

## **ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: “LUGAR-DE-MEMÓRIA” DAS CIDADES BRASILEIRAS**

**Leonel Brizolla Monastirsky**

Campus de Uvaranas, Bloco L, sala 119  
Universidade Estadual de Ponta Grossa(PR) - Brasil.  
Fones: (42) 3220 3046 e (42) 9914 2032  
leonel@uepg.br

Recebido 15 de julho de 2013, aceito 25 de agosto de 2013

**RESUMO-** As cidades que se integram (ou se integraram) à rede ferroviária brasileira experimentaram ao longo do século XX, especialmente nas primeiras décadas, francos desenvolvimentos econômicos, sociais e culturais. Nesse período a ferrovia era o mais moderno meio de transporte terrestre e contribuiu com a inserção do Brasil na nova ordem capitalista mundial de comércio internacional e promoveu parte da integração nacional, especialmente das regiões Sul e Sudeste. As atividades comerciais – exportação e mercado interno - dinamizaram-se com o transporte ferroviário e as transformações socioeconômicas desejadas para o país tiveram o seu início. Com esta reputação, que começou com a chamada “bela época brasileira”, o apreço pela ferrovia e a sua simbologia foi se mitificando ao longo da história e, mesmo com a diminuição da participação do transporte ferroviário com relação ao rodoviário, a notoriedade dos “bons tempos da ferrovia” ficou registrada na mídia, na história oficial, nas lembranças dos trabalhadores ferroviários e das pessoas que conviveram com os trens. Consideradas entre os mais significativos símbolos do acervo patrimonial da ferrovia, as estações ferroviárias são lugares que concentram essa memória social. São nos guichês de vendas de passagens e nas gares de embarque das velhas estações que as viagens de trens se materializavam. Essa simbologia, a presença monumental dessas edificações na paisagem da cidade e a conjunção mnemônica que elas propiciam legitimam as estações ferroviárias como lugares especiais da sociedade – “lugares-de-memória” das cidades ferroviárias brasileiras.

**Palavras chave:** ferrovia, estação ferroviária, lugar-de-memória, patrimônio cultural, memória social.

***ABSTRACT-** The cities that integrate (or were integrated) to the Brazilian rail network experienced a frank economic, social and cultural developments throughout the twentieth century, especially in the early decades. During this period the railroad was the most modern means of land transport and contributed to Brazil's insertion in the new capitalist world order of international trade and promoted part of national integration, especially in the South and Southeast. Commercial activities - export and domestic markets - streamlined with rail and socioeconomic changes desired for the country had its beginning. With this reputation, which began with the call "beautiful Brazilian time", the appreciation of the railroad and its symbolism was becoming a myth throughout history, and even with the decrease in share of rail in relation to the road, the notoriety of the "good times of the railroad" was recorded in the media, in the official history, in the memories of the railway workers and the people who lived with the trains. The railway stations are considered the most significant symbols of the net assets of the railway, they are places that concentrate this social memory. It was in the ticket sales booths in stations and boarding stations of the old trains that the train travels were materialized. This symbology, the monumental presence of these buildings in the landscape of the city and the mnemonic conjunction they provide were able to legitimate the railway stations as special places of society - "places-of-memory" of the Brazilian cities railway.*

**Keywords:** railway, railway station, place-of-memory, cultural patrimony, social memory.

## INTRODUÇÃO

Desde a sua implantação – meados do século XIX –, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico e social do país. Foi determinante para a integração

territorial (regionais e nacional), participou dos processos de urbanização e industrialização brasileiros, foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias e contribuiu com as transformações da sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informações e cultura.

Com 160 anos de existência a presença material dos equipamentos ferroviários contém traços históricos e mnemônicos que são percebidos tanto na paisagem, sobretudo urbana, quanto na memória coletiva da sociedade brasileira. São traços, restos ou fragmentos históricos que, mesmo sendo de épocas distintas, compõem o atual contexto espacial. A identificação desses fragmentos espaço-temporais ocorre em função das experiências que os cidadãos têm com os espaços da cidade que, num dado momento, formam um conjunto específico de signos e representatividades.

A peculiaridade do espaço urbano, neste sentido, decorre de um fluxo bilateral de informações entre a cidade e o cidadão. De um lado as emoções, sentimentos e experiências que o indivíduo tem com o espaço, pois este se apresenta como um suporte da sua vida pessoal, e por outro lado, a produção de múltiplas ordens e signos decorrentes da conjuntura econômica, cultural, social e política que a cidade vivencia.

Assim, todos os espaços - de qualquer época -, são sempre valorizados por uma parcela da sociedade. E mesmo com as possíveis modificações que o espaço venha a sofrer através dos tempos, existe uma continuidade dos acontecimentos que não se perde na memória das pessoas.

