Revoluções*, principalmente da chamada Revolução dos Transportes. Para Hobsbawm, um marxista, o aparecimento da ferrovia é o marco que dá início à Revolução dos Transportes. Para o autor, a entrada em cena da ferrovia provoca um grande impacto sobre a economia capitalista com a expansão do mercado. Escreve o autor: "o mundo inteiro tornou-se parte desta economia. Esta criação de um único mundo expandido é talvez a mais importante manifestação do nosso período"⁵.

De acordo com Schivelbusch, um *historiador das mentalidades*, na Inglaterra, a Revolução dos Transportes começa por volta de 1770. Para este autor, entre 1770 e 1830, ocorre uma diminuição considerável do tempo de viagem entre as principais cidades inglesas com um aumento do número de passageiros e mercadorias transportadas, primeiramente por carruagens e tropas e posteriormente por ferrovias e vapores, que darão o impulso definitivo à comunicação⁶. Já para Paul Virilio, designado *pós-moderno*, é o começo da "Idade da Aceleração" que se funda com o advento da "Revolução Dromológica".

Paul Virilio utiliza a denominação "Revolução Dromológica", colocando as duas revoluções, Industrial e dos Transportes, num único conceito, pois para ele o fenômeno que marca as transformações neste período é o aumento da velocidade em todos

⁵ Eric Hobsbawm. *op. cit.* p. 53.

⁶ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p. 7

os campos da sociedade. De acordo com o autor, *Dromologia*, do grego *drómos*, que significa corrida, ou seja, a lógica da corrida. Para Virilio, até o século 19 a sociedade estava fundada no freio e os meios de favorecer a velocidade eram insuficientes. Podia se produzir freios usando todos os tipos de obstáculos: muralhas, leis, normas, interdições, etc. As transformações da Revolução Dromológica não serão somente na capacidade de fabricar objetos similares mas, sobretudo, nos meios de fabricar velocidade, com o motor a vapor e depois com o motor a explosão. Passa-se, assim, da "Idade do Freio" para a "Idade da Aceleração"⁷. Esta entrada, na "Idade da Aceleração" foi projetada, segundo o autor, para todos os sertões; sejam eles brasileiros, norte-americanos ou russos.

Os conceitos Revolução Industrial e Revolução dos Transportes impuseram à mentalidade de nossa época; na medida em que a eles foram se incorporando várias imagens caras ao século 19 e ao século 20, tais como: civilização, industrialização, progresso etc. Associamos às revoluções já citadas o impacto da realidade material sobre a mentalidade da sociedade capitalista mundial — a rapidez das viagens, a superpopulação das cidades, a quantidade e a rapidez com que se sucediam as invenções — e a emergência de novas relações sociais que passarão a estruturar o cotidiano da população à medida que conviverão, cada vez mais

⁷ Paul Virilio /Sylvere Lotinger. *Guerra Pura. A Militarização do Cotidiano*. São Paulo, Brasiliense, 1984. pp. 49, 50, 51.

intimamente, com os artefatos saídos das fábricas modernas.

O Estado, por sua vez, se portando como um maestro dessas transformações, assume, de um modo geral, um papel importante ao se munir desses novos instrumentos técnicos passando a intervir na determinação do ritmo, do alcance e do sentido do desenvolvimento econômico, bem como do controle dos seus efeitos sociais. Finalmente, com aparecimento dos meios de transportes rápidos, especialmente da ferrovia, viabiliza-se a extensão do mercado capitalista por todo o globo. Os caminhos se abrem para o desdobramento espacial do sistema capitalista com o crescimento da produção e da demanda⁸.

Sofisticava-se aí a divisão internacional do trabalho. Entre as grandes potências, ou candidatas ao cargo, começa a disputa por mercados, chamada, a partir desse período, de "Imperialismo". Diversas culturas viram seus modos de vida, usos, costumes, formas de pensar, ver e agir, interpelados pelos padrões burgueses europeus, estabelecendo uma tensa relação de forças entre as resistências culturais locais e estratégias de poder que apontavam para uma homogeneização das sociedades humanas. Impelida pela contínua exigência de novos mercados, a burguesia industrial infunde uma feição cosmopolita à produção e

⁸ A propósito desse processo de verticalização e horizontalização, ver, também, Robert Schnerb. *HISTÓRIA GERAL DAS CIVILIZAÇÕES. VOL. VI. O SÉCULO XIX. 1. O APOGEU DA CIVILIZAÇÃO EUROPEIA*. São Paulo, DIFUSÃO EUROPEIA DO LIVRO, 1969. p. 179. Eric Hobsbawm. *Op. Cit.* 1982. pp. 50, 51 52, 60 e 61. Nicolau Sevcenko. *LITERATURA COMO MISSÃO. TENSÕES SOCIAIS E CRIAÇÃO CULTURAL NA PRIMEIRA REPÚBLICA*. São Paulo, Brasiliense, 1985. pp. 44, 45.

ao consumo de praticamente todos os países. Ela se lança à conquista do mundo por meio da velocidade com que aperfeiçoa os instrumentos de produção e os meios de comunicação.

2 - VAPOR & FERRO = FERROVIA

A energia que antes vinha da madeira, da água e dos ventos, com o avanço da industrialização, do século 18 em diante ganha novas alternativas ultrapassando os limites da natureza e de suas contingências. O uso do vapor será um elemento expressivo das novas tecnologias que darão suporte material ao empreendimento politécnico. Do método de Watt tira-se mais proveito da expansão do vapor tornando os moinhos d'água obsoletos. A máquina-ferramenta diminui seu tamanho e desperta grande interesse. Surge a linha de montagem nas mais diversas áreas da indústria. A tendência de miniaturizar os engenhos mecânicos permitiu que o vapor fosse utilizado na locomotiva⁹. Em 1825 o inglês Stephenson, dota a sua locomotiva, *The Rocket*, de uma caldeira com fornalha interna de um tipo tubular.

Apesar de várias críticas quanto ao custo e utilização do veículo, em 1825 Stephenson demonstra na linha Darlington-Stockton as potencialidades da locomotiva. A inauguração, a 27 de setembro, ocorre em meio a grande entusiasmo: "Três máquinas a vapor, com a força de cinqüenta cavalos cada uma, serviram para conduzir 13 vagões, carregados de mercadorias e produtos diversos até o alto do plano inclinado que forma a via. Aí, ligaram-se a

⁹ "The intensification achieved by the high-pressure engine — maximal work performance with minimal machinery — permitted the *mobile* use of the steam engine, that is, its use as locomotive". Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p.4

uma máquina móvel chamada **Experiência** estes vagões e vários outros que levavam as autoridades, os convidados, os acionistas; havia no total 34 viaturas, uma das quais cheia de músicos que executavam alegres marchas; outra estava decorada com bandeiras. A um sinal dado, o comboio pôs-se em marcha; a multidão soltou gritos de alegria. Cavaleiros montados tentaram seguir os vagões, mas viram-se logo distanciados; nos pontos onde o declive era mais forte, a velocidade do comboio chegou a 26 milhas (40 quilômetros) por hora"¹⁰. Em 1830 *The Rocket*, faz ao longo da linha Liverpool-Manchester, 22 quilômetros horários rebocando um trem de 12 toneladas.

A aplicação do vapor aos meios de transporte é vista de uma maneira geral como uma *Revolução* brutal, porém, nem sempre agradava os contemporâneos. O que é uma estrada de ferro? Uma via formada por duas linhas paralelas de madeira, depois de ferro fundido e mais tarde de ferro ou aço, que os mineiros ingleses conheciam e sabiam utilizar para o deslocamento das vagonetas de minério. Inicialmente, o futuro das estradas de ferro despertavam esperança e ceticismo, polemizando com os meios de transportes tradicionais, como os sistemas de carruagens e de cabotagem. Nada surgiu de novo até o nascimento da locomotiva, que passa por vários aperfeiçoamentos.

Além do desenvolvimento das ferrovias, no final do

¹⁰ Robert Schnerb. *op. cit.* p. 39. Sobre os avanços técnicos da locomotiva ver: Daniel Costelle. *Histoire des Trains*. Paris, Librairie Larousse, 1981. pp. 6 a 39; *Guide du Musée Suisse des Transports*. Luzern, Edition Harlekin, 1982. pp. 79 a 121.

século 18 e começo do século 19, os sistemas viários de coches crescem agregando um cem número de interesses a sua volta (criadores de cavalos, transportadoras, produtores de feno etc). Nesse período, à medida que a ferrovia vai ganhando adeptos, desenvolve-se em vários países um intenso debate entre as vantagens e desvantagens de um e outro sistema de transporte, questionando o uso da tração animal e da mecânica. Seja nos Estados Unidos, no Brasil ou na França, a chegada da ferrovia extinguirá os outros sistemas de transporte tais como: a carruagem, a tropa etc. Os franceses estavam entre os defensores da tração animal, pois para eles o uso do carvão não era tão tranqüilo como para os ingleses que tinham jazidas de carvão abundantes. Este fato combinado com a noção orgânica de reprodução *ad infinitum* do *horsepower* os predispunham à tração animal¹¹.

Incansável e capaz de uma grande aceleração, o vapor inverteu o relacionamento entre a natureza recalcitrante (espaço, clima) e a locomoção. O movimento mecânico, generalizado pelo uso do vapor, se caracteriza pela regularidade, uniformidade, duração ilimitada e aceleração. O transporte mecânico muda radicalmente a relação com o espaço. O tráfico pré-industrial é mimético com os fenômenos naturais. Os navios derivam com as correntes da água e do vento, os transportes terrestres sofrem com as irregularidades do terreno e são determinados pela força física dos animais. A

¹¹ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 6. Sobre a relação tração animal e mecânica ver também: Paul Virilio. *L'horizon Négatif. Essai de Dromoscopie*. Paris, Éditions Galilée, 1984. pp. 35, 36, 53 e 54.

força a vapor coloca a energia mecânica em oposição às forças naturais.

A distância espacial, o longo tempo de viagem, que na forma de locomoção animal causa a exaustão sucumbe ao novo meio mecânico de locomoção. Poderíamos dizer, de acordo com W. Schivelbusch, que com o uso da tração mecânica ocorre a aniquilação do tempo e do espaço. Para Schivelbusch, "**annihilation of time and space** was the *topos* which the early nineteenth century used to describe the new situation into which the railroad placed natural space after depriving it of its hitherto absolute powers. Motion was no longer dependent on the conditions of natural space, but on the mechanical power that created its own new spatiality"¹².

De acordo com o autor há uma perda da relação sensorial do homem com a natureza, já sentida na época. Ele cita Thomas De Quincey, descrevendo a perda da experiência da viagem de coche. De Quincey deplora a perda da percepção sensorial e mesmo sensual da viagem: "Seated in the old mail-coach, we needed no evidence out of ourselves to indicate the velocity... The vital experience of the glad animal sensibilities made doubts impossible on the question of our speed; we heard our speed, we saw, we felt it as a thrilling; and this speed was not the product of blind insensate agencies, that had no sympathy to give, but was incarnated in the fiery eyeballs of the noblest among brutes, in dilated

¹² W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 10.

nostril, spasmodic muscles, and thunder-beating hoofs"¹³.

A partir do começo do século 19, o transporte ferroviário será responsabilizado por este "prodígio da mecânica", a aniquilação do espaço e do tempo, assim como pela perda de uma relação mimética com o meio. Podemos inferir, a partir das proposições acima, que, a redução do tempo/espaço com o uso do vapor, estabelece uma nova geografia. Uma geografia condensada, baseada nas novas condições de velocidade. Além da diminuição do espaço em virtude do aumento da velocidade e da expansão da rede de comunicação, ocorre também a expansão do espaço, ou seja, o crescimento da rede de comunicação e o aumento da velocidade, reduzindo o tempo de viagem, possibilitando a incorporação de novas áreas territoriais. Este último aspecto é especialmente importante para este trabalho como veremos nos próximos capítulos.

2.1 - A Ferrovia, o Sonho Sobre Rodas

Além do vapor podemos destacar a utilização do ferro, que vem substituir a madeira, que passa a ser empregado para os mais variados fins. A Grã-Bretanha, por ser grande possuidora de jazidas de minério de ferro e de carvão de pedra, em territórios economicamente próximos, se beneficiou enormemente com a con-

¹³ Thomas De Quincey. *The Collected Writings*. Vol. 13. London, ed. David Masson, 1897. pp. 283, 284. Citado por W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 11, 12.

quista científica desse novo material sintético, o ferro. Devido a seus privilégios geológicos e a uma estrutura comercial voltada para o exterior, este país foi, praticamente sozinho, capaz de deter o privilégio de dominar o mercado internacional de ferro por várias décadas; assumindo assim o papel de pioneira da siderurgia.

A utilização do ferro na construção de ferrovias, sistemas de instalações sanitárias e de gás, maquinarias, edifícios, criou um mercado para garantir o lucro dos investimentos e, até mesmo, a sobrevivência da indústria siderúrgica. A urbanização foi um fator decisivo para o surgimento de necessidades que teriam de ser atendidas e desempenhavam um papel importante para a comercialização dos produtos industrializados. Em suma, o sistema capitalista criou um mercado para o ferro¹⁴.

Entretanto, nenhum dos novos usos do ferro contribuiu tanto, e de maneira tão decisiva, para o desenvolvimento da indústria siderúrgica, e conseqüentemente para a popularização desse material, do que as ferrovias. Constatamos, por intermédio dos textos de literatos do período de seu surgimento, que as ferrovias despertavam uma tal sensação de novidade e modernidade em todos, que não permitia que os outros usos do ferro se destacassem mais do que ela. Havia uma coerência entre o material novo e o novo meio de transporte: a magnitude do ferro e da máquina.

Apresentava-se, portanto, a ferrovia como símbolo da

¹⁴ Eric Hobsbawm. *A Era dos Impérios. 1875 - 1914*. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1988. pp. 87, 88, 89.

era do vapor e do ferro. Concluimos que um dos fatores constitutivos da carga simbólica atribuída à ferrovia foi o fato de ela ter passado a suportar a imagem de instrumento do rompimento com o mundo "natural", pré-capitalista, da madeira e do couro¹⁵, pois, todo o aparato ferroviário é, em última instância, um só maquinismo, ou seja, um só conjunto maquinico de ferro movido a vapor. A ferrovia foi o primeiro grande maquinismo a ser utilizado diretamente pelo público.

Da época em que somente existia como carros utilizados nas minas a ferrovia passa por várias transformações. Após o aparecimento da locomotiva o grande desafio passa a ser fazê-la puxar, sobre os trilhos, vários vagões carregados. Este é um período importante da história da roda, pois era difícil para os primeiros engenheiros imaginarem rodas lisas produzindo tração sobre trilhos lisos. Surgem as cremalheiras com rodas dentadas, mas logo os engenheiros percebem que a questão não estava nas rodas mas na máquina como um todo. Do ajuste entre as partes dependia o bom funcionamento da máquina como um todo.

A maquinaria ferroviária se caracteriza pela dualidade.

¹⁵ "In the economic life of pre-industrial era, wood was the prime material, universally used in construction and as combustible matter. (...) The Industrial Revolution, generally seen as having begun in the last third of the eighteenth century, was a complex process of denaturalization the abolition of 'live' workmanship by the division of labor, a process first discribed by Adam Smith, correspoded in terms of materials and energies to the 'emancipation from the boundaries of nature'(Sombart) which occurs when 'live' natural materials and energies are replaced by mineral or synthetic ones. Thus wood lost its universal function. Iron became the new industrial building material, coal the new combustible". Wolfgang Schivelbush. *op. cit.* pp. 1 e 2.

Primeiro, o engenho a vapor — locomotiva —, gerava o movimento mecânico uniforme; segundo, o movimento era transformado em deslocamento através do espaço pela combinação da maquinaria da roda com o trilho. A "Primeira Lei do Movimento", de Newton, elucida a viabilidade da superação das resistências e obstáculos naturais, apontando para uma solução do problema do uso de rodas lisas sobre trilhos lisos¹⁶. Com base na lei de Newton concluiu-se que, primeiramente, era necessário vencer a inércia das rodas sobre a superfície dos trilhos, (vencida pelo torque do motor e a utilização de areia sobre o trilhos provocando mais atrito), depois era preciso vencer a irregularidade do terreno. Para obter uma boa performance era necessário terreno plano, trilhos lisos e resistentes. Cortes e terraplenagens, assim como, viadutos e túneis, resolveram os problemas de irregularidades do terreno¹⁷.

Na Europa, seguindo uma tendência dos meios de transportes pré-industriais, as ferrovias surgem como transportes individuais, o que gera um verdadeiro caos. Pouco a pouco, e com uma certa relutância, as ferrovias irão ganhando definição jurídica, política e econômica, com base em empresas de transpor-

¹⁶ Isaac Newton. *PRINCIPIA. Princípios Matemáticos de Filosofia Natural*. São Paulo, Nova Stela: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

¹⁷ Sobre a evolução técnica das ferrovias no mundo ver: Daniel Costelle. *op. cit.* pp. 36, 37. David Hamilton. *História Ilustrada do Trem*. Fresimbra Industrial S.A., 1979. pp. 33 a 48. W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 22, 23. Sobre as intervenções na paisagem ver: E. Hobsbawm. *op. cit.* 1982. p. 74.

tes monopolistas privadas. A princípio havia uma grande desarticulação entre essas linhas, o que criava inclusive problemas sérios de segurança no tráfego. Esse problema será solucionado com a standardização do tempo e o aparecimento do telégrafo elétrico, facilitando a comunicação.

O maquinismo ferroviário que era composto de trilhos, locomotivas, vagões, se expande, formando um sistema ferroviário unificado, como *uma grande máquina cobrindo toda a terra*. De acordo com W. Schivelbusch, a característica desta "*machine ensemble*" era uma grande disciplina técnica¹⁸. O aparecimento do telégrafo torna possível otimizar esse sistema. Constituindo-se assim numa *metáfora orgânica*, usada no século 19, na qual a *ferrovia sem o telégrafo seria como um corpo sem o sistema nervoso*.

O aperfeiçoamento dos meios de comunicação, com os adventos das ferrovias e do telégrafo, fará da informação uma das principais mercadorias a partir desse momento. O telégrafo passará a informar acerca do vulto dos estoques, das encomendas, dos preços ofertados, dos fatos políticos e culturais, diária e rapidamente. A informação ganha um *status* novo, de elemento estratégico imprescindível para a eficácia do mundo capitalista. O conhecimento dos bens negociáveis, das necessidades do mercado, torna-se fundamental para o bom andamento do imenso tráfego

¹⁸ W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 23, 24. Ver também: Paul Virilio. *Vitesse et Politique. Essai de Dromologie*. Paris, Éditions Galilée, 1977. p. 27.

comercial e para a produção em grande escala. As bolsas de valores passam a regular as transações à distância para grandes quantidades de mercadorias. O preço de um produto que outrora era local passa a ser ditado pelo grande comércio, em cotas, segundo a produção e a procura mundiais. O crescimento da rede de comunicação aponta para uma tendência de homogeneização do mercado internacional, assim como, do espaço e do tempo.

2.2 - O Controle do Espaço e do Tempo

Com o uso dos meios de comunicação em todo o globo, dar-se-á o *controle do espaço*. Sendo possível a partir daí, identificar duas frentes. A primeira será a conquista e a consolidação de fronteiras que constituirão os Estados Nacionais, tanto, por exemplo, na Europa quanto nas recém-emancipadas ex-colônias da América. Este será um movimento de centralização e unificação para a consolidação dos territórios de cada país. A segunda será a da busca de novos mercados e a necessidade de abrir novas frentes de consumo para a crescente produção industrial. Essa busca era vista por seus contemporâneos, e mesmo posteriormente, como uma luta imperialista de divisão de áreas de influência.

Hobsbawm coloca que, "Mesmo em 1848, imensas áreas de vários continentes estavam marcadas em branco, inclusive nos

melhores mapas europeus (...)”¹⁹. Buscava-se um mundo genuinamente global, no qual as tentativas de dominar os ambientes duros e inóspitos possibilitassem que todas as partes se tornassem conhecidas e mapeadas de modo mais ou menos aproximado. Isso foi conseguido pela da exploração dos territórios desconhecidos, feita por aventureiros, que já não consistia mais em descoberta mas em uma competição pessoal e nacional que beirava ao esforço atlético²⁰.

Explorar significava desenvolver, “trazer os bárbaros e atrasados para a luz da civilização”, levar as mercadorias que inevitavelmente conduziam a civilização para onde quer que fossem²¹. Para Eric Hobsbawm, “A verdadeira transformação deu-se em terra — através das estradas de ferro, e assim mesmo não pelo aumento da velocidade técnica possível das locomotivas, mas pela extraordinária extensão dada a construção de linhas de estradas de ferro”²². A ferrovia foi o maior conjunto de obras públicas existente na época e um dos mais impressionantes feitos da engenharia, na história.

Reconhecemos na expansão ferroviária uma nova concepção

¹⁹ Eric Hobsbawm. *op. cit.* 1882, p. 68.

²⁰ Eric J. Hobsbawm. *op. cit.* 1988, pp. 29, 30.

²¹ “A Burguesia, pelo rápido desenvolvimento de todos os instrumentos de produção, pelos meios de comunicação imensamente facilitados arrasta todas as nações, mesmo as mais bárbaras, para a civilização... Em outras palavras, cria um mundo a sua própria imagem”. Harold J. Laski. *O Manifesto Comunista de Marx e Engels*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982. p. 97.

²² E. Hobsbawm. *op. cit.* 1982. p. 72.

de mundo, o mundo visto como unidade. Percebemos nesse processo de unificação do mundo o papel dos símbolos do progresso e da civilização — máquinas, velocidade, cidades, multidões —, presentes na maior parte do mundo. Elementos que determinariam o estranhamento do ser humano em meio ao mundo em que vivia, a sensação de ter sua vida organizada em obediência a um imperativo exterior e transcendente a ele mesmo, embora por ele produzido. A construção de uma malha ferroviária era o instrumento ideal, uma das instituições pioneiras desse projeto civilizatório que incluía todos os sertões.

A estrada de ferro interferiu no modo de vida e na forma das pessoas se relacionarem com o tempo e com o espaço, e, por isso, será vista como um símbolo dessa época de conquistas. A sociedade capitalista necessitava regular com exatidão a relação espaço/tempo. Ela precisava controlá-los, administrá-los, criando sua concepção própria de espaço e de tempo.

A partir do século 19, tudo conduzia ao triunfo da mecânica que, infatigável, será vista como a possibilidade de superação das "limitações" humanas, sendo mais rápida que o homem, trabalhando melhor do que ele e com mais precisão. A mecanização da produção, assim como o crescimento da rede de comunicação e transporte, que aumenta a rapidez das comunicações exige, também, uma organização das horas e dos fusos horários em todo o globo. O homem domestica o seu tempo para a sua comodidade e maior eficiência de sua produtividade. Entre as décadas de 1850-1860 o relógio passa a ser fabricado em série. A partir

desse momento, mais do que em qualquer outra época anterior, *time is money*. Fixa-se uma hora média, escolhe-se um meridiano de origem (o de Greenwich), traça-se fusos horários, criando-se mais tarde uma Secretaria Internacional da Hora²³.

Essas transformações, que se processarão ao longo do século 19 e início do século 20, se intensificarão com o crescimento do mercado e a expansão da informação, a reboque dos meios de comunicação, como foi colocado acima. O capitalismo, coerente consigo mesmo, desejava quebrar os obstáculos à livre circulação de mercadorias e, por meio do uso dos meios de comunicação e transporte, tornar-se hegemônico em todo o mundo. A Grã-Bretanha, defensora de primeira hora da constituição de um mundo unificado, após o término da construção de sua rede ferroviária passou a construir cada vez menos na Europa. Enquanto isso, crescia a construção de ferrovias na Europa Continental, feitas principalmente pela França. Os Estados Unidos se destacaram, construindo 51.000 milhas de estradas de ferro, na década de 1870, o que representava tanto quanto havia sido construído, na mesma época,

²³ Robert Schnerb. *op. cit.* pp. 111, 153. "Greenwich time is the time kept at the Royal Observatory in Greenwich, founded in 1675.(...) Like the later standard time, the original Greenwich time was created to meet the needs of expanding traffic, shipping, in the seventeenth century. Vessels carried Greenwich time with them on their chronometers, as it was necessary for orientation and navigation. However, it was not used as a generalized norm for the division of day: Greenwich time was still restricted to the walls of the cabinet that contained the chronometer during the voyage". No século 19, como veremos a seguir, o tempo do tráfego das ferrovias, usando Greenwich como referência, será gradativamente generalizado para toda a sociedade, em todo o mundo. Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 43, 44.

no resto do mundo. A ferrovia se propagava pelo globo.

3 - A EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA PELOS SERTÕES DO MUNDO

A eficácia simbólica da ferrovia como mensageira do cosmopolitismo em todos os sertões dava suporte a projetos políticos e militares diferenciados. A ferrovia, sob os auspícios das potências industriais, fazia parte das tecnologias de constituição territorial até nas regiões mais vazias do planeta. De acordo com Francisco Foot Hardman: "Os poderes saídos da fábrica tinham seu próprio arsenal de signos. Fazia-se mister desfraldar suas bandeiras até nos recantos mais obscenos e inóspitos. Mesmo que ninguém as visse. Com efeito, haveria que vencer a vertigem do vazio, exatamente as custas dessa outra miragem forjada pelos trilhos, pelas quimeras de ferro"²⁴. A ferrovia ganha o mundo e passa a ter domínio total sobre o espaço terrestre se transformando ao chegar a alguns países.

Para Eric Hobsbawm, "quando as ferrovias deixaram a topografia inexata da Inglaterra, suas realizações técnicas passaram a ser até mais sensacionais"²⁵. Túneis serão constituídos, montanhas serão vencidas. O impacto das imagens geradas por essa odisséia, ontem e hoje, pode ser avaliado ao nos depararmos com palavras como as de Hobsbawm quando escreve: "É impossível

²⁴ Francisco Foot Hardman. *Trem Fantasma. A Modernidade na Selva*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988. p. 109.

²⁵ Eric Hobsbawm. *op. cit.* 1982. p. 74.

não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram através desta época heróica dos engenheiros, como quando a estrada de ferro ligou pela primeira vez o Passo de Calais ao Mediterrâneo, ou como quando tornou-se possível viajar de trem para Sevilha, Moscou, Brindisi, e também quando os trilhos de ferro percorreram o caminho do Oeste através das pradarias e montanhas norteamericanas, através do subcontinente indiano na década de 1860, descendo o vale do Nilo e varando o interior da América Latina na década de 1870"²⁶.

Diferindo desta visão, um tanto globalizante, expressa por Hobsbawm, Francisco Foot Hardman, adentrando o território das "mentalidades", chama a nossa atenção ao propor, em seu texto *Cidades Errantes*, que reconheçamos as naturezas díspares dos processos de industrialização "auto-sustentados ou dependentes" e seus efeitos igualmente diferenciados no plano da política ou da cultura. A modernidade da era industrial guarda, para o autor, esse traço unificador de paisagens, por isso mesmo desenraizador de experiências²⁷. Atentamos a partir dessa leitura para as disparidades existentes na implantação da ferrovia nos diferentes lugares do globo. Ao investigarmos a implantação da ferrovia em países como a Inglaterra, o ponto de partida, a França, a Rússia

²⁶ E. Hobsbawm. *op. cit.* 1982. p. 74.

²⁷ Francisco Foot Hardman. *Cidades Errantes: Representação do Trabalho Urbano-Industrial no Século XIX Nordestino*. Trabalho apresentado ao XI Encontro Anual da Anpocs. GT: Processo de Trabalho e Reivindicações Sociais. Águas de São Pedro, São Paulo, Outubro/1987. p. 19.

e os Estado Unidos da América ou o Brasil, encontramos peculiaridades, diferenças e semelhanças.

De início observamos que, no período em questão, vários países e mesmo continentes, como é o caso da Europa, começavam a funcionar como unidades econômicas. Além dos efeitos econômicos de ampliação do mercado e do consumo, os efeitos sociais dos transportes baratos e rápidos foram sendo sentidos à medida que as pessoas começaram a se locomover de um lugar para o outro. Quer viajassem a negócios, ou, por lazer, assim procedendo tomavam consciência de que pertenciam a um país e não somente a uma localidade, província ou paróquia. Sendo assim, além de levar ao interior uma imagem cosmopolita, a ferrovia levava também uma imagem de unidade territorial. Em suma, os países assumiam cada vez mais, um caráter de unidade — territorial, social, cultural, econômica e política.

Dessa forma os governos serão obrigados a pensar a ferrovia como um elemento estratégico fundamental de controle interno e de pressão externa, ou seja, um elemento fundamental para a constituição de sua soberania. As fronteiras e a integridade territorial passam a depender do quão eficientemente o governo se valerá do uso prático (logístico) e simbólico de suas ferrovias. As guerras por fronteiras (internas ou externas) estavam na ordem do dia e, principalmente, até a 1ª Guerra Mundial, a ferrovia teve um papel importante nelas. É o caso da guerra Franco-Prussiana, (fronteira externa), na qual um dos elementos que determinaram com que a França perdesse foi o fato

de o exército prussiano haver feito melhor uso das ferrovias. O valor estratégico das ferrovias nas guerras que eclódem após o seu aparecimento, se evidencia na sua eventual utilização como instrumento de controle interno do território²⁸.

Dada a sua importância geopolítica, as discussões entre a iniciativa privada e a pública, quanto ao controle das ferrovias, tornaram-se um assunto candente em muitos países no período que precedeu a 1ª Guerra Mundial. Na Europa Continental, e, mesmo na América, como foi o caso brasileiro, muitos governos se viram na contingência de construir ou encampar ferrovias. Mostrava-se "evidente", para os debatedores do problema, que sua construção estava muito além dos recursos das empresas privadas. Havia um grande número de "bons argumentos" para que esse serviço tão vital passasse para a propriedade e controle estatais.

A princípio, tanto na Inglaterra quanto na França e Estados Unidos, a "Era das Ferrovias" chegou antes mesmo que tais governos tivessem tempo para estabelecer uma política ferroviária. A Inglaterra, berço do Liberalismo, teve o empreendimento ferroviário, assim como suas ações no campo das ditas "políticas

²⁸ Arno J. Mayer em meio a discussão sobre a 1ª Guerra falará sobre os limites estratégicos que a ferrovia apresentava nesse momento. Escreve o autor: "Além disso, iludiam-se pensado que, ao utilizar as estradas de ferro, estariam se apropriando da mais nova tecnologia para seus próprios objetivos, enquanto, como técnica militar, as vias férreas — irremediavelmente fixadas no espaço físico — significavam para o transporte de tropas muito mais uma herança da primeira Revolução Industrial, do mesmo modo que os oficiais eram um legado do feudalismo". *A Força da Tradição. A Persistência do Antigo Regime. (1848-1914)*. São Paulo, Companhia das Letras 1990. p. 310.

públicas" de um modo geral, totalmente dominado pelas empresas privadas. Essa presença marcante do ideário liberal, de um estado não intervencionista, determinará a diferença fundamental entre a atuação da Inglaterra e da França no século passado, no que tange às políticas públicas²⁹.

O governo francês, diferentemente do inglês e do americano, desde o começo interviu no processo de implantação de ferrovias. O parlamento francês iniciou em 1833 uma série de debates que resultaram num plano ferroviário abrangendo todo o país. O plano ferroviário foi posto em prática na administração e controle do empreendimento ferroviário em todo o país, de modo a determinar as direções que deveria tomar. A lei ferroviária de 1842, que instaurou o plano, especificava que Paris seria o centro da malha ferroviária francesa. Também estava previsto nele que somente duas linhas cruzariam o país: de Marselha a Bordéus e de Dijon a Mulhouse. O plano determinou que caberia ao governo fornecer terras e infra-estrutura, enquanto a iniciativa privada assentaria os trilhos e operaria os trens. Caberia ao governo

²⁹ Essa diferença entre a atuação, da Inglaterra e da França, em políticas públicas é colocada por Stela Bresciani ao escrever: "A Paris moderna, desenhada com régua e compasso, esplêndida no que manteve e no que construiu durante o século XIX, implicou na elaboração de um novo conceito de cidade. A atuação do prefeito Haussmann foi, nesse sentido, tão incisiva que provocou a admiração e a inveja de outro inveterado reformador, o inglês Chadwick, frustrado em suas tentativas de modernizar Londres com belas avenidas e ruas retas. A capital inglesa teve que esperar que o interesse das empresas privadas se manifestasse prevendo o lucro proveniente dos investimentos nos transportes coletivos para se modernizar rasgando velhos bairros com grandes vias públicas". *op. cit.* 1986. p. 229

fiscalizar a segurança e as tarifas, e, teria seus próprios representantes junto às diretorias das empresas responsáveis pelo tráfego ferroviário no país³⁰.

Mobilizadas pela garantia de interesse do governo, as novas companhias francesas completaram seus troncos principais e iniciaram a construção de linhas secundárias; assim, em 1870 a rede francesa estava quase completa. Nesse período a França desenvolverá uma tecnologia ferroviária bastante avançada. Será a responsável pela construção e gerenciamento de ferrovias em todo o continente europeu. Depois de 1840, a participação britânica no financiamento e construção de estradas de ferro na Europa diminuiu. As oportunidades na América e no Império Britânico pareciam mais convidativas. Aberto este flanco, os banqueiros e engenheiros franceses começaram a substituir os britânicos. Nesse período, as ferrovias européias já se constituíam como um protótipo de negócios multinacionais. No continente europeu ocorreu o predomínio, a partir de 1840, das locomotivas, do material rodante, e da engenharia estrutural francesa³¹.

Por essa época, os Estados Unidos e a Grã-Bretanha permaneceram firmes ao lado da empresa privada. Esses dois países, por sua vez, eram modelares. Eles irão representar os

³⁰ David S. Hamilton. *op. cit.* p. 37.

³¹ Duas casas francesas lutavam para obter a supremacia nesse novo império da construção: os Rothchil e os Perière (Crédit Mobilier). Como estas duas casas tinham total equilíbrio de forças dentro da França, cada uma procurou estender seu império ao estrangeiro. David S. Hamilton. *op. cit.* p. 39.

dois principais modelos ferroviários no mundo. Eram países modelares nos aspectos: tecnológico, tipo de estrutura ferroviária, tipo de construção, função simbólica da ferrovia no país etc., (assim como a França o era em termos de intervenção pública).

As ferrovias britânicas eram altamente capitalizadas. imagens contemporâneas das primeiras ferrovias britânicas mostram trens de brinquedo, de cores muito vivas, passando sobre maciças estruturas de engenharia. A adoção dessas estruturas muitas vezes maiores e mais fortes do que o necessário, de serviços de terraplenagem e túneis projetados para suavizar planos inclinados e curvas com um raio de até uma milha, era uma característica da intervenção das ferrovias britânicas no espaço. Muito raramente seriam encontradas obras desta envergadura em outros países, exceção feita à segunda rede britânica de ferrovias construída na Índia.

A princípio, o motivo dessas características talvez fosse a incerteza quanto às margens de segurança e dúvidas quanto ao futuro volume de tráfego, somados ao orgulho profissional dos engenheiros que estabeleceram esse padrão de construção. Um dos resultados foi o de que, depois de quase um século e meio, as pontes e os viadutos de Robert Stephenson ainda estavam em uso, suportando o tráfego de locomotivas seis vezes mais pesadas e três vezes mais velozes do que daquelas de 1840³². Outra carac-

³² David S. Hamilton. *op. cit.* p. 83, 84.

terística era a divisão dos vagões de primeira classe em cabines, o que determinava uma relação do usuário com o equipamento.

Na Europa, a divisão dos trens em cabines mantinha a estrutura espacial das carruagens e diligências. Para o público europeu abastado, o espaço essencial de viagem era a cabine. Esta forma de divisão será vista, de acordo com Schivelbusch, como uma expressão das tradições e relações de classe européias. A cabine preservava um espaço fechado, exclusivo e íntimo, sem que, no entanto, significasse intimidade entre os seus ocupantes. Isso se daria precisamente porque a cabine se mantinha ligada às formas de transporte pré-industrial, em que, para o autor, o novo modo industrial de transporte pôde ser vivenciado sem maiores traumas e confrontos entre a burguesia e os trabalhadores, pois os espaços eram segregados³³.

Apesar da existência de uma imagem de neutralidade técnica perante as diferenças de classes dentro do próprio trem, a divisão de classes era expressa claramente na diferença entre as seções, ou, classes do trem. A primeira classe era dividida em cabines e ficava no final da composição, longe da fuligem da locomotiva. Nas outras classes, não havia divisão em cabines o que determinava uma relação mais íntima entre os viajantes. Elas ficavam próximas à locomotiva sujeitas à fuligem, fagulhas e ao

³³ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 69.

calor da fornalha³⁴.

A mentalidade, e, conseqüentemente o modelo, nos Estados Unidos era inteiramente diferente. Os assentamentos dos trilhos eram feitos a custos muito baixos e tão rapidamente quanto possível. O objetivo era fazer a estrada começar a pagar dividendos tão logo quanto fosse possível. De acordo com David S. Hamilton, "somente quando o tráfego atingisse volume tal que a linha não mais pudesse suportar é que haveria dinheiro para melhorias"³⁵. Foram, no entanto, as ferrovias de longa distâncias, as *transcontinentais*, que se afirmaram como sendo um modelo americano.

3.1 - As Transcontinentais e a Conquista dos Grandes Espaços

Depois da Guerra Civil Americana, o maior projeto ferroviário americano, a *transcontinental*, pôde ser levado avante. Foi vencida a resistência dos Estados do Sul que insistiam que, mediante a construção de uma transcontinental, o terminal deveria ser em uma cidade como New Orleans ou Memphis. A construção em direção ao Oeste teve como ponto de partida os *Pacific Railway Acts*, de 1862 e 1864, que autorizavam a *Union*

³⁴ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 67, 70 e 71. Ver também Daniel Costelle: "La condition du voyageur de seconde classe n'était pas fameuse. D'abord, les wagons de second étaient toujours les derriere la loco, ils recevaient toute la suie, toutes les escarrbilles". *op. cit.* p. 29.

³⁵ D. Hamilton. *op. cit.* p. 84

Pacific Railroad a construir a partir de Omaha, e, a *Central Pacific* (depois *Southern Pacific*) a construir em direção ao Leste, a partir de Sacramento.

A *Union Pacific* foi obstada pelos índios, principalmente os Siuxs, e, ao invadir suas terras, foi a responsável pelo extermínio de várias nações indígenas. A *Central Pacific*, por sua vez, teve que enfrentar os piores obstáculos físicos, a cadeia da Serra Nevada, que foi vencida com a ajuda dos trabalhadores chineses, também maciçamente mortos ao longo do trabalho. Em 1869 as linhas se encontraram em Utah. Essa linha, a primeira grande transcontinental do mundo, foi em grande parte financiada por empréstimos e doações de terras feitos pelo governo federal³⁶.

Na América, a ferrovia servirá para abrir pela primeira vez vastas regiões inexploradas do Meio-Oeste e Oeste. Empresa que ganha ainda maior interesse com a descoberta de ouro na Califórnia, em 1848. Na Europa, as ferrovias facilitam o tráfego enquanto que na América, elas criam o mesmo. De acordo com Schivelbusch, a diferença está na natureza específica da Revolução Industrial na América, onde ela não começa com a industrialização mas com a agricultura e o transporte.

Na Inglaterra, de acordo com o autor, primeiramente vem a Revolução Industrial e depois a dos Transportes. Nos Estados Unidos acontece o contrário, o primeiro pré-requisito para abrir

³⁶ D. Hamilton. *op. cit.* p. 41. Sobre as transcontinentais ver: Daniel Costelle. *op. cit.* p. 45. Robert Schnerb. *op. cit.* p. 158. Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p. 89.

seus territórios inexplorados para a civilização, e, a sua utilização econômica, estava na criação de um sistema de transporte efetivo. Para o autor, a mecanização do transporte nos Estados Unidos produz territórios, assim como na agricultura produz alimentos para o consumo³⁷.

Ainda em Shivelbusch, encontramos que as condições econômicas norte-americanas eram o oposto das inglesas. Na Inglaterra a terra era cara e o trabalho era barato. Acontecia exatamente inverso nos Estados Unidos, onde a mão-de-obra era escassa e a terra abundante, e, de graça, pois na pior das hipóteses, bastava tomá-la dos índios. Esta abundância de terras tornavam desnecessárias as construções de grandes obras de arte, pois bastava contornar os obstáculos geográficos. Enquanto que na Inglaterra, e na Europa de um modo geral, as ferrovias obedeciam a um traçado retilíneo o mais reto possível e conseqüentemente com muitos túneis e pontes, nos Estados Unidos elas eram cheias de curvas. Este tipo de traçado era mais barato na medida em que não tinham problemas com a aquisição de terras e tinham problemas com o volume e a especialização da mão-de-obra para a construção das obras de arte. Este procedimento fez com que fosse possível construir ferrovias mais rapidamente e mais baratas do que as inglesas³⁸.

Este traçado cheio de curvas criou a necessidade de um

³⁷ W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 89, 90.

³⁸ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 97.

carro mais estável nas mesmas. Surge então, em 1834, o *bogie* um tipo de carro com eixos que se caracterizavam por combinarem, individualmente, rigidez, robustez e mobilidade. Este tipo de vagão tinha também uma distância menor entre os eixos. Esta configuração possibilitou um grande aumento na quantidade de vagões puxados pela composição através de longas distâncias. Essa condição técnica dos carros fez surgir um novo tipo inteiramente diferente de vagão de passageiros. Os vagões americanos ficaram maiores, sem cabines e sem lugares fixos. Essa nova organização do espaço cria atitudes diferentes com relação à viagem. De acordo com Schivelbusch: "Traveling the compartment was characterized by immobility, whereas in the American car there was a great deal of mobility during the trip"³⁹.

Até o surgimento do *bogie* os Estados Unidos adotaram a tecnologia inglesa para todo o material rodante nas ferrovias. O traçado em curva e a necessária diminuição da distância entre os eixos, inviabilizou o uso das cabines, pois somente daria para fazer cabines para uma pessoa. Os trens americanos têm então uma disposição inteiramente nova e diferente da adotada pelos europeus. De acordo com Schivelbusch, a forma da maquinaria ferroviária no Estados Unidos deve ser atribuída às longas distâncias.

Enquanto que na Europa a viagem de trem requeria várias paradas em estações — que eram providas de restaurantes, toaletes etc. —, nos Estados Unidos, devido as longas distâncias, os

³⁹ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 101

trens tinham neles mesmos estas comodidades. O primeiro carro dormitório aparece também nos Estados Unidos. Os trens irão se tornando auto-suficientes. Os viajantes poderiam satisfazer suas necessidades a bordo, como acontecia nos barcos a vapor.

Os rios foram as primeiras grandes vias de transporte dos Estados Unidos. Elas cumprirão o papel que as rodovias cumpriram na Europa. Da introdução do vapor na navegação emergirá uma das "legendas" americanas: o "barco a vapor". Eram barcos grandes e luxuosos que dispunham de todo o conforto para os viajantes. O barco a vapor substituirá os veleiros, aumentando a velocidade no sistema hidroviário americano — composto pelos rios Mississippi, Ohio e Hudson; os Grandes Lagos; além de vários canais.

No entanto, este tipo de transporte, mesmo com a construção de canais, tinha limitações próprias de sua natureza, ou seja, não dava acesso a todas as regiões, viabilizando o uso crescente das ferrovias para o domínio do território desse país continental. O aparecimento das ferrovias faz crescer em importância a própria idéia de continentalidade, na medida em que cria condições de controle efetivo de vastos territórios com a diminuição do tempo de viagem⁴⁰.

O vapor estava para a ferrovia americana assim como o

⁴⁰ Sobre a relação do conceito de continentalidade e do papel estratégico da ferrovia, ver: Gen. Carlos de Meira Mattos. "Ferrovia: Aspectos Geopolíticos", in *Anais do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário. História e Urbanização. Problemas e Perspectivas*. São Paulo, IFEA/FEPASA/RFFSA, 1988. p. 223.

coche estava para a inglesa. A transcontinental regalava seus passageiros de maior poder aquisitivo com trens de grande luxo à imitação dos grandes vapores: *Floating Palaces* e *Moving Hotels*. Os carros *Pullman* não causam desapontamento aos passageiros oferecendo comodidade para dormir, comer e repousar⁴¹. A ferrovia oferecia também, desde o início, trens extremamente modestos, mas de modicidade tentadora para o migrantes e imigrantes que queriam "fazer a América".

A América produziu sua imagem de país em movimento. O trem aparece como personagem tanto na narrativa do *blues*, dos negros, quanto na narrativa literária ou no cinema de Hollywood. O mundo do negro e o do branco se encontravam nas encruzilhadas traçadas pela pobreza, que eventualmente colocavam ambos na mesma estrada. A luta pela vida — de brancos, negros, asiáticos etc. — constituíam os matizes da cultura do Estados Unidos da América. Esses grupos guardavam suas particularidades, e expressavam-na, principalmente, na arte. A ferrovia se constituirá em um de seus personagens.

O trem torna-se um personagem importante para o êxodo dos negros do Sul para o Norte dos Estados Unidos, após a libertação dos escravos. O *blues*, que teria se desenvolvido nos anos de 1880/90 assumindo sua forma completa por volta de 1910, é marcado pela presença da ferrovia; que passa a ser um tema de sua narrativa. O trem é muito importante para a cultura negra ameri-

⁴¹ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 102, 103, 104, 105 e 109. David S. Hamilton. *op. cit.* pp. 87, 88.

cana porque como passageiros comuns, viajando a baixos preços, ou viajando clandestinamente nos vagões fechados de carga, os cantores de *blues* iam de cidade em cidade em busca de seu sustento. A ferrovia participa ativamente da geografia do *blues*⁴².

A presença recorrente do trem é, de acordo com Roberto Muggiati em seu livro sobre a história do *jazz*, uma evidência de que o *blues* sempre foi criado a partir do material concreto que cercava o *bluesman*, e, nos demonstra sua eficácia simbólica na vida das populações. De acordo com o autor, "para a mão-de-obra negra migrante e para os músicos itinerantes — os *ramblers* — o trem era uma realidade vital. Mais do que isso, porém, o trem — a viagem, os trilhos, a espera, as despedidas e as separações — aparece no *Blues* como uma metáfora da própria vida. Tal era sua importância que, além das inúmeras letras, há tentativas musicais de imitar seu ritmo, com a voz, o violão, e principalmente a gaita de boca no *blues*; e com o piano no *boogie-woogie*"⁴³. O

42 "Costuma-se dizer que o *blues* nasceu no Mississippi, passou uma temporada em Memphis e se instalou em Chicago, de onde reinou soberano para sempre. Mas outros centros de *blues* foram surgindo: St. Louis (Missouri), Louisville (Kentucky), Indianapolis (Indiana), Cleveland e Cincinnati (Ohio) e Kansas City, todos importantes entroncamentos ferroviários ao longo das rotas migratórias". Roberto Muggiati. *JAZZ - Uma História em Quatro Tempos*. Porto Alegre, L&PM Editores Ltda., 1985. p. 29.

43 "Um dos mestres no tratamento destes dois temas básicos — sexo e trem — foi Robert Johnson, um *bluesman* da região do Delta do Mississippi. (...) *Love in Vain* segundo muitos é a sua obra prima:

"I followed to the station, with my suitcase in my hand (2)
Well, it's its hard to tell, when all your love is in vain.
(All your love in vain)

.....
When the train left the station, with two lightson behind (3)

blues será portanto uma das primeiras manifestações de cultura popular a se utilizar do trem e do desenraizamento da era industrial como tema e imagem em sua narrativa.

Por outro lado, o uso da ferrovia aparecerá na cultura erudita liberal dos brancos — especialmente após a união de todos os estados americanos, formando um enorme espaço a ser ocupado, e do grande fluxo de imigração européia para a América do Norte — como uma metáfora da "grande nação americana" e suas possibilidades. Esta imagem extenderá pelo mundo a idéia de "fazer a américa" e a força do pioneirismo que ela representava. A ferrovia, especialmente a transcontinental, irá, nesta perspectiva, ajudar a constituir a "identidade nacional e cultural americana", influenciando neste aspecto de maneira mais marcante que na Europa. A força a vapor, tanto nas hidrovias como nas ferrovias, será vista como uma garantia de unidade nacional. A ferrovia irá compor a imagem da sociedade americana que emerge ao longo do século 19 e século 20.

De acordo com Schivelbusch, Toqueville e Chevalier, comparam a "sociedade democrática americana" com a sociedade de privilégios européia, confrontando a forma como é estruturado o trem: "The classless open car was economically, politically, psychologically and culturally the appropriate travel container for a democratic pioneer society, while the compartiment car, on

The blue light was my blues, and the red light was my mind.
(All your love in vain)."

R. Muggiati. *op. cit.* p. 27, 28.

the other hand, expressed the social conditions prevailing in Europe"⁴⁴.

A força da imagem da ferrovia ligada à sociedade americana, quer para mostrar suas grandezas, ou, misérias, continuará presente nos textos de escritores como William Faulkner, e de maneira apologística, nos do seu contemporâneo Thomas Clayton Wolfe. Este último, em seu conto *O Trem e a Cidade*, um apaixonado pela cidade (New York), afasta-se dela para senti-la melhor, e, percebe todo o sentido da urbanidade e de suas imbricações com a grandeza da terra, dos antepassados e da nação americana, por intermédio da velocidade e da convivência com os seus passageiros de um trem expresso⁴⁵.

3.2 - A Expansão das Transcontinentais

Suportando e representando esta história de conquistas, as transcontinentais, e seu modelo de ocupação do espaço, espalham-se pelo mundo. São construídas várias transcontinentais. Elas se mostrarão projetos de forte cunho político e militar, portanto, geopolíticos. Seus aspectos econômicos não eram os mais

⁴⁴ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 103.

⁴⁵ "Assim brotavam da terra as centenas de vozes de meus ancestrais chamando por mim, seu filho e irmão, por sobre o martelar da roda possante que rugia acima deles. A lembrança de suas palavras, seu idioma exultante de eterno silêncio, e todo o peso da herança que tinham deixado para mim, eu trazia da terra para os desfiladeiros fervilhantes, para as milhões de linguagens da cidade incessante, fabulosa, milípede". Thomas C. Wolfe. *O Trem e a Cidade*. São Paulo, Iluminuras, 1990. p. 43.

relevantes pois, na maioria das vezes, elas não encerravam grandes lucros. A primeira transcontinental construída fora dos Estados Unidos será a transcontinental canadense.

A *Canadian Pacific Railway* foi um projeto fundamentalmente político, para promover a anexação da Columbia Britânica à confederação das colônias canadenses. Foi talvez o projeto mais ambicioso, nitidamente inspirado no projeto americano, porém, com maiores dificuldades e impecílios naturais para a sua conclusão do que a *Union Pacific Railroad*. Ela foi concluída em novembro de 1885, e o primeiro trem direto para o Pacífico partiu de Montreal em julho de 1886, chegando à Columbia 136 horas depois. Duas décadas mais tarde outra transcontinental foi aberta para o fortalecimento dos laços do Domínio Britânico: a *Trans-Australian Railway*, iniciada em 1913 e terminada em 1917.

Na Europa a *Canadian Pacific Railway* inspirou o governo russo a construir sua linha *Transsiberiana*. O objetivo, de acordo com David Hamilton, "era desenvolver a economia da Sibéria, apoiar a armada russa no Pacífico e estender a influência comercial e política da Rússia até a China"⁴⁶.

A maior ferrovia do mundo seria também a que importaria maiores dificuldades para a sua construção. Foi iniciada em 1891, e, em 1902 atingiu Vladivostok, graças a um acordo com a China que autorizou a travessia da Manchúria, com a construção da *South Manchurian Railway*. Tratava-se especialmente de um projeto cujo

⁴⁶ David S. Hamilton. *op. cit.* p. 88. Sobre a Transsiberiana ver também Daniel Costelle. *op. cit.* p. 147.

o propósito era militar e expansionista⁴⁷.

Entretanto, apesar de ser uma criação do czarismo russo, o momento em que essa ferrovia, construída às custas da servidão, assumirá marcadamente um papel de símbolo no imaginário russo, e, mesmo seu caráter mais eminentemente militar e expansionista, será na formação do Estado Bolchevique, após a Revolução de 1917. De acordo com Adalberto Marson: "A alegoria ferroviária servia-se esplendidamente a toda uma teoria que se impunha, banhada numa concepção mecânica, progressista e autoritária da realidade a ser controlada e transformada, concepção que se desdobraria em diversas aplicações filosóficas, políticas, econômicas e culturais emanadas do recente poder Bolchevique"⁴⁸. Esta força imagética da ferrovia no bolchevismo chega até nós, de acordo com o autor, pela "frequência com que a propaganda da Revolução Russa martelou em filmes, cartazes, poemas e inúmeros veículos culturais a representação da revolução como potente máquina em movimento, varrendo dos trilhos da história todos os obstáculos, rumo ao progresso e à emancipação"⁴⁹.

O que nos chama a atenção é a semelhança observada

⁴⁷ "Causa pouca surpresa que o termino da Transsiberiana tenha coincidido com a erupção da guerra russo-japonesa, que resultou na perda, pela Rússia, da South Manchurian Railway". David S. Hamilton. *op. cit.* p. 88.

⁴⁸ Adalberto Marson. "A Locomotiva e a Célula: Imagens Opostas da Mesma Revolução (Rússia, 1918)", in *Reforma e Revolução. Revista de História* 20. São Paulo, ANPUH/Marco Zero, 1990. pp. 129, 130.

⁴⁹ A. Marson. *op. cit.* p. 130.

entre o conteúdo e o peso da imagem da ferrovia tanto para o capitalismo quanto para o bolchevismo. Fato que nos leva a crer que, na ordem simbólica constituída a partir da industrialização e da técnica, ambos pertenciam a um mesmo campo. O ponto de ligação era, de acordo com Adalberto Marson, citando Robert Linhart, a imitação híbrida soviética do taylorismo. Escreve o autor que, "o campo de domínio que a máquina-ferramenta e a linha de montagem haviam propiciado para os avanços do método Taylor e seus derivados, correspondia, no caso [soviético], à rede ferroviária"⁵⁰.

De acordo com Adalberto Marson, Linhart faz referência ao projeto de filmagem de Dziga Vertov, em 1918, em que a visão era tomada de assalto por seqüências rápidas que educavam o olhar do espectador/trabalhador. Eram imagens que mostravam, como que vistas das janelas de um trem, atos de trabalho. Como coloca Marson, eles "deveriam receber do trabalho a imagem de um conjunto de funções separadas mas equivalentes e interligadas, num mesmo fluxo ininterrupto, do qual o próprio trem fazia parte"⁵¹.

Além de um modelo de planificação, organização e controle do trabalho nos moldes tayloristas, a ferrovia na União Soviética adentrou, como é possível perceber na obra de Vertov, o

⁵⁰ A. Marson. *op. cit.* p. 131.

⁵¹ Adalberto Marson. *op. cit.* p. 132, citando Robert Linhart. "Cap. 4 - Rede Ferroviária: emergência da ideologia soviética do processo de trabalho", in *Lênin, os camponeses, Taylor*. Rio de Janeiro, Marco Zero, 1983.

campo da cultura. A força imagética da ferrovia, como representação da *Revolução* e do próprio Estado bolchevique, estava presente no "cine-trem" de Vertov, assim como no trem do qual Trotsky, na condição de presidente do soviete da guerra, comandou o Exército Vermelho em 1918, que era definido por ele como "aparelho volante de governo"⁵².

Esta apropriação diversificada da ferrovia feita por sociedades diferentes nos aponta o alcance e a eficácia simbólica da máquina criada pela cultura burguesa. A ferrovia em seus muitos projetos se espalha pelo mundo levando consigo a carga de todas as experiências que engendrou. É como portadora desta carga de dupla função, a racional e a simbólica, que a ferrovia chegará ao Brasil em meados do século 19.

⁵² Citação de Adalberto Marson. *op. cit.* p. 133. Leon Trotsky. *Ma Vie; Essai Autobiographique*, T. 3. Paris Rieder, s.d. p. 109.

4 - O SISTEMA FERROVIÁRIO E A CONSTITUIÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO.

O Brasil, após sua emancipação da Metrópole Portuguesa, na busca de sua inserção na correlação de forças das relações internacionais do capitalismo industrial como um país soberano, irá estruturar seu projeto de constituição do *Status Quo* seguindo a tendência internacional dos países capitalistas, ou seja, a verticalização (centralização administrativa e controle social) e horizontalização (extensão e domínio do território).

Os governos buscavam, por meio de projetos que efetivassem as tendências acima, impor o Brasil como um país independente e inserido na ordem capitalista internacional. No período que trataremos aqui, última metade do século 19 e primeira metade do 20, apresentava-se — na perspectiva dos governos, tanto do Império quanto da República, assim como na de boa parte de suas elites — como necessário a constituição de estratégias para a administração da população e para o controle do território, como veremos a seguir.

A partir do Império as propostas para a constituição da soberania, em grande parte, referir-se-ão ao aparelhamento tecnológico do país, que contará com a implantação de infra-estrutura, construindo redes de comunicação e, também, com o crescimento dos pólos urbanos e com a administração de suas "novas necessidades", por meio de políticas públicas. Mediante as

tendências acima apresentadas, os precários caminhos feitos através de picadas abertas no mato ou pelos cursos de água, não correspondiam mais à "necessidade" de controle do território e à centralização do poder de forma hegemônica, esboçada pelas elites.

O território brasileiro, em meados do século XIX, ainda estava em vias de consolidação de suas fronteiras. Os governos que se sucediam a partir do 1º Império até a República buscavam conquistar suas fronteiras externas — Cisplatina, Mato Grosso, Acre etc., inclusive fazendo o uso da guerra (Guerra do Paraguai) — assim como buscavam conquistar também suas fronteiras internas por meio de expedições militares (Canudos), de mapeamento e desbravamento (Rondon), sanitárias (expedições do Instituto Oswaldo Cruz) e da colonização do interior (colônias agrícolas de imigrantes e incentivo às migrações internas).

O crescimento dos grandes centros urbanos com a também crescente exportação do café e da borracha, assim como a redução dos gastos com a compra de escravos a partir da proibição do tráfico negreiro, põem na ordem do dia a "necessidade" e a "possibilidade" (com o uso do capital desviado da compra de escravos) de estabelecimento de novas formas de comunicação e transporte. Proposições por nós encontradas em discursos da época destacam, entre outras empresas neste sentido, a ferrovia como um elemento fundamental para o escoamento da produção, para reduzir os gastos com o transporte e para promover um povoamento que assegurasse a integridade das fronteiras, a ocupação e o controle

do território. Havia quem discordasse; percebemos que aos poucos esse discurso vai se tornando cada vez mais hegemônico, ao longo do período do *boom* ferroviário no Brasil.

Desde o começo da era ferroviária no Brasil o governo participou ativamente do planejamento e da construção da rede ferroviária. No período Regencial, apenas dez anos após a construção da primeira ferrovia na Inglaterra em 1825 e sete anos antes da lei ferroviária francesa de 1842, o padre Diogo Antonio Feijó, então Regente do Império, sancionou a primeira resolução legislativa, autorizando o governo a dar concessão para a construção de estradas de ferro mediante certos onus e privilégios. Esse decreto de nº 101, foi baixado em 31 de outubro de 1835. A Lei Feijó, foi a primeira tentativa de criar condições para a construção de ligações, por estrada de ferro, da corte com as capitais das províncias.

A lei foi criada com o objetivo de ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. A concessão estabelecia entre outras vantagens: privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita de terrenos necessários às estradas, se pertencessem ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda, o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Só não definia

nem delimitava zona privilegiada⁵³.

Era um plano muito grandioso e o ambiente, mesmo na Europa, ainda era pouco favorável às estradas de ferro. Além do que as poucas possibilidades econômicas e a instabilidade política que conturbou o país durante os anos da Regência inviabilizaram o projeto. No Brasil muita gente também punha em dúvida as vantagens da estrada de ferro. Adolfo A. Pinto, por exemplo, dizia sobre o período desta primeira tentativa que "O problema a resolver era evidentemente superior às forças e recursos do país, ainda então na infância de seu desenvolvimento econômico e com uma população verdadeiramente insignificante para a sua grandeza"⁵⁴. Aparentemente não era esta a opinião dos governos que se seguiram.

Essa rede de extensão superior a 5.500 quilômetros foi concluída após a 2ª Guerra Mundial; com o entroncamento da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Viação Férrea Leste Brasileiro, na cidade mineira de Monte Azul⁵⁵. Neste trabalho buscamos seguir a trajetória da construção do último trecho da

⁵³ Sobre a Lei Feijó ver: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro do Sul de Minas 1884 - 1934. Trabalho Histórico - descritivo, organizado pelo secretário da Estrada Vasco de Castro Lima*. São Paulo, COPAG, 1934. pp. 12, 13.

⁵⁴ Odilon Nogueira de Matos. *Café e Ferrovia: A evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1974. Na p. 49 cita Adolfo A. Pinto. *História da Viação Pública em São Paulo*. São Paulo, Tipografia Vanorden, 1903. p. 23.

⁵⁵ Dados encontrados em: Odilon Nogueira de Matos. *op. cit.* 1974. p. 49.

rede proposta na Lei Feijó: a *Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil*.

Na história da construção da Linha do Centro, que saia do Rio de Janeiro em direção a Belo Horizonte passando pelo sertão de Minas Gerais e da Bahia até Salvador, daremos ênfase a chegada da ferrovia na região Norte do Estado de Minas Gerais, sua construção e inauguração, na primeira metade do século XX.

4.1 - A Linha do Centro da Central do Brasil - a Conquista do Interior e a Urbanização

Seguindo a construção desse trecho da rede ferroviária brasileira — que começará efetivamente a ser construído no 2º Império com a criação da Estrada de Ferro Dom Pedro II, (na República passará a ser chamada Estrada de Ferro Central do Brasil) —, procuramos acompanhar os debates sobre a consolidação do território brasileiro por intermédio da conquista de suas fronteiras internas, fundamentalmente o sertão, em que a ferrovia aparece como uma mensageira da civilização industrial e urbana. O avanço da ferrovia sobre o sertão será visto, por alguns de seus contemporâneos, como uma cruzada "saneadora" da civilização e do progresso, uma luta contra o deserto e seus flagelos (no caso desta ferrovia a seca e as doenças tropicais) frutos do isolamento a que estava imposto.

A Linha do Centro da Central do Brasil foi construída ao longo do final do século passado e da primeira metade deste

século, com várias interrupções e percaussos. Sua história perpassa grande parte da história da implantação da ferrovia no Brasil. Seguindo os debates, interrupções e entusiasmos que gravitaram em torno de sua construção procuramos explicitar uma parte da história da construção da rede de transporte e comunicação no Brasil e suas implicações sociais.

Procuramos cruzar, a partir dos dados coletados, os discursos que aliam a construção de uma rede ferroviária no Brasil ao aparelhamento técnico da sociedade; a emergência de uma nova forma de percepção do mundo fundada na aceleração mecânica dos veículos; ao discurso do projeto cosmopolita/civilizador e sua extensão pelo mundo. Trabalhando com este trecho específico de ferrovia, pretendemos destacar, nesses discursos, a imagem de ferrovia como aquela que representaria, no cotidiano do interior do país, a nova ordem tecnológica capitalista mundial e o avanço da urbanização em direção ao interior. Buscamos por esses caminhos os sonhos que a ferrovia engendrou.

Procedendo a nossa pesquisa encontramos relações entre o surgimento dessa imagem de ferrovia e o projeto brasileiro de formação do Estado Nacional, questão que se encontrava em destaque a partir da emancipação de Portugal. Na ocasião era imprescindível o domínio do território e das fronteiras nacionais (externas e internas), incluindo o sertão, em que seria estabelecida a ligação do Norte com o Sul do país, por meio da construção de várias ferrovias.

A proposta de domínio do território por intermédio do

uso de ferrovias compunha o ideal de progresso, desenvolvimento e civilização, caro à época. A Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil aparece nesse quadro como elemento de ligação, o traçado central dessa trama, na medida em que será vista por seus defensores como a solução de continuidade e controle do território, "levando o progresso e o desenvolvimento" para o interior do país.

Essa ferrovia participa também do processo de urbanização, uma vez que será a primeira via de ligação por terra do Rio de Janeiro e São Paulo com o interior de Minas Gerais e Bahia. Sua construção tornaria viável o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação então disponíveis. Essa linha se constituirá posteriormente num dos principais corredores migratórios do Brasil, facilitando o êxodo dos fugitivos da seca e da pobreza do sertão para os grandes centros urbanos. Através dela será possível o transporte de produtos de subsistência do sertão para os centros urbanos em crescimento. A ferrovia reforçará o caráter centrífugo da economia com relação ao Rio de Janeiro e São Paulo.

Este trecho ferroviário, como veremos, será um elemento importante para a consolidação de Belo Horizonte como capital do Estado de Minas Gerais. Por meio dessa ferrovia será feita a ligação da capital com a região Norte do Estado, uma área de influência importante para que a nova capital mineira se constitua, por volta da década de 20, como tal. Veremos adiante que somente o avanço dessa linha para o Norte fará com que Belo

Horizonte se consolide como centro econômico, político e administrativo do Estado de Minas Gerais.

Essa ferrovia chama a atenção pelo fato de não ter, *a priori*, uma relação direta com a principal atividade econômica exportadora da época, o café, ou com qualquer outra. Ela não tem uma justificativa econômica. Trata-se de uma ferrovia de penetração nos moldes das ferrovias de longas distâncias, como as transcontinentais norte-americanas e a Noroeste do Brasil. A Linha do Centro, assim como as transcontinentais, não será construída visando o lucro comercial, mas sim a conquista do território pelo transporte rápido. Em sua maior parte é construída contornando os acidentes geográficos e com o mínimo de obras de arte e terraplenagens. Seu grande inimigo será, como na selva brasileira, a insalubridade e o flagelo da malária e febre amarela consumindo seus trabalhadores.

Por intermédio da história da chegada do trem no sertão do Norte de Minas, buscamos mostrar as relações fundadas pelas ferrovias nas pequenas cidades do interior. Uma história que tem pontos em comum com sertões do mundo todo, e de todo o Brasil, sem contudo perder suas singularidades locais. São essas cores locais que encontramos na relação do Norte de Minas com a construção da ferrovia, nas festas de inauguração, no entusiasmo dos jornais, nas disputas regionais etc.

A construção da Linha Centro da Central do Brasil será relacionada, nos debates que suscitou, com a imagem de ferrovia mensageira do progresso e da civilização, ligando-a com a saga

ferroviária da conquista do espaço em todo o planeta. Justificava-se o advento da Linha do Centro utilizando-se como argumento o da defesa nacional. Essa ferrovia será vista como um instrumento de controle interno do território e mesmo como um meio possível conquista de territórios novos, antes a mercê somente do controle local dos coronéis de seus jagunços e cangaceiros.

4.2 - A Ferrovia e "a Conquista do Território"

A política ferroviária brasileira é marcada por descaminhos, especulações, interrupções e recomeços. Até 1849 não passou de conjecturas. A ferrovia no Brasil esteve sujeita, ao longo de toda sua trajetória, a interesses econômicos e políticos conflitantes, mostrando-se sempre como um bom recurso de retórica quando alguma autoridade queria mostrar-se afeita ao "progresso e desenvolvimento". Sujeita a constantes problemas e interrupções, veremos que, desde o começo, a ferrovia gerou polêmicas entre os contemporâneos do período de ouro de sua implantação no Brasil⁵⁶.

Em 1869, o Conselheiro Manuel da Cunha Galvão, diretor da 2ª Diretoria da E. F. D. Pedro II, em seu livro *Notícias Sobre as Estradas de Ferro do Brasil*, atribuía essa atitude ao atraso do país nesta matéria: "As estradas de ferro não teem tido no Brasil o desenvolvimento que fôra para desejar. O governo do paiz

⁵⁶ Mesmo hoje, a questão do transporte ferroviário continua polêmica no Brasil.

e seus habitantes occupam-se de preferencia da política e entreteem-se na parte especulativa, abandonando em geral o que diz respeito ao bem estar material do povo. A tribuna legislativa tem sido abrilhantada por longos discursos, muito eloquentes, mas cujo o resultado final, pode-se bem dizer — *inani verba et preterea nihil*. A nossa legislação é já immensa, as leis annuaes e os regulamentos do governo formam grossos volumes. O espaço, porém, percorrido por nossas vias férreas está na razão inversa dos discursos proferidos nas camaras, da legislação e das decisões do governo. Os grandes homens do paiz são os que mais fallam; e quanto mais fallam, mais sóbem. Nesta atmospheria não podem medrar as estradas de ferro"⁵⁷.

O governo a princípio, apesar de ter criado alguma regulamentação na matéria, não amparou os interesses privados e só em 1840 é que houve a primeira concessão ferroviária no Brasil. Esta concessão foi feita a Thomas Cockrane, para a construção de uma ferrovia que ligava o Rio de Janeiro a São Paulo. Faltava, porém, a garantia à concessão, e, sem ela, não foi possível a entrada de capital no país.

Em 1849, Cockrane requeriu a concessão e organizou a Imperial Companhia de Estradas de Ferro, com um capital correspondente a 8 mil contos, ao que parece, julgado sufficiente para a construção de toda a linha. Três anos depois o capital não havia

⁵⁷ Conselheiro Manuel da Cunha Galvão. *Notícias Sobre as Estradas de Ferro do Brasil*. 1869. Citado por Vasco de Castro Lima. *op. cit.* p. 12.

ainda sido integralizado. Cockrane, inglês de nascimento e aparentemente um idealista, foi bastante realista ao verificar que no Brasil não restava outro caminho senão acompanhar as nações européias no alargamento das vantagens concedidas às empresas ferroviárias.

De acordo com Vasco de Castro Lima, que escreve em 1934, "a concessão feita a esse senhor [Cockrane] foi considerada caduca em 1853, porque ele, tendo preferido construir a estrada sem favores do governo, não o pode conseguir"⁵⁸. A infrutífera tentativa de Cockrane aparentemente legou a seus contemporâneos a evidência de que para a obtenção de capitais seriam necessários uma maior participação do governo e favores mais amplos, entre os quais, a concessão de garantia de juros. O sistema de garantia de juros foi adotado nessa época pela Rússia czarista e logo foi imitado por outros países, inclusive pela própria Inglaterra, para a construção das primeiras ferrovias da Índia.

No 29 Reinado o decreto de nº 641, de 26 de junho de 1852, foi feito em termos mais práticos do que os das leis anteriores, propiciava condições mais favoráveis de investimento; notadamente as garantias de juros e o privilégio de zona, marcando o início da segunda fase da história ferroviária no Brasil. As relações sociais mudavam rápida e profundamente; um exemplo foi o fato de que a lei de 1852 vedava a utilização de escravos nos trabalhos da ferrovia. Várias medidas incentivavam o uso do

⁵⁸ Vasco de Castro Lima. *op. cit.* p. 14.

trabalho livre, tais como: dispensa do Exército e da Guarda Nacional.

Sobre o cenário brasileiro naquele momento escreve Odilon N. de Matos: "A partir de 1850 o meio brasileiro tornou-se bem mais favorável a empreendimentos de natureza tão arrojada. De um lado, porque a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna, e de outro, porque a extinção do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz, daquele ano, deixou livres muitos capitais até então empregados no comércio negreiro, a verdade é que uma nova era de prosperidade abre-se para o país na segunda metade do século, refletindo-se nos mais variados setores da vida nacional, principalmente no desenvolvimento da civilização material"⁵⁹.

Encerrada a fase inicial, o período dos ensaios e tentativas, o Brasil se abre para o momento em que "efetivamente" começa a construção de suas linhas férreas. Apesar da garantia de juros ter sido ressaltada como a condição imprescindível à construção ferroviária no país, é interessante notar que o primeiro trecho construído foi realizado sem que seu realizador, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, fizesse uso dessa vantagem. Finalmente foi concluída a obra concedida em 1852, visando a ligação do Rio de Janeiro ao vale do Paraíba, e mais

⁵⁹ Odilon N. de Matos. *op. cit.* p. 51.

tarde a Minas Gerais, por um trajeto misto⁶⁰. A 30 de abril de 1854 foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país, que compreendia pouco mais de quatorze quilômetros. Somente dois anos mais tarde chegaria à raiz da serra.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, a primeira a partir do Rio de Janeiro, — uma obra construída nos moldes ingleses, utilizando-se a mais avançada tecnologia para que a Serra do Mar fosse vencida por uma série de 13 túneis (o Túnel Grande de mais de dois quilômetros)—, teve seu primeiro trecho inaugurado em 1858. Na presença do Imperador, o engenheiro Cristiano Benedito Ottoni destacou, pela primeira vez em público e oficialmente, a "necessidade de um plano geral de viação para todo o Império e sua ligação com as artérias da República do Paraguai e da Guiana Francesa"⁶¹.

Ottoni reforçava, em seu discurso citado acima, as palavras de Mauá na inauguração de 1854, quando, referindo-se ao Imperador, disse: "Esta estrada senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de vossa majestade, seguramente não

⁶⁰ Trajeto da concessão de Mauá em, Odilon N. de Matos: "por mar, do Rio até o porto Mauá, na baía de Guanabara; por estrada de ferro, de Mauá até a raiz da serra Estrela; por estrada de rodagem, daí até Petrópolis e novamente por estrada de ferro de Petrópolis em diante. Não se cogitava vencer a escarpa do planalto, pois as possibilidades técnicas ainda não o permitiam. Aliás convém notar que a primeira estrada de montanha, nos Alpes, só foi inaugurada em 1853". *op. cit.* p. 52

⁶¹ Tanto a Guiana quanto o Paraguai eram problemáticos para o Império em termos geopolíticos. Um e outro foram palco de combates nesse período. Ministério dos Transportes. *Planos de Viação - Evolução Histórica (1808 - 1973)*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes, 1974. p. 32.

parará senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas"⁶². Ao nos depararmos com essas falas constatamos que a intenção de construir a linha proposta na Lei Feijó, ligando o Rio de Janeiro ao interior de Minas Gerais e provavelmente até a Bahia, continuava nos planos dos construtores e provavelmente do governo.

Mesmo após terem sido construídos os primeiros trechos das linhas ferroviárias, a incredulidade com relação a seus benefícios acirrava o debate quanto a sua necessidade. Este debate era reforçado ainda mais pela concorrência criada pela ferrovia com os "antigos meios de transporte", as tropas e as diligências. As vantagens econômicas não eram significativas nesse primeiro momento e as resistências às mudanças se acirravam. A ferrovia mostrava-se perigosa, cara e descuidada.

A inauguração da ligação ferroviária entre Santos e São Paulo foi um dos exemplos da trajetória "acidentada" da chegada da ferrovia no Brasil. Célio Debes, citando vários documentos, relata: "À euforia da população, se une o interesse oficial. O Presidente da Província anuncia seu propósito de assistir a chegada do comboio. A Câmara Municipal, empolgada, organiza um 'copo d'água' em honra dos 'representantes da Companhia e empreiteiros da estrada de ferro' no jardim da Luz fronteiro a estação. (...) A 'Agglomeração (sic) de famílias nas imediações da

⁶² Odilon N. de Matos. *op. cit.* p. 53.

estação erão (sic) extraordinários"⁶³. Em meio a essa euforia o trem que trazia as autoridades para a inauguração tombou antes de chegar à estação. O acidente matou o maquinista e um vereador, causando grande polêmica nos jornais da cidade e provavelmente desconfiança na população.

Além da desconfiança, que possivelmente fôra despertada pelo acidente da inauguração, a Santos-Jundiaí logo se veria, também, ameaçada pela concorrência com os "antigos" meios de transporte. De acordo com o relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, em 2 de fevereiro de 1868, por Saldanha Marinho, Presidente da Província, foi necessário uma redução de 20 a 25% no preço das tarifas para o transporte de mercadorias e passageiros devido a "concorrência que estavam fazendo à estrada de ferro os antigos meios de transporte"⁶⁴.

Outro problema que se apresentava, era a insatisfação do público com os serviços da estrada de ferro. Célio Debes cita um exemplo dessa insatisfação. Uma carta publicada pouco tempo

⁶³ Célio Debes. *A Caminho do Oeste. (Subsídio para a história da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e das ferrovias de São Paulo)*. São Paulo, Companhia Paulista de estradas de Ferro, 1968. pp. 45. e 46

⁶⁴ Relatório citado por Célio Debes em seu livro de 1968. Neste livro encontramos, também, a seguinte referência ao investimento das companhias de transportes por carruagem: "buscando atrair os viajantes, a 'Viação do Rio Grande', com 'estação' à rua Cruz Preta, atual Quintino Bocaiúva, além de promover viagens diárias (as outras empresas faziam seus carros circular dias determinados), propiciava-lhes refeições grátis. Procurava com isso amenizar a longa caminhada que consumia, na descida da serra sete horas, e, na subida oito e meia! (Correio Paulistano, 20 de janeiro de 1865; da coleção da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo)". C. Débes. *op. cit.* pp. 48, 49.

depois da inauguração da Santos-Jundiaí, no Diário de São Paulo, em 30 de maio de 1867, na seção "A Pedidos", lista uma série de problemas identificados, aparentemente por um usuário, nos serviços prestados pela ferrovia:

"Progressos da Estrada de Ferro

1º Recebemos a correspondência da Corte mais tarde do que recebíamos no tempo dos burros do regresso.

2º Pagamos mais caro o transporte de carga do que se paga pela estrada dos burros do regresso. Um cesto de ostras custa em Santos 800 rs. e paga-se de transporte na estrada de ferro 5\$000! Um tropeiro traz dous cestos de ostra por 2\$600. — Um passageiro pagou 12\$000 por duas canastras, e mandou-as para Santos, em costas de burros pagou 4\$600!

3º Na estrada de ferro não há cuidado com os objetos que recebem para transportar. Ultimamente, chegarão a esta capital plantas vindas da corte por baixo de pesados caixões! As plantas morrerão e o dono pagou de transporte 12\$000.

Enfim quem duvidar do que dizemos, experimente depois não se queixe.

Um progressista"⁶⁵

Outro fator que chama a atenção dos incrédulos, desde o começo, são os custos de construção e manutenção da ferrovia. Alberto de Faria, em seu livro *Mauá*, escrito em 1925, cita um libelo dessa incredulidade, uma célebre frase de Bernardo Pereira

⁶⁵ Célio Debes. *op. cit.* p. 48.

de Vasconcelos — "É a estrada de ouro não de ferro; carregará no primeiro dia do mês toda a produção e ficará trinta dias ociosa". O Marquês de Paraná, respondendo aos idealizadores da ferrovia Pedro II, que partiria do Rio de Janeiro em direção a Minas Gerais e São Paulo, proferiu, "Caísse do céu prontinha a estrada que todos desejam e a renda não seria bastante para o custeio"⁶⁶.

A primeira paralisação na história da Pedro II foi por motivos alheios a este debate entre seus defensores e críticos. A partir de 1865, devido a Guerra do Paraguai, nenhuma garantia do estado foi dada para as concessões de ferrovias, que por sua vez não vingaram. De acordo com Célio Debes, "a Guerra do Paraguai ao mesmo tempo que paralisa muito o empreendimento, serve para demonstrar como a falta de transporte rápidos nos deixava em sérias dificuldades"⁶⁷. A falta de vias de ligação com o Sul, dificultando o envio de equipamentos e o deslocamento de tropas, era o traço marcante da precariedade logística do Brasil na guerra. A situação era de temor e irresolução, a falta de governabilidade do Império se agravava com a guerra.

Esboçando uma opinião diferente da dos antagonistas das ferrovias, eminentes homens de letras do final do período imperial, atribuíram à precariedade das vias de comunicação com a maior parte do território brasileiro, as dificuldades encontradas

⁶⁶ Alberto de Faria. *Mauá*. Rio de Janeiro, Pongetti, 1925. pp. 454, 455.

⁶⁷ Célio Debes. *op. cit.* p. 17.

na busca da inserção do Brasil na ordem capitalista internacional, como um país cosmopolita, moderno, civilizado e integrado. Para Euclides da Cunha, o jogo internacional ostentava regras bem claras, entre elas a de que "a desordem no seio da pátria é correlativa com a desconfiança do estrangeiro"⁶⁸. Nem mesmo se sabia o que era exatamente o "Brasil", pois apenas uma pequena parcela de seu território era acessível.

Para os literatos do final do século 19 era preciso mostrar ao "país" as faces do cosmopolitismo para que empunhando suas bandeiras o Brasil se inserisse nos novos tempos. Machado de Assis, em *Evolução*, conto de 1884, constitui um dos exemplos da retórica favorável às ferrovias. Machado sugere a seus leitores que "O Brasil é uma criança que engatinha, só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro"⁶⁹. Opinião já manifestada anteriormente pelo conferencista Afonso Celso, numa palestra sobre exposições industriais feita em 1870: "Cubram-se de estradas de ferro os nossos sertões", propugnava⁷⁰.

Em 1874, o engenheiro Ramos de Queiroz apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro, um esboço de Plano de Viação

⁶⁸ Euclides da Cunha. *Obra Completa*. Rio de Janeiro, Companhia José Aguillar Editora, 1966. vol I. p. 619.

⁶⁹ Machado de Assis. "A Evolução", in *Seus Trinta Melhores Contos*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1987. p. 202. Francisco Foot Hardman. "Engenheiros, Anarquistas e Literatos: Sinais da Modernidade no Brasil", in *Sobre o Pré-Modernismo*. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988. pp. 23, 24.

⁷⁰ Afonso Celso Jr.. "Exposições Industriais", in *Conferências Populares*. Rio de Janeiro, janeiro de 1876. p. 83. Citado por Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988 pp. 27, 28.

Geral para o Império do Brasil, tendo submetido-o ao parlamento sem que deste tivesse obtido aprovação. Nele traça diretrizes e argumentos que serão repetidos em outros planos e defesas posteriores à construção de uma rede ferroviária brasileira. Ao manifestar-se sobre qual orientação seguir na organização do sistema de viação, o autor faz a seguinte comparação: "Se não há inteira analogia, ao menos há muitos pontos concordantes entre a vida de um corpo humano e a vida de um país. Em todo o caso é da completa circulação do sangue que depende nossa vida, sendo as artérias e veias o sistema mais bem conhecido, bem constituído, por onde percorre aquela seiva vital, que, distribuindo uniformemente por essa tão bem organizada rede, vai alimentar os nossos órgãos. Assim também, é do bom sistema de viação dos países que depende sua vida de prosperidade no seio das nações. É pelas estradas gerais, pelos ramais, e sub-ramais, por essas artérias assim traçadas no solo, que tem de percorrer a seiva vital do progresso para alimentar o corpo exangue da nação"⁷¹.

As diretrizes presentes nesse plano, traçado ainda no Império, ganharão força posteriormente na política do Barão do Rio Branco, nos trabalhos de Euclides da Cunha, nos projetos de colonização de Getúlio Vargas e em outros. Escreve o autor (sem que possamos dizer, contudo, que tenha havido uma influência direta de seu trabalho nos de outros autores posteriores): "Franquear os ubérrimos sertões, os amenos e diversos climas a

⁷¹ Ministério dos Transportes. *op. cit.* 1974. p. 48.

via navegável de nossos rios; franquear os tesouros ocultos no coração do Brasil aos povos de todas as nações do globo; disseminar a civilização pelo interior do nosso país; economizar o tempo gasto em percorrer as distâncias, de harmonia com os altos interesses políticos e estratégicos; aproveitar, enfim, todos os elementos de progresso do século e reuni-los em um grande banquete de civilização: eis o problema de cuja a solução os caminhos de ferro se incumbem"⁷².

Esse mesmo autor, numa advertência profética, continua escrevendo que "se, olhando para o futuro, soubesse que a má direção das vias de comunicação é a causa de grandes perturbações na vida econômica e social dos estados, com certeza a política dos nossos governos seria outra da seguida até hoje"⁷³. Ligando a construção da rede de comunicação à segurança e ao controle do país, o autor faz com que nos recordemos de problemas que virão depois, tais como, Canudos, a Coluna Prestes, o jaguncismo e o cangaço, o levante de 1924 em São Paulo, onde a presença ou ausência da ferrovia faz dela um personagem sempre lembrado.