Cada indivíduo possui pontos de referência, lembranças e marcas pessoais gravadas na cidade que promovem uma determinada concepção do espaço - muitas vezes abstrata, sem a compreensão exata. Essa concepção faz com que

as pessoas identifiquem o espaço e se identifiquem com ele. Há, portanto, lugares urbanos que se destacam dos demais por apresentarem um caráter especial para a sociedade.

Neste sentido, os equipamentos ferroviários são especiais, notadamente as estações ferroviárias. Considerando que a maioria delas foi construída no início do século XX, as estações foram lugares de intensa convivência social (em algumas cidades ainda são) e, seguramente, configuram-se num dos principais símbolos da história da ferrovia no Brasil.

Essa análise, que se dá a partir de uma concepção econômica, considera também a participação da ferrovia na organização do espaço urbano, social e cultural, a sua representatividade signa - a sua mitificação - e a sua relação mnemônica com a sociedade e, assim, contribui para a constituição da “estação ferroviária” como “lugar-de-memória” das cidades brasileiras.

## **1. IMPLANTAÇÃO E MITIFICAÇÃO DA FERROVIA BRASILEIRA**

### **1.1. Breve Histórico**

No período que compreende a metade final do séc. XIX e o início do XX, a exportação era a principal fonte da renda nacional – função primeira do país no colonialismo. A produção e escoamento tinha neste período uma organização territorial específica para atender ao mercado externo, pois havia regionalmente a concentração sobre um produto de mais elevada rentabilidade. “As regiões brasileiras que tinham relações próprias com o mercado exterior, tornavam o Brasil um grande arquipélago formado por subespaços” (SANTOS, 2005, p.29).

Assim, quando houve a implantação da ferroviária para atender essas bacias comerciais exportadoras, a estrutura férrea era formada por linhas isoladas. As

primeiras ferrovias do Brasil eram, portanto, de pequenas extensões, entre as regiões interioranas, produtoras das principais safras e um porto exportador; semelhante à configuração ferroviária dos demais países sul-americanos, africanos e asiáticos, que tiveram as suas plantas ferroviárias implantadas pelos países europeus - especialmente a Inglaterra - para atender aos seus interesses de expansão industrial.

A estas linhas pioneiras foram se agregando outras que formaram malhas ferroviárias regionais, sempre direcionadas aos principais portos. As principais atividades econômicas atendidas por esses complexos exportadores são os dos estados do Paraná, com a erva-mate e a madeira; Santa Catarina com o carvão; Rio Grande do Sul com o fumo; a região Nordeste com o algodão, cacau e açúcar e a região Sudeste com o café (IBGE, 1977).

O mais importante desses complexos foi aquele da região Sudeste, com as ferrovias do Estado de São Paulo associadas à produção de café. O avanço da economia brasileira, com a participação da economia cafeeira (mesmo sem contar ainda com a industrialização capitalista), aconteceu com a introdução da estrada de ferro – comandada pelo capital mercantil nacional<sup>1</sup>, apoiada pelo capital financeiro inglês<sup>2</sup>. O estado brasileiro, ao conceber garantia de juros aos investimentos externos em ferrovias, assegurando ao capital estrangeiro rentabilidade certa em longo prazo, desempenhou papel essencial<sup>3</sup>. Isto explica o surto ferroviário da segunda metade dos anos 1860 (MELLO, 1984).

Somente em 1905 foi inaugurada a primeira ferrovia integradora do país: a “São Paulo/Rio Grande”, entre Itararé (SP) a Santa Maria (RS), conectando os

<sup>1</sup> *Historicamente, a indústria pesada nasceu apoiada à grande inovação representada pela estrada de ferro e pelo apoio do estado, e não com a expansão do mercado interno de bens de consumo final, como nos demais países. (MELLO, 1984, P.118).*

<sup>2</sup> *No período de 1860 a 1889, foram concedidas licenças para abertura de 137 companhias estrangeiras, das quais 111 eram inglesas (LACERDA, 2002, p. 46).*

estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro com a Argentina e o Uruguai. Essa junção ferroviária desempenhou função pioneira e decisiva à integração regional e ao comércio interno do país.

Até os anos de 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte do Brasil. Desde 1854 (com a 1ª ferrovia) até 1889 (final da monarquia) houve o predomínio das concessionárias estrangeiras. No final deste período havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 km, sendo que 30 % delas pertenciam ao Estado. O período de 1889 até 1930 caracterizou-se por encampações, arrendamentos, falências, desmembramentos e formação de grandes redes privadas estrangeiras. No final do período havia 32,5 mil km e, com exceção à Central do Brasil e outras pequenas ferrovias, as demais eram administradas por capital estrangeiro. A partir de 1930 (início da Era Vargas), as ferrovias passaram, majoritariamente, a serem exploradas pelo Estado, com exceção da Estrada de Ferro Amapá e outras pequenas, de interesse industrial (SCHOPPA, 2004).