Um importante defensor da ferrovia no Brasil, talvez mais veemente até que os autores acima, foi o republicano Euclides da Cunha. Em seu artigo *Plano de uma Cruzada* ele fala dos grandes problemas que temos no interior do país por não termos a "definição exata e o domínio franco da grande base física da

⁷² Ministério dos Transportes. *op. cit.* p. 48

⁷³ *Idem.*

nossa nacionalidade"⁷⁴. O tema central deste texto é justamente um dos principais problemas atribuídos à região do Norte de Minas Gerais e do sertão da Bahia: a seca. Euclides chama a atenção dos sulistas para a desertificação. Escreve o autor: "O deserto invoca o deserto"⁷⁵. Ele traça em seu texto várias causas e soluções para o "flagelo". Entre outras soluções está a construção de ferrovias e telégrafos, assim como poços artesianos e sistemas de irrigação.

Nas primeiras décadas do século 20, Euclides da Cunha, fiel colaborador da política territorial do Barão de Rio Branco, era um dos que estavam empenhados em fazer com que as elites executassem um meio giro sobre seus próprios pés voltando o seu olhar do Atlântico para o interior do país. Numa atitude mais crítica, até mesmo irônica, com relação a ignorância de seus contemporâneos, Euclides faz um alerta para a existência do interior do país, escrevendo: "Alheiamo-nos desta terra. Criamos a extravagância de um exílio subjetivo, que dela nos afasta, enquanto vagueamos como sonâmbulos pelo seu seio desconhecido. Daí, em grande parte, os desfalecimentos da nossa atividade e do nosso espírito. O verdadeiro Brasil nos aterra; trocamos-lo de bom grado pela civilização mirrada que nos acotovela na Rua do Ouvidor; sabemos dos sertões pouco mais além da sua etimologia rebarbativa *desertus*; e, a exemplo dos cartógrafos medievos, ao

⁷⁴ Euclides da Cunha. *op. cit.* p. 137.

⁷⁵ *Idem.* p. 133.

idealizarem a África portentosa, poderíamos escrever em alguns trechos dos nossos mapas a nossa ignorância e o nosso espanto: *hic habent leones...*"⁷⁶.

Em seus artigos, assim como Ramos de Queiroz, Euclides da Cunha utiliza metáforas orgânicas, nas quais o país é visto como um corpo a ser saneado por brigadas civilizadoras compostas de militares, médicos e engenheiros. Ele contrapõe a sua visão aguda das linhas desviantes do progresso brasileiro, do qual critica a irracionalidade dos métodos, um projeto integral de civilização; inspirado nos melhores exemplos do neocolonialismo europeu. Tratava-se de um transplante radical da cultura. Para ele a adaptação da raça branca, ou expansionista, aos novos e inóspitos territórios conquistados somente seria possível se "seguindo de par com a marcha expansionista, industrial e guerreira, das potências, um movimento científico adrede disposto a facilitar esta mudança dos povos". Para Euclides, "Médicos ou geômetras, ou geógrafos, todos por igual naturalistas, confundem-se, indistintos, numa tarefa inteiramente nova, a do saneamento da terra"⁷⁷.

Francisco Foot Hardman, discorrendo sobre este caráter civilizador na obra de Euclides da Cunha, escreve: "Ao idealizar o projeto de uma ferrovia transaccreana, como uma 'grande estrada internacional de aliança civilizadora, e de paz', em meio a argu-

⁷⁶ Euclides da Cunha. *op. cit.* p. 135.

⁷⁷ Euclides da Cunha. *op. cit.* p. 138.

mentos técnicos, geopolíticos e econômicos, elabora uma visão plenamente organicista, tornando o caminho de ferro corpo vivo e integrado num movimento evolutivo uniforme da sociedade em relação à natureza: "todas as grandes estradas, ao evitarem os empecos que lhe entolham transpondo as depressões e iludindo os maiores cortes com os mais primitivos recursos que lhes facultam um rápido estiramento dos trilhos, erigem-se nos primeiros tempos como verdadeiros caminhos de guerra contra o deserto, imperfeitos, selvagens. [...] Depois evoluem; e crescem, aperfeiçoando os elementos da sua estrutura complexa, como se fossem enormes organismos vivos transfigurando-se com a própria vida e progresso que despertam"⁷⁸.

Podemos inferir que para garantir a soberania e o controle administrativo do país, nesta perspectiva representada por Euclides da Cunha, Machado de Assis e outros, fazia-se urgente a dominação estratégica e logística das "terras sem lei" do interior do país, por meio da implantação de um sistema de comunicação que garantisse o controle e vigilância do território. Esse projeto "integral de transplante da civilização" tinha como principal inimigo, de acordo com Euclides da Cunha, a rudeza e a insalubridade do novo habitat.

Euclides da Cunha expressa assim a imagem que faz dessa cruzada civilizatória: "As 'Escolas de Medicina Colonial' da Inglaterra e da França, revelam-nos, pelos simples títulos, os

⁷⁸ Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. p. 101. Citando Euclides da Cunha.

resguardos com que rodeia sempre o transplante dos povos para os novos habitats. Há essa linha de nobreza no moderno imperialismo expansionista capaz de absolver-lhes os máximos atentados: os seus brilhantes generais transmudam-se em batedores anônimos dos médicos e engenheiros: as maiores batalhas fazem-se-lhe simples reconhecimento da campanha ulterior contra o clima; e o domínio das raças incompetentes é o começo da redenção dos territórios, num giro magnífico, (...), vai generalizando em todos os meridianos a empresa maravilhosa do saneamento da terra. Da terra e do homem. A tarefa é dúplice.

(...)

Abra-se qualquer regulamento de Higiene colonial. Ressaltam à mais breve leitura os esforços incomparáveis das modernas missões e o seu apostolado complexo que, ao revés das antigas, não visavam a arrebataram para a civilização a barbárie transfigurada, senão transplantar, integralmente, a própria civilização para o seio adverso e rude dos territórios bárbaros⁷⁹.

4.3 - A Ferrovia nas primeiras décadas da República

A questão da "soberania nacional", ganha vulto na República, como podemos notar em alguns textos de republicanos já citados. A partir desse momento, a atuação do poder central

⁷⁹ Euclides da Cunha. *op. cit.* p. 246, 247. Francisco F. Hardman. *op. cit.* 1988 p. 104.

volta-se *com primazia* para a manipulação estabilizadora da opinião pública; o progressivo alongamento do controle centralizador sobre a massa territorial, o desenvolvimento de uma atualização, benéfica e tutelar, sobre os grupos urbanos e rurais, capaz de amenizar os conflitos sociais e a ampliação e reforço das forças náuticas e terrestres⁸⁰; são estratégias, com base na "integração nacional" — que tem como objetivo o controle e a vigilância do território, afim de administrá-lo soberanamente e inseri-lo na economia do mercado internacional.

No Brasil o implemento desse projeto civilizador, em sua dimensão espacial, envolve a criação dos novos troncos ferroviários ligando a capital com o Norte, o Sul, o Leste e o Oeste do país. Para civilizar fazia-se necessário estender o poder público ao interior do país. Constituíram então expedições de pesquisa e outras encarregadas de mapear e ligar telegraficamente todo o sertão com o centro administrativo do país⁸¹. A modernização e a reequipagem do Exército e da Marinha de Guerra, soma-se a uma crescente complexidade de todo o organismo burocrático do Estado, ampliando-lhe o campo de ação e tornando mais efetiva a polarização de todo o território e da população em virtude do Centro-Sul brasileiro⁸².

Avançando um pouco mais no tempo, analisando a política

⁸⁰ Nicolau Sevcenko. *op. cit.* p. 44.

⁸¹ Sobre a expedição Rondon ver, *Nosso Século. 1900/1910 (II)*. São Paulo, Círculo do Livro, 1989. p. 120.

⁸² Nicolau Sevcenko. *op. cit.* p. 42.

geral de colonização do Estado Novo, estrategicamente centrada sobre a criação de colônias agrícolas nacionais no interior do país, nas áreas ditas vazias, simultânea às alianças com os grandes proprietários de terras, que não foram afetadas diretamente pelas obrigações trabalhistas aplicadas nas cidades. Alcir Lenharo aponta para o caráter retórico e mítico da proclamação da "Marcha para o Oeste". Escreve o autor: "A construção da 'Marcha' atina para a imagem da nação em movimento a procura de si mesma, de sua integração e acabamento. O movimento é de conquista, de expansão; visa estimular a sensação de participação de todos na política, na qual, por sinal, os canais institucionais de participação coletiva se encontravam vetados. O alargamento do território nacional, obra dos trabalhadores, operava com a idéia de conquista do espaço físico de modo a que todos, simbolicamente, se sentissem co-proprietários do território nacional"⁸³.

Em seu livro, *A Sacralização da Política*, Alcir Lenharo sublinha a utilização alegórica de uma imagem da "Nação como um corpo", exaustivamente empregada no discurso político da República. Nos anos 30 este discurso já assumira um forte cunho nacionalista. Muito mais do que o território e as fronteiras brasileiras, buscavam a consolidação da Nação Brasileira, que subliminarmente estava em questão desde o Império. Escreve o autor, "A nação, por exemplo, é associada a uma totalidade orgânica, a

⁸³ Alcir Lenharo. *A Sacralização da Política*. Campinas, Papirus, 1986. p. 15. Claude Lefort. "A Imagem do Corpo e o Totalitarismo", in *A Invenção Democrática e Os Limites do Totalitarismo*. São paulo, Brasiliense, 1980. p. 117.

imagem do corpo uno, indivisível e harmonioso; o estado, também acompanha essa descrição; suas partes funcionam como órgãos de um corpo tecnicamente integrado; o território nacional, por sua vez, é apresentado como um corpo que cresce, expande, amadurece"⁸⁴.

O projeto de expansão dos domínios territoriais estava ligado à questão ferroviária desde as primeiras décadas da República. Em 1889, quando foi proclamada a República, tínhamos em tráfego 9.320.887 quilômetros de linhas férreas; e a responsabilidade de juro, provincial e geral, era sobre o capital de 259.093:471\$601. Desde o início do Governo Provisório do Marechal Deodoro da Fonseca, pelo Decreto 159, de 15 de janeiro de 1890, foram tomadas providências sobre a organização de um Plano de Viação Federal. Considerações postas pelo decreto federal ressaltam a necessidade de conquistar as fronteiras internas: "Considerando que é imprescindível ponderar em objeto de tanta magnitude as considerações técnicas, estratégicas, e sobretudo econômicas, visando o povoamento e aproveitamento dos territórios até agora completamente despovoados"⁸⁵.

Numa tentativa de reforçar o federalismo, este mesmo decreto determinava, que: "o Governo Federal só poderá decretar a construção de linhas férreas no território de um Estado, quando for necessário ligar, ao sistema de viação geral ou a um porto de mar, os estabelecimentos militares ou industriais pelo mesmo

⁸⁴ Alcir Lenharo. *op. cit.* p. 16.

⁸⁵ Ministério dos Transportes. *op. cit.* p. 33

governo custeados, e ainda quando tiver de satisfazer interesses fiscais nas fronteiras"⁸⁶. O federalismo, presente na constituição republicana, não impediu, no entanto, que o governo intervisse cada vez mais no setor ferroviário em todos os estados.

Planos ferroviários são formulados em vários governos, no começo da República, visando estabelecer ligações entre as regiões do Brasil. Os decretos de 1890 e 1892, determinavam o estabelecimento de linhas férreas e fluviais em vários estados. Quinze anos depois, em 1907, a aprovação do presidente Afonso Pena ao Plano de Viação Férrea tem pretensões de realizar a ligação geral dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo. Depois o Marechal Hermes da Fonseca decretaria a implantação da rede de viação férrea nos estados do Amazonas, Pará, Mato Grosso, Minas Gerais e Maranhão⁸⁷.

Não podemos falar, no entanto, da existência de uma rede ferroviária brasileira no começo do século, mas sim de pequenas redes independentes cobrindo com suas malhas as regiões da antiga colonização, e sem comunicação entre si. Em 1909 essa esfacelada rede contava com 18.000 quilômetros de vias férreas, para uma população de 18 milhões de habitantes. Apesar de parecer bastante para o volume populacional, se comparada à rede argenti-

⁸⁶ Ministério dos Transportes. *op. cit.* p. 33

⁸⁷ "De todos os governos da república, aquele em cujo o período mais se construiu foi o do Marechal Hermes da Fonseca, de 1911 a 1914, com 4.736,767 km." Ministério dos Transportes. *op. cit.* p. 33.

na da mesma época, 22.000 quilômetros para uma população de pouco mais de 5 milhões de habitantes, esses 18.000 quilômetros passavam a representar pouco.

A implantação da rede ferroviária no Brasil se procedeu muito lentamente. Em 34 anos de Império, foram estendidos 9.320.887 quilômetros de ferrovias. Em 48 anos de República, da proclamação até a data de 1936, foram construídos 24.200.193 quilômetros. De 1845, inauguração da primeira ferrovia no Brasil, até 1936, período do *boom* ferroviário, haviam construído uma média de 4.088 quilômetros por ano⁸⁸. Ao longo deste período a política ferroviária brasileira passou por várias fases: a primeira de expansão, um tanto desordenada, mediante concessões a particulares. A segunda, de encampação generalizada pelo governo. A terceira, caracterizada por uma situação mista de encampações e de autonomia administrativa.

O empreendimento ferroviário feito por concessionárias privadas, era, acima de tudo, especulação financeira, dadas as vantagens na aquisição de capital, que, por sua vez, era proveniente de empréstimos do exterior garantidos pela União e pelos Estados. As construções não se realizavam. Diante do déficit das empresas construtoras de ferrovias e do rombo no orçamento estadual que ele representava, os Estados solicitaram, no começo do século 20, que a União encampasse as estradas deficitárias. O

⁸⁸ "Desenvolvimento da Rede Ferroviária Brasileira", in *Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, Associação dos Engenheiros da Estrada de ferro Central do Brasil, março de 1940. p. 85

governo republicano toma a frente do empreendimento ferroviário. Após ter criado a Estrada de Ferro Central do Brasil, o governo centralizou o controle da construção de grande parte da rede ferroviária brasileira.

Encontramos nos planos ferroviários dos governos republicanos uma expectativa de homogeneizar o país nos moldes da civilização urbana, para assim assumir hegemonicamente o controle da "nação brasileira unificada". À ferrovia será atribuída uma imagem de instrumento da civilização industrial e urbana. Desta imagem emergirá o discurso de que as ferrovias levariam para o interior o ambiente salubre e saneado das cidades invadidas pelos "aparelhos do conforto": sistemas de água e esgoto, de trânsito, circulação etc. Seguindo as diretrizes dos planos de viação férrea os grandes centros urbanos serão os núcleos irradiadores e centralizadores do fluxo ferroviário. Este será o caso de cidades como o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, das quais trataremos a seguir.

CAPÍTULO 2

1 - FERROVIA E URBANIZAÇÃO

A ferrovia será vista desde seu surgimento como uma promessa de progresso e civilização industrial, integrando as comunicações através dos territórios em todo o mundo. Esta imagem será estabelecida tanto pela presença do maquinismo ferroviário — como representante do avanço tecnológico da sociedade capitalista (na medida em que carrega as suas marcas: velocidade, produto industrial, controle do espaço e do tempo) —, quanto por ser o instrumento de propagação dos padrões capitalistas por todo o mundo pela ligação dos centros urbanos, palco da performance capitalista, com seus *hinterlands*. Esta imagem faz da ferrovia um importante instrumento de constituição de um mundo cosmopolita.

A imagem de instrumento de ligação, de comunicação, pode ser vinculada à visão da ferrovia como sistema circulatório, que alimenta todos os órgãos do território, visto nesta perspectiva como um corpo. Em suma, pode ser ligada à imagem orgânica da circulação em geral. A viabilização da circulação — de mercadorias, pessoas, informações etc. — é a base do cosmopolitismo. A expectativa dos entusiastas do "progresso e da civilização", de que se construísse as bases materiais necessárias ao cosmopolitismo, fez emergir uma imagem da ferrovia como "*saneadora da terra*". Essa imagem abarca as demais, na medida em que, para seus defensores, o saneamento traria a

civilização e conseqüentemente o progresso, pois estabelecerá a circulação por um território já profilaticamente tratado pelos sanitaristas e pelas intervenções técnicas dos engenheiros e arquitetos.

Identificamos ao longo de nossa pesquisa que essas imagens atribuídas à ferrovia poderiam ser relacionadas com as intervenções urbanísticas nos grandes centros que, partindo dos primeiros questionamentos sobre o habitat urbano no século 18, se estenderá até o urbanismo do século 20. Entendemos que essas intervenções médicas e politécnicas tiveram como primeiro cenário as grandes cidades européias: Paris, Londres, Berlim, Viena etc. O saber médico irá, a partir do século 18, perscrutar as cidades com base na teoria dos fluídos, na qual, o ar e a água eram portadores de emanções fétidas e pútridas denominadas *miasmas*.

De acordo com Foucault esta medicina será o primeiro campo de problematização do ambiente¹. No século 19, descobertos por Pasteur, os micróbios substituirão os miasmas, e o perigo de infecção acentuará a ênfase na importância terapêutica da circulação dos fluídos. A partir desta preocupação investiu-se em grandes aparelhos produzidos por esta nova ordem industrial: esgotos, abastecimento de água, grandes avenidas etc. Será o momento de emergência de uma nova lógica da salubridade, com base no saneamento urbano e no sistema circulatório descoberto por

¹ Michel Foucault. "O Nascimento da Medicina Social", in *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro, Edições Graal, 1982. pp. 89, 90.

Harvey.

Esta imagem de saneamento será entendida, tanto pelos médicos quanto posteriormente pelos engenheiros e arquitetos, como uma forma de manipular a influência do meio direcionando a população para um comportamento voltado para a ordem e disciplina, em suma, um comportamento civilizado. Encontramos em Béguin uma citação de Collin e Rose Bell que ilustra bem essa manipulação que se pretendia exercer por intermédio da influência do meio: "O caráter é formado para e não pelo indivíduo, e a sociedade dispõe agora de meios e poder suficientes para formar como convém o caráter de cada um"². Para Béguin, o Estado passa a dispor, técnica, política e economicamente, do poder necessário para impor as novas normas de salubridade. A partir da montagem de suas redes de comunicações, com uma presença marcante da ferrovia, os Estados vislumbraram a possibilidade de expandir essa sua política do habitat através de seus territórios.

1.1 - O Cenário Urbano — Campo de Geração da Civilização Industrial

A cidade se constitui no imaginário ocidental como o cenário da trama cosmopolita. A cidade será vista como o núcleo de geração da civilidade e do cosmopolitismo. De acordo com Carl

² Françoise Béguin. *As Maquinarias Inglesas do Conforto*. Mimeo. 1977. p. 21. Citando Collin e Rose Bell. *City Farther*. 1972. p. 251.

E. Schorske, podemos distinguir entre três tipos de imagens da cidade durante os séculos 18 e 19: a cidade como virtude dos iluministas do século 18; a cidade como vício, trazida pela industrialização do século 19; e, a cidade além do bem e do mal que finalmente emergiu em final do século passado, sob o peso da cultura subjetivista³.

Tomando como base esta imagem iluminista da cidade, a burguesia passa a acreditar que a cidade seria o principal centro onde o homem poderia exercer suas duas atividades mais valiosas, que deste ponto de vista eram: a indústria e a "alta cultura". De acordo com Schorske, "três adeptos do iluminismo — Voltaire, Adam Smith e Fichte — formularam o conceito de cidade como civilizada virtude, conforme suas respectivas culturas"⁴. De acordo com o autor, para Adam Smith e Voltaire a cidade era a base da dinâmica da civilização. Para Fichte a base da comunidade.

Ao mesmo tempo que a imagem de cidade como virtude estava sendo elaborada no século 18, para Schorske uma corrente contrária começava a se fazer sentir: a cidade como lugar onde o homem exercia seus piores vícios. Para esta segunda corrente a cidade era o lugar da insalubridade, da promiscuidade e da pobreza. Esta postura diante do urbano irá gerar os saudosistas,

³ Carl E. Schorske. "A Cidade Segundo o Pensamento Europeu - de Voltaire a Spengler", in *Espaço e Debates. Imagens e Representações da Cidade. Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. nº 27. São Paulo, Editora Parma LTDA., 1989. p. 47.

⁴ *Idem*.

denominados pelo autor de "arcaístas", e, os reformadores, ou "futuristas".

O autor aponta uma nova tendência, ou uma nova imagem, que emerge na Europa por volta de 1850. Nesta visão da cidade, "tanto virtude e vício, progresso e retrocesso, perderam a clareza e seus significados e a cidade foi colocada entre o bem e o mal"⁵. Os adeptos desta visão, que tem em Boudelaire seu maior representante, conviviam com todas as glórias e horrores, belezas e feiúras do urbano. A cidade tornava-se, para eles, o motivo essencial da existência humana. Eles queriam experimentá-la como homens cosmopolitas e desenraizados, homens da multidão, forjando então uma nova imagem da cidade.

Estas tendências se complementavam, sem que uma superasse totalmente a outra. Um exemplo desta inter-relação entre as diversas imagens da cidade é a "cidade como fatalidade" de Oswald Spengler. Spengler via a cidade como agente que aperfeiçoaria a civilização racional. Ele considerava com amargura a comunidade urbana moderna como "neonômade, que dependia do espetáculo de um cenário sempre em transformação para preencher o vazio de uma consciência não social"⁶. Para Spengler uma "Cultura Fáustica" emerge da relação urbana com a técnica, levando o homem, "que enveredou pelo destino histórico de uma rebelião contra a natureza", praticamente às últimas

⁵ C. Schorske. *op. cit.* p. 54.

⁶ *Idem.* p. 56.

conseqüências destrutivas⁷.

Por volta do século 19, emerge uma articulação de discursos e técnicas diversas, para que sejam obtidas — no terreno das práticas políticas e econômicas, dos problemas da natalidade, longevidade, saúde pública, habitação, migração, a sujeição e o controle das populações — formas de gerenciamento concreto da vida, principalmente nas grandes cidades, nos conglomerados populacionais⁸. A cidade, a partir do final do século 19, passa a ser considerada o cenário efetivo da vida humana e será vista como um habitat ideal para o homem, lugar de aprendizado da civilidade.

Começa a proliferação das tecnologias políticas que, a partir de então, irão investir sobre o corpo, a saúde, as maneiras de se alimentar e morar, as condições de vida, todo o espaço de existência física e social⁹. Passamos então a conviver intimamente com políticas públicas intervencionistas. Alguns países serão mais intervencionistas, como a França e a Prússia, e outros menos, como a Inglaterra, por exemplo. A cidade passa a ser o laboratório onde as instituições administrativas

⁷ Oswald Spengler. *O Homem e a Técnica*. Lisboa, Guimarães C.a & Editores, 1980. p. 102.

⁸ "The mechanization of overland traffic subjected it to the same degree of regularization that had already been firmly established in bourgeois self-discipline and in industrial production". Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p. 7. Sobre esta questão ver: Foucault. *op. cit.* p. 133.

⁹ Michel Foucault. *História da Sexualidade I. A Vontade de Saber*. Rio de Janeiro, Ed. Graal, 1977. pp. 133, 134.

experimentarão técnicas de intervenção e controle instauradores de novos padrões de comportamento mais controláveis e "necessários" ao ritmo da sociedade tecnológica.

O alvo será a população em geral. A estatística vai revelar pouco a pouco a regularidade da população; revelará que por intermédio de seus deslocamentos, de suas atividades, a população produziria efeitos específicos. Efeitos que se refletiam tanto no econômico como no político e no social. A população deslocará da família a noção de economia, voltando seu foco para a sociedade civil e para o Estado. Aparecerá politicamente como objetivo final do governo, como sujeito de necessidades, de aspirações, mas também como objeto em suas mãos; como consciente, diante do governo, daquilo que quer e inconsciente em relação àquilo que se quer que ela faça. Estabelecerá novas relações sociais com base nas relações pautadas pelo urbano, pela convivência com os artefatos técnicos saídos das fábricas, pela vida em meio à multidão, e pelo controle minucioso dos corpos por meio de tecnologias disciplinares¹⁰.

Os dispositivos de controle assumem um papel essencial na sociedade industrial e a disciplina se mostrará de grande importância para a formação dessa imagem de ordem e civilidade. As técnicas disciplinares serão pressupostos básicos para o processo de homogeneização implementado pela burguesia industrial sobre o conjunto da população e do território em todo o mundo.

¹⁰ Michel Foucault. *op. cit.* 1982. pp. 289, 291.

Essas técnicas podem ser identificadas com a imagem da cidade como vício, dentro da perspectiva futurista. São técnicas reformadoras que visarão, em primeiro lugar, uma organização da população (e dos corpos) no espaço, que pressupõe, em primeiro lugar, um controle do espaço e, em segundo lugar, a administração e controle do tempo¹¹.

A força da imagem da cidade como geradora de civilidade, ordem e progresso, conjugada com as técnicas e dispositivos de controle desenvolvidos pela sociedade industrial, serão as armas desse enorme empreendimento de conquista disciplinadora e homogeneizadora, adestrando pedagogicamente os corpos, tornando legíveis os pontilhados mais minúsculos do mapa-múndi, pondo a engenharia e a mecânica a serviço da taxionomia do espaço e do tempo. Como foi colocado anteriormente, somente a partir da criação de uma rede de comunicação seria possível para o capitalismo e, conseqüentemente, para a burguesia industrial, a busca do controle do espaço e do tempo.

Buscou-se o controle do território (espaço) em todo o mundo e em vários níveis, no momento que foi possível dispor de instrumentos para tal feito. Controle territorial este que se dava tanto intensivamente (verticalmente — organização da cidade, dos bairros, da moradia e controle pedagógico do corpo),

¹¹ Roberto Machado. "Introdução. Por uma Genealogia do Poder, in Michel Foucault. *op. cit.* 1982. p. XVII. Sobre a homogeneização da sociedade nos padrões de comportamento burguês ver: E. Hobsbawm. *op. cit.* 1982. pp. 83 a 86.

quanto extensivamente (horizontalmente — constituição dos Estados Nacionais, conquista de novas fronteiras territoriais em todo o globo).

1.2 - A Urbanização e a Aceleração

Por intermédio das imagens diferenciadas da cidade podemos identificar uma tendência de mudanças drásticas dos valores da sociedade industrial no confronto com o urbano e suas condições materiais. O movimento e a mobilidade passam a marcar cada vez mais o mundo com a emergência de novas rotas e a conquista de novos territórios. Os migrantes atravessavam oceanos ou longas distâncias por terra em direção às grandes cidades. A migração do campo para a fábrica, para a oficina ou para o escritório nas cidades, tornou-se um forte fator de inchaço dos centros urbano-industriais.

O fantasma maltusiano do crescimento populacional em progressão geométrica, o medo da violência urbana, da multidão, faz emergir uma imagem da cidade "problema" e, conseqüentemente, projetos para controlar o seu crescimento. Esta "suposta necessidade" de controle organizacional das cidades cria um cenário favorável para que "saberes" sobre a população e técnicas disciplinares sejam formuladas. Num primeiro momento, como coloca Foucault, a história da difusão das técnicas de disciplinarização, e do seu ponto de aplicação, rompe com a idéia repressiva de simples dominação da classe trabalhadora apontando, ao contrário,

para o fato das técnicas mais rigorosas terem sido formuladas e, sobretudo, aplicadas em primeiro lugar com mais intensidade nas classes economicamente privilegiadas e politicamente dirigentes¹².

Na primeira metade do século 19, as condições de vida impostas aos trabalhadores mostravam que dava-se pouca importância ao seu corpo. Somente após a organização da casa burguesa é que organizar-se-ia o espaço urbano e o tempo do trabalhador. Desde o final do século 18 pesquisas sobre as cidades e os bairros já colocavam em evidência o caráter "promíscuo" de certos ambientes, a partir das quais afirmou-se, cada vez mais nitidamente, as relações da pobreza e da falta de higiene à doença, e as relações do desconforto com as formas variadas da ilegalidade e da imoralidade. Essas enquetes mostram precisamente de que forma o *habitat* se constituiu, administrativa e

¹² A maioria dos autores que tratam da criação das técnicas de controle disciplinar e de suas bases materiais como os sistemas de circulação (água, esgoto, trânsito), habitação, saúde etc., trabalham com uma hipótese repressiva, ou seja, estes dispositivos são criados pela burguesia para dominar, pelo controle disciplinar, o proletariado. Esta abordagem tem como substrato teórico o conceito marxista de "luta de classes". Ao formular sua tese sobre aquilo o que irá chamar de dispositivo da sexualidade, Foucault colocará em questão a hipótese repressiva, ou seja, a sexualidade reprimida. Escreve o autor: "Alguns acreditam poder denunciar duas hipóteses simétricas: a dominante, da burguesia, que supostamente nega sua própria sexualidade, e a do proletariado, induzida, que rejeita a sua por aceitação da ideologia oposta. Isso equivalia compreender mal o processo pelo qual a burguesia se dotou, ao contrário, numa afirmação política arrogante, de uma sexualidade loquaz, que o proletariado por muito tempo, recusou-se a aceitar, já que ela lhe foi imposta, mais tarde com fins de sujeição". Michel Foucault. *op. cit.* 1980. p. 120.

tecnicamente, como um novo campo de intervenção política¹³.

Ocorre, a partir de meados do século 19, com relação às topografias médicas anteriores ligadas ao controle da peste, a redução do meio ambiente a seus componentes mais técnicos: os esgotos, o sistema de drenagem, o modo de limpeza das ruas e o recolhimento do lixo, a distribuição de água, o fluxo da população, a comunicação e o controle. A cidade torna-se ela própria um problema técnico, que passa a ser possível controlar com a ajuda dos engenheiros e dos aparelhos de salubridade. Os médicos, que na primeira metade do século 19 ainda desempenham um papel importante ao desenvolvimento de uma nova sensibilidade em relação ao urbano, dão lugar aos engenheiros, aos quais cabem dar uma resposta prática para os problemas levantados pelos primeiros¹⁴.

O urbanismo moderno nasce, de acordo com François Béguin, com as técnicas que permitem compreender e quantificar certos fenômenos urbanos, fabricar novas imagens da cidade, captar e distribuir a água, organizar a drenagem, mas também iluminar as ruas, vigiar os habitantes, organizar o tráfego. De um modo geral, o meio urbano já não tem limites naturais mas sim

¹³ Sobre estas enquetes ver: F. Béguin. *op. cit.* pp. 5 a 8. Marisa V. T. Carpentéro. *A Construção de Um Sonho. "Habitação Econômica" - Projetos e Discussões (São Paulo - 1917/1940)*. Dissertação de Mestrado Defendida no Departamento de História - IFCH/UNICAMP, 1990. p. 23.

¹⁴ François Béguin. *op. cit.* pp. 3, 7, 9 e 15.

limites técnicos, econômicos e políticos¹⁵. Nas palavras do autor, "Habitamos formas técnicas no interior das quais dispositivos maquínicos ou quase maquínicos canalizam os fluxos e sustentam a nossa saúde"¹⁶.

Essa nova lógica da urbanização se impõe no século 19, inspirada pela descoberta feita por Harvey da circulação sanguínea que se opera no corpo dos indivíduos, a qual nos preparou para admitir uma descoberta tão rica e análoga àquela que se opera no "corpo" social¹⁷. Nos deparamos por toda a parte, a partir de então, com a exigência de uma adequação do desenho urbano à lógica da circulação desses fluídos — o ar e a luz — desses condutores de fluídos — as canalizações de água e de esgotos, e, o que mais diz respeito ao nosso tema, o fluxo das pessoas e dos veículos.

Mas que tipos de relações são constitutivas desta idéia de circulação? Como se evidenciam na ferrovia? Para Paul Veyne, a vida urbana permite maximizar as relações sociais e a organização

¹⁵ F. Béguin. *op. cit.* p. 13. Marisa Varanda Teixeira Carpintéro, em sua tese de mestrado, escreve: "Com base nos fundamentos do urbanismo moderno, isto é, numa doutrina caracterizada pela valorização positiva da ciência, da técnica e do processo de mecanização das indústrias, estes profissionais [engenheiros e arquitetos] empenharam-se em projetar a cidade do trabalho. A circulação e a funcionalidade constituíram-se em elementos primordiais para se compreender esta tendência do pensamento urbanístico que se encontra sistematizado no ano de 1933 na Carta de Atenas, redigida por Le Corbusier no Congresso Internacional dos Arquitetos". *op. cit.* p. 6

¹⁶ François Béguin. *op. cit.* p. 11.

¹⁷ Ver: Marisa V. T. Carpintéro. *op. cit.* p. 20 e Françoise Béguin. *op. cit.* p. 9.

destas dependem de uma "logística do espaço"¹⁸. O conceito de logística abarca toda a infra-estrutura de uma sociedade, a retaguarda, do ponto de vista militar. É justamente no século 19 que Clausewitz, um dos mais importantes teóricos da guerra naquele século, atribui à logística máxima relevância. Ele percebe o papel das estradas de ferro como instrumento logístico essencial para sua época, como uma forma de domínio do espaço e do tempo pelo controle dos fluxos de pessoas e de materiais, elementos básicos para qualquer estratégia da máquina de guerra¹⁹.

Para Paul Virilio, por sua vez, a máquina de guerra não é só explosivos, também é comunicação²⁰, ao que podemos acrescentar, na linha de Foucault e Paul Veyne, disciplina e controle logístico da sociedade. Pensar em "logística do espaço" é pensar em disciplinarização e controle do espaço e no espaço. Maria Stela M. Bresciani aponta para esta prática como aquilo que expressa a marca da presença impositiva da burguesia, quando escreve — "Suas necessidades [da burguesia] impõem um desenho ao traçado urbano: manter tudo em movimento constante e previsível, transformar tudo em mercadoria; a feira sazonal transformada em

¹⁸ Paul Veyne. "A História Conceitual", in Jacques Le Goff e Pierre Nora. *História: Novos Problemas*. Rio de Janeiro, Livraria Francisco Alves Editora S.A., 1979. p. 73.

¹⁹ Robert Schnerb. *op. cit.* p. 107. Carl Von Clausewitz. *Da Guerra*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1979.

²⁰ A propósito da definição de logística ver: Paul Virilio/Sylvère Lotringer. *op. cit.* 1984. pp. 24, 25, 28 e 29.

mercado permanente e internacional"²¹.

O caráter cosmopolita das cidades se acentua ao se tornarem pontos de confluência das migrações populacionais maciças, a partir do século 18. A estrada de ferro realiza uma escolha que beneficia mais certas aglomerações do que outras. O congestionamento que se produzia nas cidades, antes dos meios de transportes mais numerosos e céleres, dão lugar ao fluxo do tráfego, ao ritmo do trabalho citadino adaptado às distâncias maiores. O mercado de trabalho, que antes abrangia apenas o raio de alguns quilômetros, com os baixos preços do transporte introduzidos pelos veículos sobre trilhos — ferrovia, bondes — passa a abranger toda a área urbana das grandes cidades. O subúrbio torna-se a zona de contato entre o habitat urbano e o campo. Ele se estende ao longo das estradas e das vias férreas que o servem²².

Nas grandes cidades o chamado das ruas exerce uma atração mais forte do que nunca. A cidade nova com sua riqueza, seus arranjos técnicos inéditos, suas universidades e seus museus, seus magazines e "suas festas permanentes", "seu conforto", "seu saber e sua segurança", aparecia como *um ponto fixo ideal* onde terminava uma sofrida viagem, um último

²¹ Maria Stela M. Bresciani. *op. cit.* 1984. p. 44.

²² Um bom exemplo do papel da ferrovia na suburbanização pode ser encontrado no livro de Sam Bass Warner, Jr. *Streetcar Suburbs. The Process of Growth in Boston. (1870-1900)*. Cambridge, Massachusets, and London, England, Harvard University Press, 1982.

desembarque dos migrantes e suas esperanças. O espaço urbano que qualificamos como sendo um lugar de troca social e cultural tem também como cenário a encruzilhada ferroviária e rodoviária. O espetáculo da rua passa a ser a circulação. As ruas se convertem em um novo litoral e o domicílio, as estações de trem, num porto do fluxo populacional de onde podemos medir a importância do fluxo social²³.

1.3 - As Estações Ferroviárias, os Templos do século 19

Feitas em parte de ferro pré-moldado e em parte de alvenaria, as estações ferroviárias eram templos da nova sociedade tecnológica. Os espaços eram dominados por arranjos decorativos carregados de um alto teor simbólico. Para F. Foot Hardman, o pintor impressionista Monet, ao fazer da Gare Saint-Lazart o principal motivo de uma pintura em série, "vem ressaltar o sentido onírico e mitológico das estações — essas formidáveis 'fábricas de sonhos' ou 'catedrais do século XIX' — que se representam, assim, como novo cenário privilegiado do tráfego urbano"²⁴.

Sucessoras modernas das antigas portas da cidade, as estações ferroviárias apresentavam uma característica dual: a plataforma construída em estrutura de ferro apresentava-se como

²³ Paul Virilio. *op. cit.* 1977. p. 17.

²⁴ Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. p. 37. W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 48, 49.

uma construção industrial; o saguão construído em alvenaria, com frontões neoclássicos, remetia às construções pré-industriais. Estas duas facetas determinavam uma interface do espaço de trânsito — a plataforma — abertura para fora da cidade, com o espaço voltado para a cidade, ou seja, o saguão de entrada, espaço integrado à cidade²⁵.

Para Schorske as estações ferroviárias em Londres assumiam feições arcaicas. Escreve o autor: "A Eustonstain procurava através de suas fachadas resgatar a Antiga Grécia, a St. Pancras, a Idade Média, e a Paddington, a Renascença". Para o autor a história vitoriana estava assim demonstrando a incapacidade dos habitantes da cidade aceitarem o presente ou conceberem o futuro a não ser como uma ressurreição do passado. Para ele "isto era quase tão verdade para a Paris de Napoleão III, com sua forte tradição de continuidade arquitetônica padronizada, quanto para a Berlim de Wilhelm e para a Londres vitoriana com seu extravagante ecletismo histórico"²⁶.

A estação era um lugar de passagem que conectava dois tipos diferentes de tráfego e espaços de tráfego: o espaço de tráfego da cidade com o da ferrovia. Uma parte de neoclássicos edifícios de pedra, remetendo à cidade; outra parte, construções

²⁵ "The boundless and shapeless space of the railroad journey was first delimited by the hall in which the train arrived, and then reduced further in the traditional stone architecture of the reception building which provided a continuous transition to the urban spaces of the city". W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 174.

²⁶ Carl E. Schorske. *op. cit.* p. 51.

de ferro e vidro que apontavam para o lado industrial da ferrovia. As fachadas neoclássicas das estações obscureciam a plataforma vista da cidade, conservando um aspecto pré-industrial na paisagem. Nesse momento, que a ferrovia ainda era uma novidade na vida da cidade, as estações assim construídas, tinham a função de habituar e fazer a passagem entre estes espaços qualitativamente diferentes: o espaço da cidade pré-industrial e o espaço da ferrovia industrial.

Ao longo do século 19, a cidade vai perdendo suas características medievais e assumindo seu caráter industrial. O tráfego moderno dará à cidade industrial a dimensão do movimento e da velocidade a que estará sujeita. A crescente velocidade apontava para uma tendência de aumento da intensidade da própria vida na cidade. Essas transformações desvalorizavam esta divisão da estação nestes dois espaços qualitativamente diferentes. Não havia mais necessidade deste ritual de passagem do saguão pré-industrial para a plataforma industrial, pois já havia se instalado o hábito com a máquina como um comportamento difundido.

A antiga falta de hábito, conseqüentemente, a inabilidade para com o uso da maquinaria já não é tão marcante na população e tende a desaparecer. Os viajantes, que passam a entrar diretamente para as plataformas onde esperam o trem, se familiarizam com a máquina passando, observando-a de perto. Esta proximidade aumenta a familiaridade com o seu uso. Passando a admirá-la perdem o medo dela e a ferrovia torna-se mais popular. Esta familiaridade com a máquina, com os artefatos técnicos

industriais, que passam a fazer parte da cidade, viabilizará a emergência da imagem da "cidade para além do bem e do mal", como um habitat ideal para esse *novi homini* da cultura moderna. Esta população detentora deste traquejo tecnológico espelhará o ideal de civilidade, urbanidade, propondo sua propagação pelo mundo.

1.4 - A Expansão Territorial e a Relação Campo-Cidade

Vimos anteriormente que, desde o final do século 18, pensava-se que a ordem pública reinaria a partir da organização do tempo e do espaço dentro das cidades pela regulamentação severa do trânsito, estabelecendo-se horários, e sinalização, para que, com a normatização do habitat, toda a vida ficasse transparente, até mesmo familiar ao olhar policial. Pretendia-se, pela planificação funcional, eliminar o acaso, que é, nesta perspectiva, sinônimo de desastre e de ruína.

Progride, pela vontade da burguesia, a compartimentarização espacial e social da cidade. A especialização dos bairros é cada vez maior: bairros de grande comércio, bairros das estações, bairro das administrações etc. O bairro da *gare* pouco a pouco vai se diluindo na cidade nova. Uma osmose se faz à porta da cidade, que são agora as estações de trem, como uma membrana permeável entre a estrada e a rua, entre o campo e a cidade.

Partindo das grandes cidades, a ferrovia ganhará o interior. Pensavam seus idealizadores que pela extensão de seus trilhos até os recantos mais inóspitos do planeta, eles não só a

tornariam familiar e um hábito na vida de seus usuários, mas também que introduziria tudo aquilo que dizia respeito à civilização industrial. Para Oswald Spengler, a ferrovia era uma portadora da Cultura Fáustica, um de seus instrumentos. Para o autor, a Cultura Fáustica era "o triunfo do pensamento puramente técnico sobre os grandes problemas", criando homens que "têm um menosprezo, derivado da sua Vontade de Domínio, por todas as limitações temporais e espaciais, colocando o ilimitado e o infinito no centro dos seus objetivos possíveis; subjagam continentes inteiros, envolvem a terra com suas cerradas redes de comunicação e transportes. É esta Vontade de Domínio que transforma literalmente o planeta, através da força da sua energia prática e do poder gigantesco dos seus processos técnicos"²⁷.

Podemos dizer que a cidade é o berço da "Cultura Fáustica": técnica, racional, pragmática. Encontramos nas cidades, e, nos debates acerca da urbanização nos séculos 19 e 20, o campo de gestação da imagem de saneamento e circulação ligadas ao progresso e à civilização. Esta imagem tenderá a se propagar e a cidade passará a ser cada vez mais hegemônica sobre as outras formas de organização social. Escreve Spengler: "Nasce assim a cidade construída em pedra, habitáculo para a vida completamente artificial, divorciada da mãe terra, totalmente anti-natural. A cidade do pensamento desarraigado, que atrai e

²⁷ O. Spengler. *op. cit.* p. 103.

consome as torrentes da vida provenientes do espaço rural"²⁸.

O cosmopolitismo será a extensão deste projeto de saneamento, que, num primeiro momento, será estabelecido nos grandes centros urbanos do mundo capitalista, e, posteriormente, se estenderá para o interior; não propriamente urbanizando, mas estabelecendo um vínculo simbólico entre o centro urbano e as pequenas cidades do interior. Este vínculo, estabelecido pela rede de comunicação, criou no interior a expectativa de vir a pertencer ao moderno mundo urbano e industrial, no momento em que fizesse uso dos artefatos por ele produzidos.

As mudanças que se processam no campo e na cidade, a partir do século 18, pertencem a uma mesma lógica, a uma mesma ordem simbólica, a uma mesma tradição, um não se transforma sem necessariamente transformar o outro. São lugares mediados por uma reciprocidade, apontada por R. Williams quando escreve que o campo e a cidade "são realidades históricas em transformação, tanto em si próprias, quanto em suas inter-relações. Temos uma experiência social concreta, não apenas do campo e da cidade, em suas formas mais singulares, como também de muitos tipos de organizações sociais e físicas intermediárias e novas"²⁹.

Qual seria o instrumento desta inter-relação? O que estabelece esta reciprocidade? Quem nos responde é R. Williams. Para o autor, as comunicações modernas, agindo como fator de

²⁸ O. Spengler *op. cit.* p. 100.

²⁹ Raymond Williams. *O Campo e a Cidade na História e na Literatura*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989. p. 387

homogeneização e ligação, se equivale ao mundo que nos cerca de signos sociais, mensagens sociais, com as quais podemos nos identificar como indivíduos. A cidade é o lugar da comunicação por excelência³⁰. "O sistema de comunicação não é constituído apenas pela rede de transportes. As cidades evidentemente sempre foram associadas a uma concentração de tráfego. (...) Mas o tráfego não é apenas uma técnica; é uma forma de consciência, é uma forma de relação social. E isto não é apenas um traço da cidade, embora seja mais evidente nela. Em toda uma rede que se estende sobre a terra, é assim que num determinado nível, nos relacionamos".³¹ De acordo com o autor, devemos pensar o campo e a cidade sob uma perspectiva de inter-relação³².

Para Raymond Williams, numa abordagem marxista muito próxima à de Eric Hobsbawm, esta expansão territorial é um fenômeno próprio do *imperialismo*. Para o autor o imperialismo é um dos últimos modelos da relação cidade e campo³³. R. Williams trata a inter-relação da Inglaterra e suas colônias com base na inter-relação entre cidade e campo; desenvolvimento, subdesenvolvimento; indústria, agricultura. Relações que, de acordo com o autor, em suas formas modernas, representa a culminação crítica do processo de divisão e especialização do trabalho que, embora

³⁰ Paul Veyne. *op. cit.* p. 77. Raymond Williams. *op. cit.* pp. 395, 396, 397.

³¹ Raymond Williams. *op. cit.* p. 396.

³² *Idem* pp. 376, 390.

³³ *Idem Ibidem*

não tivesse início com o capitalismo, foi desenvolvido dentro dele a um grau extraordinário e transformador. Para este autor, "O que se propõe é uma versão moderna da velha idéia de 'melhoramento': uma hierarquização das sociedades humanas culminando, teoricamente, com uma industrialização universal. Todo o 'campo' haverá de se transformar em 'cidade', eis aí a lógica desse desenvolvimento: uma simples escala linear, ao longo da qual pode-se assinalar graus de 'desenvolvimento' e 'subdesenvolvimento'"³⁴.

Schivelbusch por sua vez, numa abordagem voltada para o estudo da mentalidade, irá ressaltar, neste movimento de globalização do mundo, a expansão da metrópole como principal fator de homogeneização. Para Schivelbusch, a metrópole tende a incorporar a nação inteira. De acordo com o autor o aparecimento dos subúrbios e sua proliferação em direção ao campo começa com a ferrovia. Podemos inferir destes autores que há neste momento uma tendência à homogeneização no padrão capitalista-burguês em todo o mundo, e que o movimento neste sentido se daria da cidade para o campo. Entendemos que este movimento homogeneizante buscava inserir as comunidades tradicionais do interior num universo simbólico próprio da sociedade moderna, capitalista.

Para Schivelbusch o que se modifica, com esta expansão em direção ao campo, é a noção tradicional de espaço/tempo, de maneira a estabelecer uma relação contraditória de aniquilação do

³⁴ R. Williams. *op. cit.* pp. 380, 381.

espaço e do tempo, buscando a instantaneidade e o desaparecimento do espaço; ao mesmo tempo que expande o território sobre o qual se tem acesso e sobre o qual se tem controle e soberania com a anexação de novas áreas territoriais³⁵. O espaço/tempo urbano será estabelecido pela velocidade do trânsito.

Além da sujeição e do controle do espaço homogeneizando-o nos padrões urbanos promove-se, como já falamos anteriormente, a criação de uma temporalidade standard com o estabelecimento da hora de Greenwich rompendo definitivamente com a temporalidade local. Esta será a outra frente de disciplinarização: a criação de um tempo standard, que primeiro surgirá para uniformizar o tempo do transporte ferroviário e se estenderá a toda a sociedade, sendo aplicado em todos os níveis das relações sociais. Esta standardização se dará primeiro nas cidades, estendendo-se em seguida por todo o território. Não estaremos mais sujeitos às mudanças da natureza mas sim ao tempo abstrato

35 "Reconciliation du néant et de la réalité, l'annihilation du temps et de l'espace par les hautes vitesses substitue la vastitude du vide à celle de l'exotisme du voyage". Paul Virilio. *Ethétique de la Disparition*. Paris, Éditions Galilée, 1980.p. 124 — *L'horizon Négatif. Essai de Dromoscopie*. Paris, Éditions Galilée, 1984. "When, after the establishment of the Railway Clearing House, The companies decided to cooperate and form a national railroad network, Greenwich Time was introduced as the standard time, valid on all the lines. Yet railroad time was not accepted as anything but schedule time until late in the century. As the rail network grew denser, incorporating more and more regions, the retention of local time became unteable: in 1880, railroad time became general standard time in England. In Germany, official recognition came in 1893; as early as 1884, an international conference on time standards, held in Washington, DC, divided the world into time zones". Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 43, 44.

mecânico e linear do relógio e do calendário³⁶. O tempo standard caracteriza-se por ser definido *a priori* e como uma convenção humana, a revelia das mudanças cíclicas da natureza. A ferrovia tem, como pudemos perceber, um papel importante nesta empresa padronizadora intervindo em fatores essenciais de organização do cotidiano das pessoas, como a noção de tempo/espaco, dando forma a uma nova relação com o mundo.

1.5 - O Mundo Visto sob o Véu da Velocidade

Para Schivelbusch uma nova percepção, que ele chama de panorâmica, será um importante fator de reorganização da forma de apreensão do real que se dará no mesmo grau e concomitantemente à introdução no cotidiano das chamadas "maquinarias do conforto", os aparelhos da salubridade. A velocidade física dos meios de transportes serão, para o autor, a base da circulação ou "generalização" do conforto. O aumento da circulação rápida dos artefatos do conforto, ou da rapidez com que eles passam a fazer parte da vida cotidiana, será diretamente proporcional ao aumento da velocidade dos veículos.

Para o autor, o século 19 expressa a preocupação com a conquista e com o domínio do espaço e do tempo, genericamente, por intermédio do conceito de circulação. O conceito de

³⁶ Sobre a criação dos calendários e os relógios, ver: Daniel J. Boorstin. *Os Descobridores. De Como o Homem Procurou Conhecer-se a Si Mesmo e ao Mundo*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1989.

circulaçã^o torna-se central nas proposições dos cientistas sociais da época. Este conceito, de acordo com Béguin, veio da biofisiologia mas refletiu o funcionamento do tráfego moderno³⁷. A realidade do tráfego estava contida na biologização das instituições e do processo social.

Um exemplo que pode ser citado é o das reformas urbanas feitas por Haussmann, em Paris. Seu sistema de tráfego baseou-se no duplo conceito de sistema circulatório e respiratório. As ruas deveriam servir para conectar a velha cidade doente ao sistema circulatório que daria impulso à França moderna. Sua proposta de uma cidade saudável não pode ser separada da intenção de administração e normatização do tráfego, assim como de sua perspectiva militar contra-revolucionária³⁸. A circulação está na base do espaço urbano concebido como um organismo vivo, assim como estará para a concepção do território como um corpo³⁹.

Divergindo da colocação de R. Williams de que o tráfego é um tipo de "consciência", pensamos que o aumento da velocidade do tráfego e sua normatização será um dos fatores de alteração do comportamento a medida que alterava a relação do usuário com o meio ambiente. A construção de uma rede ferroviária calcada no

³⁷ W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 194, 195. F. Béguin. *op. cit.* p. 9.

³⁸ W. Schivelbusch. *op. cit.* pp. 195, 196.

³⁹ Stela Bresciani. *op. cit.* pp. 232 e 233.

que poderíamos chamar de um "racionalismo funcionalista"⁴⁰, dará conformação a uma nova relação com o mundo com base na aceleração mecânica. O movimento passa a fazer parte da imagem do mundo e da forma como as pessoas passarão a ver o mundo. Esta imagem do mundo intermediada pelo movimento estabelece uma nova estética, a "Estética do Desaparecimento" das formas instáveis, do cinema e da ferrovia — ambos produtos industriais da era mecânica, fundados na velocidade e na produção de movimento — em contrapartida da "Estética do Aparecimento", das formas estáveis, da pintura⁴¹.

Um exemplo dessa relação, movimento e circulação, cinema e ferrovia, aparece já no primeiro filme, quando Louis e Auguste Lumière assustam a platéia, que foge em pânico, quando a tela é invadida por uma locomotiva, em sua primeira projeção cinematográfica⁴². A ferrovia é o símbolo do movimento e do mundo "milagroso" da mecânica no qual o cinema se inseria no momento da projeção, "L'Arrivée du Train en Gare de la Ciotat". A pouca familiaridade da platéia com as imagens técnicas causam o tumulto. O efeito das imagens projetadas nas telas do cinema e

⁴⁰ Castoriadis usará o conceito de pseudo-racionalismo funcionalista e, ao fazer-lhe a crítica escreverá: "Toda visão funcionalista conhece e deve reconhecer o papel do simbolismo na vida social". p. 142. "(...) nada permite determinar a priori o lugar por onde passará a fronteira do simbólico, o ponto de partida do qual o simbólico invade o funcional". Cornelius Castoriadis. *op. cit.* p. 150.

⁴¹ Paul Virilio/ Sylvere Lotringer. *op. cit.* p. 37.

⁴² Daniel Costelle. *op. cit.* pp. 4, 5.

vistas pela janela do trem é antagônico. No cinema, mesmo hoje em dia, as imagens técnicas assumem um forte aspecto de realidade, criando até mesmo novas formas de realidade, como a realidade virtual. Na ferrovia e em veículos mecânicos, de um modo geral, ao olharmos o mundo pela janela, a velocidade faz com que o primeiro plano fique borrado. A velocidade produz um distanciamento da paisagem, que não parece real.

A partir do século 19 podemos estabelecer um vínculo entre o crescimento da velocidade dos meios de transporte e comunicação e suas intervenções na paisagem, com as transformações operadas na forma do ser humano olhar o mundo. Essas transformações passarão a exercer uma forte influência sobre o que o homem verá do mundo e como ele o verá. O convívio cotidiano com artefatos técnicos produtores de velocidade implicará numa modificação na relação sensorial de seu usuário com o mundo, alterando o uso de todos os sentidos.

Partiremos do estudo das transformações na relação ótica — o sentido da visão — com o mundo, exercida através da janela. Este interesse se justifica porque a partir da introdução dos veículos rápidos, a janela entra em movimento alterando a visão de mundo de quem olha por seu intermédio, que passa a conviver com a velocidade. A armação da janela, ou sua vidraça, atua, ao mesmo tempo, como ilustração, filtro, lente convergente, e, representa a forma elementar da objetiva da câmara fotográfica ou cinematográfica, enquanto a casa ou um cômodo qualquer,

oferecem a forma original da câmara escura⁴³. É da janela da casa que as pessoas passarão a ver a cidade e suas ruas movimentadas como se fosse um espetáculo⁴⁴.

A janela irá obter sua mobilidade com a difusão da carruagem como meio de transporte pessoal, como veículo. Na perspectiva da janela da carruagem, as imagens tornam-se móveis. O cômodo com janelas desloca-se nas viagens. Contudo, a velocidade moderada e irregular da viagem de carruagem permite ao viajante sentir as irregularidades do terreno, o cheiro das plantas, ou seja, ter uma relação sensível com o meio. A velocidade é percebida pelo cansaço do cavalo, pelo esforço do animal, como vimos em De Qinsey.

Nesta medida, a viagem de carruagem exige uma experiência vivenciável (como a do pedestre ou do cavaleiro) e possibili-

⁴³ Rolf Freier. "A Perspectiva Reduzida e as Janelas para o Mundo", in *A Estética Política dos Meios de Comunicações Visuais*. Marburg, Jonas Verlag, 1984, pp. 11, 29 e 112, 37. Tradução, Ciro Marcondes, (texto avulso), p. 1.

⁴⁴ O conto de Edgar Allan Poe, "o Homem da Multidão", in *Novelas Extraordinárias*. São Paulo, Clube do Livro, 1945. p. 76. Um doente observa a multidão passar, da janela do hotel D. em Londres. "Localizado em uma das principais artérias" da cidade que era muito movimentada e sempre cheia de gente. Após algum tempo ele passa a observar o anonimato de um homem na multidão. Nesse texto, Alan Poe, mostra o fluxo, a multidão e o desenraizamento do *homem cosmopolita*. Essa imagem também pode ser encontrada na obra de Boudelaire e outros autores do final do século 19, além de inúmeros autores do século 20, especialmente na obra de Walter Benjamin. No Brasil podemos encontrar referência a esse *homem urbano cosmopolita* na obra de Mario de Andrade e outras.- Charles Boudelaire. *As Flores do Mal*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1985. Walter Benjamin. *Obras Escolhidas II. A Rua de Mão Única*. São Paulo, Brasiliense, 1987. Mario de Andrade. *Poesias Completas*. São Paulo, Martins, 1974.

ta uma relação sensorial, e mesmo sensual, com o movimento do cavalo⁴⁵. O movimento executado por tração animal mantém as estruturas de tempo e espaço ligadas ao ritmo imposto pela natureza. Nem toda estação do ano era conveniente para a viagem; viajava-se somente durante o dia, o que fazia com que o viajante se subordinasse ao tempo cíclico da natureza, ao mesmo tempo que vivenciasse e estivesse sujeito às irregularidades e vicissitudes do terreno.

Já a relação do viajante do veículo rápido com o meio é entorpecida, pois a máquina se interpõe entre os dois. As grandes velocidades atingíveis com base na mecanização do transporte ferroviário, destroem a estrutura de tempo e espaço subordinada à natureza. Na ferrovia, primeiro veículo rápido terrestre, entre os viajantes e a paisagem move-se a maquinaria cada vez mais estável, rolando sobre o leito plano e liso formado pelos trilhos.

Com a diminuição da trepidação, o aumento da estabilidade, aliena o usuário dos atropelos do terreno. Entre o trem e a paisagem passaremos a ver postes, gradil de pontes, e a escuridão dos túneis. A viagem não está mais sujeita às alterações do dia e da noite nem às mudanças climáticas das estações do ano. Viaja-se à noite ou durante o inverno. A segurança da viagem aumenta e a sensação de segurança por parte do usuário também. A ferrovia torna-se cada vez mais popular, aumentando, simultanea-

⁴⁵ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 5, e da 8 a 13.

mente, a familiaridade do usuário com o veículo. Este aumento da segurança e da familiaridade faz, provavelmente, com que cresça o número de passageiros (mulheres e crianças passam a viajar com mais freqüência) e de mercadorias transportadas⁴⁶.

O uso dos meios de transportes mecânicos desde os primeiros tempos até hoje, de acordo com Paul Virilio, fez com que se passasse a estabelecer com eles uma relação sedentária. Para Paul Virilio, na sedentariedade do transporte, a própria "prótese", o veículo como extensão artificial do corpo, é transportada para dentro do movimento físico. Ela ajuda-nos a ir mais rápido o que, de acordo com o autor, "apesar de multiplicar o ser vivaz, o veículo metabólico que somos", adentra nosso corpo disciplinando-o⁴⁷. Ela familiariza nosso corpo com os padrões disciplinares de comportamento, necessários para a sociedade industrial, tornando-os mais dóceis.

Encontramos, também, em Schivelbusch esta referência à sedentariedade do transporte mecânico. O autor cita alguns textos da época nos quais a passagem da tração animal para a tração mecânica era vista como a mudança de uma atividade esportiva e saudável para outra sedentária e insalubre⁴⁸. Apesar desta resistência aos veículos mecânicos no começo, veremos em Schi-

⁴⁶ A familiaridade com o veículo é condição primordial para que o usuário sinta-se seguro. Sobre os mecanismos de formação desta sensação de segurança no veículo, ver: Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.*, os capítulos, 7, 8, 9 e 10.

⁴⁷ *Idem.* p. 129.

⁴⁸ *Idem.* pp. 6 e 7.

velbush que, com a crescente familiarização da população com a tração mecânica o conforto proporcionado exercerá uma doce sujeição sobre os corpos. Sujeição à qual grande parte da humanidade se subordinará alegremente.

1.6 - Uma Paisagem em Desaparição

Para Schivelbusch, os novos parâmetros de tempo e espaço implicam no surgimento de uma nova paisagem que afetou todos os sentidos orgânicos ao contrapô-los à mecanização da sociedade. Para adaptarem-se às condições da viagem ferroviária, a percepção dos passageiros passa por um processo de desconcentração. Para o autor, a ferrovia realiza a mecânica de Newton nos meios de transportes, criando condições para a mecanização da percepção do viajante. Ele escreve que de acordo com Newton, "tamanho, formato, quantidade e movimento" são as únicas qualidades que devem ser percebidas objetivamente no mundo físico. De fato são as únicas qualidades que o viajante ferroviário observa na paisagem através da qual viaja. Os sons e cheiros da paisagem são abafados, e mesmo substituídos, pelos sons e cheiros do trem⁴⁹.

A ferrovia cria uma nova paisagem e um novo movimento dos objetos visíveis a partir dela. O movimento do trem diminui o espaço e ainda desloca os objetos e as peças do cenário de sua

⁴⁹ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 55

própria espacialidade original para uma sucessão veloz que converge para o instantâneo. A velocidade de sucessão dos objetos e cenas no cenário faz com que eles se desloquem para o domínio da imaginação, das imagens, e poderíamos dizer, do imaginário⁵⁰. O viajante que olha pela janela a sucessão de cenas adquire a habilidade de ver os objetos que passam num *coup d'oeil*, sem necessariamente prestar atenção em nenhum. É, de acordo com Schivelbusch, a habilidade de perceber o discreto, quando ele passa pela janela, indiscriminadamente. Como coloca Benjamin Gastineau, citado por Schivelbusch, "all visions that disappear as soon as they are seen"⁵¹.

Para Schivelbusch, esta é uma percepção panorâmica do mundo, presente a partir do século 19 até hoje⁵². Para o autor, na visão de Sternberger, os meios de transporte modernos, primeiramente a ferrovia, são os responsáveis pela panoramização do mundo. O mundo passa a ser experimentado por intermédio da visão. O perfil do mundo para quem passa, assim, tão rápido, é esvaziado de toda a profundidade, tornando-se um imenso painel superficial, um panorama, uma imagem em desapareição.

Schivelbusch, observa também que a paisagem vista das

⁵⁰ Cornelius Castoriadis. *op. cit.* 1982. p. 154. Para o autor, Imaginário Efetivo "É finalmente a capacidade elementar e irreduzível de evocar uma imagem".

⁵¹ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p. 61. Benjamin Gastineau, *La Vie en Chamin de Fer*. (Paris, 1861), p. 31.

⁵² Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* pp. 61 e 62. Cita Dolf Sternberger, *Panorama, order Ansichten vom 19. Jahrhundert*, 3rd ed. (Hamburg, 1955). p. 57.

janelas dos trens perde a profundidade. Parafraseando o autor: A percepção da profundidade, própria dos meios de locomoção pré-industriais, estará literalmente perdida com o surgimento da ferrovia. A velocidade deste veículo obscurece todos os primeiros planos. O viajante se vê como parte do primeiro plano o que faz com que seu olhar se perca na profundidade da paisagem. Para Schivelbusch, o passageiro é removido para o "espaço total" o qual combina proximidade e distância⁵³.

Paul Virilio, por sua vez, escreve: "O excesso de velocidade é como o excesso de luz: é cegante"⁵⁴. De acordo com o autor: "Quando se está num avião ou num trem, vê-se por assim dizer, o mundo numa luz diferente. Não se trata do problema da fonte de luz, mas da relação com o mundo. O mundo sobrevoado ou visto da janela do trem é o mundo produzido pela velocidade".⁵⁵ Para este autor, esta forma de percepção do mundo é definida como dromoscópica (drómos = corrida), ou seja, a visão do mundo intermediada pela velocidade⁵⁶.

Em Rolf Freier encontramos que com o aumento da velocidade, o primeiro plano e o plano intermediário da paisagem vista do veículo desaparecem. Para o autor: "A janela das divisões do vagão do trem tem à sua disposição surpresas para os viajantes: o

⁵³ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 63.

⁵⁴ Paul Virilio/ Sylvere Lotringer. *op. cit.* p. 84.

⁵⁵ *Idem.* p. 82, 83.

⁵⁶ *Idem Ibidem.*

primeiro plano confunde-se com uma fita em movimento, uma vítima da velocidade. O plano intermediário ainda irreconhecível passa rapidamente. Somente a distância, no plano de fundo, permanece por algum tempo na moldura da janela e satisfaz a vista com algo de paz"⁵⁷. A repentina transformação da percepção, verdadeiro corte em seu desenvolvimento, pela difusão das viagens de trem, determina a destruição do espaço intermediário⁵⁸.

Esta percepção alterada pela velocidade se aproxima, de acordo com Rolf Freier, da percepção fílmica, (dromoscópica - Virilio e panorâmica - Schivelbusch), no que diz respeito à percepção de pontos de vistas montados. Como escreve Rolf Freier, "as ligações diretas, rápidas, que a estrada de ferro constrói entre os diferentes espaços da paisagem, em geral entre as metrópoles e as províncias, proporcionam a ligação do objetivo da viagem, da periferia ao ponto de partida, o centro. O espaço intermediário, a distância geográfica, atrofia-se em uma montagem

⁵⁷ "De início, nosso observador fala de dentro do trem; aí já ressalta o poder transfigurador da locomotiva, os efeitos da velocidade sobre a percepção espaço-temporal, o deslocamento rápido propiciado pela força do mecanismo, alterando a visão da paisagem e dos passantes: 'As amplas linhas ininterruptas de espectadores pareciam deslizar-se na distância, como figuras pintadas arrastadas velozmente através dos tubos de uma lanterna mágica'." De acordo com o reverendo de fora, também, a medida que se aproxima velozmente, parece uma *fantasmagoria*, 'Desta maneira uma locomotiva, à medida que se acerca, parece aumentar de tamanho rapidamente, como se quisesse preencher por completo todo o espaço compreendido entre as valetas e absorvê-lo todo em seu torvelinho'. Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. Citando o reverendo Edward Stanley. [An *Accurate Description of Liverpool and Manchester Railway*. (1830), p. 45.] pp. 24 e 25. Rolf Freier. *op. cit.* p. 9.

⁵⁸ Wolfgang Schivelbusch. *op. cit.* p. 11.

rasante de panoramas em mudança"⁵⁹.

Encontramos nos autores acima a explicitação desta nova forma de ver o mundo presente nas relações sociais que emergem a partir da convivência cotidiana, e cada vez mais familiar, das populações urbanas com o advento da técnica. Nesta vasta e intrincada trama existente entre técnica e sociedade, os efeitos generalizados desta ilusão de ótica percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, fazia-se sentir nos mais recônditos veios do planeta.

Passamos a viver a partir do século 19 a história das diversões de massas. De acordo com Foot Hardman, "a animação ilusória dos fetiches na sociedade produtora de mercadorias, embora já entranhada na maneira de os homens fazerem a sua vida e inerente à forma moderna das relações materiais de existência, acabou por mobilizar mitos, rituais de linhagem as mais diversas"⁶⁰. Mitos que, assim como a ferrovia, foram constitutivos desta forma de percepção calcada na velocidade, na sucessão de imagens, neste ver o mundo num *coup d'oil*⁶¹.

⁵⁹ W. Schivelbusch. *op. cit.* p. 11.

⁶⁰ Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. pp. 25, 26.

⁶¹ Para Schivelbusch, outro fenômeno similar ao mundo panorâmico do cinema e da ferrovia, será o mundo pontilista e não menos panorâmico da loja de departamentos. Em 1852 Aristide Boucicaut abriu a primeira loja de departamentos parisiense, o *Bon Marché*. O surgimento da loja de departamentos, uma nova forma de vender a varejo, foi um predicativo do bom desenvolvimento do sistema de tráfico intra-urbano e as transformações efetuadas nas cidades, principalmente a reforma de Paris promovida por Haussmann. As artérias de tráfego criadas por Haussmann irão conectar a malha ferroviária ao trânsito como um todo e, também, a circu-

Entendemos, com base nestes autores, que esta dinâmica será transportada para o cotidiano das pessoas emprestando-lhe o ritmo dos mecanismos técnicos. O mundo passa a ser visto como um caleidoscópio de imagens, evanescentes e renováveis. A origem mecânica destas imagens e a literalidade que lhes são conferidas, implicam em uma relação nova entre a realidade e as imagens. A realidade passa a ser redefinida, por meio das imagens, como um objeto para exposição, como um registro para um exame minucioso, como um alvo para vigilância.⁶²

De acordo com Susan Sontag essa capacidade de produzir imagem é fundamental na modernidade. Escreve a autora: "Uma sociedade torna-se 'moderna' quando uma das suas principais atividades passa a ser a produção e o consumo de imagens, quando as imagens, que possuem poderes extraordinários para determinar nossas exigências com respeito à realidade e são elas mesmas substitutas cobiçadas da experiência autêntica, tornam-se

lação de mercadorias aos novos padrões capitalistas e urbanos. Entretanto, os principais elementos de ligação do surgimento das lojas de departamentos com esta visão panorâmica emergente, serão as mudanças estabelecidas no relacionamento dos fregueses com as mercadorias. Ocorrem três mudanças fundamentais diferentes entre a loja de departamentos e a tradicional venda a varejo: a loja de departamentos tira proveito da grande circulação de mercadorias; os preços são baixos porém fixos; o consumidor é incentivado a entrar na loja sem a obrigação de comprar. Este sistema introduziu o comércio a varejo na nova produtividade industrial, aumentando o ritmo e o volume do consumo. O consumidor viajará pela loja entre as mercadorias assim como o viajante através da paisagem ao lado da ferrovia: como num panorama. W. Shivelbusch. *op. cit.* p. 188

⁶² Susan Sontag. *Ensaio Sobre Fotografia*. Rio de Janeiro, Arbor, 1981. pp. 135, 136, 137, 141.

indispensáveis à boa saúde da economia, à estabilidade política e à busca da felicidade"⁶³. Pensamos que o que realmente se generalizou foram as imagens das benesses tecnológicas muito mais que o acesso, propriamente dito, a elas.

⁶³ Susan Sontag. *op. cit.* p. 147.

2 - O APARELHAMENTO TÉCNICO DO BRASIL: URBANIZAÇÃO E FERROVIAS

No Brasil a ferrovia aparece como um discurso político das elites. A construção de uma malha de comunicação será vista como um importante agente político e social para a constituição da integração territorial, e como já vimos em Euclides da Cunha, para "sanear a terra". A ferrovia não será vista somente, numa perspectiva funcionalista, como infra-estrutura necessária aos interesses do capital internacional e das elites exportadoras. Para os contemporâneos do período áureo da ferrovia no Brasil, que se estende até a 2ª Guerra Mundial, é recorrente a imagem da ferrovia como agente civilizador; portadora do progresso, da urbanização, integradora do território brasileiro, enfim civilizadora.

Para alguns autores como, por exemplo, P. M. Bardi, o trem "além de motivo de integração nacional, foi auspiciosa contribuição cultural e educativa"⁶⁴. Entendemos que esta imagem pedagógica relacionada à ferrovia, presente em boa parte da bibliografia sobre o tema, expressava um desejo da elite de assumir internamente a hegemonia sobre todo o território, construindo ao mesmo tempo, uma imagem de "nação unificada e integra-

⁶⁴ P. M. Bardi. *op. cit.* p. 16. Sobre este livro de P. M. Bardi ver: F. F. Hardman. "Trem-de-Ferro: Uma Viagem Imaginária, in *Leia Livros*. São Paulo, Ano VI (66), março-abril, 1984. p. 4

da", passível de ser projetada interna e externamente. Os discursos sobre a "integração nacional", passavam naquele momento, necessariamente, pela extensão do controle político de todo o território e pelo aparelhamento tecnológico do país construindo suas bases infra-estruturais.

Encontramos na historiografia brasileira, de maneira recorrente, a afirmação da defasagem da modernidade no Brasil com relação a Europa e Estados Unidos da América. Esta linha de abordagem parte da premissa de que a modernidade vem com atraso e como uma cópia da modernidade européia. Para esta historiografia o Brasil viverá uma modernidade emprestada, fora de lugar. Partindo destas premissas vários historiadores passam a fazer "a narrativa das tentativas frustradas de seguir o percurso trilhado pelo avanço das forças produtivas nos países centrais do capitalismo"⁶⁵.

O desempenho do Brasil em suas propostas de modernização, presentes desde o Império, não resiste a uma comparação com o de outros países, como os Estados Unidos da América, ou mesmo a Argentina. No entanto, percebemos no Brasil, um movimento de busca do progresso e modernização concomitante ao europeu ou norte-americano. Apesar das constantes comparações com outros

⁶⁵ Maria Silvia C. Franco. "As Idéias Estão no Lugar", in *Cadernos de Pesquisa Tudo é História*. São Paulo, Brasiliense, 1978. Este é o principal texto sobre a crítica das idéias fora do lugar. Esta discussão pode ser encontrada, Também, em: Myriam Bahia Lopes. *Práticas Médico-Sanitárias e Remodelação Urbana Na Cidade do Rio de Janeiro - 1890/1920*. Tese apresentada junto ao Departamento de História/IFCH/UNICAMP, em agosto de 1988. p. 7.

países, o Brasil guardará suas singularidades. A relação estabelecida com os novos artefatos industriais, no Brasil, irá interferir e modificar os padrões de comportamento das populações urbanas nos grandes centros do país e mesmo no interior.

A partir de meados do século 19, o Brasil começa a conviver com uma paisagem povoada de elementos e imagens técnicas. No Brasil o desejo de construir uma imagem de "desenvolvimento e progresso" impulsiona reformas urbanas e sanitárias nas grandes cidades e dirige-se para o aparelhamento técnico da "sociedade brasileira" voltando-se para a relação campo/cidade. Projetos e estratégias serão importantes para a constituição desta imagem do Brasil como um país soberano, tais como: urbanização, infra-estrutura, integração territorial, controle e hegemonia administrativa do Estado.

No Brasil, assim como no mundo, a entrada simultânea de diversos aparelhos e transformações técnicas implicará em significativa alteração nos comportamentos e na percepção dos que passaram a conviver com tais artefatos e estratégias. Estas inovações afetarão principalmente a elite brasileira, que tinha acesso ao consumo, e de um modo geral às populações dos grandes centros urbanos. Esses decênios da virada do século até os anos 40, são, com efeito, momentos privilegiados para se analisar este estreitamento de contatos com as inovações técnicas que se fazem acompanhar de mudanças na percepção do mundo, sobretudo na capital federal e nas grandes cidades do país.

As relações emergentes com as novas tecnologias, a

partir do século 19, em todo o mundo, como vimos no capítulo anterior, serão forjadas no convívio com o urbano e com uma imagem de urbanidade e civilização. As cidades sofrerão a interferência das políticas públicas, que as afetarão definitivamente determinando o nascimento da "moderna cidade ocidental". Este fenômeno se difundirá por muitos países, emergindo no primeiro momento nos grandes centros urbanos.

O Rio de Janeiro e São Paulo são as duas cidades brasileiras que, primordialmente, sofreram essas interferências. O Rio de Janeiro, cidade marcada pela função política e administrativa, possui características profundamente distintas das de São Paulo, cidade de produtores. São, portanto, cidades essencialmente distintas, que, como veremos, em 1930, assim como as principais cidades do mundo, ver-se-ão desde muito cedo imersas na modernidade da era industrial.

2.1 - A Capital e a Imagem do Brasil

O Rio de Janeiro, capital tanto do Império quanto da República, tinha sua função política reforçada, o que tornava mais intensa a presença do poder público. De acordo com José Murilo de Carvalho, a convivência da ordem com a desordem era forçada pela combinação de um alto grau de marginalidade com a forte presença do poder público. Cidade que no Império tinha sua base econômica no comércio e na escravidão, não sofre grandes mudanças com a República e com a abolição da escravidão, conti-

nuou com uma grande população marginal não integrada ao mercado formal. Para Carvalho, no início da República "uma enorme parcela da população ativa [no Rio de Janeiro] não se integrava na disciplina do mercado"⁶⁶.

As mudanças no Rio de Janeiro começaram com a vinda da família real portuguesa, em 1808, para o Brasil. Dado início ao processo de emancipação da Metrópole, ocorre a introdução dos primeiros artefatos técnicos no Brasil e, particularmente, no Rio de Janeiro, que passava naquele momento a assumir o *status* de capital da corte portuguesa. No momento que passa a ser permitido a instalação de oficinas, fábricas etc; e com a abertura dos portos em 1810, serão feitas as primeiras reformas urbanas para melhorar o conforto da corte. As reformas e o aparelhamento continuam ao longo do período imperial, ganhando ênfase no 2º Império.

O Imperador Dom Pedro II era um grande entusiasta das novidades da industrialização, como o telefone, o telégrafo, as exposições internacionais, ferrovias etc., sendo o divulgador de algumas destas novidades no Brasil. Em seu governo, com a construção da ferrovia Pedro II, o Rio de Janeiro tornou-se o centro potencial da malha ferroviária do país. A expansão da linha férrea somada à drenagem de terrenos alagadiços, possibilitam a ocupação da região de São Cristóvão, que será denominada Cidade

⁶⁶ José Murilo de Carvalho. "Aspectos Históricos do Pré-Modernismo Brasileiro", in Fundação Casa de Rui Barbosa. *op.cit.* 1988. p. 15.

Nova. A construção da ferrovia faz expandir a área urbana da capital, assim como sua área de influência em outras regiões. A proposta de fazer da capital uma encruzilhada ferroviária e rodoviária já apontava para a necessidade de estender o poder central da capital por quantidades cada vez maiores de território.

A Pedro II, como vimos dirige-se para Minas Gerais e São Paulo. A aproximação do Rio com São Paulo, era extremamente desejável neste período de expansão do café pelo território paulista. A construção desta ferrovia, apesar de incitar algumas oposições, como já vimos, tem uma função econômica clara, tanto para os contemporâneos quanto para os pesquisadores atuais. A construção da ferrovia em direção a Minas Gerais, por sua vez, somente se justifica política e mesmo geopoliticamente. A ferrovia Pedro II não se dirige para a região dos cafezais e sim para a região do Rio das Velhas, onde não se pode encontrar nenhuma função econômica que realmente justificasse tal investimento. O objetivo apontado nos documentos, como veremos adiante, será *civilizatório*.

Num primeiro momento, dando início ao denominado "processo civilizatório", as intervenções se restringirão à cidade do Rio de Janeiro. Sendo a capital do país, a elite política queria que o Rio de Janeiro refletisse a Nação, de maneira a fazê-la aceitável perante a Europa ou ao mundo considerado civilizado. O Rio de Janeiro era uma cidade suja, caótica, mal traçada e perigosa. O Império se empenhará em criar a imagem

da "cidade Jardim", com a construção do Jardim Botânico, a Floresta da Tijuca. Surge o "Rio cartão-postal", que encontramos nos panoramas de Marc Ferrez. Para Myriam Bahia, "a suavidade dos panoramas [do fotógrafo] veiculam a utopia da cidade Jardim"⁶⁷. Estas intervenções do Império mudarão muito pouco as condições de salubridade da Corte.

A República, por sua vez, procurava provar sua superioridade sobre o regime anterior, que gozava de prestígio internacional, não podia apresentar ao exterior tal cidade como sua capital. Esta preocupação aparecia nitidamente na política do governo municipal e da União. No sentido de enfrentar este problema, o governo Rodrigues Alves começou as reformas da cidade do Rio de Janeiro. Projetando uma imagem de transformação da "cidade colonial aristocrática" em "cidade civilizada" são feitas, a partir da entrada de Pereira Passos na prefeitura, as reformas e intervenções urbanísticas do poder público republicano na cidade do Rio de Janeiro.

Do Rio de Janeiro "civilizado e saneado" deveriam apagar-se as marcas persistentes da "cidade colonial". Para Myriam Bahia Lopes, "a partir da metade do século XIX, podemos observar, na cidade do Rio de Janeiro, uma série de alterações no cotidiano da população através de uma progressiva entrada em cena das "maquinarias do conforto" (iluminação, bondes, trem, esgoto). Estes equipamentos coletivos são a materialização de duas tendên-

⁶⁷ Myriam Bahia Lopes. *op. cit.* p. 23.

cias: fixar o indivíduo pelo lar promovendo a família e, ao mesmo tempo, fazê-los circular por uma rede de trajetórias previstas e de instituições normativas tais como as ruas, as praças, a casa de comércio, a escola, a fábrica e a moradia. O processo de passagem de uma polícia sanitária a uma tecnologia das multidões se dá num contexto onde a cidade, pensada como meio formador do indivíduo, é promovida a espaço de experimentação do saber médico, higienista e arquitetônico"⁶⁸. É interessante notar que a Europa passava por esse mesmo movimento de perscrutação, inserção de novos elementos e soluções no meio urbano.

As intervenções na cidade, ocorridas durante a gestão do Prefeito Pereira Passos (1902-1906), ocorre simultaneamente à campanha contra a febre amarela e a lei de obrigatoriedade da vacina. Haverá neste momento em todo o mundo, inclusive no Brasil, um incentivo à circulação como fator de produção de saúde. A circulação será vista como pré-requisito para o "bom" funcionamento da cidade. O poder público passa, com as reformas, a direcionar a especialização do espaço urbano do Rio de Janeiro, dividindo os bairros de acordo com sua função — comercial, residencial, operário —, urbanizando o centro da cidade, saneando e vacinando a população. O cotidiano da metrópole passa a um contínuo de aceleração e velocidade de circulação com a ampliação da rede de transporte, com o bonde, o trem, a luz elétrica e a concentração de pessoas.

⁶⁸ Miryan Bahia Lopes. *op. cit.* 1988. p. 25.

Contatos com a reprodução mecânica, kinetoscópio, e, posteriormente, o cinematógrafo, intensificaram ainda mais o diálogo com a técnica. Escreve Flora Süssekind: "pequenas imagens-que- passam diante de um único olhar, no caso do kinetoscópio; figuras de tamanho natural para platéias de às vezes duzentos espectadores, no do cinematógrafo. Um alongamento não apenas de figuras mas do público potencial para esse desfile de imagens técnicas em movimento"⁶⁹. O que ia se ver não eram as cenas, mas o próprio aparelho. A técnica era a verdadeira atração, o espetáculo. Na análise de Vilém Flusser em *Filosofia da Caixa Preta*, "O caráter aparentemente não-simbólico, objetivo, das imagens técnicas faz com que seu observador as olhe como se fossem janelas e não imagens. O observador confia nas imagens técnicas tanto quanto confia em seus próprios olhos"⁷⁰, quando estas, longe de serem janelas, são imagens, superfícies que transcodificam processos em cenas.

Entre os nossos literatos, Flora Süssekind chama nossa atenção para João do Rio, devido à percepção que tem desta transformação violenta no modo de olhar que então se operava. Ele escreve que "cada pessoa tem no crânio um cinemascópio no qual o operador é a imaginação" e que "basta fechar os olhos e fitas correm no cortical numa velocidade inacreditável". No entanto,

⁶⁹ Flora Süssekind. *Cinematógrafo de Letras. Literatura, Técnica e Modernização no Brasil*. São Paulo, Companhia das letras, 1987. p. 40.

⁷⁰ Vilém Flusser. *Filosofia da Caixa Preta: Ensaio Para uma Futura Filosofia da Fotografia*. São Paulo, HUCITEC, 1985. p. 20

quando o escritor do "Cinematographo" tenta caracterizar este que ele denomina o "homem cinematográfico", cujo o perfil se delineia ao mesmo tempo que o horizonte técnico moderno, não faz referência apenas ao cinematógrafo mas, também, a "todas as descobertas que de a vinte anos a esta parte tendem a apressar os atos da vida". Ele comenta numa crônica de 1908, que a marca deste que chama o "Honus Cinematographicus" seria na sua opinião a pressa. Escreve o cronista "Qual o fito principal de todos nós? Acabar depressa! O homem cinematográfico resolveu a suprema insanidade: encher o tempo, atopetar o tempo, abarrotar o tempo, paralisar o tempo para chegar antes dele"⁷¹.