Este período culmina com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) (1956), uma sociedade por ações, à qual ficaram incorporadas todas as estradas de ferro de propriedade da União, e administradas por ela, além daquelas que viessem a serem transferidas para o controle do Governo no futuro. No entanto, na época da criação da RFFSA, as ferrovias brasileiras apresentavam inúmeros problemas: materiais rodantes precários, sobretudo locomotivas; número de carros insuficientes para atender a demanda; métodos burocráticos de administração e operação ineficientes, despadronização, condições técnicas precárias e número excessivo de empregados<sup>4</sup>. (SANTOS, 1993, p.161).

<sup>3</sup> *Sistema inspirado na Rússia czarista que desincentivava a eficiência tanto na construção quanto na operação, pois a garantia de juros significava remuneração certa para o capital aplicado (REVISTA FERROVIÁRIA, abril de 1997, p.5).*

<sup>4</sup> *Ao todo, as ferrovias incorporadas à RFFSA contavam com 158 mil funcionários.*

A partir da década de 1950, a economia brasileira foi se ajustando a um modelo de produção com implicações mais amplas - produção e troca em maior escala – e o processo exigia dinamismo no modelo de circulação. Começa, assim, o surto rodoviário brasileiro - organizado pelo governo Kubitschek e impulsionado pela criação da Petrobrás (1953) e pela implantação da indústria automobilística (1956). (PRADO JÚNIOR, 1971).

Na contramão das políticas adotadas para o transporte da maioria dos países os sistemas de transporte no Brasil não tinham articulação entre si e adequação ao seu uso. A política de implantação do sistema rodoviário se fez com o desprendimento do sistema ferroviário e não em associação a este.

A decadência do transporte ferroviário brasileiro foi estrutural e ocorreu em todo o país. No entanto, por características econômico-regionais, algumas ferrovias - especialmente aquelas das regiões Sul e Sudeste – apresentavam superávit<sup>5</sup>, o que permitiu a inclusão da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) no Plano Nacional de Desestatização (PND).

Fecha-se assim mais um ciclo da história da ferrovia, que surgiu privado no século XIX, foi encampado pela primeira vez com a República, voltou aos concessionários no início do século XX, foi novamente encampado por Vargas e ultimamente foi devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio de Janeiro.

## **1.2. A Mitificação da Ferrovia Brasileira**

A ferrovia surgiu na Inglaterra no início do século XIX (1825) e, ao contrário de outras tecnologias daquele século, foi implantada rapidamente em vários países - centrais e periféricos<sup>6</sup>. Isto era possível em função das transformações radicais

<sup>5</sup> *Com o transporte de farelo de soja, fertilizantes e derivados de petróleo. (Administração da RFFSA, 1995).*

que o capitalismo internacional experimentava: o neocolonialismo ou imperialismo moderno (ARIAS NETO, 2003).

A participação brasileira neste processo teve início no final da década de 1860, quando o país emergiu para o *novo* liberalismo (ARIAS NETO, 2003), em que os investimentos realizaram-se nas formas de empréstimos aos governos imperial e republicano, com a implantação de ferrovias e modernização de portos, melhoramentos urbanos e na forma de capital constante para incrementar a economia agro-exportadora<sup>7</sup>.

A revolução científico-tecnológica, associada à implantação da República, causou significativo impacto na sociedade. As mudanças que se operaram no Brasil criaram um clima ufanista e nacionalista que afetou a ordem e as hierarquias sociais. A *belle époque* brasileira aconteceria entre 1900/20 com o aumento das exportações e início da substituição de importações por indústrias nacionais (SEVCENKO, 2003).

Houve, no entanto, a necessidade de convencimento para as propostas de “mundo novo” que o Estado apresentava. Assim, a disseminação das ideias de um novo Brasil (republicano) participante do mundo ocidental capitalista não poderia ser feita por meio de discurso, somente. Ela teria que ser feita através de interpretação mais facilitada, uma linguagem universal constituída por imagens, signos, símbolos e mitos.

*O imaginário social é constituído e se expressa por ideologias e utopias, mas também por símbolos, alegorias, rituais, mitos.*

<sup>6</sup> *Alguns exemplos: França (1827), Alemanha e Bélgica (1835), Rússia (1836), Cuba (1837), Peru (1849), Brasil (1854) e Argentina (1857) (SCHOPPA, 2004, p. 19).*

<sup>7</sup> *Havia um grande incremento adquirido pelo comércio internacional, resultado da industrialização e do aperfeiçoamento técnico e organizacional do tráfico mercantil e financeiro (PRADO JÚNIOR, 1971).*



*Símbolos e mitos podem, por seu caráter difuso, por sua leitura menos codificada, tornarem-se elementos poderosos de projeção de interesses, aspirações e medos coletivos. Na medida em que tenham êxito em atingir o imaginário, podem também plasmar visões de mundo e modelar condutas. (...) A manipulação do imaginário social é particularmente importante em momentos de mudança política e social, em momentos de redefinição de identidades coletivas (república, industrialização, urbanização) (CARVALHO, 1990, pp. 10/11).*

Com este intuito, nas três últimas décadas do século XIX, governo e pessoas ligadas ao novo regime, influenciados com a reconhecida estratégia da Revolução Francesa, organizaram-se na construção e no reconhecimento de símbolos que pudessem referenciar a república brasileira e o novo *status quo*. Entre os principais elementos que poderiam se constituir em símbolos para a firmação da ideia republicana estavam as inovações tecnológicas – certamente as responsáveis pelas grandes transformações que o Brasil teria porvir.

Com isso, a ferrovia, uma tecnologia de vanguarda, transformou-se facilmente num símbolo de progresso para o Brasil, pois apresentava características convincentes e inapeláveis: foi praticamente implantada simultaneamente aos países ricos; era considerada um dos principais elementos para o desenvolvimento econômico nacional, dinamizando as exportações e a concentração financeira das atividades voltadas ao transporte; promoveu modificações do espaço urbano das “cidades ferroviárias” com a implantação de equipamentos ferroviários; estabeleceu o surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada; possibilitou o transporte rápido, seguro e confortável para carga e pessoas<sup>8</sup>; acelerou os processos de integração regionais e nacional. Apresentou-se, assim, como uma

inovação sem precedentes para a sociedade, pois além de substituir formidavelmente os precários carroções e “lombo de mulas” em estradas irregulares e implantar equipamentos modernos e de grandes proporções, a ferrovia delineou um novo cenário para as relações humanas. “O apelo popular do trem era muito grande, sobretudo nas localidades do interior brasileiro. Ir à estação era, antes do advento do rádio e da televisão, o contato humano mais importante com as pessoas, com o novo” (SCHOPPA, 2004, p.09).

Na transposição para o século XX, a imprensa escrita era o principal veículo de comunicação. O conteúdo apresentado nos principais jornais locais das cidades ferroviárias e demais publicações retratam de forma enfática a relação entre a ferrovia e o início de um período progressista, de modernização e enriquecimento capitalista. Muitos romancistas, cronistas, jornalistas e historiadores reafirmaram esta tendência.

*...tal cobertura da mídia constitui uma representação lingüística, e às vezes também pictórica, de uma nova tecnologia na sociedade. “As variações na cobertura da mídia no tempo e no espaço são comparadas, em um delineamento paralelo, com as percepções públicas e os processos das políticas públicas, a fim de explicar a trajetória tecnológica em diferentes contextos.” (BAUER & GASKELL, 2002, p.196)*

Paula (2002) em “O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras”, Hobsbawm (1977) em “A invenção das tradições”, Lobo (1973) em “Geografia Humana do Brasil” e “O Progresso” (1912)<sup>9</sup> são

<sup>9</sup> *A ferrovia foi um dos principais elos de ligação entre os grandes centros urbanos e o interior alienado – os dois Brasis, nas palavras de Euclides da Cunha (NEVES, 2003).*

alguns exemplos de autores e jornal que indicam o prestígio da ferrovia e auxiliam na construção da sua representatividade mítica no início do século XX.

*A ideologia do progresso incorporada ao transporte ferroviário moldou hábitos sociais, provocou sonhos e esperanças. [...] Símbolo da modernidade e do futurismo, o trem chegava às cidades desenhando uma nova paisagem urbana, criando bairros e redefinindo o sentido do tempo. [...] A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital e os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos ‘encontros e despedidas’. (PAULA, 2002, pp. 48/49).*

*A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a grande muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSBAWM, 1977, p.61).*

*Tais estradas de ferro desempenharam papel importante em nossa economia, a ponto de, em muitas regiões do país em início deste século avaliar-se geralmente a importância de uma cidade pelo fato de ser ou não servida pelos trilhos. (LOBO, 1973, p.130).*

<sup>9</sup> “O Progresso” – jornal da cidade ferroviária de Ponta Grossa (PR).

*Ponta Grossa é o centro do Paraná, incontestavelmente é o centro de sua vida commercial e industrial. Asseguram-lhes, fatalmente, essas qualidades preponderantes, a posição da cidade no mappa estadual, o facto della ser no futuro o ponto de partida de ramais ferroviários, ponto obrigatório de parada de trens[...] um dos segredos do progresso local, que transformou o burgo apagado de há dez anos atraz na urbs agitada e triumphal de hoje [...]. (O PROGRESSO, 20 de jul. de 1912, p. 1).*

A representatividade da ferrovia como tecnologia de vanguarda, associada à expectativa de desenvolvimento, foi inicialmente incentivada pelo movimento republicano, ampliou-se nas décadas de 1920/30 e se estendeu até meados do século XX, quando diminuíram consideravelmente os investimentos de manutenção e modernização da estrutura ferroviária brasileira em função da nova ordem: o transporte rodoviário.