Tentativa esta, de paralisar o tempo, em que não se incluíam apenas as técnicas de produção e reprodução de imagens e sons, mas, também, as modernas possibilidades de locomoção em veículos como os trens, bondes com tração elétrica e automóveis. Estes ofereciam o espetáculo de uma superação de distâncias antes aparentemente enormes, graças ao movimento mecânico e de um possível controle sobre o tempo, que se alongava ou comprimia, de acordo com o uso ou não de tais mecanismos técnicos. O Rio de Janeiro se inseria então no mundo da circulação.

Com as obras de demolição e reconstrução, a cidade enche-se de pó, barro e barulhos. Lançando mão das estatísticas, médicos e engenheiros unem-se para travar o combate técnico da racionalidade contra a doença e a desordem. Oswaldo Cruz encabeça

⁷¹ Flora Süssekind. *op. cit.* p. 45 e 50.

a campanha de saneamento e vacinação, que desembocará na revolta da população do Rio de Janeiro contra a vacinação e tudo o que simbolizava. A "Revolta da Vacina", que se inicia a 10 de novembro de 1904, transforma o Rio de Janeiro em praça de guerra e vai até o dia 23. A população apropria-se da cidade fazendo dos artefatos técnicos (automóveis, bondes, lampiões etc.), assim como dos entulhos das reformas, barricadas, armas, transformando a rua em seu quartel general⁷².

Nesta batalha vence a cidade saneada, os trabalhadores são expulsos para os morros da cidade. Além do "bota abaixo" de Pereira Passos entre 1902 e 1906, importantes vias de acesso serão construídas a partir de 1919, na administração Paulo Frontin ⁷³. Em 1921 é derrubado o morro do Castelo, na gestão do prefeito Carlos Sampaio, dando lugar à avenida Rio Branco e à Cinelândia⁷⁴. Este sistema de vias públicas avolumam o trânsito da cidade e o automóvel, a partir da década de 20, reinará absoluto.

⁷² Sobre a Revolta da Vacina e as intervenções na cidade do Rio de Janeiro no começo do século ver: Nicolau Sevcenko. *op. cit.*; Nicolau Sevcenko. *A Revolta da Vacina. Mentes Insanas e Corpos Rebeldes*. São Paulo, Brasiliense, 1984. Myriam B. Lopes. *op. cit.*

⁷³ Paulo Frontin, "prolonga e remodela a avenida Atlântica, abre as avenidas Delfim Moreira, Vieira Souto, Niemayer e Presidente Wilson. Aterra parte da lagoa Rodrigues de Freitas, o que permite ligar Copacabana à Gávea, através da Avenida Epitácio Pessoa. Rasga a atual avenida Paulo de Frontin e perfura o túnel João Ricardo". *Nosso Século - Brasil. 1910/1930. Anos de Crise e Criação - 2ª Parte*. São Paulo, Abril Cultural, 1980, 1985. p. 32

⁷⁴ *Nosso Século - Brasil. 1910/1930 - 2ª Parte. op. cit.*

O Distrito Federal estará, na década de 20, ligado por ferrovias a várias regiões do país, o que faz da capital e do seu porto uma de suas principais portas de entrada e saída de mercadorias. À semelhança das cidades européias a ferrovia construída na periferia da antiga cidade, cria toda uma área industrial a sua volta. Sua grande estação é construída nos moldes das européias, com um grande rol de alvenaria e outro pré-fabricado. O Rio de Janeiro será no Brasil a primeira cidade inserida nos parâmetros civilizados disponíveis, menos a cidadania.

2.2 - São Paulo a Locomotiva do Brasil

São Paulo sempre apresentou características distintas. Era uma pequena vila sem grande importância econômica ou política até meados do século passado. A partir da expansão do café e da imigração estrangeira, a economia e a população da cidade explodiram. Por não ter tido o período aristocrático como a capital, poderíamos dizer que São Paulo era uma cidade caracteristicamente mais burguesa. Por não ser capital do país, a função administrativa e política era bem menos marcada do que a observada no Rio de Janeiro. Em 1920, São Paulo já tinha ultrapassado o Rio de Janeiro em produção industrial.⁷⁵

São Paulo assume seu papel de grande metrópole, com os barões do café, com suas riquezas, transferindo-se para a cidade.

⁷⁵ Fundação Casa de Rui Barbosa. *op. cit.* pp. 14 e 15.

A vila era cercada de várzeas — área pobre e insalubre que dificultava o acesso, havendo somente pontes rudimentares para transpô-las. Com a implantação de ferrovias e linhas de bonde a burro, na década de 1860, ficou mais fácil a travessia da várzea. Mas foi somente na administração do Prefeito Antonio Prado que se fizeram trabalhos mais eficazes na área da higiene. Novas pontes foram construídas aterraram-se várzeas, e, brigadas de saneamento, chefiadas por Vital Brasil e Saturnino de Britto, iniciaram a desinfecção de focos palustres e residenciais.

No final do século 19 a elite se refugia longe do centro e das áreas insalubres. A região entre a rua Consolação e o Pacaembu será loteada. A Santa Casa havia se transferido para lá em 1884. Em 1890 surgirá a avenida Higienópolis. Nome de grata significação para uma elite obcecada pela saúde e que se estenderá ao bairro em redor. Em 1892 é inaugurada a Avenida Paulista, chega a vez dos imigrantes bem-sucedidos, enriquecidos pelo comércio e pela indústria em franca expansão. A mudança da elite dos velhos bairros tradicionais para estas novas áreas, não correspondia apenas à necessidade de fugir das terríveis condições de higiene das várzeas e das crescentes multidões de trabalhadores das cidades, satisfazia, também, a um apetite de renovação.

A cidade de São Paulo crescerá com a construção da ferrovia Santos-Jundiaí, e assim como o Rio de Janeiro, será uma cidade-entroncamento, o que dará um grande impulso ao seu cresci-

mento econômico⁷⁶. A ferrovia proporcionou o desenvolvimento da "Metrópole do Café", na medida em que, permitindo levar o "ouro verde" das zonas produtoras ao porto de Santos, transportava produtos manufaturados e matéria-primas. O Estado de São Paulo, cada vez mais, passa a fazer jus à imagem de "Locomotiva do Brasil", expandindo sua rede ferroviária por todo o Estado, ligando-a aos demais e ao Distrito Federal. As regiões do Estado de São Paulo serão chamadas pelo nome da ferrovia que as servem⁷⁷. Em sua expansão a ferrovia fará incorporar novos espaços ao território do Estado e do país, redefinindo o papel destas áreas incorporadas.

As empresas ferroviárias brasileiras assumiram tarefas de colonização. Partindo de São Paulo, por exemplo, a Companhia Agrícola de Imigração e Colonização, um desdobramento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, além de retalhar fazendas velhas, fez loteamentos na Alta Paulista e na Alta Sorocabana.

⁷⁶ Sobre a construção da Santos-Jundiaí e a extensão da rede ferroviária paulista ver: Célio Debes. *op. cit.* Este autor relata-nos, com base em farta documentação, em detalhes, a acidentada construção desta ferrovia e os debates em torno do seu prolongamento. Ver, também, Odilon Nogueira de Matos. *op. cit.*, que faz a ligação da urbanização com a construção das ferrovias em São Paulo.

⁷⁷ " Assim, se a estrada de ferro na maioria dos casos paulistas, seguiu a marcha da agricultura, é ela que, nessa terra nova, onde os homens pela primeira vez exploram as riquezas do solo gera uma consciência regional. Eis porque em São Paulo - fato único em todo o Brasil - as diversas regiões do Estado são conhecidas pelos nomes das ferrovias que as servem: Zona Paulista, Zona Araraquarense, Zona Sorocabana, Zona Noroeste, Zona Mogiana, e às vezes com especificações: Alta Paulista, Alta Sorocabana, Média Mogiana, etc.." Odilon N. de Matos. *op. cit.* p. 114.

Este foi, também, o caso da "Brasil Railway, que recebeu uma faixa de 30 quilômetros atravessando os Estados do Paraná e Santa Catarina para a construção da São Paulo-Rio Grande do Sul. Mais tarde a companhia vendeu terras a colonos poloneses e alemães"⁷⁸.

A malha ferroviária paulista tinha como objetivo básico ligar os centros de produção agrícola com um porto do litoral por onde eram escoados os produtos para o exterior ou para os outros estados. Ela partia no sentido Leste-Oeste objetivando o estabelecimento do fluxo Oeste-Leste. Os grandes centros urbanos do país, serão os principais mercados internos; o Rio de Janeiro e São Paulo, foram as primeiras cidades do país a se inserirem na nova ordem capitalista internacional por intermédio de reformas urbanas, da convivência com os artefatos tecnológicos da era industrial, e, da sua constituição, como entroncamentos ferroviários. E como entroncamentos das principais redes de comunicação serão vistas pelos homens letrados como as responsáveis pela irradiação do cosmopolitismo para os sertões.

⁷⁸ *Nosso Século — Brasil 1900/1910 (II). A Era dos Bacharéis. 2ª Parte.* São Paulo, Abril S. A. Cultural, 1985. p. 106.

3 - BELO HORIZONTE E A EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA PARA O SERTÃO

Ligada aos descobrimentos auríferos do fim do século 17 e início do século 18, a ocupação do solo mineiro seguiu a descobertas das lavras, dificultado pela proibição de abrir novas picadas para Minas Gerais, que datava de 1733 (alvará de 27 de outubro, daquele ano). A geografia também tornava os caminhos utilizados, em particular os do Rio de Janeiro e de São Paulo, extremamente difíceis, aumentando o custo do transporte de mercadorias. Apesar de as autoridades metropolitanas procurarem encaminhar o ouro por somente um escoadouro, no caso, o Rio de Janeiro — pois lhes parecia a única forma de fiscalizar a arrecadação do "quinto" sobre o metal extraído —, a economia mineradora irradiava sua influência por quase todo o território da colônia. A região das minas consumia gado bovino do Nordeste, animais de tração do extremo-sul e produtos agrícolas de todas as zonas de subsistência que de alguma forma transportavam suas mercadorias até lá.

Com a decadência da mineração, Minas Gerais não estava estagnada, como muitas vezes tem sido dito. O Estado tinha, na verdade, uma forte presença política no cenário nacional. Não era, no entanto, uma unidade econômica, política e cultural. O sistema de transporte defasado pela proibição colonial de construção de vias de ligação, ressaltava e fomentava suas diferenças

internas. As estradas e o telégrafo não atingiam todas as suas regiões, o que dificultava o acesso do poder centralizante do Estado. Acesso imprescindível principalmente para o projeto republicano.

Houve em meados do século 18 e ao longo do 19, um crescimento do setor de subsistência que, com uma larga margem de excedente, passa a reivindicar vias de comunicação para o Rio de Janeiro e São Paulo, que com o crescimento urbano são mercados consumidores em franca expansão. O advento do café no Sul de Minas Gerais, faz com que o setor exportador ganhe novo alento. O café torna-se, a partir do século 19 o principal produto de exportação do Estado. Esse crescimento econômico acirrará a demanda dessas novas elites por uma reordenação político-administrativa do Estado e da instalação de infra-estrutura de transporte para escoamento da sua produção.

O acesso às inovações industriais era bastante precário até o começo do século 20. Confirmando o ditado "Onde acabam as estradas começa Minas", encontramos como principal preocupação dos mineiros, ao longo do século passado e começo deste, as estradas de ferro que encabeçavam as listas de favores solicitados a União. A primeira lei que visava a construção ferroviária de acesso ao Estado de Minas Gerais foi a conhecida Lei Feijó, que contou como relator o deputado mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos, que a apresentou à Assembléia Legislativa.

A lei imperial de 1852, por sua vez, autorizava o governo a conceder a uma ou mais companhias, a construção total

ou parcial de um caminho de ferro que, partindo da Corte, fosse até as províncias de Minas Gerais e São Paulo. Esta disposição legal, limitando a primitiva concessão da estrada de ferro do Rio de Janeiro à Bahia e ao Rio Grande do Sul, fixou as diretrizes da Estrada de Ferro D. Pedro II, que na República se tornaria a Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1855 foi autorizada a construção da Pedro II em direção às províncias de São Paulo, com ponto terminal em Cachoeira, e a outra em direção à Minas Gerais, com ponto terminal em Porto Novo do Cunha.

Nesse mesmo período, a Companhia União e Indústria, concessionária da construção de uma estrada de rodagem carroçável, que iria de Petrópolis a Barra do Rio das Velhas, passando por Juiz de Fora, iniciou seu trabalho. Conseguiu, em 1861, inaugurar o trecho entre Petrópolis e Juiz de Fora. A partir de 1867, quando foi inaugurada na Estrada de Ferro D. Pedro II a estação de Entre-Rios no Estado de Minas, abriu-se a primeira porta para a sedução do urbano e suas solicitações mercadológicas. Esta porta acenava, por exemplo, com um aumento do escoamento de sua produção, já crescente na ocasião. A partir dessa época, no entanto, seguiu entre essas empresas não só o problema de competição do transporte, mas também, o do prolongamento da estrada de ferro para o centro de Minas Gerais.

Cristiano Benedito Ottoni, considerado "o pai das estradas de ferro no Brasil", era o grande opositor ao prosseguimento da ferrovia pelo centro do Estado de Minas Gerais. De acordo com Dermeval José Pimenta, "ele se coloca radicalmente

contrário a essa linha para o centro de Minas, não só porque, dizia ele, "esse objetivo pertencia à Companhia União e Indústria, que gozava o privilégio para esse fim, mas ainda porque, a região central de Minas se achava em franca decadência, em virtude de as minas estarem esgotadas e da acentuada migração de sua população para as regiões da Zona da Mata e do Oeste de Minas. (...) Os dois braços [da Pedro II] deveriam penetrar pelo interior de Minas, a procura do Norte do país"⁷⁹, que começava a viver o período da borracha.

As considerações do engenheiro não foram atendidas, em 1864, foi baixado o decreto nº 3.325, de acordo com o qual a Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II (futura Central do Brasil), partiria de Entre-Rios, já servida pela União e Indústria, e galgaria a serra da Mantiqueira, descendo por Barbacena em direção ao Rio das Velhas. Ela se sobreporia ao Caminho Novo de Garcia Rodriguês, construído no período colonial, e a rodovia União e Industrial. Em 6 de agosto de 1871, sob a gestão do antigo diretor da União e Indústria, Mariano Procópio Ferreira Lage, iniciam-se os trabalhos de construção da Linha do Centro.

Em decorrência desse avanço, cresciam a ansiedade e a descrença da cidade de Ouro Preto, porque devendo aquela linha avançar em direção ao vale do Rio das Velhas, possivelmente deixaria de atender as pretensões da capital de Minas de ser

⁷⁹ Dermeval José Pimenta. *Caminhos de Minas*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1971. p. 101.

também servida por ela. A velha cidade de Ouro Preto achava-se diante do dilema de ter esse ramal férreo ou deixar de ser a capital da província. Ouro Preto, que em 1720 tornou-se sede do governo da capitania após Minas ter se separado de São Paulo, beneficiava-se pouco do surto cafeeiro em Minas. Este seu afastamento das áreas mais ricas do setor exportador de café, acentuava ainda mais a sua alienação da vida econômica da província, que vinha desde a decadência da mineração.

O crescimento da cafeicultura em Minas, no século 19, acentuava as forças centrífugas e reforçavam o dilaceramento da província que, como coloca Paul Singer, "se divide cada vez mais profundamente em regiões autônomas, estanques entre si, e que se entrosam com economias circunvizinhas, agrupadas ao redor de pólos de crescimento exteriores a Minas Gerais"⁸⁰. Neste panorama, Ouro Preto restringia-se cada vez mais ao papel de sede da administração provincial. A idéia da mudança da capital aparece várias vezes antes de sua concretização.

Por volta da década de 1860 pólos externos de crescimento exerciam influência, econômica e cultural, sobre as regiões mineiras. Esses pólos incentivavam idéias separatistas presentes em Minas Gerais até hoje⁸¹. Uma certa insatisfação com relação

⁸⁰ Paul Singer. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana (análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife)*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1977. p. 213.

⁸¹ "Em represália pela separação do Paraná, 1853, deputados paulistas apresentam à câmara numerosos projetos de desmembramento de Minas Gerais." Paul Singer. *op. cit.* p. 214.

a desagregação, econômica e cultural, que se refletia na dificuldade de uma organização política e administrativa do Estado, passou a se expressar na proposta de construção de uma nova capital, moderna e planejada. Paul Singer, seguindo um viés econômico de análise destas questões, escreve: "o separatismo parecia fadado ao sucesso, a menos que se conferisse à economia da província aquela unidade que, só ela, justificaria a existência de uma única administração provincial abrangendo todo o território. (...) No fundo era uma ilusão, embora freqüente e compreensível, a de tomar o efeito por causa e supor que, criado o centro urbano, a economia da província naturalmente convergiria para ele e, deste modo, transformasse a capital política em capital econômica"⁸².

3.1 - Uma Nova Capital para Minas Gerais

Como talvez as ilusões, sonhos, e, imaginações movam tanto as ações sociais e políticas quanto as causas mais pragmáticas; em 1867, o padre Souza Paraíso, apresentou à assembleia provincial de Minas um projeto propondo a mudança da capital para as margens do Rio das Velhas, próximo ao São Francisco. Justificava o projeto aludindo à necessidade de desenvolver o "vasto e fertilíssimo território que se chama Norte", promovendo o desenvolvimento de zonas marginalizadas, cuja ocupação e valorização

⁸² P. Singer. *op. cit.* p. 215.

não tinha se dado naturalmente⁸³. Alegando falta de verbas o presidente da província vetou o projeto.

O advento da República fez crescer o movimento separatista e o da mudança da capital. O Governador Interino Domingos Rocha incumbiu, em 1890, o engenheiro Ferreira Pena de investigar localidades para a construção da nova capital do estado. Ferreira Pena sugeriu, como região capaz de satisfazer o critério de localização próxima ao Rio das Velhas, a povoação de Curral Del Rei, cujo o nome fôra mudado para Belo Horizonte. Foi, no entanto, somente com a constituição estadual que a decisão definitiva quanto à mudança da capital acabou sendo adotada. A constituição mudava a capital mas não dizia para onde. Dizia que ela deveria mudar-se "para um local que, oferecendo as precisas condições higiênicas, se preste à construção de uma grande cidade"⁸⁴. Este condicionamento às "condições higiênicas" nos mostra como havia, nessa época, um consenso sobre a imagem e as bases materiais sobre as quais uma cidade deveria ser concebida.

Para executar a tarefa de escolha do local foi designado o engenheiro Aarão Reis, cujo o relatório de 16 de junho de 1893 indica a região entre São João Del Rei e Belo Horizonte. A primeira, por situar-se estrategicamente entre as duas zonas economicamente mais fortes do Estado. A segunda por estar nos limites do sertão, supondo-se que a marcha do povoamento tomasse

⁸³ Abílio Barreto. *Belo Horizonte, Memória Histórica e Descritiva*. Vol. I. Belo Horizonte, 1928. p. 231

⁸⁴ Paul Singer. *op. cit.* p. 217.

a direção Norte e Oeste, acabaria por se tornar o centro do território habitado de Minas Gerais. Por fim, o relatório concluiu optando pela região de São João Del Rei.

Esta escolha quase ao acaso, fez com que os interesses regionais se agitassem furiosamente, principalmente os ouro-pretenses, maiores prejudicados com a mudança. Numa tumultuada sessão da Assembléia de Minas, realizada em Barbacena, os partidários de Ouro Preto dão ganho de causa a Belo Horizonte acreditando ser impossível, "no prazo de 4 anos, conforme estipulava a lei, realizar-se a mudança da capital para um arraial tão pobre e sem estrada de ferro"⁸⁵.

A construção da nova capital foi dada a uma comissão, chefiada por Aarão Reis. Os trabalhos começaram pela construção do ramal férreo que ligaria Belo Horizonte à rede da Central do Brasil. Este ramal tinha como objetivo facilitar o envio de material para as obras de construção da cidade. Em 7 de setembro de 1895, foi inaugurado o ramal de Belo Horizonte. A cidade foi criada como centro estratégico e entroncamento de todas as vias férreas do estado. Plano somente concluído na década de 30, quando seu prestígio como capital efetivamente se fortaleceu.

A planta geral da nova capital foi concluída em março de 1895. Sendo uma cidade planejada, Belo Horizonte conseguiu evitar no início de seu crescimento uma série de problemas (trânsito, água e esgoto, iluminação) que dificultam a vida nas

⁸⁵ Paul Singer. *op. cit.* p. 218.

cidades de crescimento "espontâneo". A planta dividiu a cidade em três setores: urbano, suburbano e rural. Para a área urbana previu-se um centro administrativo, na Praça da Liberdade, onde ficariam as instituições governamentais; a construção de um grande parque municipal central; o zoneamento da área comercial ao longo da avenida Afonso Pena. Construíram também sistemas de abastecimento de água e esgoto, de energia elétrica, e, de telefone. O loteamento da parte urbana previa doações de terrenos aos funcionários, aos antigos donos de prédios em Ouro Preto e antigos donos de Belo Horizonte; o restante foi posto em leilão para a venda.

Denominada *Cidade de Minas* (nome mudado novamente para Belo Horizonte em 1901) foi inaugurada a nova capital em 12 de dezembro de 1897. A construção de Belo Horizonte foi concluída pelo engenheiro Francisco Bicalho, que substituiu Aarão Reis em maio de 1895. Após a inauguração da cidade, a comissão construtora foi dissolvida e a continuação das obras não obedeceu a critérios uniformes e bem definidos. A cidade foi entregue a sua própria sorte. Nas primeiras décadas a esperança de que Belo Horizonte, como capital do estado, se tornasse o centro da economia mineira se frustraram. Belo Horizonte não representava linhas naturais de trânsito e, portanto, somente aumentaria sua importância comercial quando o território ao Norte do estado fosse ocupado⁸⁶.

⁸⁶ P. Singer. *op. cit.* pp. 219 a 221.

O prolongamento da E. F. Central do Brasil fará com que a nova capital se transforme numa cidade entroncamento, ligando-se no decorrer do século às outras regiões do país e do estado. Belo Horizonte assume até os anos 30 ares de capital⁸⁷. Sua imagem de centro irradiador do projeto cosmopolita para Minas e em torno do qual o Estado se conformaria como unidade ganha força com o prolongamento da Linha do Centro em direção ao Norte do Estado. Esta unidade é um tanto precária até hoje pois ao longo do tempo, mesmo recentemente durante a constituinte de 1987-88, várias regiões tentaram se separar do Estado, especialmente o Norte e o Triângulo Mineiro.

⁸⁷ Esta imagem da Belo Horizonte moderna está presente de forma particularmente irônica nas crônicas de Carlos Drumond de Andrade, escritas quando o poeta era o redator do "Minas Gerais", órgão oficial do governo do estado, entre 1930 e 1934. "Bom Viver:

Se meu amigo Abílio Barreto consentisse, eu acrescentaria algumas páginas à sua 'Memória Histórica de Belo Horizonte'. Estas:

...A esse lugar chamam de Belo Horizonte pela formosura e larguesa de seus horizontes, que, entre lobo e cão, se cobrem de vária tinta, e matizada; o que porém não é percebido pelos nativos, os quais, a essas horas, se vão em busca dos divertimentos frívolos vulgarmente cognominados de cinematógrafos e 'footings'. (...)

Nos cinematógrafos e passeios ao longo das montras e bazares, os da vila as horas que medeiam entre jantar e cama; e em chegando o comboio da metrópole, com as folhas contadeiras dos últimos feitos e notícias, toda a grei caminha de novo para os seus penates, valendo-se para isso da carruagem chamada 'táxi', ou doutra, mais plebéia, que acode pelo nome de bonde". Carlos Drumond de Andrade. *Crônicas. 1930 - 1934*. Belo Horizonte, Secretaria da Cultura do Estado de Minas Gerais e Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, 1988. p. 94.

3.2 - A Rede Ferroviária Mineira Segue para o Norte

A transformação de Belo Horizonte em pólo regional tinha, desde o começo, na ferrovia seu principal instrumento, como coloca o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1908: "Realmente duas características existem que podem concorrer para a criação de uma via de comunicação. Uma característica econômica que é a principal, quando se estabelece a ligação entre os centros de produção e de consumo, e outra característica política, quando se atendem as exigências de ordem administrativa, de distribuição da justiça, da segurança pública etc. Com este pensamento, procuramos fazer de Belo Horizonte o centro de toda a viação férrea do Estado (característica política) ligando-a a todos os seus pontos extremos, no mesmo tempo que pusemos em comunicação os centros produtores (característica econômica) com os portos de mar mais próximos ou com os centros consumidores"⁸⁸.

Belo Horizonte tinha seu comércio prejudicado pela precariedade das vias de comunicação, pois estava ligada pela E. de F. Central do Brasil ao Rio de Janeiro apenas por um ramal de bitola estreita. As baldeações encareciam o transporte e dificultavam a viagem, como descreve Nelson de Senna: "Eu ainda me recordo de que, embora em trajeto ferroviário um pouco mais curto, porém sujeito a baldeações incômodas é que se podia viajar

⁸⁸ *Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1923. pp. 3, 4.

daqui à Capital Federal, fazendo um percurso de 604 quilômetros, em 16 horas, pela linha de bitola estreita daqui a Lafaiete, através do ramal de Belo Horizonte a General Carneiro, e daí pela Linha do Centro, através de Sabará a Burnier e deste ponto ao entroncamento, na linha de bitola larga, na referida estação de Lafaiete, donde então se ia diretamente para o Rio de Janeiro⁸⁹.

Em 1908 Belo Horizonte tinha uma população constituída de quase um sexto de funcionários públicos (assalariados) e estando afastada dos grandes centros supridores, Rio e São Paulo, Belo Horizonte torna-se um mercado de expressão para produtos agropecuários e manufaturados. O surgimento deste mercado consumidor, mais o crescimento do mercado consumidor do Rio e São Paulo, fez com que a exportação de produtos de subsistência, principalmente das regiões que não tinham suas terras ocupadas pelo café, crescesse.

A interligação dos vales do Rio das Velhas e do São Francisco, proporcionada pela *Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil*, com os mercados do Centro-Sul, faz de Belo Horizonte um centro de comércio de produtos de subsistência e de redistribuição de mercadorias para estas zonas. A ferrovia era vista como um importante instrumento de ampliação do mercado para a produção à margem do setor exportador, pois propiciava a formação de um mercado de consumo interno no Brasil.

⁸⁹ Nelson de Senna. *Terra Mineira. Tomo I*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1926. p. 1.312.

O prolongamento do traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil em direção ao alto São Francisco, alcançando Curvelo, em 1904, e Pirapora, às margens do grande rio, em 1910, integrou esta região às mais importantes vias internas de comércio, ou seja, as do sudeste e do sul do país. Houve um crescimento da indústria têxtil, como registra Rodolfo Jacó, em 1911: "Onde, porém se acham os centros mais importantes das manufaturas de tecelagem do Estado é nos municípios vizinhos à Santa Luzia do Rio das Velhas, Sete Lagoas e Curvelo, que, em um trecho apenas, de cento e cinqüenta quilômetros ao longo da Estrada de Ferro Central, contam não menos de sete destas fábricas"⁹⁰.

O avanço da rede ferroviária para o Norte e Noroeste de Minas, propiciou um aumento demográfico verificado entre 1900 e 1920. De 118.052 habitantes, em 1900, a população da região Noroeste de Belo Horizonte, às portas do sertão, aumentou para 179.858 habitantes. Apesar de podermos considerar pouco significativo este crescimento de 53%, em relação ao de todo o Estado, (63%), devemos considerar que o crescimento da economia de mercado dava-se, então, principalmente, no Sul, Sudoeste e Leste de Minas.

O fato desta região, central e ao Norte de Minas, ter podido apresentar um crescimento próximo ao do resto do Estado após a chegada da ferrovia, sem que produzisse nenhum produto de

⁹⁰ Paul Singer. *op. cit.* p. 233. Rodolfo Jacó. *MINAS NO XXO SÉCULO*. Rio de Janeiro, Ed. Gomes & Irmãos e C. Assembléia 32, 1911. p. 273. Nelson de Senna. *op. cit.* 1926. pp. 120, 124.

exportação, indica a importância da estrada de ferro para que sua economia sofresse uma alteração de ritmo próxima ao do resto da economia mineira ligada a produção de café⁹¹. Este crescimento não era ignorado na época e reforçava a imagem da ferrovia como portadora do progresso para a região.

⁹¹ Rodolfo Jacó. *op. cit.* p. 26.

4 - A FERROVIA COMEÇA A AVANÇAR SOBRE O SERTÃO DO NORTE DE MINAS

Em Minas Gerais os trilhos eram distribuídos de maneira desigual, havendo concentração nas regiões mais ricas do Estado, voltadas para a cafeicultura. A partir do começo do século, a E. F. Central do Brasil, buscará construir as ligações entre uma ponta e outra dos trilhos, atravessando, na maioria das vezes, regiões marginais ao mercado exportador. Pela Linha do Centro e a Ferrovia Longitudinal, que parte de Pirapora em direção ao Pará, as chamadas *ferrovias de penetração*, a Central do Brasil seguirá para algumas das áreas mais desertas do sertão brasileiro.

A ferrovia seguirá pelo sertão reforçando sua imagem de integradora e conquistadora de desertos, civilizadora e saneadora de grandes extensões de território insalubre e inacessível, implementando projetos antigos, existentes desde o Império. Já nos referimos anteriormente a vários planos que visavam a construção de uma rede ferroviária ampla passando pelo Sertão de Minas Gerais, Bahia e pela região amazônica. Encontramos nestes planos a preocupação com a articulação dos sistemas de viação fluvial e ferroviário, para que se estabelecesse a comunicação do litoral com o interior e das capitais entre si.

Ainda no Império, o Rio São Francisco (chamado de Nilo brasileiro) foi considerado aproveitável, no trecho de Pirapora a Juazeiro, para servir de elemento de ligação entre as redes de comunicações ferroviárias do Sul, Centro e Norte, do país. A

exceção do "Plano Bulhões", de 1882, do engenheiro A. de Oliveira Bulhões, que dá maior destaque às ligações terrestres das ferrovias, todos os outros planos de viação do Império, destacavam as ligações fluviais e ferroviárias⁹².

Esta proposta de ligação fluvial-ferroviária tinha como modelo o sistema de transporte norte-americano, com sua navegação pelos grandes rios criando uma rede de canais, ferrovias e rodovias. Daí a instalação de um vapor no Rio São Francisco, fazendo a ligação Minas-Bahia. Esses planos se baseavam, também, nas ferrovias de penetração norte-americanas, ou ferrovias de longa distância, as transcontinentais. Em 1874 André Rebouças, influenciado pelo que se passava nos Estados Unidos, imaginou e expôs um plano baseado na intercomunicação do Atlântico com o Pacífico, que se completava com seis vias troncos, chamadas por ele convergentes, sendo três no alto Amazonas e as outras correspondendo respectivamente ao conjunto de bacias hidrográficas Paraná-Araguaia, São Francisco-Tocantins, São Francisco-Gurgéia.

Rebouças concebeu o Brasil do formato de um triângulo, tendo como base o rio Amazonas e os outros dois lados correspondendo ao litoral marítimo e à linha de fronteira do oeste. Justificava o autor: "O sistema de paralelas e convergentes é verdadeiramente uma modificação do sistema quadrangulado dos

⁹² Planos ferroviários do Império: Plano Rebelo (1838); Plano Moraes (1869); Plano Queiroz (1874/1882); Plano Rebouças (1874); Plano Bicalho (1881); Plano Bulhões (1882); Plano Geral de Viação, Rodrigo Augusto da Silva (1886). Ministério dos Transportes. *op. cit.* 1974. p. 7

Estados Unidos, modificação forçada pela forma triangular do território brasileiro"⁹³. Em seu plano, Rebouças sugeriu dez grandes transversais paralelas à base do triângulo, partindo dos principais portos marítimos do país.

A segunda paralela deste plano era a do São Francisco, que seria uma linha interoceânica, que aproveitaria nos primeiros tempos as seções navegáveis do Rio São Francisco, desde sua foz até Cabrobó, com vias férreas "econômicas" nas seções encaixilhadas. A quarta paralela passaria pelo Rio Jequitinhonha, no Norte de Minas, seguindo pelo trajeto da chamada ferrovia Bahia-Minas, que chegou a ter um trecho construído⁹⁴. Ambas se dirigiam ao Pacífico. Este plano, que sob nosso ponto de vista era totalmente irreal, vinha coroado pelo slogan que demonstra o idealismo e o entusiasmo de seu autor: "Caminhos de ferro muitos e muito baratos para o Brasil"⁹⁵.

Também encontramos esta tendência, de ligar ferrovias a hidrovias, na República. Neste período ficou a linha principal de Serraria a Pirapora, pertencentes a Ferrovia Longitudinal, como Linha do Centro. Seguindo a partir de Belo Horizonte foi inaugurada em 1910, estabelecendo, além de uma conexão ferroviária com

⁹³ Ministério dos Transportes. *op. cit.* 1974. p. 57.

⁹⁴ Sobre a construção e os estudos da Bahia-Minas ver: Manuel de Teive e Argollo. *Viação Férrea do Norte de Minas*. Rio de Janeiro, Tipographia Universal de E. & Laemmert, 1878. Do mesmo autor: *Relatório de Exploração da Estrada de Ferro Bahia-Minas*. Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, 1898.

⁹⁵ Ministério dos Transportes. *op. cit.* 1974. pp. 57 a 59.

o Sul, uma ligação fluvial através do São Francisco entre Minas e Bahia. Esta ferrovia aparece como proposta no cenário nacional no primeiro plano ferroviário em 1835, a Lei Feijó, da qual já tratamos. O avanço de sua construção seguia em duas direções: uma que visava levar a ferrovia até Belém do Pará, construindo a Longitudinal; outra que pretendia ligar a Central do Brasil mineira com a rede baiana, a Leste Brasileiro, construindo o então chamado Ramal de Montes Claros, seguindo de Corinto até Monte Azul, na divisa com a Bahia.

A construção dessas linhas seguem, no Estado de Minas, as diretrizes do Plano de Viação do Estado de Minas Gerais de 1908 e o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1923. A partir de 1911, foi dada a prioridade para a construção do trecho ligando Pirapora a Belém. Em 1907 foram feitos os primeiros estudos, sendo o começo das obras em 1913. Em 7 de setembro de 1911 é fixado em Pirapora o marco inicial dos estudos definitivos da Pirapora-Belém, a Longitudinal, pelo governo da União, tomando para si a responsabilidade por sua construção.

No relatório da Central do Brasil de 1912, encontramos, sob a autoria de A. G. Paulo Frotin, então diretor da Central, um trecho de defesa, justificando e atribuindo uma significação ao empreendimento de construção da Longitudinal. Ele escreve: "O alto valor estratégico, administrativo e econômico deste prolongamento, que constitui o grande elo das relações entre a Amazônia e o Centro-Sul do Brasil, é indiscutível e quaisquer que sejam os sacrifícios que a União tenha de fazer para realizá-lo serão

largamente compensados pela segurança que ele resultará para a defesa nacional e para a exploração de valiosas riquezas naturais, hoje desaproveitadas pela falta de meios de transporte"⁹⁶.

Em 1911 foi feita uma expedição responsável pelos estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil que, partindo de Pirapora, deveria atravessar a região central do país e alcançar Belém. Liderada por Adolfo Pereira Dias, engenheiro-chefe do serviço de exploração da Central do Brasil, também integrava a expedição Astrogildo Machado, médico do Instituto Oswaldo Cruz, Antônio Martins, farmacêutico do mesmo instituto, e outros entre fotógrafos, engenheiros, estudantes de engenharia, além de operários. Estes homens tinham como objetivo fazer o levantamento da região, compilando a maior quantidade de dados possível em suas especialidades. É interessante notar a marcante presença de profissionais do Instituto Oswaldo Cruz, certamente com o objetivo de investigar a incidência de doenças tropicais e o estado geral de salubridade e saúde da população dos locais por onde a estrada passaria.

Essa expedição, que deixou Pirapora em setembro, somente chegou a Porto Nacional em dezembro. O dispêndio de tempo nos dá a dimensão das dificuldades que a falta de acessos impingirão ao traslado pela região. O jornal *Norte de Goiás*, escreve sobre o "rebuliço extraordinário, desusado", causado pela chegada

⁹⁶ *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Ministério da Viação e Obras Públicas, 1912. p. viii.

da expedição em Porto Nacional, Norte de Goiás: "Foi saudada com entusiasmo pela comunidade de Porto Nacional a presença de tão 'ilustres hóspedes', que pareciam garantir a efetiva construção daquela estrada de ferro, destinada a resolver as dificuldades seculares de comunicação entre os vastos sertões de Goiás com o Litoral"⁹⁷.

Os projetos que visavam ligar esta região aos portos do litoral remontavam ao século 18 e fracassaram todos. Num discurso muito próximo daquele que veremos como justificativa para o prolongamento da Linha do Centro em direção a Bahia, escreve o cronista de Porto Nacional, em 1910: "Este grandioso empreendimento que acaba de ser resolvido pelo benemérito Presidente da República Marechal Hermes da Fonseca e pelo seu Ministro da Viação e Obras Públicas, J. J. Seabra, constitui o grande elo das relações entre a Amazônia e o centro do Brasil. Dispensável é demonstrar o alto valor estratégico, administrativo e econômico desta via férrea que realiza simultaneamente o fim de linha de ligação entre os estados da União e de linha de penetração, permitindo, por si e pelos seus ramaís, integrar na civilização brasileira imensas zonas do norte de Minas Gerais, da Bahia, de Goiás, do Piauí, do Maranhão e do Pará"⁹⁸.

Apesar dessa "euforia", é possível identificar um certo

⁹⁷ Fundação Oswaldo Cruz/Casa de Oswaldo Cruz. *A Ciência a Caminho da Roça: Imagens das Expedições Científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao Interior do Brasil entre 1911 e 1913*. Rio de Janeiro, Fundação Oswaldo Cruz/Casa de Oswaldo Cruz, 1991. p. 15.

⁹⁸ *Idem*. pp. 15, 16.

tom irônico e mesmo agressivo nas linhas que se seguem, retiradas do mesmo jornal: "Preza aos céus que a centelha que iluminou o cérebro do Marechal inspirando-o a aceitar tão surpreendente idéia se converta em facho luminoso de modo a fixar sua atenção para tão soberbo empreendimento, pois que então teremos de fato integrado à civilização brasileira e mundial vastíssima zona do país até hoje desprezada e descurada (sic.) por todos os governos e onde o cúmulo de todos os escárnios, a voz geral, é que trata-se de zona habitada por indígenas bravios, como se por aqui não medrassem milhares de bons e pacatos brasileiros sempre acessíveis a todo e qualquer progresso"⁹⁹. Foi registrado, também, pelo periódico que "havia muita gente da opinião de São Tomé: quer ver para crer na ferrovia de nossos anelos"¹⁰⁰.

No entanto, Pirapora tinha motivos para ficar mais otimista. Além da presença da estrada às suas portas, e de toda a agitação que vivia como cidade de "ponta de trilho", a construção de uma ponte sobre o Rio São Francisco procurava resolver, a partir de 1911, o problema da travessia do mesmo. O serviço de construção da ponte era lento, e, após uma paralisação em 1914, os trabalhos foram retomados em 1923, sob a orientação do engenheiro Demóstenis Rockert. Este engenheiro localizou a nova ponte no início da "Cachoeira de Pirapora", a pouco mais de um quilôme-

⁹⁹ Fundação O. Cruz/ Casa de O. Cruz. *op. cit.* pp. 15, 16.

¹⁰⁰ *Idem.*

tro de onde havia sido projetada¹⁰¹.

Inaugurada em 10 de novembro de 1922 foi palco de comemorações do Centenário da Independência¹⁰². "Durante a comemoração do centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922, data prevista para a conclusão da Longitudinal, o presidente da República, Epitácio Pessoa, visitou as obras da ponte sobre o Rio São Francisco, único trecho efetivamente construído. Dois meses depois, à inauguração solene da Ponte Independência, como passou a se chamar, assinalou o melancólico fim da grande ferrovia dos nossos anelos"¹⁰³.

Da estação de Independência, na margem esquerda do São Francisco, a linha deveria prosseguir até Belém, no Pará, numa extensão de 2.547 quilômetros. Passando por Minas, Goiás (parte que hoje pertence a Tocantins), Maranhão e Pará. Este prolongamento, no entanto, apesar de ter seus estudos praticamente prontos, foi paralisado e nunca concluído. A decadência da borracha na Amazônia fez com que Pirapora, em 1918, após a 1ª Guerra, visse os interesses começarem a se voltar prioritariamente para a ligação da Linha do Centro, por Montes Claros, para a

¹⁰¹ "A ponte de Pirapora sobre o Rio São Francisco, ficou com a extensão de 696 metros, divididos em 14 vãos de 50 e 35 metros. Foi projetada para via singela 1,60 m, suportando lateralmente passadiços de 1,90 m de largura, para permitir a passagem de pedestres e pequenos veículos." Eduardo G. David. *127 ANOS DE FERROVIA*. Juiz de Fora, Associação dos Engenheiros da E. F. Central do Brasil, 1985. p. 40.

¹⁰² *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1922. p. 67.

¹⁰³ Fundação Oswaldo Cruz/ Casa de O. Cruz. *op. cit.* p. 18.

Bahia. Em 1925, o rebaixamento do trecho de Pirapora para ramal foi o golpe fatal para esta ferrovia. A cidade percebeu que apesar da magnitude da ponte, esta ficaria apenas como um fantasma do poderio cosmopolita, do sonho de "um possível desenvolvimento da cidade". Apesar de ter-se reivindicado a continuação da obra com bastante veemência, como veremos adiante, a ferrovia foi definitivamente paralisada e assim continua até hoje.

4.1 - A Construção do Ramal até Bocaiúva

Em 1911, a Central do Brasil começou a construção do ramal de Montes Claros, buscando a ligação, por uma linha praticamente paralela à de Pirapora, com a Leste Brasileiro na divisa com a Bahia¹⁰⁴. A Obra de ligação com a Leste Brasileiro, que começou com os estudos do trecho em 1911, após a paralisação de todas as construções ferroviárias em 1914, devido à falta de verba e da 1ª Guerra Mundial ¹⁰⁵, foi reiniciada em 1918, ga-

¹⁰⁴ *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil. 1910 e 1911.*

¹⁰⁵ "Havendo em 1913, o Congresso Nacional negado os créditos necessários à construção dos ramais e prolongamentos em andamento, poucos foram os serviços concluídos e que prosseguiram no decorrer do ano. - Estando alguns destes ramais em conclusão, os pagamentos ao pessoal operário muito atrasados e os empreiteiros e tarefeiros sem recursos, continuaram os serviços, de alguns pela impossibilidade imediata da dispensa dos trabalhadores, e, de outros, pela existência de condições tais que permitiriam ações judiciais contra a Estrada. Em virtude dos avisos ns 3, de 17 de janeiro de 1914, do Ministério da Viação e Obras Públicas, determinando a suspensão das obras referentes aos prolongamentos e ramais, por falta de verba, e o n. 5, também da mesma data, para mandar proceder a medição rigorosa dos trabalhos.

nhando fôlego com a transposição do Rio Jequitai em 1922¹⁰⁶.

Construir uma ferrovia atravessando os desertos do interior do país era uma aventura idealizada pelos entusiastas do cosmopolitismo, que na maioria das vezes se mostrou um desastre sem precedentes neste país. Podemos arrolar empreendimentos dramáticos, como a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, que teve suas tragédias e fantasmagorias trazidas até nós por autores como: Francisco Foot Hardman, Piero M. Bardi e outros. A construção da Linha do Centro pelos sertões do Norte de Minas, passou por vários problemas de natureza semelhante aos dessas outras construções ferroviárias brasileiras que objetivavam penetrar selvas e sertões.

A partir do recomeço das obras, o primeiro problema foi, em fins de outubro de 1918, quando eclodiu a pandemia de gripe espanhola ¹⁰⁷, que como em todo o país, assolou a re-

(...) Sobreviera a guerra européia, criando as maiores dificuldades ao prosseguimento de serviços ferroviários e a linha inaugurada até Buenópolis ficou paralisada até agosto de 1918, quando, pelo crédito aberto pelo decreto n. 12.929, de 20 de março, iniciava-se a locação no trecho abandonado de Buenópolis a Bocaiúva e reiniciava o preparo do leito". *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Central do Brasil, 1926. pp. 344, 345.

¹⁰⁶ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Central do Brasil, 1924. pp. 266, 267.

¹⁰⁷ Sobre a gripe espanhola em Montes Claros (Norte de Minas): Milene Antonieta Coutinho Maurício. *Emboscada de Bugres. Tiburtina e a Revolução de 30*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1986. pp. 45, 46. *A Gazeta do Norte*. Montes Claros, Minas Gerais, 23 de novembro de 1918. p. 1. "A EPIDEMIA. Montes claros paga seu tributo à epidemia terrível, insidiosa e mortífera que assola

gião. À gripe logo se seguiram copiosas chuvas, o que desorganizou os trabalhos da construção. Mesmo assim, em dezembro terminaram os serviços de campo, relativos à locação, sendo iniciados os estudos de três variantes, determinadas pelo fato de ficarem submersas durante as chuvas.

As primeiras chuvas de dezembro trouxeram as febres palustres endêmicas na região, que prejudicaram consideravelmente os trabalhos nos anos de 1919 e 1920. A malária e a febre amarela ceifavam as vidas dos trabalhadores e colocavam em evidência as péssimas condições sanitárias daquela região. Este problema, comum a outras construções ferroviárias no Brasil, pôde ser sanado mais facilmente do que em outras regiões devido aos trabalhos já feitos pelas expedições de estudos sanitários dos médicos de Manguinhos.

Coube a esses médicos fazerem um levantamento, para as obras da Longitudinal, da situação das moléstias endêmicas na região, como relatamos acima. Tomando como base esses relatórios e outras experiências, como o trabalho feito por Oswaldo Cruz na Madeira-Mamoré, foram apontadas alternativas usadas posteriormente na construção da Linha do Centro. "Os médicos do Instituto Oswaldo Cruz tiveram importante participação na definição de métodos de profilaxia do impaludismo em canteiros de obras das

o nosso país, enchendo de dor e luto a maior parte dos lares. Na primeira semana, só na cidade, mais de mil pessoas foram atacadas. As duas fábricas de tecidos, daqui e do Cedro, foram fechadas por falta de pessoal". *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1918. p. 23.

ferrovias. Em face da inviabilidade de erradicar os mosquitos por meio de saneamento, devido ao alto custo e à própria mobilidade dos canteiros de obras, toda a profilaxia baseava-se em ministrar a cada trabalhador altas doses de quinina, e na reclusão obrigatória em dormitórios protegidos por telas e mosquiteiros, desde o pôr do Sol"¹⁰⁸.

Com base nessas propostas de Manguinhos, a Central do Brasil construiu um hospital em Aporá¹⁰⁹, casas de turmas, e diante da situação lamentável foi adotada a prática de concentrar o pessoal dos tarefeiros em pontos escolhidos, onde melhor pudesse ser exercida a vigilância sanitária contínua e ministrados prontos socorros médicos aos doentes. Os casos de paludismo, de acordo com a Central do Brasil, baixaram em 1920 de 80% para

¹⁰⁸ "Conhecendo ainda os problemas enfrentados pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, assim como os fracassos da Norte do Brasil no Baixo Tocantins, a Central do Brasil determinou qual a construção da ferrovia percorrendo o Planalto Central e a Planície Amazônica fosse precedida de um levantamento das condições de salubridade destas regiões e acompanhada de intensos cuidados médico-sanitários. Daí a presença de Astrogildo Machado e seu auxiliar no vale do Tocantins, em 1911". Fundação Oswaldo Cruz/- Casa de O. Cruz. *op. cit.* p. 18.

¹⁰⁹ Hospital de Aporá: "Ficou concluída a construção deste hospital, que deverá ser entregue ao serviço de profilaxia rural do estado de Minas Gerais, e se acha situado na estação do mesmo nome no quilômetro 867.227, do ramal de Montes Claros. Tem capacidade para 24 leitos, sendo 4 em quartos separados. Possui uma sala de operações e acha-se dotado de todas as instalações higiênicas necessárias, inclusive lavanderia. A área coberta do edifício principal é 372,80 metros quadrados e das dependências é de 103,50 metros quadrados. Custou a soma de 79:675\$514". *Relatório Anual da Estrada de Ferro da Central do Brasil*. 1920. p. 38.

8%, melhorando o desempenho dos trabalhadores aquele ano¹¹⁰.

Em 1921 a dificuldade foi de outra natureza. Houve neste ano um grande embaraço na obtenção de trilhos e acessórios que já vinha acontecendo desde o ano de 1918. No princípio de 1918, foi aberta pela Estrada de Ferro Central do Brasil uma concorrência para a aquisição de trilhos e acessórios para as linhas de bitola larga e estreita, tanto para a conservação ordinária como para os trechos em construção. Aconteceu que os diversos lotes em concorrência foram para as mãos de fornecedores diversos, conforme os preços que eles propunham. Daí resultou que os materiais foram chegando com grande diferença de prazo. Assim, passou-se o ano de 1920 sem que os trilhos recebidos em fins de 1918 pudessem ser empregados na sua totalidade. Só foi possível fazê-lo na proporção dos acessórios existentes ou adquiridos em pequena quantidade no varejo, ou por empréstimo de outras estradas (Oeste de Minas e Leopoldina). Foi com tais recursos que conseguiram assentar os trilhos de Buenópolis à Tabúas¹¹¹. Vencidas estas dificuldades, em 21 de abril de 1921, foram inauguradas as estações de Joaquim Felício e Catoni, ficando mais 24 quilômetros de leito preparado.

Durante 1922, foram entregues ao tráfego duas estações:

¹¹⁰ "Do pessoal que, nos anos de 1918 e 1919 afluíu para aqueles trabalhos, calcula o vice-diretor da quinta divisão da estrada, apenas uma quarta parte tenha prestado realmente algum serviço na execução das obras". *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1920.

¹¹¹ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1920 e 1926.

Bueno do Prado (977,764 km) e Jequitaí (989,212 km) representando um novo trecho de cerca de 38 quilômetros de linha, tendo sido atravessado o Rio Jequitaí, antiga reivindicação da região, cujas margens constituíam um dos grandes óbices ao andamento dos trabalhos de construção, não só pelo grande aterro que exigiram como também pelo flagelo da endemia palustre, ali singularmente elevado. O assentamento da linha estendeu-se por 28,270 quilômetros atingindo-se o quilômetro 1.000 até onde podia circular o trem de lastro. A locação foi feita do quilômetro 1.010 ao 1.046 (cidade de Bocaiúva), prosseguindo posteriormente para Montes Claros, no quilômetro 1.118.

A rápida evolução dos trilhos fez com que a "boca do sertão" passasse de uma localidade a outra. É o caso de Buenópolis, inaugurada em 1914, na encruzilhada entre a Linha do Centro (Pirapora, Noroeste) e o ramal de Montes Claros ao Norte. Integrar-se, dessa forma, a pecuária desta região ao mercado dos centros exportadores, estabelecendo, assim, uma relação mais próxima com os grandes centros urbanos do país. O crescimento do mercado belohorizontino e a continuação da construção da ferrovia em direção ao Norte do Estado fez com que várias cidades passassem pela experiência de serem "boca de sertão", ou ponta de linha, por algum tempo.

À medida que a ferrovia chegava às cidades, principalmente aquelas de "ponta de trilho", abria o mercado de consumo e a imaginação para o cosmopolitismo e seu mundo de imagens. Elas iam se modificando e expandindo o mercado para as regiões próxi-

mas, ainda não servidas pela ferrovia. Estes são acontecimentos comuns em expansões ferroviárias por toda a parte, observa Pierre Monbeig, em seu trabalho sobre a Noroeste do Brasil, que vale, também, para o caso do Norte de Minas: "A progressão dos trilhos segue de perto, mas apenas segue os homens e o desbravamento. A via férrea progride aos saltos, tendo por ponto terminal, durante três ou quatro anos, um centro urbano importante, uma boca de sertão; durante este período forma-se mais para diante um novo foco de densidade, nasce e se desenvolve uma pequena cidade pioneira, que de chofre recebe como que uma chicotada: os terrenos valorizam-se, desenvolve-se o comércio e todos os dias chegam novos desbravadores. A antiga ponta dos trilhos, ao contrário perde sua atividade, torna-se centro administrativo e escolar, aparecem algumas fábricas, a estação desdobra-se em oficina de conserto; tudo sossega e toma um aspecto provinciano. A boca do Sertão está mais adiante"¹¹².

Em 1925, Montes Claros passa de ramal à Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, em detrimento de Pirapora, torna-se "boca do sertão". A interrupção do prolongamento até Belém, faz com que, Pirapora e as cidades ao longo deste traçado, percam com a queda do volume de negócios que seriam proporcionados pela construção do prolongamento até Belém. Portanto, apesar de "boca do sertão", Pirapora, assim como aconteceu a várias cidades nas mesmas circunstâncias, fica paralisada como um

¹¹² Pierre Monbeig. *Ensaio de Geografia Humana Brasileira*. São Paulo, Martins, 1940.

reflexo da própria paralisação da ferrovia¹¹³.

¹¹³ É o caso das cidades localizadas às margens da Minas-Bahia, que faria a ligação do sertão de Minas com o porto de Caravelas, no Sul da Bahia, e nunca foi concluída.

CAPÍTULO 3

1 - MONTES CLAROS - UMA CIDADE NAS PRINCIPAIS VIAS DO SERTÃO

Para entendermos o papel que Montes Claros desempenha na região Norte do Estado de Minas Gerais, mostrou-se de grande importância investigarmos a relação do sistema de comunicação com as imagens da cidade que seus moradores expressaram em crônicas, jornais da época e em depoimentos coletados. Na história de Montes Claros existem muitas passagens que remetem aos anseios da elite local e suas tentativas para conseguir passar de ramal para Linha do Centro da E. F. Central do Brasil. Nas justificativas encontramos muitas referências a uma posição estratégica da cidade como um entroncamento de vias de comunicação, posição também reivindicada por Pirapora.

Buscamos nessas imagens, e, nessa disputa entre as cidades, explicitar seus sonhos com o progresso que imaginavam que iria emergir com a chegada da ferrovia. Qual a "importância" que atribuíam a este acontecimento? Por que em Montes Claros pensava-se que a cidade era mais "apta" que Pirapora para receber e tornar viável o prolongamento de seus trilhos? Esta história conta a história de muitas cidades pequenas nos sertões do Brasil e do mundo, onde as "quimeras de ferro" foram esperadas como a única solução "civilizadora", ligando-as aos centros do cosmopolitismo.

Para seus habitantes, Montes Claros surgiria no

horizonte como uma cidade vitoriosa, à medida que ganhasse a corrida por estes novos mercados, que se abririam com o prolongamento da ferrovia para o Norte de Minas e para a Bahia. A cidade passaria, assim, na visão desses homens, definitivamente, a pólo regional, "boca do sertão". Fornecedora de produtos de subsistência, principalmente os pecuários e também o salitre, passaria a ser entreposto comercial dos artefatos industriais trazidos pela ferrovia.

Muito mais ligada culturalmente ao Nordeste que ao Sudeste do país, a região ao Norte do Estado de Minas Gerais compartilha com ele a imagem de região da seca, estática, voltada sobre si mesma, onde a desolação e a miséria humanas mais parecem atributos de um destino cruel do que de condições históricas. A realidade, para além dos olhares fixados nas imagens do sertão, aparecerá como uma sociedade muito mais complexa, permeada por interesses e imagens contraditórias, cujo sentido de progresso já estava presente desde muito cedo.

1.1 - Os Primeiros Caminhos

O primeiro caminho do sertão, de acordo com Hermes de Paula, foi o de João Gonçalves do Prado, "que partindo do caminho novo de gado que margeava o Rio das Velhas vindo da antiga vila de Parati no mar, passava por Ouro Preto, Sabará e saía no Sertão na altura do rio Paraúna e daí cortava pelas cabeceiras do Paquí, do Gatão, no curso médio do Verde Grande, infletindo aí para les-

te atingindo as cabeceiras do Guaratuba (atual Gurutuba) chegando ao rio Pardo, e daí ao rio de Contas na Bahia"¹. Trata-se da "Estrada Sertaneja" por onde primeiro desceu o gado do sertão da Bahia. Estrada responsável pelas primeiras investidas colonizadoras sobre este vasto território, que abarca importantes bacias hidrográficas do país.

Foi, no entanto, nos idos da segunda metade do século 17, que "Gonçalves Figueira, que já possuía propriedades às margens do rio Pardo, em Tranqueira (Bahia), fundara a Jaíba e Olhos D'Água, se estabeleceu na fazenda de Montes Claros, local apropriado para a criação de gado"². A fazenda Montes Claros ficava às margens do Rio Verde, no entanto, "fugindo sempre dos 'miasmas febris das seções', Figueira se afastou das margens palustrosas do Rio Verde preferindo fazer a sede de sua fazenda no ameno vale do Rio Vieira, afluente daquele"³.

Para obter melhores preços para seu gado, Gonçalves Figueira tinha de levá-lo ao mercado consumidor, e, para isso, necessitava de estradas. "Construiu a primeira estrada ligando sua fazenda de Montes Claros a Tranqueira na Bahia. Construiu outra até São Francisco, e ainda fez comunicar com Pitangui, Serro, e Sabará. Ficou assim a fazenda Montes Claros sendo o entroncamento forçado de três regiões distintas, esboçando desde

¹ Hermes de Paula. *Montes Claros, Sua História, Sua Gente, Seus Costumes*. Rio de Janeiro, IBGE, 1957. pp. 254, 255.

² *Idem*.

³ *Idem*. p. 7

esta ocasião o seu comércio"⁴.

Montes Claros nasceu como muitas cidades, ao longo de séculos e em todo o mundo, da migração dos deserdados e do burburinho das feiras. De acordo com Hermes de Paula, "Sem demora a região foi se povoando — negros fugidos, índios acuados, mineiros cansados de peregrinações frustradas, foram por ali se concentrando"⁵. O comércio ordinário era feito nas feiras de sábado nas intendências. Expunham-se à venda carregamentos abundantes de gêneros de consumo, principalmente o couro e o salitre.

A feira era o lugar onde fervilhava a cultura sertaneja e por vezes atraía uma multidão superior a mil pessoas, entre lavradores, vaqueiros, tropeiros, mascates, quitandeiros, donas de casa, e curiosos que trocavam todo o tipo de informações e mercadorias. Era uma festa com as mais variadas manifestações da tradição sertaneja. A feira/festa, tradição historicamente instaurada, foi, portando, condição básica que possibilitou, somado ao fator entroncamento de estradas, o desenvolvimento do pólo urbano de Montes Claros.

As distâncias eram formidáveis e as condições das estradas precárias. Os trabalhadores ficavam entre o latifúndio e a prepotência de uma oligarquia rural retrógrada que o levava à mais absoluta miséria. Vigorava o sistema de barracão, por meio

⁴ Hermes de Paula. *op. cit.* p. 7

⁵ *Idem.* p. 8

do qual o empregado estava sempre irremediavelmente devendo ao patrão. Ele era preso à terra e às condições de apadrinhamento, ao jaguncismo, à prostituição, à pastagem e à lavoura. A situação criada pelo sistema de barracão levava o trabalhador a uma condição próxima a escravidão⁶. A elite por sua vez era presa de seu próprio atraso técnico que praticamente ilhava a região.

Na cidade, assim como nas viagens, as pessoas pautavam o tempo pela natureza. A noite determinava a parada em casa, nos prostíbulos ou nos pousos das tropas. A viagem era utilitária e os seus rigores cabiam sobretudo aos homens. "A tropa", como coloca Virgílio Noya Pinto, "era o meio de comunicação mais eficaz. O tropeiro era o comerciante do transporte. (...) Nas suas viagens constantes, traçava verdadeiras teias de comunicação entre as cidades, as vilas e os povoados, e ao mesmo tempo era o emissário oficial, o correio e o transmissor de notícias. Era o intermediário de negócios, o agente bancário, o portador de

⁶ A citação a seguir é um depoimento sobre fatos que aconteciam em todo o sertão e talvez ainda aconteçam: "Outro sistema de escravidão: rapazes pobres de 12 a 16 anos são atraídos por fazendeiros, barraquistas ou tropeiros, com promessas falazes e contratados com o consentimento dos pais. Decorrido algum tempo é apresentada uma nota de dívida ao infeliz, que não pode ser saldada. Aparece então um abnegado que se prontifica a pagar a dívida do rapaz, mediante a sua escravidão ao generoso pagador. Esses generosos (...) são sempre amigos dos governos, de sorte que nada lhes acontece, e as autoridades pactuam sempre com essas traficâncias". Belisário Penna & Arthur Neiva. "Expedição pelo Norte da Bahia, Sudeste de Pernambuco, Sul do Piauí e Norte e Sul de Goiás", in *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*. Rio de Janeiro, Instituto Oswaldo Cruz, 1916. pp. 196, 199. Ver: Fundação Oswaldo Cruz/Casa de O. Cruz. *op. cit.* 1991. p. 57.

bilhetes e de recados, o aviador de encomendas e de receitas"⁷.

Segundo Virgílio N. Pinto, "as tropas eram formadas por lotes de muares guiados por um animal experimentado que recebia o nome de madrinha. Era sobre a madrinha que se demonstrava a hierarquia social entre os tropeiros: quanto mais rico e poderoso o tropeiro mais enfeitada era ela, ostentando plumas, espelhos, laços de fita, guizos e adornos de prata. (...) As tropas, além do papel econômico que representavam, foram de grande importância como meio de comunicação"⁸, no sertão durante o século 18 e 19 até por volta da década de 20 do século 20. Elas somente começaram a desaparecer ante a concorrência com as estradas de ferro. Por toda a parte a concorrência entre as tropas e a ferrovia foi acirrada, como já vimos no primeiro capítulo.

1.2 - A Cidade Sertaneja e os Símbolos do Cosmopolitismo

Montes Claros desde as últimas décadas do século 19, apesar de estar imersa no tempo dos tropeiros e carroças, passava aos poucos a conviver com muitos elementos e artefatos da modernidade cosmopolita emergente no mundo. Um exemplo era a fábrica de tecidos Cedro Madureira e sua moderna produção têxtil, com máquinas importadas dos Estados Unidos. A Gazeta do Norte,

⁷ Virgílio Noya Pinto. *Comunicação e Cultura Brasileira*. São Paulo, Editora Ática, 1986. p. 19.

⁸ *Idem*. Até hoje na região é usada a expressão "mais enfeitada que rainha de tropa", para pessoas muito adornadas.

seu jornal de maior circulação, já continha as modernas características dos jornais das grandes cidades: fotos, charges, anúncios com desenhos, a novela em folhetim. O cinema, no final da primeira década do século 20, também se fazia anunciar pelas páginas da Gazeta, com seus seriados acompanhados nas matinês.

Por volta dos anos 20, Hollywood estendia seu império e sua magia ao sertão. As mocinhas sonhadoras e casadouras, já consultavam as revistas de moda para ver e copiar as melindrosas. A iluminação elétrica, inaugurada em 20 de janeiro de 1917 com grande festa pública, dava à noite sertaneja e ao cinema o brilho da modernidade. Claridade que não era o bastante para impedir as constantes mortes à traição vindas da mão do jagunço de um inimigo. O crescimento da cidade e a secas, que reduziam o volume d'água da usina do Cedro, fez com que as queixas contra a luz começassem a surgir poucos anos depois de sua instalação. Na seca a cidade ficava quase às escuras. Somente com a conclusão da Central Hidroelétrica de Santa Marta, inaugurada em 1944, que o problema foi minorado.

Montes Claros era uma típica cidade oligárquica, coronelista, dividida entre duas facções do Partido Republicano, encabeçadas por seus representantes no Congresso Nacional, os deputados federais, Honorato Alves e Camilo Prates. Havia a cidade de cima e a cidade de baixo, como demarcação territorial que deu margem a sérias batalhas campais. O acirramento de ânimos algumas vezes eclodia em conflitos com graves consequências. Tudo era dividido dicotomicamente.

A facção honoratista era chamada de "Pelados", e a camilista de "Estrepes". Como coloca Milene A. C. Maurício, "Duas bandas de música - A Euterpe e a União Operária, donde saíram os apelidos de "Estrepes" e "Pelados" - animavam os dois grupos adversários"⁹. Os "Estrepes" mandavam nas ruas de baixo, e faziam parte do grupo a família Prates e seus correligionários. Nas ruas de cima mandavam os "Pelados". Grupo composto pela família Alves e seus correligionários¹⁰.

Os Alves eram situação na cidade há muitas décadas. Camilo Prates, por sua vez, sempre se arvorou porta voz do desenvolvimento. No caso da ferrovia o deputado assumiu esta posição desde o começo, ainda como jovem intendente liderou a passeata de boas-vindas ao engenheiro Teófilo B. Ottoni, a 9 de dezembro de 1890, por ocasião de seus primeiros estudos ferroviários na região. À facção dos "Pelados" não interessava a mudança das relações sociais e de poder na região, e continuar como estava era totalmente conveniente.

Apesar de ser oposição em Montes Claros, Camilo Prates tinha estreitos laços políticos com o governo oligárquico da União. Estes laços ficaram claramente demonstrados no episódio de

⁹ Milene A. C. Maurício. *op. cit.* pp. 24, 25. *Entrevistas com Petronílio Narciso* (testemunho), 4 de maio de 1985.

¹⁰ Famílias que compunham as duas facções, os "Estrepes"- os Prates, os Chaves, os Teixeiras, os Dias, os Frois, os Figueiredo, os Souto, os Mendonça, os Freitas, os Abreu, os Costa, os Durães, os Soares, os Guimarães; os "Pelados"- os Alves, os Ribeiro, os Versiani, os Miranda, os Maurício, os Valle, os Sarmento, os Perez, os Velloso, os Câmara, os Dos Anjos, os Salgado. Milene A. C. Maurício. *op. cit.* p. 25

1930, quando Mello Viana, vice-presidente do governo de Washington Luís, foi expulso à bala da cidade pelos "Pelados", liderados na ocasião por Dona Tiburtina. A passeata com o vice-presidente fôra organizada pelos "Estrepes", ao passar em frente à casa dos Alves, numa atitude provocatória foi rechaçada à bala. O que demonstrava de que lado estava cada facção¹¹.

Em meio a essas disputas, a cidade passou aos poucos a conviver com o século 20, como vínhamos demonstrando. Em 1920, chega o primeiro automóvel - um caminhão, que causou grande tumulto e muito susto entre a população. Veio rodando de Buenópolis, ponto terminal da Central do Brasil na época, não se sabe como, pois as estradas eram inexistentes, não passavam de "picadas" abertas pelas tropas. Várias estradas foram planejadas com a intenção de ligar a cidade até o ponto terminal da Central do Brasil (Várzea da Palma em 1908, depois Bocaiúva entre 1924 e 1926), mas nenhuma fôra construída até a década de 40. O telégrafo, que já existia desde 22 de outubro de 1892, somente

¹¹ Darcy Ribeiro, que é um montesclarenses, (como eu, diga-se de passagem), oferece o ano de 1930 a Dona Tiburtina, mulher de João Alves, tida como a responsável pelo incidente com o vice-presidente que foi notícia nos principais jornais do país. Escreve o autor: "1930 - Ano de Tiburtina

Objetivamente falando, a Revolução de 30 estoura é em Montes Claros. Estoura a 6 de fevereiro, quando os jagunços de dona Tiburtina abrem fogo, ferem e matam vários membros da comitiva do vice-presidente da República, Mello Viana, em viagem de propaganda da candidatura de Júlio Prestes. O vice, Carvalho Brito, e outros figurões, se escondem lá em casa. Menino, eu vi. Mas não ouvi a resposta que Mello Viana deu aos meus conterrâneos, que perguntaram se ele estava ferido: "Se sangue fede estou ferido". Darcy Ribeiro. Aos Trancos e Barrancos. Como o Brasil deu no que Deu. Rio de Janeiro, Guanabara Dois, 1985. Passagem nº 627.

avançou sua rede para o interior do sertão com a construção da ferrovia.

A questão do saneamento e da salubridade estava presente nesta cidade desde o final do século passado quando a população começou a reivindicar a instalação da rede de água. A água encanada era uma reivindicação da cidade desde 1856, quando tentaram angariar fundos da comunidade para realizar a obra, aparentemente a empresa fracassou. Várias campanhas, "pró-água canalizada", foram feitas na cidade ao longo de várias décadas. De acordo com Hermes de Paula, "Ao se aproximar a chegada da estrada de ferro, nova onda de entusiasmo empolgou a população".

Antônio do Anjos, antigo defensor da causa, conseguiu em 1923 um contrato com o governo. Foi feito um acordo que foi "autorizado pelo Ministro da Viação — Francisco Sá (...), pelo qual contrato a Central traria água do rio Pacuí, para os seus serviços e nos abastecendo do mesmo precioso líquido e nós, em troca, fornecéramos luz elétrica para as dependências daquela via férrea, na cidade"¹². O serviço foi suspenso pelo ministro seguinte. O serviço do Rio Pacuí ficou pronto somente em 1938, com festas e com a presença do governador do Estado, Benedito Valadares, que chegou de avião, inaugurando, também, o "aeródromo" (campo de pouso) da cidade.

O telefone chega em 1938. Em 1940, a cidade de Montes Claros, "tem luz e força elétrica, mercado, telefonia, água

¹² Hermes de Paula. *op. cit.* p. 43.

canalizada, rede de esgoto, 4 jornais periódicos, teatro, cinema, 14 escolas primárias, 2 cursos de ensino secundário, 1 magisterial e dois profissionais, várias agências bancárias, posto meteorológico e hospital. Conta 3.315 prédios, 2 avenidas, 27 ruas, 10 travessas e 9 praças. Possui além da Matriz, 4 igrejas. É sede de bispado. População da cidade 13.972 habitantes¹³.

1.3 - A Inauguração do Trecho Até Bocaiúva e a Visita do Ministro a Montes Claros

Na década de 20, a grande vedete era a ferrovia. Por esta época só se falava na tal Maria-Fumaça. "O progresso está chegando!" E com ele o ritmo rápido e assustador para aquela gente acostumada ao tropeiro, e, a sua "madrinha", anunciando as novidades. No Sertão do Norte de Minas, muitas festas e inaugurações marcaram a construção do Ramal de Montes Claros, contando inclusive com a presença do Ministro da Viação e uma comitiva de notáveis.

As festas de 24 contaram com a presença do Ministro da Viação, Francisco Sá, e a sua comitiva que era composta por personalidades da política estadual: Francisco Mello Vianna, então secretário do Interior do Estado de Minas Gerais; Daniel Serapião de Carvalho, secretário da Agricultura do Estado da Minas Gerais; Alfredo de Sá, chefe de polícia do Estado de Minas

¹³ Max Vasconcelos. *Vias Brasileiras de Comunicação*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 1947. p. 176.

Gerais, e outros políticos e técnicos da Estrada de Ferro Central do Brasil. Foram todos para a inauguração da estação de Bocaiúva situada no quilômetro 1.045.395, da estação de Engenheiro Navarro no quilômetro 1.014.830 do Ramal de Montes Claros.

Tamanho alvoroço era de se estranhar em se tratando de apenas um ramal. Esse estranhamento se dissipa quando, ao compararmos as datas das visitas do ministro com aquelas em que foram definidas as estratégias do governo federal com relação às vias férreas na região, podemos perceber que esta visita de 1924 foi fundamental para definir por onde passaria a estrada. Referendou-se em 1924, no momento das inaugurações da estação de Bocaiúva e da visita do Ministro da Viação a Montes Claros, o destino das ferrovias no Norte de Minas, priorizando a ligação com a Leste Brasileiro.

Em 7 de junho de 1924, o ministro inaugurou a estação de Bocaiúva. Relata a Gazeta do Norte: "Bocaiúva (19 horas). O povo vibra de entusiasmo. Após ser lavrado o termo de inauguração de Bocaiúva, o Dr. Daniel de Carvalho, secretário da Agricultura de Minas saudou o senhor Ministro da Viação, tendo este respondido em brilhantes palavras. A comitiva seguiu então para a cidade.(...) Bocaiúva (19,50). O senhor Ministro da Viação paraninhou o ato inaugural, notando-se a presença de grande massa popular e representantes do mundo social"¹⁴.

Montes Claros que recebia a visita do ministro no dia

¹⁴ A *Gazeta do Norte*. Montes Claros - Minas Gerais. 7 de Junho de 1924. p. 7.

seguinte há muito se preparava. Francisco Sá, protagonizaria as festas e cerimônias como um sacerdote protagoniza um ritual. Na tradição ele aparecerá como único responsável pela implantação da ferrovia. A festa para o ministro foi um marco: "O Grande dia de Montes Claros"¹⁵. Ela é organizada passo a passo, com antecedência, no espírito do coronelismo da época, para impressioná-lo, enaltecendo-o. A cidade viveu integralmente a festa, antes e depois desta, que foi feita com todos os noeclassismos¹⁶.

A vinda do ministro toma conta da cidade desde o começo do ano. A Câmara votou créditos especiais para que se realizasse uma "digna" recepção oficial. Donativos foram angariados dos cidadãos. "É assunto do dia ", escreveu Jair de Oliveira, "no cinema, nos cafés, nas farmácias, onde haja gente e se converse, só se ouve esta palestra: a vinda do Ministro! Em frente as vitrines, que deitam jorros de luz para as calçadas, param bandos de senhorinhas discutindo enfeites. Forasteiros de todos os cantos atulham as pensões, alugam casas, procuram cômodos. A cidade

¹⁵ Este título é dado pela *Gazeta do Norte* em 1924 na ocasião da visita do ministro, e foi repetido em vários trabalhos seguintes. Tais como o livro de, Hermes de Paula. *op. cit.* 1957.

¹⁶ Após a partida dos visitantes a *Gazeta do Norte* publicou vários comentários sobre a visita do ministro e telegramas de agradecimentos dos visitantes. "Continuam a chegar, enviados pelos nossos dignos visitantes, manifestações honrosas para os montesclarenses, relativas a impressão por eles recebida o que muito nos sensibiliza e nos conforta, por nos trazer a convicção de que fomos bem compreendidos em nosso afã de lhes proporcionar aqui uma estada agradável". *Gazeta do Norte*. 21 de junho de 1924. p. 2.

vibra. No dia 8 de junho entrava na cidade uma caravana de automóveis guiados pelo belíssimo Pacard ministerial"¹⁷.

Na festa, como já foi dito acima, não foram dispensados nenhum dos "neoclassicismos": as luzes, a multidão na praça, o pomposo banquete-baile. Descreve a Gazeta do Norte por ocasião da visita em 1924: "Após os primeiros discursos, a entrada da cidade, S. Exa. vivamente impressionado, teve a gentileza de apeiar-se, fazendo a pé até a residência que lhe estava reservada todo o trajeto em um percurso de perto de um quilômetro. As aclamações foram redobradas e continuaram até o palacete em que iria se hospedar, cujas imediações se achava repleta de povo"¹⁸.

Foram organizadas várias comemorações. A primeira, envolvendo a comunidade, era na rua. A cidade sertaneja ganha formas irreais de "urbis idílica", festiva. A Gazeta do Norte descreve as festividades em detalhes: "Durante toda a tarde foi imenso o movimento pelas ruas centrais da cidade, cuja iluminação foi aumentada, apresentando magnífico aspecto. [e continua...] Desde as seis horas começou a fluir para a praça Dr. Chaves uma grande massa que se agrupava para ir cumprimentar seu ilustre visitante e seus companheiros de jornada. Dentro em pouco ali se achava um numerosíssimo grupo de operários que iam tomar parte na passeata, seguindo todos para a outra praça, Dr. Carlos, onde se

¹⁷ *Gazeta do Norte*. 14 de Junho de 1924. p. 1.

¹⁸ *Gazeta do Norte*. 14/06/1924. p. 1.

organizou o préstito depois de distribuídas aos presentes, centenas de lanternas 'venezianas' seguindo-se a grande 'Marche aux Flambaux', tendo a frente a Euterpe Montesclareense, sob vivas aclamações a nossos ilustres visitantes, aos governos do Estado e da República, aos seus mais eminentes membros e ainda a muitos outros da política do Estado e do Município"¹⁹.

Após os discursos, foram todos ver, em outra praça, os fogos de artifício: "Eram quase dez horas da noite quando se retiraram os manifestantes em direção a praça Dr. Chaves onde seriam queimados o belo fogo de artifício composto de lindas peças. Entre as quais o retrato de S. Exa. Sr. Ministro é uma inspiração em jogos de cores - SALVE O DR. FRANCISCO SÁ! (...) Perto de 5.000 pessoas ali estavam para apreciar os fogos de artifício que contou além das peças acima descritas, de coroas luminosas de belíssimo efeito, foguetões de vários resultados luminosos, ora prateado, ora dourados, verdes e outras cores vivas. Terminou o fogo com um vulcão luminoso, queimando de uma só vez 120 foguetes". Terminado os fogos discursam os políticos²⁰.

No dia seguinte percorreram a cidade de carro, o que com certeza chamou a atenção, na medida em que o primeiro carro, um caminhão, somente havia chegado àquela cidade em 1920, em meio ao susto da população. Duas homenagens significativas aconteceram

¹⁹ *Gazeta do Norte*. 14/06/1924. p. 2.

²⁰ *Idem*.

na parte da tarde deste dia: a dos operários e a dos funcionários dos correios e telégrafos. Estas homenagens mostram um pouco das relações sociais na região.

Os operários, que se reuniram em grande número, presentearam o ministro com um "artístico" quadro composto de seis variações de madeiras da região confeccionado pelo marceneiro Lezar de Bazan. Falando em nome dos operários de Montes Claros, usou a palavra o redator da Gazeta do Norte, Dr. José Tomaz de Vieira, oferecendo a "obra". Os funcionários dos Correios e Telégrafos ofereceram ao ministro uma "artística" bengala de madeira de lei, encastrada de ouro e cravejada de brilhantes, em um "artístico" estojo, onde se lia a dedicatória. O discurso de oferecimento foi pronunciado pelo senhor Raul Correia de Souza, encarregado pela estação telegráfica de Montes Claros²¹.

Nestas homenagens fica explicitada a hierarquia social, o lugar efetivo dos operários, em sua maioria artesãos, e, a ausência dos trabalhadores rurais, ou como eles sempre foram chamados, os "camaradas" e os "peões", que eram a maioria dos trabalhadores da região. A presença dos operários em detrimento dos trabalhadores rurais, era compreensível, na medida em que, os primeiros eram um produto do mundo moderno da fábrica e da oficina. Os trabalhadores rurais, por sua vez, representavam o mundo agrário que se buscava esconder nas comemorações. Os

²¹ *Gazeta do Norte*. 14/06/1924. p. 2.

presentes são como oferendas a um sacerdote. Para qualificar melhor a participação no ritual — o direito ou não da palavra e da presença, o valor e a riqueza das oferendas — estabelecem a distância entre a categoria e o ministro.

No baile oferecido ao ministro, após as 22 horas, com um banquete para 100 talheres, a aliança fica clara e selada pelos brindes, foi a festa da elite. Não faltando ao baile o toque de intimidade com o chamado " `Ato Surpresa`, constituído de canções regionais, modinhas, acompanhadas ao violão e cantadas pelos visitantes e gente da terra. Acabando de vez com o protocolo e deixando que a festa corresse solta"²². O Ministro Francisco Sá, nascido em Brejo das Almas (hoje Francisco Sá), era o filho ilustre do Norte de Minas que tinha o poder de trazer o trem como um presente.

O ministro era como um sacerdote do progresso sonhado pelas elites. Ele traria pelas mãos "a grande entidade do progresso": o trem. Foi em certa medida uma vitória para uma facção da elite que estava em constante disputa pelo poder local, representada pelo deputado federal Camilo Prates ²³, contra a família Alves, mais poderosa, representada pelo deputado federal Honorato Alves. Nas comemorações a presença de ambas as facções era marcante.

²² *Gazeta do Norte*. 14 de junho 1924. p. 3.

²³ Até a banda, Euterpe Montesclarensense, pertencia à facção de Camilo Prates. Esta facção era chamada por causa da banda de "Estrepes", contra os "Pelados" que apoiavam Honorato Alves e tinham outra banda de música.

1.4 - Montes Claros "Ganha" a Linha Centro e Pirapora Protesta

Momento aparentemente de menos importância, às festas de 1924, foi dado pelo jornal uma ênfase muito grande. Nossa estranheza aumentará, se levarmos em conta que, em 1924, o trecho até Montes Claros era apenas um ramal, estando a Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil, passando por Pirapora. Mais interessante ainda foi o fato de que a partir de 1º de janeiro de 1925 — alguns meses após a visita do ministro à Montes Claros, por determinação do novo Ministro da Viação Vitor Konder —, o trecho da linha Corinto/Pirapora, antes leito principal desta ferrovia longitudinal, passou a ramal de Pirapora, ficando como Linha do Centro o antigo ramal de Montes Claros²⁴.

Pirapora protestou mandando correspondências aos jornais da capital, telegramas, e um abaixo assinado ao Ministro da Viação e ao diretor da Central do Brasil, Paulo Frontin. Escreve a Gazeta do Norte: "Pirapora está zangada porque, continuando a avançar rumo à Bahia, a grande longitudinal, criação do egrégio mineiro dr. Francisco Sá, ficou sendo linha tronco da Central do Brasil, o trecho que saindo de Corinto passa por esta cidade, a ligar-se com a estrada de ferro baiana que se dirige para o nosso Estado. Há muito nos chegam notícias a esse respeito; agora fora elas levadas à imprensa do Rio, em correspondência

²⁴ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1925. p. 67

para um dos diários daquela capital"²⁵.

A Gazeta do Norte atribui os protestos a um desabafo dos "elementos mais representativos daquela cidade". Em primeiro lugar, contra Francisco Sá, ao qual é atribuído "uma injustiça revoltante e iníqua, que só encontraria explicação na estreiteza de um bairrismo irrefletido". Em segundo, contra "Essa orientação, aplaudida com entusiasmo por todos os brasileiros, vista com carinho pelas altas patentes do nosso exército, como capaz de realizar o projeto útil e patriótico dessa ligação, além de tudo de grande alcance estratégico". Que só não tem o aplauso de Pirapora, evidentemente²⁶. Na realidade perde-se o interesse no prosseguimento da Longitudinal, quando o preço da borracha cai drasticamente no exterior, mediante a concorrência com o latex da Malásia. Pirapora havia perdido e a ferrovia Longitudinal não prosseguiu para o Pará.

Na região o recomeço da obra de construção da ferrovia de ligação da Linha do Centro a Leste Brasileira, paralisada em 1914, seguindo de Buenópolis até Montes Claros e de lá para a Bahia, foi atribuído a Francisco Sá, então Ministro da Viação, e, como vimos, um "filho da terra". A imagem da ferrovia como obra de importância nacional e estadual e como "necessidade" para a região e seu "desenvolvimento" ganhou grande força com o passar do tempo.

²⁵ "Falta de Critério, ou Despeito?", in *A Gazeta do Norte*. 12 de março de 1927. p. 1.

²⁶ *Gazeta do Norte*. 12/03/1927. p. 1.