Considerando a associação das idéias em Mitologias (BARTHES, 1993) e A desordem do Progresso (BUARQUE, 1990), que sugere que nos últimos dois séculos o avanço técnico passou a ser visto como motivação intrínseca da história; a ferrovia, mesmo com a diminuição da participação do transporte ferroviário, transformou-se num mito - uma idéia arraigada no inconsciente coletivo que perdura até hoje, especialmente na memória das pessoas mais velhas – usuárias desse transporte - e, sobretudo, os trabalhadores ferroviários.

Não obstante, é importante observar a advertência de Offner (1993) sobre o efeito estruturante dos transportes, quando se busca avaliar a relação entre a implantação de uma nova proposta de transporte e as modificações que esta inovação possa ter com o espaço. A causalidade linear, em que a relação de

causa e efeito explica todas as transformações, contém problemas de comprovação científica. A metodologia “causa/efeito” aponta para um determinismo tecnológico e a ferrovia, enquanto uma inovação tecnológica, não pode ser considerada e analisada por ela mesma, isolada de um contexto.

Há, portanto, uma via de duas mãos entre a técnica e a sociedade. Um processo de transferências que conduzem às transformações sociais, econômicas e tecnológicas, ou seja, é necessário considerar o transporte – e, neste caso, a ferrovia - como um suporte de ações, que não deve ser descontextualizado das condições políticas, sociais e econômicas. A estrada e os meios de transporte não estão no fundamento da mudança e da riqueza de um dado espaço, mas eles aparecem como inovações e/ou adaptações, quando preexistem os motivos de mudanças.

Quando a ferrovia foi implantada no Brasil, havia uma organização sócio-econômica e, por conseguinte, uma demanda inicial que foi dinamizada por esta inovação tecnológica. Desta forma, um novo arranjo espacial se configurou e novas exigências apareceram, num processo simultâneo e combinado, isto é, o papel da ferrovia deve ser analisado pela sua interação com outros fatores.

Todavia, ainda que esta advertência seja procedente, e ela é fundamental para a melhor compreensão sobre a implantação da rede ferroviária no Brasil, é necessário considerar que o entendimento de grande parte da população e da mídia – mediadora desta compreensão - foi construído, por toda a primeira metade do século XX, através do raciocínio “causa/efeito”. Esta concepção legitima a tecnologia como a principal responsável pelas transformações do espaço: modificações do espaço urbano com a implantação dos equipamentos ferroviários, concentração financeira das atividades econômicas voltadas ao transporte, desenvolvimento econômico, surgimento de uma classe trabalhadora privilegiada, efervescência cultural etc. contribuíram para o processo de mitificação da

ferrovia e, portanto, da construção da memória coletiva nesse parâmetro.

Evidentemente que a ferrovia não representa somente o desenvolvimento econômico e o saudosismo das viagens de trens. A história do transporte ferroviário nacional também contém reveses, adversidades e desventuras, mas a ideia que a sociedade tem sobre a ferrovia amplia o significado simbólico que ela passou a representar ao longo da sua história. Uma ideia favorável, desenvolvimentista e romantizada que se solidificou na memória das pessoas que viveram essa euforia.

## **2. A FERROVIA E O ESPAÇO URBANO: URBANIZAÇÃO, SOCIEDADE E CULTURA.**

A participação da ferrovia nos processos de ocupação territorial e de urbanização do Brasil se deu na formação de novas cidades provenientes das linhas de penetração para o interior e no desenvolvimento material e social de pequenas e médias cidades que passaram a integrar a rede ferroviária.

Essas cidades ferroviárias experimentaram a instantaneidade que a rede proporcionava - interação muito mais eficaz aos fluxos de pessoas, cargas, notícias (jornais, correios e telégrafo) e cultura (filmes, moda, grupos de teatro etc.). Havia, assim, nessas cidades, diversificação e efervescência econômica e cultural, que não se reproduzia da mesma forma em regiões distantes dos trilhos.

Com o advento da ferrovia, a ordem de expansão do espaço urbano das cidades ferroviárias passou a ser determinado através da distribuição e função dos equipamentos ferroviários. Este processo se deu durante o período de hegemonia ferroviária (1890 a 1940, aproximadamente) tanto para as cidades que se formaram a partir da ferrovia, quanto àquelas já existentes.

Nas cidades existentes, a estrutura férrea foi instalada ao longo da periferia.

Em várias delas os centros urbanos (geralmente formados pela presença da igreja matriz, prefeitura...) deslocaram-se do seu ponto original para o entorno das estações ferroviárias, que passaram a orientar a formação de um novo centro, com a concentração das atividades de produção, comércio e serviços ligados ao transporte. A aglutinação em torno da estação principal apresentou uma organização destinada ao transporte de cargas, como galpões (depósitos de cargas) e pequenas fábricas, e ao transporte de passageiros, com hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo, carros de aluguel etc. - além de atividades informais: prostituição e vendedores ambulantes. (MONASTIRSKY, 2006).