No trecho da Gazeta do Norte, que citaremos a seguir, o cronista daquele jornal estabelece o vínculo destas várias instâncias da política nacional com o projeto da ferrovia longitudinal que estabeleceria a ligação do Norte ao Sul do país, no encontro da rede baiana com a mineira: "O ramal de Montes Claros, no consenso unânime de todos os bons patriotas, deixa de representar um pequeno, embora respeitável interesse regional, para consubstanciar em si toda grandeza de uma premente causa nacional. Quando o caminho de ferro, que já se encontra no vizinho município de Bocaiúva, penetrar a fundo no Sertão esquecido, toda esta imensa extensão territorial que as más estradas e as longas distâncias desligam dos centros mais cultos do país, será, então, verdadeiramente integrada no **organismo** de Minas, a que trará fortalecimento do seu já notável valor econômico, representado na sua variada e cada vez maior produção, que, certamente há de multiplicar-se com a facilidade de transporte. Esse, porém, não é o aspecto mais interessante da questão. Outro de maior vulto e repercussão muito mais amplo se divisa no prolongamento do ramal de Montes Claros e a ligação que por ele se vai estabelecer entre o Norte e o Sul do Brasil. (...) Isto quer dizer que entre as duas grandes partes do território existe uma solução de continuidade representada por mais ou menos novecentos quilômetros de sertão bravo, por onde se andava mal a cavalo. E assim, se interrompe, por algum motivo, a comunicação por via marítima entre os estados do Nordeste e do Sul, o Brasil ficará praticamente seccionado em dois grandes países, tão distantes, em tempo,

um do outro, como agora se olha a Ásia, por exemplo. É a esse mal terrível que o Dr. Francisco Sá, procura dar remédio; é esse mal que vem constituindo desde muitos anos uma de suas mais constantes e absorventes preocupações"²⁷.

Reforçando as idéias acima e evidenciando a tensão entre as duas propostas de continuidade da Linha do Centro, via Pirapora até Belém, e (ou) via Montes Claros até a Bahia, discursando no baile oferecido em 1924 em Montes Claros ao ministro Francisco Sá, o deputado federal Camilo Prates conclama, "convencer a luminares da engenharia brasileira de que o rumo que ela vai tomando e que deve seguir até o fim, representa um objetivo que nem se compreende tenha sido até hoje deslembrado [sic]: o de ligar todo o Nordeste brasileiro ao Sul por meio de transporte rápido. Nunca se havia pensado n'esse ovo de Colombo e só se cuidava de levar os trilhos da Central do Brasil, através dos chapadões desertos, à região amazônica. Era este o sonho de todos. Sonho sem dúvida a dever realizar-se, por que tem igualmente o alevantado [sic] intuito de integrar ao Sul uma região tão prodigiosamente rica que, ao ver-mo-la [sic], compreendemos a existência do paraíso terreal [sic]. A aproximação do Nordeste, porém, era e é mais urgente, porquanto é nessa bela e atormentada parte do Brasil, que reside uma população já densa, forte, heróica onde a defesa nacional tem as suas reservas humanas"²⁸.

²⁷ *Gazeta do Norte*. 7/06/1927. p. 7.

²⁸ *Gazeta do Norte*. 21/06/1924. p. 2.

Reforçando mais ainda a relação desse prolongamento com a defesa nacional, e numa sutil referência às forças em conflito no período conturbado pelo qual passava o país, continua dizendo: "Neste momento essas regiões só se relacionam com as do Sul por meio de transporte marítimo ao dispor de quem se lembre de querer impedi-los em seu próprio proveito. (...) Ora, quando despendemos grandes somas para o fim de nos aparelharmos como país politicamente organizado, custa crer que ainda, até que fosses Ministro da Viação, se não tivesse pensado no ponto mais sensível e desprotegido da defesa nacional"²⁹.

Neste momento era referendada informalmente a opção por Montes Claros, que seria oficializada em 1925. A Gazeta do Norte vai mais longe ao sugerir, num texto exemplar da mentalidade da época, que diante dos protestos de Pirapora em 1927, o ministro deveria responder "com a frase proferida pelo ilustre parlamentar dr. Barbosa Lima, quando Governador de Pernambuco, em caso idêntico: 'Este governo não costuma resolver questões técnicas por meio de sufrágio universal'"³⁰. Sob o véu da neutralidade técnica e de maneira arbitrária, concordante com o contexto político do país, opta-se por um itinerário, determinando a geografia política da região.

²⁹ *Gazeta do Norte*. 21/06/1924. p. 2.

³⁰ *Gazeta do Norte*. 12/03/1927. p. 1.

1.5 - Montes Claros a Espera da Ferrovia

Após a visita do ministro a Montes Claros começa o que se poderia chamar "o noivado da cidade com a ferrovia". Havia uma grande expectativa com relação à chegada da ferrovia pelas mudanças, consideradas pelos montesclarenses como "previsíveis", e que, como desejavam, alterariam todos os aspectos da vida da cidade e da região. Já falamos, por exemplo, da expectativa com relação a implantação do sistema de água encanada. O prolongamento das linhas do telégrafo também era esperado. Mais marcante ainda foi o discurso ansioso com relação as mudanças que "começavam a surgir" antes mesmo que o trem chagasse. Veremos que, possivelmente, a expectativa era a própria geradora das mudanças.

Uma mudança comum em toda ponta de trilho foi a especulação imobiliária com as terras à margem da ferrovia. A expectativa se faz presente com a valorização dessas terras, como mostra o anúncio de venda de terras encontrado na Gazeta do Norte: "Srs. capitalistas e lavradores em vista da valorização das terras nesta parte do Estado, em consequência da chegada da E. F. C. B. e dos altos preços que vão tendo os diversos produtos da lavoura e da pecuária, é ocasião oportuna para se fazer boas aquisições, como sejam a de vários terrenos que se acham a venda por preços módicos. (...) Muitas destas terras, a margem da

estrada de ferro ou próximas ao traçado"³¹.

Essa expectativa aparece também em outro artigo da Gazeta do Norte que expõe a preocupação com a chegada de novas empresas na cidade, como consequência da chegada da ferrovia. Diz o artigo: "Com o grande desenvolvimento que naturalmente tomarão a lavoura e a indústria, pela aproximação da estrada de ferro, é natural que apareçam várias empresas para exploração de serviços de que nossa cidade tem necessidade. A responsabilidade de nossa câmara municipal é grande, pois é ela naturalmente, quem terá de tomar conhecimento dos vários pedidos de isenção e concessão para as futuras empresas"³².

Dois anos de debates e expectativas se seguiram. Toda a comunicação que antes era feita por Pirapora, às margens do São Francisco, onde primordialmente passava a Linha do Centro da Central do Brasil, passou a ser feita por Bocaiúva, no ramal de Montes Claros. Em 1925 e 1926, satisfazendo as determinações do governo, foi dado prosseguimento à obra com notável incremento nos trabalhos. Foi vencido então um trecho de construção muito pesada, de 72 quilômetros de extensão, que ia de Bocaiúva a Montes Claros. Um trecho acidentado com difíceis obstáculos geográficos³³.

São nas festas que essa expectativa com a chegada do

³¹ *Gazeta do Norte*. 21/06/1924. p. 3.

³² *Gazeta do Norte*. 21/06/1924. p. 1.

³³ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1926. p. 347.

trem teve sua manifestação mais viva. As inaugurações eram esperadas como se fossem o "momento mágico" da realização do sonho de progresso, quando as cidades passariam a conviver com as "benesses" da civilização. Era o momento de abrir as "portas da cidade", as estações, para o mundo. Encontramos este mesmo entusiasmo em várias passagens sobre inaugurações e chegadas de trilhos em todo o país. Célio Debes fala, da chegada do trem em São Paulo, como já foi citado³⁴.

O grande espetáculo desta que morava em todas as quimeras era, como coloca Foot Hardman, a substituição do tumulto caótico e babélico de uma obra em construção, no ritual de passagem das inaugurações solenes, pelo mundo do espetáculo mecânico. Escreve o autor: "Por todos os cantos do planeta, durante o apogeu da era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha, os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem a partida ou a chegada, espectadores atônitos da modernidade"³⁵.

Para seus contemporâneos, as inaugurações eram um acontecimento fundador de novas relações culturais com o cosmopolitismo. O trem-de-ferro surgia como um vetor que apontava para a tendência da transformação da sociedade, a inauguração se mostrava, em virtude desta expectativa que suscitava, um momento

³⁴ Célio Debes. *op. cit.* p. 45.

³⁵ Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. p. 111.

revelador. Esse momento de abertura das portas da cidade para o mundo cosmopolita, era visto como um divisor de águas para as culturas locais.

A 1 de setembro de 1926, inaugurou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil em Montes Claros. O neoclassicismo das luzes, a pompa, o cinema ao ar livre, preconizavam o horizonte técnico, a concepção de civilização, expressa pela elite sertaneja na organização das festividades. As novas relações sociais, pautadas pelo mundo-imagem do cinema e o mundo-cinemático da janela do veículo, colocavam o trem como o mensageiro do progresso.

A ferrovia era, desde o final do século passado, a maior reivindicação da elite do Norte de Minas ao governo da União³⁶. Ela se apresentava então como símbolo/metáfora de progresso. O trem-de-ferro era em si o progresso — a máquina de grande porte, a tecnologia, a velocidade, o tempo linear e abstrato do relógio. O que o tornava a própria presença do pro-

³⁶ "Em 1889, organizou-se uma sociedade anônima com sede no Rio de Janeiro para se construir uma estrada de ferro ligando Montes Claros à Estrema, no Rio São Francisco — Estrada de Ferro Montes Claros. O concessionário do serviço, Tte. Coronel Cipriano de Medeiros Lima, o mais importante fazendeiro do Norte de Minas, Barão do Jequitaiá, passou seus direitos à sociedade, cujo o capital era de três mil contos. (...) Além desta — diz-nos o Desembargador Velloso em 1896 — outras vias férreas projetadas têm por objetivo a sede do próspero município; `e tais são as estradas de ferro já contratadas, de Montes Claros ao Salto Grande e a de Montes Claros à São João Batista'. Entretanto, não sabemos o motivo tudo fracassou." Hermes de Paula. *op. cit.* p. 34. Sobre esses outros projetos ver, também: Rodolfo Jacó. *Minas no XXO Século*. Rio de Janeiro, Ed. Gomes & Irmãos e C. Assembléia 32, 1911. pp. 461, 561 e 562.

gresso, personificando-o. Em depoimentos gravados, ao longo da pesquisa, uma senhora montesclarenses nos relatou que: criança e muito curiosa, chamou uma amiga para ver o trem de lastro nos limites da cidade. Em pânico, esperavam já há horas, quando surgiu a locomotiva apitando. Ficaram paralisadas pelo medo do barulho que fazia³⁷.

Essa expectativa era geral na região. Era tamanha a espera por transformações na vida local com a chegada da ferrovia, que no período que antecedeu a sua chegada a Montes Claros, a Gazeta do Norte, principal jornal da região, enchia suas páginas com textos empolgados, como esse verso escrito por Polidório Figueira, em 1924 - "Automóveis coleiam para o Norte / Sem respeito, sequer, ao contraforte da Serra do Espinhaço... a máquina apita / E os grandes chapadões do Norte agita.

Agora sim a terra sertaneja / nova seiva de vida, já poreja / e da locomotiva o grito acode / do passado o torpor bate e sacode"³⁸.

As inaugurações de 1926 eram notícia de jornal: "O Ministro da Viação Francisco Sá, partindo de Bocaiúva com sua comitiva em trem oficial, inaugura sucessivamente as estações de Engenheiro Dolabela, no quilômetro 1.075; Juramento, no quilômetro 1.088; e Antonio Olynto, no quilômetro 1.107; chegando ao

³⁷ Depoimento de Maria do Rosário Souza Narciso, gravado em 1985.

³⁸ Polidório Figueira. Poema, in Hermes Paula. *op. cit.* p. 38.

final dos 72 quilômetros do percurso de Bocaiúva a Montes Claros, isto é, até a estação desta última cidade, as 17 horas e 10 minutos".³⁹

Em Montes Claros a única diferença do espetáculo anterior, da visita do ministro em 1924, era o novo espetáculo da técnica, a *maria-fumaça*, a grande vedete da inauguração. Havia na festa de inauguração o cinema, com projeção ao ar livre assistida por cerca de 4.000 pessoas, que reforçava o espetáculo do maquinismo e a sua relação com o mundo cosmopolita⁴⁰.

A chegada do trem na cidade facilitaria o acesso às informações. As informações que antes eram trazidas pelos tropeiros, passam a ter outra via de acesso: correio, revistas, jornais, viajantes trazidos pelo trem. Moças e rapazes passaram a fazer "footing" na estação para ver o trem chegar. Chegava com os viajantes, os visitantes, as novidades; além do grande espetáculo da *maria-fumaça*, bufando e apitando.

³⁹ *Gazeta do Norte*. 1/09/1924. p. 1.

⁴⁰ Hermes de Paula. *op. cit.* p. 38. Nelson Vianna. *Efemérides Montesclarenses 1707-1962*. Rio de Janeiro, Ed. Pongetti, 1964. pp. 429 a 431.

2 - A FERROVIA PROSSEGUE ...

Em 1930 as obras da ferrovia foram paralisadas, começa também a se formar neste momento um movimento pressionando para que se desse prosseguimento à construção. O ideal para a época, como coloca Nelson de Senna, em 1928, era promover a integração e segurança do território nacional. Escreve o autor: "Quando estiverem concluídas todas as ligações planejadas para as linhas federais do Norte de Minas e do Sul da Bahia poder-se-ia fazer, pelo interior do país, em trem-de-ferro, todo o longo trajeto do circuito Rio de Janeiro - Bahia com estas etapas: pela Central do Brasil, 1.046 km, Rio a Bocaiúva e 310 km de Bocaiúva até Boa Vista do Tremedal; pela ligação de Tremedal [hoje Monte Azul] a Machado Portella, 559 km (já na rede Bahiana), de Machado Portella a Sítio Novo 96 km (em tráfego) de Sítio Novo a Bonfim 34 km (em construção); de Bonfim a Juazeiro, passando por Alagoinha, até a Capital da Bahia; e dali por mar até a Capital Federal"⁴¹.

Para o deputado Nelson de Senna, o fato de realizar a conclusão de tal obra, colocava em evidência o progresso do país em matéria de vias de comunicação e transporte, nas administrações republicanas. Dar prosseguimento às obras implicava numa intervenção do governo federal tanto nas obras da

⁴¹ Nelson de Senna. Discurso pronunciado na câmara dos deputados, a 3 de outubro de 1928, in *Revista do Arquivo Público Mineiro Ano XXI*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1930. pp. 332, 333

Linha do Centro da E. F. Central do Brasil quanto nas da "L'este Brésilien", que posteriormente viria a se chamar, Leste Brasileiro. A crise política e econômica da década de 30 e, posteriormente, a 2ª Guerra Mundial atrasaram o início da retomada das obras.

2.1 - A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

As linhas que integram a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro dão-lhe uma quilometragem que a situa entre as maiores redes ferroviárias brasileiras. Trata-se uma via férrea com 2.544,965Km, enquanto a Central do Brasil, inteira, tem um pouco mais que 3 mil quilômetros. Até 1910 foram construídas, por empresas diferentes, a E. F. Central da Bahia, a linha para o São Francisco, a E. F. Santo Amaro, uma estrada de Ilhéus a Conquista e uma linha para o Sul do Estado. Algumas dessas linhas, por terem sido construídas sem um padrão técnico único, tinham bitolas diferentes, sendo algumas de 1,44 metros e outras de 60 centímetros.

Na Presidência do Marechal Hermes da Fonseca, no mesmo período dos estudos da Longitudinal, o Ministro da Viação, J. J. Seabra, levou a efeito a coordenação das ferrovias baianas, com a revisão e unificação dos contratos existentes, sendo os mesmos outorgados à "Compagnie Chemins de Fer du L'est Brésilien". Esta empresa, de capital belga e francês, já vinha controlando a maior parte das estradas de ferro do Estado da Bahia. Feita a

encampação dessas estradas, foi entregue à referida companhia a exploração da rede integrada pelas mesmas.

Na concessão, também estava contratada, com a L'est Brésilien, a construção de várias linhas novas e o fornecimento de material para a renovação do seu aparelhamento. De acordo com os dados levantados, os programas organizados e aprovados para tais empreendimentos, dado "uma série de circunstâncias desfavoráveis, como a depressão econômica, a 1ª Guerra Mundial etc, fez com que a empresa não pudesse bem se desempenhar de seus compromissos contratuais"⁴². De um modo geral, podemos notar, que os acontecimentos eram usados como desculpa para todo e qualquer atraso.

Em 1931, vendo agravado o atraso das obras, o governo federal viu-se na contingência de intervir nos negócios da Companhia. Somente em 1935, pelo decreto de 11 de março, foi dada uma solução definitiva, com a encampação, pela União, de todos os serviços a cargo da Cie. L'este Brésilien. Os serviços, bem como as construções, passaram a ser executados pelo governo federal, que deu ao conjunto das linhas a denominação de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Em 1941 foi incorporado o trecho pronto, e, em tráfego, da E. F. Petrolina-Terezina. Neste mesmo ano o governo deslanchou a construção do ligamento das pontas dos trilhos da Linha do

⁴² Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística & Conselho Nacional de Geografia. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. pp. 119, 120.

Centro da Central do Brasil. Uma ponta estava em Montes Claros, a 1.116 quilômetros do Rio, e a linha principal da Leste Brasileiro estava parada em Contendas, a 521 quilômetros da cidade de Salvador. A distância da ligação a ser efetivada era de aproximadamente 600 quilômetros. À Central coube fazer o prolongamento de Montes Claros a Monte Azul e à Leste Brasileira deu-se o encargo de construir a linha de Contendas até a outra ponta do trilho⁴³.

2.2 - O Prolongamento da Central em Direção a Bahia

Por volta dos anos 40, recomeçam as construções paralisadas desde 1930. Montes Claros, apesar de "ponta de trilho", ou como coloca Mombeig "Boca do Sertão", já não apresentava tanto o aspecto de cidade pioneira, tornando-se centro administrativo e pólo urbano da região. No entanto, não perde o dinamismo, pois é o entreposto de todas as mercadorias para a construção da ferrovia que prossegue.

Na cidade começava a se instalar as relações sociais da urbanidade. Os laços sociais de compromissos com o coronel começavam a se afrouxar. A ferrovia vai se transformar no "Trem do Sertão", que propiciou o êxodo dos migrantes para o Sul em

⁴³ Sobre a Leste Brasileiro e as redes de comunicações a ela vinculadas, ver: Antenor A. Sacramento. *O Despertar Econômico dos Sertões Baianos e Panoramas Ferroviários no Vale do São Francisco. (Ensaio ao planejamento sócio-cultural e de escoamento entre as cidades das bacias do São Francisco, Itapicuru e Paraguaçu)*. Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos S. A., 1965.

busca de melhores condições de vida. A crescente industrialização dos grandes centros urbanos do Sul e do Sudeste, atrai os fugitivos da seca e do coronel.

A partir do final da década de 30, após a paralisação da construção da ferrovia por 13 anos, são retomados os debates sobre o prolongamento da Linha do Centro. No Brasil, ainda nas décadas de 30 e 40, estava em pauta a conquista de suas fronteiras internas. A convulsão política pela qual passou o Brasil desde o Império se agravou na década de 20. Para avaliar a força das explosões desse período basta lembrar que o quadriênio de 1922 a 1926 (Presidência de Artur Bernardes) transcorreu inteiramente sob estado de sítio. A "guerra coronelística", os jagunços e cangaceiros, a Coluna Prestes, determinaram a importância geopolítica do Sertão e o caráter de urgência para a dominação logística dessa terra alheia ao controle central do Estado, onde a guerrilha se misturava às guerras entre coronéis.

Na perspectiva do governo e mesmo da "elite bem pensante" do país, era preciso colonizar as brenhas do Brasil, controlando e dando acesso ao interior do país. Como diz o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais, de 1923, sobre a Linha do Centro da E. F. Central do Brasil, esta ferrovia "devia de há muito estar inteiramente concluída porque, além de vantagens econômicas indiscutíveis, apresenta outras de caráter altamente político, concernentes até à própria defesa nacio-

nal"⁴⁴.

Este projeto de controle interno, via a construção do prolongamento da Linha do Centro até a divisa com a Bahia, a partir de 1940, ganha a seguinte conotação, encontrada na Revista Ferroviária de fevereiro de 1940: "A Linha do Centro é uma linha tronco e de profundidade que, ativando o povoamento do sertão e levando os seus incalculáveis benefícios aos mais remotos lugares, dissemina a idéia de brasilidade e promove e integra a unidade do nosso território"⁴⁵.

A pobreza, as terríveis condições de vida e a falta de controle sobre a população ao longo desse trecho entre Montes Claros e Monte Azul, passam a fazer parte dos motivos "humanitários", como são chamados no relatório apresentado pelo engenheiro José Luiz Baptista, da Great Western, sobre "A Ligação das Redes Ferroviárias do País", em 1940. De acordo com ele, "Além do aspecto já focalizado e palpitante da defesa nacional, cumpre encarar a realização desta grande obra sob o prisma humanitário de socorro e amparo às populações sertanejas, que, como é do conhecimento de todos, anualmente se deslocam dos seus lares e chegam a Montes Claros nas mais desoladas condições de fraqueza e desconforto em demanda de trabalho e de zonas melhores onde se

⁴⁴ *Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais - 1923*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1923. p. 10.

⁴⁵ "O Sertão da Central", in *Revista Ferroviária da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, fevereiro de 1940. p. 59.

possam abrigar"⁴⁶.

Este fluxo populacional para Montes Claros, onde a estrada ficou parada até 1940, foi intensificado com o fato da rede de comunicação da região ter sido acrescida de diversas estradas de rodagem cobrindo o sertão em todas as direções onde antes existiam apenas estradas de tropas. Em 1934, foi feito um plano de viação no qual as estradas de rodagem eram a prioridade. Nesse momento, que as construções ferroviária do país estavam paralisadas, tal prioridade veio aumentar uma polêmica antiga, na qual estavam em debate as vantagens das ferrovias e rodovias; sendo que as segundas ganharão grande força com o uso dos caminhões para o transporte⁴⁷.

As novas estradas facilitaram e intensificaram o êxodo do campo para a cidade e, daí, de trem para o Sul, criando provavelmente o corredor de migração mais intenso do país. As estradas eram de construção do Estado e de particulares, ligando fazendas, povoados e cidades. Em 1940, "Segundo estatística feita pelo posto de barragem instalado na estrada de Montes Claros-Salinas-Tremedal (Monte Azul), só por ela transitaram 1.440.000 caminhões e 3.600 automóveis de transporte de carga e passageiros os quais proporcionaram uma renda que atingiu 9.000 contos de

⁴⁶ *Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, Associação dos Engenheiros da E. F. C. B., fevereiro de 1940. p. 60.

⁴⁷ Ministério dos Transportes. *op. cit.* 1974. p. 123.

reis"⁴⁸.

O engenheiro José Luiz Baptista, propõe em seu relatório, em justificativa ao prosseguimento da construção, uma síntese do que já havia sido proposto anteriormente. Falando para os seus iguais, por intermédio da revista da Associação dos Engenheiros da E. F. Central do Brasil, num momento em que projetos de soberania de cunho nacionalista já estavam mais assentados e com um discurso paternalista sobre as classes trabalhadoras próprio da época, conclui: "No intuito de promover a localização das referidas populações sertanejas e proteger os trabalhadores nacionais que exercem suas atividades naqueles invios sertões, tão assolados pelas secas, lembramos da conveniência de um entendimento do Ministério da Viação com o da Agricultura para que, ao mesmo tempo que sejam executados os trabalhos de construção das vias férreas, seja estudado um plano de colonização pela constituição de núcleos de população nos lugares apropriados, como sejam, entre outros, os vales do rio dos Ourives e do Gurutuba [posteriormente detentor de grandes projetos da SUDENE], de águas perenes e proclamada fertilidade. Além de socorrer aos brasileiros naquelas paragens, que, na frase autorizada de Euclides da Cunha, só se achavam ligados à civilização por uma coordenada que é o tempo, a colonização, promovendo o desenvolvimento econômico da zona, terá preparado o montante do

⁴⁸ "O Sertão da Central", in *Revista Ferroviária. op. cit.* p. 60.

tráfego das estradas de ferro que são patrimônio nacional"⁴⁹.

O governo passou então a empreender, em 1941, com urgência, a interligação ferroviária do Norte com o Sul, pela construção de exatamente 596 quilômetros de ferrovia, com a finalização da Linha do Centro. Deste empreendimento fazia parte a construção do prolongamento da linha entre Montes Claros, então terminal da Linha do Centro, e Monte Azul (antiga Tremedal), numa extensão de 238 quilômetros, enquanto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro empreitava a construção dos demais 358 quilômetros, para, em sentido inverso, estender os trilhos da estação de Contendas, da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, no sertão baiano. Sob a "égide" da 2ª Guerra Mundial, e, na eminência de ser o Brasil envolvido no torvelinho da guerra, como logo depois aconteceu, o governo, em 1941, voltou-se para a necessidade inadiável de remediar a extrema precariedade do transporte entre o nordeste e o sul do país, pois corria o risco de uma interrupção das comunicações marítimas, por efeito do bloqueio ocasionado pela guerra como há muito se temia.

⁴⁹ Revista Ferroviária. *op. cit.* pp. 64, 65. A lembrança de Euclides é bastante oportuna, na medida que, como vimos, este autor defendia a ferrovia e o êxodo que provocaria como que uma solução para as populações sertanejas fugirem da seca. Seca que para ele era o flagelo do sertão. Escreve Euclides: "Não há mais elevada missão a nossa engenharia. Somente ela, ao cabo de uma longa tarefa, (...), poderá delinear o plano estratégico desta campanha formidável contra o deserto.

Então, poderão concorrer, recíprocos nas suas influências variáveis, os vários recursos que em geral se sugerem isolados: (...); as estradas de ferro de traçados adrede dispostos ao deslocamento rápido das gentes flageladas; (...)" Euclides da Cunha. *op. cit.* p. 133.

2.3 - A Linha do Centro um Sonho Distante de Sua Época

Os primeiros estudos foram feitos em 1926 pelo engenheiro Messias Teixeira Lopes. Em 1941, uma comissão, chefiada pelo engenheiro Demóstenes Rockert, se instalou em Montes Claros, entregando-se logo aos estudos de campo, para atualizar o antigo traçado. Um ano depois, apesar dos incessantes e pesados aguaceiros que dominaram a região, durante cerca de seis meses, estavam terminados os árduos trabalhos de estudos, projeto e locação da linha⁵⁰.

Em meados de 1942, foram encetados os trabalhos de construção. Além da construção da ferrovia propriamente dita, construiu-se uma rede de apoio e de infra-estrutura. Também foi construída uma linha telefônica de Montes Claros à Monte Azul, contando com postes de 8 em 8 quilômetros, assim como foram instaladas 4 estações de rádio-telegrafia e abertos 300 quilômetros de estradas de rodagem, com a largura de 4 metros, para o transporte de víveres, materiais e água para todas as serventias.

Na estação seca, entre abril e novembro, os rios da região desaparecem subsistindo apenas dois: o Verde Grande e o Gurutuba. O primeiro a 25 quilômetros e o segundo a 150

⁵⁰ É interessante notar como a referência as chuvas é presente nos relatórios sobre a construção, em todo o seu trajeto. Essa quantidade de chuvas contrasta com a imagem recorrente da região, como sendo de secas e estiagem prolongadas.

quilômetros de distância de Montes Claros. Para atender as necessidades de cerca de 10 mil operários e 3 mil animais de trabalho era necessário transportar a água até os acampamentos⁵¹. A água era transportada, continuamente, de uma distância média de 50 quilômetros, em 15 caminhões com capacidade de 2.500 litros cada um.

De acordo com as fontes, quando era interrompido o tráfego de caminhões, pelas chuvas torrenciais, fazia-se necessário recorrer à tração animal, com o emprego de 150 animais de carga. Dada a escassez de gasolina, assim como de peças sobressalentes, por motivo das limitações da guerra, recorriam ao "álcool motor" e ao gasogênio. Novas estradas tiveram de ser abertas, numa extensão de 90 quilômetros, para a construção das obras de arte e da drenagem, tais como: pontes, pontilhões, passagens inferiores, bueiros e drenos⁵².

Outra calamidade regional surge quando, cessadas as chuvas copiosas, de tantos meses, a malária aparece, em proporções trágicas, propiciadas pelas lagoas e pantanais, renovados anualmente pelas enchentes causadas pelas águas fluviais que transbordavam na época chuvosa. Entre os rios Caitetu e São Domingos, vários trechos são assolados pela febre malária durante o ano inteiro. Em face de tamanha insalubridade,

⁵¹ *Revista da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, E. F. Central do Brasil, 1948. pp. 14 a 16.

⁵² *Revista da Estrada de Ferro Central do Brasil. op. cit.* 1948. p. 15 e 16.

a estrada de ferro tinha de transferir os trabalhadores e suas famílias para lugares com melhores condições de tratamento.

Apesar de assumir com o seu pessoal um serviço de assistência social de grande amplitude, a empresa deixava fora, desta cruzada saneadora, as pessoas atingidas nas comunidades locais. O projeto de Oswaldo Cruz, de combate à malária e à febre amarela, que foi elaborado para a região da ferrovia Madeira-Mamoré, e já havia sido utilizado no trecho anterior desta ferrovia, na região do rio Jequitaiá, volta a ser adotado numa extensão ainda maior⁵³.

No período de maior intensidade dos trabalhos, de outubro de 1942 a agosto 1943, havia um serviço de 15 mil homens, que com suas famílias perfaziam cerca de 50 mil pessoas, uma população maior do que muitas cidades da região. Funcionaram ao longo do trecho em construção, 5 hospitais, 43 postos de enfermagem e 4 farmácias, cujo o movimento só, em 1943, foi de 15.000 casos de impaludismo, 110 mil injeções aplicadas, 85 mil curativos diversos, 1.200 acidentes e 22.000 consultas. A assistência aos trabalhadores compreendeu, também, 3 postos dentários e 4 escolas⁵⁴. Esses benefícios não eram estendidos às comunidades da região próxima ao traçado.

Pelos serviços de transporte foram mobilizados 80 caminhões, sendo 40 pertencentes à comissão e 40 alugados à

⁵³ Sobre o projeto sanitaria da Madeira-Mamoré ver: Francisco Foot Hardman. *op. cit.* 1988. pp. 150 a 154.

⁵⁴ Nelson Vianna. *op. cit.* 1964. p. 568.

particulares, provavelmente em Montes Claros. Dadas as dificuldades de subsistência tiveram de estabelecer 30 postos de fornecimento de mercadorias, abastecidos por caminhões, num percurso de 250 quilômetros, pois os produtos, também, eram fornecidos por Montes Claros, ampliando a rede atacadista desta cidade⁵⁵.

As condições técnicas do traçado, em virtude das condições topográficas de vários povoados, aconselhavam a construção da linha distante deles; alienando a maior parte dos municípios e vilas do trajeto da interferência direta da ferrovia. De acordo com o texto da revista editada pela E. F. Central do Brasil: "Tendo em vista vinculá-los aos benefícios do tráfego ferroviário, foram construídas 5 rodovias, com 5 metros de largura, num total de 188 quilômetros"⁵⁶. Este distanciamento da ferrovia, foi usado como um dos elementos para explicar a perpetuação do estado de estagnação que vigorou na maior parte da região.

Muitas obras de infra-estrutura foram feitas ao

⁵⁵ "Em 1943, o serviço de subsistência subiu a 2.600 toneladas de mercadorias no valor aproximado de Cr\$9.200.000,00". "O Observador", in Revista da E. F. Central do Brasil. *op. cit.* outubro de 1948. p. 16.

⁵⁶ "Estabelecendo as seguintes ligações: da sede do município de Francisco Sá com a estação de Burarama, numa extensão de 70 quilômetros, dispondo de duas pontes novas; de Solidão com a estação de Janaúba, no município de Francisco Sá, numa extensão de 20 quilômetros, da sede do município de Porteirinha com a estação de Tocandira, com 25 quilômetros; de Mato Verde, distrito do município de Monte Azul, com a estação de Catuti, com 15 quilômetros". Revista da E. F. Central do Brasil. *op. cit.* p. 16.

longo da ferrovia para dar-lhe apoio logístico. Uma linha telegráfica dupla, de Montes Claros a Monte Azul, foi instalada numa extensão de 250 quilômetros, para as necessidades do serviço. Para segurança do movimento de trens, quanto aos riscos de atropelamento de gado, tão numerosos e criados à solta nos descampados do sertão, foram construídos 500 quilômetros de cercas marginais, de arame farpado. Distantes aproximadamente 20 quilômetros umas das outras, foram construídas 11 caixas d'água, com capacidade de 30 a 50 mil litros, para locomotivas e turmas de conservação, abriram-se 12 poços semi-artesianos, com uma profundidade média de 65 metros, dotados de bombas manuais⁵⁷.

A construção da nova e extensa linha, até Monte Azul, foi iniciada em meados de 1942 e foi concluída em fins de 1946. Apesar de todas as dificuldades, a construção durou 4 anos e 6 meses, surpreendendo, já que os primeiros estudos apontavam 5 anos para a construção. Ela foi construída em 54 meses, numa média anual de praticamente 53 quilômetros (52,956 Km ao ano e 4,413 ao mês)⁵⁸.

O tráfego dos primeiros 65 quilômetros, foi aberto em

⁵⁷ "Num total de 15 mil metros quadrados de construção, encontram-se os seguintes edifícios: 11 estações, a uma distância de 20 Km aproximadamente entre uma e outra, casas de residência dos agentes de estação e mestres de linha, grupos de turmas e instalações de bombas" O Observador. *op. cit.* p. 16.

⁵⁸ "A construção deste grande cometimento pode ser realizada economicamente em 5 anos, (...) basta cada ponta de linha avançar anualmente 60 quilômetros, média muito exequível considerada, onde não há grandes embaraços topográficos a vencer". Revista Ferroviária. *op. cit.* 1940. p. 64.

1944. Em meados de 1945 mais 85 quilômetros da linha começaram a ser tráfegados. Finalmente, em 10 de setembro de 1947, realizou-se a inauguração oficial de todo o prolongamento, entre a cidade de Montes Claros e a de Monte Azul, numa extensão de 238 quilômetros. Sobre a inauguração escreve Nelson Vianna em suas *Efemérides Montesclarenses*: "Para realizar a inauguração oficial da linha ferroviária Sul-Norte, **chegaram de avião**, a Montes Claros, o dr. Antonio Pereira de Castilho, Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil; dr. Antonio G. de Andrade Pinto, chefe da divisão do Estado de Minas; e vários outros funcionários de categoria, representante de diversas repartições federais. Depois de pequena permanência em Montes Claros, partiu uma composição da Central do Brasil com os itinerantes para Monte Azul, a fim de procederem à importante inauguração"⁵⁹.

Fato único até então, teve o projeto — construção, capital, trabalho e material (trilhos da Belgo-Mineira)—, exclusivamente brasileiros. Deveria ser, portanto, um estandarte do nacionalismo tão arraigado do pós-guerra, mas já pertencia a um mundo que deixava de existir, dando lugar ao mundo do automóvel e do avião, como fica claro quando até mesmo a comitiva da inauguração, que já não contava mais com o alto escalão do governo, chegava para festa de avião.

A ligação com a Leste Brasileiro foi feita em 1950. "A inauguração oficial desta ligação realizou-se em 15 de novembro

⁵⁹ Nelson Vianna. *op. cit.* pp. 567, 568.

do citado ano, mas seu tráfego foi aberto em 7 de setembro do mesmo ano, quando um trem especial partiu da estação D. Pedro II, no Rio, e chegou no dia 12 do referido setembro na estação de Calçada, na cidade do Salvador"⁶⁰.

⁶⁰ "A composição da Central do Brasil que efetuou o percurso Rio-Salvador partiu às 18 horas e 10 minutos de 7-9-50 e chegou a capital baiana às 9,20 horas de 12-9-50". Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística & Conselho Nacional de Geografia. *op. cit.* p. 120. Na Eco-92, uma organização não governamental chamada Verdetrem - Movimento trem-de-ferro, refez este percurso. Este grupo, com o apoio da RFFSA, propunha a reativação da linha.

3 - A FERROVIA E AS IMAGENS DO SERTÃO

Constatamos ao término deste trabalho que o Estado no Brasil chama para si a tarefa das construções ferroviárias, de maneira cada vez mais definitiva, o que fará dele o principal responsável pela política de transportes adotada no país. As ferrovias, assim como todo o setor de comunicações, serão vistas, principalmente pelos governos republicanos, como um setor por demais estratégico para a soberania nacional para ficar entregue ao setor privado da economia. Chama a atenção a preocupação dos governos em regulamentar o setor desde a Lei Feijó.

Em 1931, após a chamada Revolução de 30, assim como em vários momentos desde o início das construções ferroviárias, encontramos no Relatório Anual da Central do Brasil, reafirmada a imagem da ferrovia como condição básica ao desenvolvimento do país: "Chegou o momento da ação pública — com inteira atenção pelas múltiplas relações econômicas, sociais e políticas entre os serviços de transportes ferroviários e o amplo e geral desenvolvimento do país — achar a solução e o caminho que possa corresponder de igual modo às necessidades da economia pública e da indústria ferroviária, a qual representa *conditio sine qua non* do progresso de um país tão carecido do bom funcionamento dos meios de transporte como o Brasil"⁶¹. Em 1940 a Revista

⁶¹ Relatório Anual da E. F. Central do Brasil. 1931.

Ferroviária, num trecho já citado anteriormente, fala da ferrovia, especialmente da Linha do Centro, como disseminadora de "brasilidade".

Segundo esses argumentos, presentes não só nesse período com em outros anteriores, notamos que a imagem primordial da ferrovia, desde o Império, era o de personagem político muito mais do que econômico, principalmente no caso das "ferrovias de penetração". Unificadora do território, a ferrovia viabilizaria o controle administrativo do Estado sobre o mesmo. Civilizadora, estabeleceria o contato entre esses territórios "bárbaros" com a "civilidade e urbanidade". A República reforçou este aspecto político da ferrovia, pois a possibilidade de governabilidade deste regime estava ligada à questão territorial, assim como, à manutenção da unidade política do país e à extensão do controle do poder público à uma população recém-saída da sociedade escravocrata e disseminada por um vasto território inacessível.

A ferrovia, símbolo da era urbano-industrial, é vista como a mensageira maior da civilização, da ordem e do progresso, para o interior "atrasado e incontrolável" dos sertões; ela seria o veículo da inserção do sertão na lógica da ordem capitalista cosmopolita. A ferrovia será, ao longo dos debates a seu respeito, investida de um carga simbólica que transcende o seu caráter técnico. Como todo símbolo e todo o simbolismo em qualquer nível que se situe, a ferrovia traz componentes que ao formarem sua imagem se inserem na ordem do imaginário. Neste sentido, o imaginário é da ordem da imaginação, do sonho. Sonho

com um país cortado de ferrovias, um país continental. Sonho com uma "nacionalidade brasileira" homogeneizada pela comunicação. Uma imagem composta de várias imagens simbólicas do Trem-de-Ferro: "O Trem do Progresso", "A Locomotiva da História", "O Trenzinho Caipira", "A Máquina", e outras tantas quantas pudermos imaginar.

Esse fenômeno tem sua base no implemento das técnicas de comunicação e transporte visando estender a ação da sociedade industrial por todo o planeta. As transformações exercidas com base nas mudanças tecnológicas, a partir do século 19, se articularão impondo novos comportamentos e visões de mundo. Sua inserção na vida cotidiana fará emergir um nova ordem simbólica, criando novas formas de representação de mundo. Esta nova ordem simbólica se estabelece no "imaginário efetivo", como é denominado por Cornelius Castoriadis⁶². Para o autor, seja qual for o nível em que todo o símbolo e simbolismo se situem trazem um componente imaginário, por meio da capacidade de estabelecer um vínculo permanente entre dois termos, de maneira que um represente o outro. Neste caso, a ferrovia será vista como uma representante da sociedade industrial.

Esta sociedade marcada pelas transformações tecnológicas e pelas intervenções do Estado em seu cotidiano, irá atribuir carga simbólica às novas tecnologias, com as quais ela passará a conviver. A carga simbólica que lhes será atribuída fará com que

⁶² Cornelius Castoriades. *op. cit.* 1982. p. 155.

essas novas tecnologias — ferrovias, telégrafo, telefone, cinema, fotografia, saneamento etc. — passem a se constituir como símbolos de progresso e desenvolvimento no imaginário coletivo. Esses produtos tecnológicos tornar-se-ão a metáfora da própria vida. A ferrovia, como já foi colocado acima, passará a representar a marcha do tempo, do progresso, e mesmo da história. Ela irá representar a civilização ocidental nos mais remotos rincões do planeta. Enfim, a ferrovia tornar-se-á a imagem da sociedade que a criou.

A ferrovia foi, portanto, como primeiro veículo da era industrial, a fundadora de uma percepção de mundo. A partir da sua grande expansão pelo mundo tornar-se-á o primeiro grande mito da Era Industrial ou Idade da Aceleração⁶³. A ferrovia modificará a relação do viajante com a paisagem, com o espaço e com o tempo da viagem. Além de inaugurar uma visão evanescente da paisagem, os trilhos e a velocidade constante não deixarão que o viajante se relacione com as irregularidades do terreno e com os acidentes geográficos. Ocorrerá uma diminuição do espaço na medida em que ele será vencido mais rapidamente, o que diminuirá, também, o tempo de viagem. O aumento da velocidade das viagens fará com que mais espaços no mundo sejam ocupados. O tempo deverá se render ao horário do relógio, que independe das vicissitudes da natureza. A ferrovia se pautará pelo horário de Greenwich, estendendo esta forma de marcar as horas por todo os lugares que

⁶³ Sobre o conceito de Idade da Aceleração ver: Paul Virilio/ Sylvere Lotringer. *op. cit.* 1984.

chegar e posteriormente por todo o mundo. Todas essas mudanças irão, de acordo com depoimentos da época, criar uma relação sensorial com o meio diferente da que existia anteriormente, instaurando uma nova relação.

A partir da história dos sonhos forjados ao longo da construção dos trechos de ferrovias nos sertões brasileiros, é possível remontar a aventura maior do cosmopolitismo, do aparelhamento técnico da sociedade e das relações de poder que estabelecem, tecendo a trama dos elementos constitutivos da imagem da ferrovia em nossa sociedade. Encontramos na riqueza de imagens, de fontes de várias naturezas, o lugar de formação dessas imagens. Ao imaginarem ferrovias cortando os sertões brasileiros os homens do século 19 e 20, sobrepuaram duas imagens emblemáticas. o trem: a máquina - emblema das conquistas da civilização industrial; e o sertão: o meio - emblema do deserto, da tradição e do passado colonial escravista. O personagem principal envolvido nesta trama será, no entanto, o homem: o cosmopolita e o sertanejo.