Além da concentração circunvizinha à estação ferroviária, houve também as ocupações habitacionais próximas aos demais equipamentos ferroviários. Geralmente de forma desordenada, muitas dessas ocupações acompanharam os trilhos e demais construções da ferrovia. Nas cidades maiores eram frequentes a organização de vilas de trabalhadores ferroviários - núcleos com casas padronizadas que posteriormente transformaram-se em vilas ou bairros.

Nas cidades criadas a partir da ferrovia, a malha urbana se desenvolveu a partir da instalação da estação de cargas - que servia de convergência ao sistema viário da área produtora adjacente. A implantação da estação, em razão dos seus serviços, era feita em terrenos planos e espaçosos para assentar os feixes de trilhos, linha tronco e desvios. Frequentemente eram escolhidos locais próximos a cursos d'água. A área em frente à estação deveria ser de amplo espaço livre para possibilitar, mesmo que futuramente, carga e descarga, ponto de parada de veículos, bebedouro para animais etc. (GHIRARDELLO, 2001).

Associada à rede urbana e tendo as cidades maiores como centros emissores, a rede ferroviária foi um dos canais de difusão de ideias e valores capitalistas.

“A finalidade última desta difusão é a de criar condições de reprodução de todo o sistema social [...] por meio das quais difundem-se ideias e valores que são apresentados como modernos, urbanos, senão metropolitanos, e cosmopolitas” (CORRÊA, 1989, p. 70).

*Importantes como vetores iniciais de modernização, as ferrovias inscreveram-se num processo muito mais amplo de transformação da sociedade brasileira, um processo que visava remover os últimos obstáculos à consolidação do modo de produção capitalista no país[...]. Com efeito, a integração cada vez maior no país na divisão internacional do trabalho, impôs a necessidade da diminuição do tempo e custo da circulação de mercadorias (ABREU, 1996, p. 171).*

A ferrovia passou a exercer a função normativa à organização e funcionalidade das cidades ferroviárias. Influenciou as mudanças no desenho do espaço urbano, assim como das relações econômicas, com o aquecimento da economia, com os empregos gerados e a ampliação de consumo e, também, das relações socioculturais. O efeito psicológico diante da presença dos equipamentos ferroviários proporcionou às pessoas o sentimento de pertencimento à inovação tecnológica e o acesso ao progresso social e cultural. Em grande parte das cidades ferroviárias as características da sociedade rural foram substituídas por um novo modelo urbano<sup>10</sup>. Assim, a participação da ferrovia neste processo de transformações sociais e culturais do espaço urbano reside na sensação “cosmopolitista” que a ferrovia trouxe às sociedades dessas localidades.

<sup>10</sup> Evidentemente que esse poder de transformação estava relacionado com o contexto no qual se encontrava cada localidade: índices demográficos, grau de industrialização, participação no comércio etc.



### **2.1. A Ferrovia e o “Cosmopolitismo Urbano”.**

A conexão que a rede formou entre cidades de tamanhos e características diferentes permitiram, a partir da implantação da ferrovia, o aparecimento de elementos de uma nova ordem, de uma perspectiva social e cultural nunca experimentados pela maioria das sociedades envolvidas.

Havia a circulação de pessoas, objetos, serviços e valores culturais em toda a rede. Como os centros maiores exercem influência administrativa, política, econômica, social e cultural sobre os demais, cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Curitiba, Porto Alegre etc. proviam as demais cidades ferroviárias. Nas regiões Sul e Sudeste (as primeiras regiões integradas pelo transporte ferroviário - Ferrovia São Paulo/Rio Grande), havia ainda a influência de Montevideú e Buenos Aires. As mudanças sociais e culturais que o Brasil passava a experimentar foram determinadas por um movimento de aculturação que a integração aos países centrais proporcionava.<sup>11</sup>

Com o dinamismo do comércio e do confortável transporte de passageiros e absolutamente envolvidas com a chegada da tecnologia moderna, as pessoas confirmaram as suas expectativas com relação aos benefícios da ferrovia quando se perceberam pertencentes e participantes de um circuito que proporcionava a instantaneidade: das viagens e das informações e, associado a isso, acessibilidade às mercadorias, aos modismos, à cultura e ao lazer.

Em torno das estações organizou-se a infraestrutura para atender aos viajantes e comerciantes. As cidades tinham próximos às estações de passageiros, hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo etc. que, até aproximadamente a década de 1970, foram locais de convivência urbana na maioria dessas cidades.

<sup>11</sup> *Especialmente Inglaterra e França no final do século XIX e EUA ao longo do século XX.*

Os trens, especialmente os que vinham dos grandes centros, traziam além de passageiros ilustres (políticos, empresários e autoridades), companhias de teatro, bandas de música, cantores etc. que faziam turnês pelas cidades atendidas pela ferrovia. “Os cines-teatros [...] apresentavam filmes, teatro de revista, operetas, concertos de música, dança, mágica, *shows* com cantores do rádio, apresentação de astros do cinema nacional e internacional” (FALCÃO, 1997, p.12). Assim, muitos dos espetáculos aconteciam somente nas cidades localizadas no caminho ferroviário. Na mesma medida, essa situação acontecia com os cinemas<sup>12</sup> – em que a distribuição dos filmes advinha dos grandes centros, formando-se a partir deles um circuito nacional.

A condição da sociedade das cidades ferroviárias, neste contexto, pode ser analisada pela relação conceitual entre *tecnoesfera* e *psicoesfera* de Milton Santos (2005). A implantação da tecnoesfera (ferrovia) é a instalação de um meio técnico-científico criado em função dos interesses da produção e do intercâmbio. Associado à tecnoesfera, há a criação de uma psicoesfera fortemente dominada pelo discurso dos objetos, das relações que os movem e das motivações que os presidem e que fornece regras objetivas de racionalidade ou do imaginário. “Essa psicoesfera consolida a base social da técnica e a adequação comportamental à interação moderna entre a tecnologia e valores sociais. Assim a psicoesfera apóia, acompanha e, por vezes, antecede a expansão do meio técnico-científico” (RIBEIRO, 1991, p. 48, citado por SANTOS, 2005, p. 51).

Houve, portanto, nas sociedades das cidades ferroviárias, a injunção de um modelo cultural através da propaganda desenvolvimentista da República que se

<sup>12</sup> O cinema é considerado uma das mais importantes atividades culturais e de lazer do século XX.

materializou com as mudanças sociais e culturais que se estabeleceram com o funcionamento pleno desta inovação tecnológica. O indivíduo foi envolvido pela anunciada cultura progressista da chamada *bélle époque*. Viveu-se uma ordem cultural<sup>13</sup> feita de representações, de ideais, de valores e de sentimentos que se tornaram comuns a todos os indivíduos. Uma ordem cultural que continha o apelo infalível da modernidade, do progresso, do “cosmopolitismo urbano”.

### **3. FERROVIA: “LUGAR DE MEMÓRIA” - CONSIDERAÇÕES FINAIS.**

“A ferrovia constitui-se em patrimônio cultural, pois assim é a ferrovia no contexto universal e universalista” (MONASTIRSKY, 2006). Esta constatação é possível ao se analisar a simbologia que se criou em torno da ferrovia em função dos impactos que causou à sociedade brasileira ao longo dos 160 anos de existência: A Ferrovia enquanto inovação tecnológica advinda dos países industrializados associada à dinamização que causou à economia nacional, foi tema dos discursos ideológicos pró-República, pró-capitalismo e pró-Brasil Moderno do final do século XIX e início do XX<sup>14</sup>. Contribuiu, em composição com outras infraestruturas, na inserção do país ao sistema-mundo de industrialização e comércio – inicialmente como fornecedor de matéria-prima e depois com o surgimento da própria indústria. Teve participação no processo de ocupação territorial de áreas vazias do interior com a expansão das fronteiras

<sup>13</sup> *As transformações do território não apenas resultam de uma pressão do sistema socioeconômico, mas também são fruto de modelos ideológicos sobre o “desenvolvimento” e a “modernidade” que se impõem aos detentores do poder (SANTOS, 2005).*

<sup>14</sup> *Processo que Marilena Chaui em “Brasil: mito fundador e sociedade autoritária” (2000), denomina como a construção do mito Fundador do Brasil.*

agrícolas dos produtos exportáveis. Contribuiu com o processo de urbanização brasileiro e participou expressivamente das melhorias urbanas, sociais e culturais das cidades ferroviárias. E para as pessoas que vivenciaram os “bons tempos da ferrovia”: funcionários ferroviários que participaram deste processo de forma mais intensa, passageiros que utilizaram desse modal – que era o mais usado até a primeira metade do século XX - e pessoas que conviveram com a presença ferroviária, a ferrovia possui significativa importância nas suas vidas e, portanto, nas suas memórias.

No sentido mnemônico, além de ser associada como determinante ao desenvolvimento econômico e social, a simbologia da ferrovia está também na presença e configuração dos seus espaços (amplios pátios de manobras e de estoques de vagões), equipamentos (caixas d’águas, viadutos, oficinas, armazéns, giratórias<sup>15</sup> e trilhos, esses com presença marcante no desenho urbano). Há a imponência e monumentalidade da materialidade e intangibilidade da sua solidez ferruginosa, dos seus odores, das cores, dos horários e dos sons (apitos e buzinas das locomotivas, sinos das estações de passageiros, apitos dos chefes-de-estações, engates dos vagões, batidas das rodas de ferro nas emendas dos trilhos).

A ferrovia também é associada aos trabalhadores ferroviários e suas histórias que transpassam gerações. Homens de uniformes vinculados à grande empresa de transporte que durante a metade do século XX eram considerados uns dos trabalhadores mais bem empregados do país. E com eles, o charme e o romantismo das gares e das viagens de trens que tinham nas estações ferroviárias o espaço ideal.

<sup>15</sup> Mecanismo adaptado ao final da uma linha férrea da estação que girava 180° para mudar o sentido das locomotivas. Geralmente tracionados por força humana.