3.1 - Os Dois Brasis

Assim como no resto do mundo, a ferrovia era usada no Brasil como metáfora. Suas imagens se compunham a partir de elementos mecânicos e orgânicos. Nesta perspectiva, a imagem do maquinismo ferroviário como uma malha disposta sobre o território, uma grande máquina cobrindo a terra, se agregava a

imagem da ferrovia como um sistema circulatório suprimindo e alimentando, como artérias e veias, o corpo do país. Estas duas imagens complementares estão presentes ao longo de toda a discussão sobre a ferrovia no Brasil, e, no mundo. Ela é reforçada pela simbologia da influência da raça e do meio como fatores essenciais de formação da nacionalidade e da civilidade.

Essa relação com os aspectos eugenistas e mesológicos (influência do meio), ligados à constituição da nacionalidade, enfatizou o aspecto orgânico da ferrovia, ligado à imagem da circulação sanguínea descoberta por Harvey. A imagem orgânica da ferrovia tem, de maneira interessante tratando-se de um maquinismo, um maior destaque na literatura brasileira, levantada em nossa pesquisa. Se num primeiro momento, a proposta de ligações ferroviárias se voltava para a territorialidade e para a integração de uma unidade territorial, um país, a partir da década de 20 e de 30 encontramos uma imagem de consolidação de uma nacionalidade brasileira, que, há muito, já vinha sendo formulada, como vimos na análise de textos de períodos anteriores.

Ao longo do debate sobre o papel da ferrovia na formação de uma nacionalidade brasileira, propugnava-se, de um modo geral, que a interferência social da ferrovia dar-se-ia na medida em que, atuando no cenário econômico, político, social e cultural do interior do país, estaria abrindo um [hipotético] diálogo entre o Brasil litorâneo e o sertão. O sertão, estável praticamente por gerações, teria como contraponto, a ferrovia que

buscava a alteração de elementos importantes neste cenário, basicamente a relação tempo/espço e a relação com o mercado de consumo. Outro elemento que chama nossa atenção nesses debates é o discurso de integração nacional por meio da construção de uma malha ferroviária de penetração e, especificamente, da Linha do Centro da Central do Brasil.

No movimento em direção a construção de sua territorialidade e mesmo de sua "nacionalidade", o Brasil será confrontado com várias imagens do que era ou deveria ser o seu interior, os sertões brasileiros. A República ao buscar "a ordem e o progresso", mais do que nunca abusou da oposição: cidade industrial - campo indolente, como na figura símbolo do "Jeca Tatu", de Monteiro Lobato. Para Nicolau Sevcenko, "é neste momento que se registra na consciência intelectual a idéia do desmembramento da comunidade brasileira em duas sociedades antagônicas e fora de sintonia, devendo uma, inevitavelmente, prevalecer sobre a outra, ou encontrarem um ponto de ajustamento"⁶⁴.

A preocupação com a continentalidade do Brasil e suas diferenças econômicas e culturais colocava em evidência, a partir do começo do século, o que chamaremos de "identidade nacional". Os debates sobre a identidade nacional, ligados às estratégias de controle das influências do meio e da raça sobre os "brasileiro" e a "brasilidade", perpassará toda a história da República e se

⁶⁴ Nicolau Sevcenko. *op. cit.* p. 32.

investirá de vários matizes. A imagem mais recorrente do campo era a de insalubridade e atraso. Esta imagem era atribuída, a princípio, a uma condição própria à natureza da vida agrária no interior do país. As cidades eram mostradas como lugares de civilização e de desenvolvimento, o que, de fato, não correspondia à realidade.

A eugenia, muito presente entre os intelectuais brasileiros do começo do século, colocava como causa da inadaptabilidade dos brasileiros à sociedade democrática, sua inferioridade biológica racial. Para os eugenistas o atraso do interior não poderia ter outra explicação. Era preciso, no entanto, tentar civilizá-los por intermédio do "saneamento do campo". Diminuindo a indolência do caipira, sertanejo, ou, caboclo ao tratar suas doenças, ao civilizá-los. Somente assim, o país estaria ganhando trabalhadores adequados aos meios de produção modernos, tanto nas cidades como no campo.

A tese eugenista era reforçada pela mesológica, que vinha da insistência nas afirmações sobre a influência do meio ambiente determinando o comportamento da população a ele sujeita. À influência perniciosa do meio deveríamos contrapor a intervenção racional e funcionalista no habitat procurando saneá-lo e adequá-lo a uma sociedade civilizada. Baseados nestes discursos, atribuiu-se à ferrovia uma função pedagógica de mudança do quadro de insalubridade do interior e de portadora de uma promessa de desenvolvimento industrial e urbano.

Encontramos essa posição expressa no relatório de uma

expedição do Instituto Oswaldo Cruz, chefiada por Adolfo Lutz e Astrogildo Machado, em 1912, ao vale do São Francisco, de Pirapora a Juazeiro, a serviço da Inspetoria das Obras Contra as Secas, vinculada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, quando com as seguintes palavras explicavam a pobreza e o atraso do São Francisco: "O vale do rio São Francisco dá a impressão de um região pobre e atrasada. Quanto à população, convém dizer que o elemento índio nela é quase nulo. No entanto a raça preta entra com um contingente grande, muitas vezes predominante. Não são raros os lugares onde, entre os nativos, falta o elemento branco. Isto, naturalmente, influi sobre o caráter da população que geralmente vive de modo bastante primitivo. Comparações com povoados do mesmo tamanho, em outros estados e países, são pouco favoráveis aos moradores do São Francisco e isso não é devido unicamente à falta de recursos, porque se a gente pouco ganha, também pouco gasta para a vida. É certo que nestas zonas muitas necessidades de climas menos quentes passam a ser um luxo quase, mas isso não inclui as necessidades higiênicas. Também não pode haver progresso onde a gente se contenta a vegetar sem melhorar as condições da sua vida. Além da questão da raça, há outros elementos que se opõem ao progresso. O clima quente, cuja média é bastante superior a da Capital Federal, e certas moléstias, principalmente a malária e, em menor extensão, a coreotripanose e a ancilostomíase, contribuem para aumentar a indolência de um povo, ao qual também faltam outros exemplos. A produção da terra excede as necessidades locais em valores insignificantes e a

maior parte dos gêneros dá preços pouco favoráveis, devido à distância de outros mercados"⁶⁵.

Em porções extensas de território nacional grande parte da população, era alheia ao sentido de pertencer a uma nação, e não se sentiam vinculados desta forma aos centro de controle administrativo da União. Esta falta do sentido de nação impressionou, sobremaneira, os cientistas de Manguinhos, constatando que entre os homens endurecidos do sertão: "Raro o indivíduo que sabe o que é Brasil. Piauí é uma terra, Ceará outra terra, Pernambuco outra e assim os demais estados. O governo é, para esses párias, um homem que manda na gente, e a existência desse governo conhecem-na porque esse homem manda todos os anos cobrar-lhes os dízimos (impostos). Perguntados se essas terras (Piauí, Ceará, Pernambuco, etc.) não estão ligadas entre si, constituindo uma nação, um país, dizem que não entendem disso. A única bandeira que conhecem é a do Divino"⁶⁶.

O impacto desses encontros entre os dois brasis era muito forte na consciência do leste do país e se refletia de várias maneiras, principalmente nas políticas públicas adotadas.

⁶⁵ Adolfo Lutz & Astrogildo Machado. "Viagem pelo São Francisco e por alguns de seus Afluentes entre Pirapora e Juazeiro. (estudos feitos à requisição da Inspetoria de Obras Contra a Seca. Direção de Arrojado Lisboa)", in *Memória do Instituto Oswaldo Cruz*. Rio de Janeiro, Instituto Oswaldo Cruz, 1915. Tomo VII. p. 8-9. Citado por: Instituto Oswaldo Cruz. *op. cit.* 1991. p. 54.

⁶⁶ Belizário Pena & Artur Neiva. "Expedição pelo Norte da Bahia, Sudeste de Pernambuco, Sul do Piauí e de Norte a Sul de Goiás.", in *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*. Rio de Janeiro, Instituto Oswaldo Cruz, 1916. p. 191.

Neste trabalho identificamos, no trato das fontes, uma relação íntima entre a construção de ferrovias no sertão e a atuação de vários setores públicos e privados no avanço da "civilização" leste para o oeste do país. Para estes setores a ferrovia significava a viabilidade da "modernização" do interior ligando-o aos grandes centros urbanos do país.

3.2 - Os Sertões — Cunha e Rosa

Poderíamos citar vários atores que ajudaram na elaboração deste encontro entre o Brasil sertanejo e o urbano, ficaremos, no entanto, no âmbito de dois autores, de primeira grandeza, de nossa literatura, Euclides da Cunha e João Guimarães Rosa, que evidenciam essa teia simbólica ao mesmo tempo que ajudam a tecê-la, agregando aos emblemas — ferrovia e sertão — novos elementos. Há, como coloca Antonio Candido, "em **Grande Sertão: Veredas**, como n' **Os Sertões**, três elementos estruturais que apoiam a composição: a terra, o homem, a luta. Uma obsessiva presença física do meio; uma sociedade cuja a pauta e destino dependem dele; como resultado o conflito entre os homens. Mas a analogia para aí; não só porque a atitude euclidiana é constatar para explicar, e a de Guimarães é inventar para sugerir, como porque a marcha de Euclides é lógica e sucessiva, enquanto a dele [Guimarães] é uma trança constante dos três elementos (...)"⁶⁷.

⁶⁷ Antonio Candido. *Tese e Antítese*. São Paulo, Editora Nacional, 1978. p. 123.

Euclides, personagem atuante num primeiro momento da República, será em sua obra um arauto, tanto alertando quanto enaltecendo, a atuação das políticas civilizatórias sobre essas três variáveis. O seu entusiasmo pelo progresso humano, marcado pela teoria positivista, buscava explicitar e mostrar o sertão à Nação. Começa neste momento a elaboração das estratégias de domínio político do território, do homem e de sua luta. Era, no país, de acordo com Euclides, o começo da luta do "progresso" para vencer essas "condições adversas" e de sua inexorável vitória⁶⁸.

Guimarães, um homem cosmopolita, um diplomata, escreve sobre o sertão quando ele não existe mais. Existe a sua memória, como a fala do velho Riobaldo ao seu ouvinte: "Agora - digo por mim - o senhor vem, veio tarde. Tempos foram, os costumes demudaram. Quase que, de legítimo leal, pouco sobra, nem não sobra mais nada"⁶⁹. Adiante ele diz: "O Sertão: estes seus vazios. O senhor vá. Alguma coisa, ainda encontra"⁷⁰. Nas estradas de antes..."Nos caminhos ainda se lambuzava muita lama de ontem. - Versar viagem a cavalo sem ter estradas - só doido é quem faz isso, ou jagunz..."⁷¹. A memória do sertão vem nesta odisséia como que de forma involuntária suscitada, como na teoria

⁶⁸ Euclides da Cunha. *Os Sertões: Campanha de Canudos*. Rio de Janeiro, Editora Francisco Alves, 1987. pp. 45, 145.

⁶⁹ João Guimarães Rosa. *op. cit.* 1984. p. 24.

⁷⁰ *Idem.* p. 29.

⁷¹ J. G. Rosa. *op. cit.* p.40.

proustiana, por detalhes da paisagem, objetos aleatórios com os quais Riobaldo vai remontando sua trajetória.

Encontramos no trabalho de Guimarães uma busca minuciosa das imagens do sertão. Em seus livros, essa busca das paisagens do sertão tem um tom melancólico e saudosista, pois a relação com as paisagens deste sertão mítico é impossível. O sertão não existia mais ou "nunca existiu". A interferência técnica na paisagem, mudando o meio, já havia sido operada. Nas palavras de Riobaldo, o sertão é uma reminiscência proustiana: "Esquecer pra mim, é quase igual a perder dinheiro"⁷². Continua Riobaldo: "Os fatos passados obedecem a gente; os em vir, também. Só o poder do presente é que é furiável? Não. Esse obedece igual - e é o que é..Isto, eu já aprendi"⁷³. Para Guimarães a busca do sertão assim como a da memória, "o senhor querendo procurar, nunca não encontra. De repente, por si, quando agente não espera o sertão vem"⁷⁴.

Tanto o sertanejo de Euclides quanto o de Guimarães estão condicionados ao meio, vivem imersos nele. Poderíamos dizer, buscando não ferir os princípios destas obras, que em seus livros os homens do sertão vivem ainda na Idade do Freio e são moldados pelos obstáculos que o meio lhes impõe. No trabalho de Euclides da Cunha, o detalhamento descritivo do meio chega a ter

⁷² *Idem.* p. 380.

⁷³ *Idem.* p. 321.

⁷⁴ *Idem.* p. 356.

pretensões científicas e aponta para a reserva de força disponível no interior do país. Já em Guimarães Rosa encontramos o sertão na profusão de detalhes com que descreve estradas, relevos, pássaros e plantas, sempre envolto em magia e mistério.

Euclides, por sua vez, utiliza em seus artigos de metáforas orgânicas nas quais o país é visto como um corpo a ser saneado por brigadas civilizadoras compostas de militares, médicos e engenheiros. Euclides da Cunha vê na ferrovia um instrumento de uma nova civilização com cores locais, amazônica ou sertaneja, sendo que para o autor estas regiões eram detentoras de exemplares raciais, caboclos e sertanejos, já adaptados às intempéries do meio.

Para Euclides aos sertanejos e caboclos pouco faltava para que dominassem aqueles territórios inóspitos. Eram raças já adaptadas que, contando com os benefícios da civilização, prosperariam, enquanto que a adaptação da raça branca, ou expansionista, aos novos e inóspitos territórios conquistados somente seria possível se empreendessem, com a ajuda da ciência um processo de adequação do meio e um "transplante radical de cultura". Para Euclides: "Médicos ou geômetras, ou geógrafos, todos por igual naturalistas, confundem-se, indistintos, numa tarefa inteiramente nova, a do saneamento da terra"⁷⁵.

Em Guimarães, por sua vez, a ferrovia fazia sonhar. Riobaldo fala que — "Por tudo, réis-coado, fico pensando.

⁷⁵ Euclides da Cunha. *op. cit.* 1966. p. 138.

Gosto. Melhor, para a idéia se bem abrir, é viajando em trem-de-ferro. Pudesse, vivia para cima e para baixo dentro dele"⁷⁶. E o jagunço Quim-Pidão que nunca tendo visto o trem-de-ferro vivia perguntando como seria⁷⁷. Neste mundo a saga ainda era obra do cavaleiro andante conquistando o território. Do cowboy do oeste americano ao jagunço do sertão brasileiro vivia-se o território como uma relação tridimensional do cavaleiro e do pedestre. A ferrovia fazia as vezes da novidade do mundo do Leste para o "novo" Oeste. O inimigo para a ferrovia era o vazio. Vazio que era condição mesma da existência de cowboys, jagunços, tropeiros. Homens de um mundo sem fronteiras ou mapas. Quando a ferrovia penetrou nesses mundos, eles não foram mais os mesmos.

A força do sertão, que é mais da ordem do sonho, tem a fonte do seu brilho na memória, nas imagens de muitas fontes, oficiais ou literárias, na semelhança com outros sertões. A saga dos jagunços e sertanejos, tão próxima em Guimarães dos cavaleiros medievais, fala-nos de todas as sagas. Fala-nos, inclusive, da saga da ferrovia, a cruzada da modernidade, da conquista da terra pelo empreendimento humano. É praticamente impossível fugir destas encruzilhadas do imaginário dos sertões e seus símbolos ao investigarmos os debates sobre a ferrovia no sertão. A partir do momento em que se cogita a construção de ferrovias por todo o

⁷⁶ J. Guimarães Rosa. *op. cit.* p. 20.

⁷⁷ *Idem.* p. 339.

sertão brasileiro ela passa a compor a simbologia sertaneja.

3.3 - O Mundo Sai dos Trilhos

Aos poucos o Sertão também sai dos trilhos. Apesar do uso crescente de rodovias ao longo da 1ª República, em 1934, o primeiro plano de transporte brasileiro "considera que só a estrada de ferro pode servir como solução definitiva no estabelecimento de grandes trechos"⁷⁸. De acordo com os debatedores da questão, na prática, no entanto, a rodovia vinha levando vantagem em sua concorrência com a ferrovia. Mais baratas, e, exigindo menos inversão de capital, as rodovias rendiam dividendos — econômicos e políticos — mais rapidamente. Sobre este assunto escreve o relatório de 1931: "A concorrência com as rodovias se dá no transporte das mercadorias que correspondem às tarifas mais altas, isentas como se acham de impostos de viação e outras taxas e trazendo a vantagem de captar e entregar a expedição à porta de seus comitentes"⁷⁹.

Desde o início da sua construção, o sistema ferroviário, que viveu no Brasil sucessivas crises, se via questionado quanto a sua eficácia como opção de comunicação para todo o país e, continuamente, era alvo de críticas quanto a

⁷⁸ Ministério do Transporte. *op. cit.* p. 125

⁷⁹ *Relatório Anual da E. F. Central do Brasil*. 1931.

aspectos errôneos da política brasileira adotada⁸⁰. A partir de dados encontrados no relatório da E. F. Central do Brasil de 1924, e em outras fontes já citadas, podemos perceber que os principais debates sobre a ferrovia giravam em torno de sua má condição financeira, que vinha crescendo desde 1908. Esses documentos apontavam para a questão tarifária como um dos grandes obstáculos para o bom andamento da empresa ferroviária no Brasil de um modo geral, e, em particular, nas chamadas ferrovias de penetração⁸¹.

O ajuste tarifário era apontado como a única medida que resolveria todo o problema. Nesta perspectiva, somente com a elevação do valor das tarifas em todo o país era possível sanar o déficit da Central do Brasil em particular. Entretanto, a solução apontada pela Central do Brasil chama a nossa atenção para o aspecto político desta empresa, quando propõe tarifas diferenciadas, mais altas para as regiões mais ricas e mais baixas para as demais, trazendo à baila a oposição entre as regiões do país ou para o que poderíamos chamar, a exemplo de outros autores, de "os dois Brasis".

Um país urbano em oposição ao agrário, um "moderno" em oposição a um "tradicional". Assim como podemos identificar em

⁸⁰ Ver neste trabalho, da página 60 a 63, passagem referente aos debates sobre a ferrovia em São Paulo.

⁸¹ Eugênio Bloch. "As Estradas de Ferro Brasileiras e o Relatório da Missão Inglesa. (Série de artigos publicados no Jornal do Brasil), in *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1924.

Euclides da Cunha referência à ignorância do Brasil da Rua do Ouvidor em relação ao restante do país, como definidora da existência de diferenças entre esses dois ou mais "Brasis", a questão tarifária surge como um aspecto pragmático que nos explicita esta relação muitas vezes conflituosa.

No Rio de Janeiro, por exemplo, aparentemente o aumento das tarifas ferroviárias eram apontados como um dos fatores responsáveis pelo aumento do custo de vida. A Central do Brasil rebate, em seu relatório de 1924, argumentando que: "Enquanto o custo de vida triplicou, as tarifas para mercadorias subiram um terço, as de passageiros um décimo. O que prova quão são injustificadas as críticas de que as tarifas sejam responsáveis pelo alto custo de vida no distrito federal"⁸². Este debate atinge diretamente as chamadas linhas de penetração, como é o caso da Linha do Centro. Essas linhas, originalmente deficitárias, eram sustentadas pelas mais rentáveis.

Para a Central do Brasil aumentar a tarifa do então Ramal de Montes Claros "estrangularia o tráfego daquele ramal Norte-Mineiro, enquanto o mesmo não aconteceria com a linha São Paulo-Belo Horizonte"⁸³. Expressando, no nosso entender, a política do governo da União, para a Central do Brasil, "os prejuízos que se verificam no tráfego daquela linha são somente lançados à terra para a colheita de amanhã"; e continua, "onde

⁸² *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1924.

⁸³ *Idem*.

hoje há malária e onde o conforto da civilização é desconhecido, amanhã haverá salubridade, trabalho fecundo e progresso"⁸⁴.

O relatório da Central do Brasil, em 1924, já traz um perfil bem definido do papel político da Linha do Centro na construção da nacionalidade brasileira, quando escreve: "Quem conhece as nossas estradas de ferro de mais longo percurso, e as zonas percorridas por elas, sabe bem que, por enquanto, elas só têm, e talvez seja assim por muito tempo ainda, o caráter de verdadeiras estradas de penetração. Os produtos de exportação transportados por elas, constam quase que só de matérias-primas, extraídas dos terrenos novos que se vão abrindo à lavoura, de gado provindo da zona de campo, ou de cereais que resultam das plantações recentes, e que exigem, para deixar alguma compensação ao produtor, que seu transporte aos centros de consumo seja efetuado com tarifas bem reduzidas. (...) O que falta portanto, são grandes centros de população onde aqueles cereais e gado sejam consumidos; são núcleos industriais onde aquelas matérias-primas sejam elaboradas, e isto, como se sabe é o que ainda não existe ao longo de nossas principais vias férreas"⁸⁵.

De acordo com o relatório da Central, de 1924, a Linha do Centro, que no trecho para Pirapora estava em funcionamento desde 1910, mesmo passando por zonas "escolhidas" dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, "aquela estrada só pode contar por

⁸⁴ *Idem Ibidem.*

⁸⁵ *Relatório Anual da E. de F. Central do Brasil. 1924.*

enquanto como centro de consumo de alguma importância, dos serviços por ela feitos, com a cidade de Belo Horizonte, a qual ainda assim, apesar de ser a capital do estado, o mais populoso da federação, não tem uma população que chegue a 100.000 almas. De sorte que os fretes que pagamos às matéria-primas, os cereais e o gado que desce de Curvelo e outros pontos são enormes porque quase todo o seu transporte é feito até o Rio, não podendo Belo Horizonte consumi-los, não havendo outros centros importantes para isso. Por esse motivo, muitos cultivadores deixam mesmo de exportar as matéria-primas que encontram sobre o solo porque acham que não vale a pena a perspectiva de lucros que são assim tão reduzidos"⁸⁶.

Em 1930, os serviços de prolongamento da Linha do Centro, agora passando por Montes Claros em direção a Bahia, não alteram substancialmente o quadro econômico e social da região chamada Sertão⁸⁷. Desde a década de 50 instaura-se no Brasil o que poderíamos chamar de a Era do Automóvel. A partir da implantação da indústria automobilística no Brasil, a opção pelo transporte individual ganha cada vez mais o apoio da elite nacional. O transporte rodoviário ganha destaque nos transportes coletivos, em detrimento do ferroviário. A FAB, com a criação do Correio Nacional e a construção de campos de pouso em todo o

⁸⁶ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1924.

⁸⁷ *Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil*. 1931.

país, faz do avião a melhor opção para vencer as longas distâncias de nosso vasto território. Para nós, habitantes de um país que fez uma opção radical pelo transporte rodoviário em sua política de transporte das últimas décadas, a ferrovia permanece em nossa imaginação e perde cada vez mais sua função como veículo, permanecendo apenas como função simbólica.

A concorrência com as rodovias está, desde o início, ligada à questão tarifária. A opção pela ferrovia é política, no que concerne às tarifas, as rodovias eram, aparentemente, mais baratas. Concluimos que as opções em políticas de transportes e o papel atribuído às várias escolhas feitas, irão criar, ao longo do tempo, o sistema de transporte que aí está, e mais, influenciará, a partir de uma rede discursiva que gravitará em torno delas, a mentalidade e o comportamento adotado pelos usuários do sistema.

Apesar do quadro de crises e do crescente papel das rodovias e aerovias nas ligações internas e externas, em 1950 vê-se inaugurada a Linha do Centro, ligando o Rio de Janeiro a Bahia. Esta linha irá desempenhar um papel importante, como meio de transporte para o Sertão até a década de 70, quando estradas asfaltadas começam a ser construídas na Região Norte de Minas Gerais e Sul da Bahia. A partir deste momento, cai o fluxo do tráfego, principalmente de passageiros, e alguns trechos desta linha serão desativados.

O final da construção da Linha do Centro põe o Sertão em contato com um mundo diferente daquele que a idealizou como

mensageira do cosmopolitismo. O poder público, e, mesmo o privado, passará a canalizar seus recursos, em relação aos transportes e comunicações, para outros setores usando como justificativa para esta opção o discurso técnico da eficiência e modernidade destes meios: rádio, avião, automóvel etc. As transformações tecnológicas nos meios de comunicações, que já vinham se desenvolvendo anteriormente, tira o mundo dos trilhos. Ao longo das décadas que se seguirão, as comunicações ganham o éter, o cinema, o rádio, e, posteriormente, a televisão e o telefone, irão desempenhar o papel principal como fatores de unificação territorial, nacional, assim como, internacional.

No Brasil, os investimentos em ferrovias cairão drasticamente da década de 50 em diante. O equipamento ferroviário ver-se-á sucateado pela falta de manutenção. A ferrovia passará a ser vista como uma imagem do passado. Um meio de transporte lento demais para o tempo do automóvel, da televisão, das redes de computador e do avião, ou seja, da instantaneidade buscada hoje. Esta visão encontrada no Brasil, não corresponde a realidade em outros países do mundo, onde a ferrovia não foi sucateada, muito pelo contrário, foi modernizada, chegando hoje a ser um dos setores que comporta projetos muito avançados, como é o caso do TGV, na França, e do trem Bala japonês.

É importante ressaltar, que apesar de projetos ferroviários tão modernos, na Europa Ocidental, Estados Unidos e Japão, a maior parte da rede ferroviária que está em uso (nos Estados Unidos, 80% da carga é transportada por ferrovia) não são

"super-modernas", mas sim equipamentos com tecnologia das décadas de 50 e 60 com manutenção e investimento. A ferrovia não perdeu, como no Brasil, o seu lugar como meio de transporte mesmo diante da concorrência com os outros meios, pois não perdeu o seu padrão de eficiência no atendimento ao usuário. Hoje o Brasil já detentor de uma rede ferroviária em péssimo estado, assiste, perplexo, a decadência de suas rodovias⁸⁸.

⁸⁸ Sobre as questões e dados atuais do transporte ferroviário ver: *Anais. I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário. História e Urbanização. Problemas e Perspectivas*. São Paulo, IFEA/RFFSA/FEPASA, 1988.

ARQUIVOS E BIBLIOTECAS PESQUISADOS

Minas Gerais

- Arquivo Público Mineiro
- Centro de Documentação da Rede Ferroviária S/A - MG
- Biblioteca da Faculdade de Direito-UFMG
- Biblioteca da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas-UFMG
- Arquivo do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional-FACE-UFMG.

Rio de Janeiro

- Biblioteca da RFFSA (acervo geral, obras raras, sessão de microfilmes).
- Centro de Documentação da Rede Ferroviária S/A - RJ
- Biblioteca Nacional (acervo geral, periódicos e obras raras).

São Paulo

- Biblioteca Central da Unicamp
- Arquivo de História Social "Edgard Leuenroth" (IFCH-Unicamp)
- Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (Uni-

camp)

- Biblioteca do Instituto de Estudo da Linguagem (Unicamp)
- Biblioteca "Sérgio Buarque de Holanda" (Unicamp)
- Biblioteca dos Departamentos de História e Geografia da USP

1 - PERIÓDICOS

- *A GAZETA DO NORTE* (Jornal) - Montes Claros-MG. - 1924, 1927, 1928.
- *REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO* - Ouro Preto - MG.- Ano II, 1897
- *REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO* - Belo Horizonte - MG. - Ano XX II, 1930.
- *REVISTA FERROVIÁRIA* - Rio de Janeiro, 1940.
- *REVISTA FERROVIÁRIA* - Rio de Janeiro, 1941

2 - OBRAS DE REFERÊNCIA

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. Planos de Viação-Evolução Histórica (1808-1973). RJ, 1973.

COSTELE, Daniel. Histoire des Trains. Paris, Librairie Larousse, 1981.

BRASIL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Planos de Viação - Evolução histórica (1808 - 1973). RJ, Ministério dos transportes, 1974.

IBGE & Conselho Nacional de Geografia. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. RJ, Serviço Gráfico do IBGE, 1954

MUSSE SUISE DES TRANSPORTS. Guide du Musée Suisse des Transports. Luzern, Edition Harlekin, 1982.

NEWTON, Issac. Principia. Princípios Matemáticos de Filosofia Natural. SP, Nova Stela: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

HAMILTON, David, Pictorial History of Trains. USA, Octopus Book Limited, 1979.

HOLANDA, Sérgio Buarque de & FAUSTO, Boris (dirs). História Geral da Civilização Brasileira vol.3 e 11. RJ, Difel.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ E CASA OSWALDO CRUZ. A Ciência a Caminho da Roca: Imagens das Expedições Científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao Interior do Brasil entre 1911 e 1913. RJ, FOCRUZ/Casa de Oswaldo Cruz, 1991.

ROMANO, Ruggiero(dir). Enciclopédia Einaudi, vol.1. Memória Histórica. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

— . Enciclopédia Einaudi, vol. 14. Estado-Guerra. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989.

SECRETARIA DE FINANÇAS - MG. Compilação de leis, decretos, regulamentos e contratos relativos às estradas de ferro de Minas Gerais. BH, Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1902.

SILVA, Geraldo Gomes da. Arquitetura do Ferro no Brasil. SP, Nobel, 1986.

STIEL, Waldemar Correia. História do Transporte Urbano no Brasil. História do Bonde e Trólebus e das Cidades onde eles Trafegaram. - Brasília, edição convênio EBTU/PINI, 1984.

VÁRIOS. Nosso Século-Brasil. SP, Abril Cultural, 1980, vol. 1,2,3 e 4.

VASCONCELLOS, Max. Vias Brasileiras de Comunicação. RJ, Conselho Nacional de Geografia, 1947.

WATES, Dr. Paul E. A Bibliography of Brazilian Railway History. Bronley, Kent, England, P. E. Waters & Associates, 1984.

3 - LITERATURA, MEMÓRIAS & ENSAIOS

ANDRADE, Carlos Drumond. Crônicas (1930-1934). BH, Secretaria da Cultura do Estado de Minas Gerais e Banco de Desenvolvimento do Estado

de Minas Gerais, 1987.

ANDRADE, Mário. Poesias Completas. SP, Martins, 1974.

ASSIS, Machado de. Seus Trinta Melhores Contos. RJ, Nova Fronteira, 1987.

BAUDELAIRE, Charles. As Flores do Mal. RJ, Nova fronteira, 1985.

BARRETO, Abílio. Belo Horizonte, Memória histórica e Descritiva. Vol. I. BH, 1928.

CELSO JR., Afonso. Exposições Industriais, in Conferências Populares. RJ, 1876.

CUNHA, Euclides da. Os Sertões: A Campanha de Canudos. RJ, Francisco Alves, 1987.

— . Obra Completa. Volume I. Rio de Janeiro, Companhia José Aguilar Editora, 1966.

DE QUINCEY, Thomas. The Collected Writings. Vol. 13. London, Ed. David Masson, 1897.

POE, Alan. Novelas Extraordinárias. SP, Clube do Livro, 1945.

ROSA, João Guimarães. Grande Sertão: Veredas. RJ, Ed. Nova Fronteira S/A., 1984.

— . Sagarana. RJ, Livraria José Olympio Editora, 1972.

WOLFE, Tomas. O Trem e a Cidade. SP, Iluminuras, 1990.

4 - FERROVIA & SERTÃO

ARGOLLO, Manuel de Teive e. Viação Férrea do Norte de Minas. RJ, Tipographia Universal de E. & H. Laemmert, 1878

— . Relatório da Exploração da Estrada de ferro Bahia-Minas. Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, 1898.

BARDI, P. M. Lembrança do "Trem-de-ferro". SP, Banco Sudameris do Brasil S/A., 1983.

DAVID, Eduardo G. 127 Anos de Ferrovia. Juiz de Fora, Ed. Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, 1985.

DEBES, Célio. A Caminho do Oeste. São Paulo, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1968.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1910.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1912.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1918.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1920.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1922.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1924.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1925.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1926.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1930.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil. RJ, EFCB, 1931.

ENTREVISTAS. Maria do Rosário Souza Narciso & Petronílio Narciso. Montes Claros, 1985.

FARIA, Alberto de. Mauá. RJ, Pongetti, 1925.

GALVÃO, Conselheiro Manuel da Cunha. Notícias Sobre as Estradas de Ferro do Brasil. 1869.

GOVERNO DA ESTADO DE MINAS GERAIS. Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais - 1908. BH, Imprensa Oficial, 1908.

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Plano de Viação Férrea do estado de Minas Gerais - 1923. BH, Imprensa Oficial, 1923.

HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma - A Modernidade na Selva. SP, Ed. Companhia das Letras, 1988.

JACÓ, Rodolfo. Minas no XX^o Século. RJ, Ed. Gomes & Irmãos e C. Assembléia 32, 1911.

LIMA, Vasco de Castro. A Estrada de Ferro do Sul de Minas 1884 - 1934. Trabalho Histórico - Descritivo, organizado pelo Secretário da Estrada Vasco de Castro Lima. SP, COPAG, 1934.

LUTZ, Adolfo & MACHADO, Astrogildo. Viagem pelo São Francisco e por Alguns de seus Afluentes entre Pirapora e Juazeiro (estudos feitos à requisição da Inspetoria de Obras Contra a Seca. Direção de Arrojado Lisboa), in Memória do Instituto Oswaldo Cruz. RJ, Instituto Oswaldo Cruz, 1915.

MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovia: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira. SP, Edições do Arquivo do Estado de São Paulo, 1981.

MAURÍCIO, Milene Antonieta Coutinho. Emboscada de Bugres. BH, Imprensa Oficial, 1986.

MONBEIG, Pierre. Ensaio de Geografia Humana Brasileira. SP, Martins, 1940.

PAULA, Hermes de. Montes Claros. Sua História. Sua Gente. Seus Costumes. RJ, IBGE, 1957.

PENA, Belizário & NEIVA, Artur. Expedição pelo Norte da Bahia, Sudeste de Pernambuco, Sul do Piauí e de Norte a Sul de Goiás, in Memórias do Instituto Oswaldo Cruz. RJ, Instituto Oswaldo Cruz, 1916.

PIMENTA, Dermeval José. Caminhos de Minas. BH, Imprensa Oficial, 1971.

RIBEIRO, Darcy. Aos Trancos e Barrancos. Como o Brasil Deu no que Deu. RJ, Guanabara Dois, 1985.

SACRAMENTO, Antenor A.. O Despertar Econômico dos Sertões Baianos e Panoramas Ferroviários no Vale do São Francisco. (Ensaio ao Planejamento Sócio-Cultural e de escoamento entre as Cidades das Bacias do São Francisco, Itapicuru e Paraguacul). RJ, Livraria Freitas Bastos S>A>, 1965.

SENNA, Nelson de. "Discurso Pronunciado na Câmara dos Deputados a 03 de outubro de 1928", in Revista do Arquivo Público Mineiro - Ano XXIII. BH, Imprensa Oficial, 1930.

— . Terra Mineira. Tomo I, BH, Imprensa Oficial, 1926.

VIANNA, Nelson. Efemérides Montesclarenses-1707-1962. RJ, Ed. Pongetti, 1964.

5 - FERROVIA - TÉCNICA & URBANIZAÇÃO

BÉGUIN, Françoise. As Maquinarias Inglesas do Conforto. Mimeo. 1977.

BENJAMIN, Walter. Obras Escolhidas I. Magia e técnica. Arte e Política. Ensaio Sobre Literatura e História da Cultura. Vol. 1. SP, Ed. Brasiliense, 1985.

— . Obras Escolhidas II. Rua de Mão Única. SP, Brasiliense, 1987.

BOORSTIN, Daniel J. Os Descobridores. De como o Homem Procurou Conhecer-se a si Mesmo e ao Mundo. RJ, Editora Civilização Brasileira, 1989.

BRESCIANI, M. Stela M. "Metrópoles: As Faces do Monstro Urbano (as cidades no século XIX)", in Revista Brasileira de História - ANPUH Cultura e Cidades. SP, V. 5 nº 8/9, set 1984/abril 1985.

CANDIDO, Antonio. Tese e Antítese. SP, Ed. Nacional, 1978.

CARPIMTÊRO, Marisa V. T. A Construção de um Sonho. "Habitação Econômica" - Projetos e Discussões - (São Paulo - 1917 / 1940). Campinas, Mestrado do Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1990.

CASTORIADIS, Cornelius. A Instituição Imaginária da Sociedade. RJ, Paz e Terra, 1982.

CAUBET, Cristian. Por Uma (Nova?) Epistemologia da Geo-Política. Trabalho Apresentado no GT "Relações Internacionais e Política Externa".

CARVALHO, José Murilo de. "Aspectos Históricos do Pré-Modernismo Brasileiro", in Sobre o Pré Modernismo Brasileiro. RJ, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988.

CLAUSEWITZ, Carl Von. Da Guerra. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1979.

FLUSSER, Vilem. A Filosofia da Caixa Preta. SP, Hucitec, 1985.

FOULCAULT, Michel. Vigiar e Punir. História da Violência nas Prisões. Petrópolis, Ed. Vozes, 1983.

— . Microfísica do Poder. RJ, Ed. Graal, 1982.

— . História da Sexualidade. I. A Vontade de Saber. RJ, Edições Graal, 1977.

FRANCO, Maria Silvia Carvalho. As Idéias Estão no Lugar, in CADERNOS de Pesquisa Tudo é História. SP, Brasiliense, 1978.

FREIER, Rolf. A Perspectiva reduzida e a Janela Para o Mundo, in MARBURG, Jonas Verlag. A Estética Política dos Meios de Comunicações Visuais. Mimeo. 1984. Tradução: Ciro Marcondes.

GAY, Peter. A Educação dos Sentidos. A Experiência Burguesa da Rainha Vitória a Freud. SP, Ed. Schwarcz Ltda, 1988.

HARDMAN, Francisco Foot. "Engenheiros, Anarquistas, Literatos: Sinais da Modernidade No Brasil", in Sobre o Pré-Modernismo. RJ, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988.

— . Cidades Errantes: Representações do Trabalho Urbano Industrial no Século XIX Nordeste. Trabalho apresentado ao XI Encontro Anual da ANPOCS. Águas de São Pedro, SP, 1987.

— . Trem -de-Ferro: Uma Viagem Imaginária, in Leia Livros. SP, Ano VI (66), março-abril, 1984.

HOBSBAWM, Eric. A Era do Capital: 1848-1875. RJ, Ed. Paz e Terra, 1982.

HOBSBAWM, Eric. A Era dos Impérios: 1875-1914. RJ, Ed. Paz e Terra, 1988.

LASKI, Harold J.. O Manifesto Comunista de Marx e Engels. RJ, Zahar Editores, 1982.

LENHARO, Alcir. Sacralização da Política. Campinas, Ed. Papirus, UNICAMP, 1986.

LOPES, Myriam Bahia. Práticas Médico-Sanitárias e Remodelação Urbana na Cidade do Rio de Janeiro - 1890/1920. Campinas, Mestrado do Departamento de História do IFCH - UNICAMP, 1988.

MARSON, Adalberto. "A Locomotiva e a Célula: Imagens Opostas da Mesma Revolução", in Revista de História 20. Reforma e Revolução. SP, ANPUH/Marco Zero, 1990.

MATTOS, Carlos de Meira. "Ferrovia: Aspectos Geopolíticos", in Anais do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário. História e Urbanização. SP, IEFA/RFFSA/FEPASA, 1988.

MAYER, Arno J.. A Força da tradição. A Persistência do Antigo Regime. (1848-1914). SP, Companhia das Letras, 1990.

MUGGIATI, Roberto. Jazz - Uma História em Quatro Tempos. Porto Alegre, L&PM Editores Ltda., 1985.

PINTO, Virgílio Noya. Comunicação e Cultura Brasileira. SP, Ed.

Ática, 1986.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century. Berkley, California, The University of California Press, 1986.

SCHNERB, Robert. História Geral das Civilizações. Tomo VI. O Século XIX. O Apogeu da Civilização Européia. SP, Difusão Européia do Livro, 1969.

SCHORSKE, Carl E. "A Cidade Segundo o Pensamento Europeu - de Voltaire a Spengler", in Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Nº27. Espaço & Debates. Imagens e Representações da Cidade. SP, NERU, 1989.

SEVCENKO, Nicolau. Literatura Como Missão. Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República. SP, Ed. Brasiliense, 1985.

—. A Revolta da Vacina. Mentres Insanas e Corpos Rebeldes. SP, Brasiliense, 1984.

SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana (Análise da Evolução econômica de São Paulo. Blumenau. Porto Alegre. Belo Horizonte e Recife). SP, Companhia Editora Nacional, 1977.

SPENGLER, Oswald. O Homem e a Técnica. Lisboa, Guimarães & Ca. Editores, 1980.

SONTAG, Susan. Ensaio Sobre a Fotografia. RJ, Ed. Arbor Ltda., 1981.

SUSSEKIND, Flora. Cinematógrafo de Letras. Literatura, Técnica e Modernização no Brasil. SP, Companhia das Letras, 1987.

—. "O Figurino e a Forja", in Sobre o Pré-Modernismo. RJ, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988.

VEYNE, Paul. "A História Conceitual", in LE GOFF, Jacques, comp. História: Novos Problemas. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1979.

VIRILIO, Paul. Vitesse et Politique. Essai de Dromologie. Paris, Éditions Galilée, 1977.

—. L'Horizon Négatif. Essai de Dromoscopie. Paris, Éditions Galilée, 1984.

—. Esthétique de la Disparition. Paris, Édition Galilée, 1980.

VIRILIO, Paul & LOTRINGER, Sylvere. Guerra Pura. A Militarização do Cotidiano. SP, Ed. Brasiliense, 1984.

WARNER JR., Sam Bass. Streetcar Suburbs. The Process of Growth in

Boston. (1870-1900). Cambridge, Massachusets, and London, England, Harvard University Press, 1982.

WILLIAMS, Raymond. O Campo e a Cidade. Na História e na Literatura. SP, Companhia das Letras, 1989.