Algumas estações ferroviárias brasileiras, a exemplo do que ocorreu na Europa, eram consideradas obras de arte arquitetônica – especialmente aquelas construídas para comporem as exposições universais<sup>16</sup>. Conforto, beleza e agitação social, as estações eram pontos de encontro das pessoas e referências das cidades.

Os destinos e as funções das estações ferroviárias – principalmente das cidades que tiveram os trilhos retirados dos centros urbanos – são diversificados, notadamente por não haver política pública de conservação do patrimônio cultural ferroviário no Brasil. Há a sobreposição de ações desarticuladas ou a omissão dos três poderes (federal, através do IPHAN, dos governos estaduais e das prefeituras municipais – essas com ações mais diretas sobre esse acervo).

As significações dos espaços se modificam com o passar do tempo. A origem de cada lugar tanto pode ser alterada quanto mantida, especialmente pelos poderes públicos que, com a participação ou não da sociedade, decidem os destinos da cidade em cada estrato de tempo. As estações ferroviárias passaram a ser reinterpretados como elementos de um novo modelo de signos (algumas com a presença de museus, sobretudo ferroviários, mas outras transformadas em equipamentos urbanos que não condizem com a sua importância histórica).

De qualquer forma, não se pode perder a continuidade histórica da ferrovia no Brasil, sobretudo com relação à memória coletiva. Além do conhecimento da história que a preservação proporciona a associação da memória de cada indivíduo com a memória da sociedade possibilita a ele a legitimação dessa memória

<sup>16</sup> “Na segunda metade do século XIX e princípios do século XX, o mundo ocidental viveu uma verdadeira ‘febre’ das exposições universais, quando a engenharia ferroviária desempenhou um papel de destaque. Vivia-se a euforia das inovações técnicas, tanto na Europa quanto no Brasil. A arquitetura de vidro e ferro moldava as estações ferroviárias, verdadeiros templos de modernidade”. (PAULA, 2004. p.46).

pessoal e o reconhecimento da própria identidade e, tão importante quanto isso, a sensação de aceitação e de participação social.

Os espaços e equipamentos ferroviários são, portanto, lugares de memória e contêm, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade – especialmente aqueles que tiveram a sua história conjugada à da ferrovia. É a memória coletiva, com as individuais associadas a ela, que distingue os espaços ocupados pela ferrovia como “lugares de memória”.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARIAS NETO, J. M. Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org). O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BARTHES, R. Mitologias. 9ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.
- BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático. Petrópolis: Vozes, 2002.
- BUARQUE, C. A desordem do progresso. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1990.
- CARVALHO, J. M. A formação das almas: o imaginário da república no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.
- CHAUÍ, M. Brasil: mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Ed. Fund. Persu Abramo, 2000.
- CORRÊA, R.L. A rede urbana. Série Princípios. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- FALCÃO, C.C.S.; SILVA, J.R. Na tela do Renascença: memória do cinema na década de 40. Monografia de Especialização. Ponta Grossa: DHIS/UEPG, 1997.
- GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista. São

Paulo: Ed. Unesp, 2002.

HOBBSAWM, E. *La era del capitalismo*. Vol 1. Barcelona: Punto Omega, 1977.

IBGE. Geografia do Brasil. Vol. 5 - Região Sul. Rio de Janeiro: SERGRAF - IBGE, 1977.

LACERDA, A.C. et al. Economia brasileira. São Paulo: Ed. Saraiva, 2002.

LOBO, R. H. Geografia Humana do Brasil. São Paulo: Atlas, 1973.

MELLO, J.M.C. O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

MONASTIRSKY, L.B. Ferrovia: patrimônio cultural do Brasil: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Tese de doutorado. Florianópolis: UFSC/CFH/PPGeo, 2006.

NEVES, M.S. Os cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org). O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

OFFNER, J.M. Os “efeitos estruturantes” do transporte: mito político mistificação científica. *L'espace géographique*, n 3, (pp.233-242), 1993. Tradução de: Neli E.C. Pereira e Leila C. Dias. [S.I.:s.n.], 2002.

O PROGRESSO. Ponta Grossa: Typografia Pontagrossense, 1912.

PAULA, D. A. de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, D.R. et alli (org). Muitas memórias, outras histórias. São Paulo, Ed. Olho d'água, 2002.

PRADO JÚNIOR, C. História econômica do Brasil. 14ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1971.

REVISTA FERROVIÁRIA. Publicação da RFFSA, Rio de Janeiro, 1997.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. 5ª Ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, R. S. A Ferrovia no Brasil. Monografia de Graduação. Ponta Grossa: UEPG/

Economia, 1993.

SCHOPPA, R.F. 150 anos do trem no Brasil. ??: Ed. Milograf, 2004.

SEVCENKO, N. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In:  
FERREIRA, J.; NEVES, L.A. (org). O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação  
da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.