



Artigos Originais

TRILHOS DA POLÊMICA - COMENTANDO A HISTÓRIA, A IDEOLOGIA DAS FERROVIAS PAULISTAS E A RETIRADA DOS TRILHOS EM ARARAQUARA

Mário Sérgio Demarzo*, Dulce Consuelo Andreatta Whitaker**

*Doutorando em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente- UNIARA - Universidade de Araraquara (SP).

**Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente (Mestrado e Doutorado).

*Autor para correspondência e-mail: mario.marzo@terra.com.br

PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias
Patrimônio Histórico
Araraquara
Ideologia

KEYWORDS

Railroads
Historical Patrimony
Araraquara
Ideology

RESUMO

Este artigo, aborda a chegada da estrada de ferro a Araraquara (SP), narra as origens de seu traçado no processo de sua implantação e comenta as circunstâncias econômicas, históricas e ideológicas do abandono do transporte de passageiros no interior. Aborda o episódio da opção rodoviária no Brasil em detrimento da ferroviária. As dificuldades técnicas na construção da ferrovia e a influência de Antônio Carlos de Arruda Botelho - o Conde do Pinhal - legaram à cidade um traçado dos trilhos que marcou indelevelmente a sua estrutura. Comenta a discussão que ocorre, há algum tempo, sobre da retirada dos trilhos que atravessam a cidade, polêmica que é abordada com opções contrárias e favoráveis. O fato é que a área em questão cumpre, hoje, uma função ecológica fundamental - daí a importância de sua preservação.

ABSTRACT

COMMENTING THE HISTORY, THE IDEOLOGY OF SÃO PAULO STATE RAILROADS AND THE REMOVAL OF THE RAILWAY TRAILS IN ARARAQUARA

This article, approaching the arrival of the railroad in Araraquara, narrates the origins of its layout in the process of its implantation, commenting the economical, historical and ideological circumstances of the abandonment of the transportation of passengers in the state interior. It also discusses the episode of the road option in Brazil leaving the railroads aside. The technical difficulties in the construction of the railroad and the influence of Antônio Carlos de Arruda Botelho - the "Earl of Pinhal" - left a legacy to the city, a trace of tracks that marked the city structure. It has been discussed, for some time, about the removal of the railway tracks that cross the city, a controversial issue, which has been discussed with favorable and unfavorable options. The fact is that the area in debate fulfills, nowadays, a fundamental ecological function - this is why its preservation is important.

Recebido em: 05/11/2019

Aprovação final em: 15/01/2020

DOI: <https://doi.org/10.25061/2527-2675/ReBraM/2020.v23i2.675>

INTRODUÇÃO

Para nos situarmos quanto ao tema, iniciemos dizendo que, aos indígenas, para além de um morro conhecido como “de Araraquara” (LEMOS, s/d, p.38), “se apresentavam todas as manhãs, repetida e invariavelmente, num aparente buraco (*quara*), o sol e a luz do dia (*áraára*)” (CORREA, 1952, p. 08). A região era isolada até o rio Paraná e conhecida como “*sertão*” (CORREA, 2008, p. 26-27). Um fugitivo da justiça de Itu, Pedro José Neto, lá chegou em 1.790 e construiu uma capelinha, semente da cidade de Araraquara. Quem demandava às minas de ouro do interior do Brasil precisava de alimentos básicos como carne, milho, arroz e feijão e cana-de-açúcar (CORREA, 2008, p. 26 a 38). Assim, diversos comerciantes e lavradores em busca de terras novas começaram a se estabelecer por aqui (CORREA, 2008, p. 111). Quando o café se tornou a riqueza dominante, dessa população emergiu uma classe econômica e politicamente poderosa, verdadeira oligarquia, a qual viria a influir decididamente no traçado das linhas férreas quando estas chegaram até Araraquara.

O objetivo do artigo, baseado em parte de nossa dissertação de mestrado, é analisar a chegada da estrada de ferro à Araraquara em 1885, sob a perspectiva ideológica da oligarquia do café e as consequências da possível retirada dos trilhos do centro da cidade. Como metodologia, foi utilizado o método dialético auxiliado, no geral, pelo hipotético-dedutivo. Por exemplo, como se verá, à interrupção dos trilhos em Jundiá é trazido o fato da oposição dos fazendeiros de café, daí surgindo novas estradas de ferro. Ou: da proibição de trabalho escravo nas linhas, pelos ingleses, deduz-se, diante dos dados históricos que, face à Revolução Industrial, o motivo real era ampliar o mercado consumidor. O recorte procurou concentrar-se no que a ligação ferroviária representou para a cidade e região. A partir da revisão bibliográfica, o instrumental compreendeu observação não-probabilística intencional (“formada por elementos que apresentam características predefinidas, isto é, com requisitos predeterminados em virtude dos resultados que se deseja obter” – CHAROUX, 2006, p. 44) e entrevistas semi-estruturadas, que foram quatro: um professor universitário, pesquisador e ex-Secretário de Desenvolvimento Urbano de Araraquara (2002-2006); dois jornalistas, escritores, historiadores e memorialistas; e um engenheiro ferroviário aposentado e vereador.

O CONDE DO PINHAL

Um personagem que mudou a história da região foi, seguramente, Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, que era filho do Tenente Coronel Carlos José Botelho, primeiro presidente da Câmara Municipal, comerciante e fazendeiro, produtor de cana-de-açúcar e criador de gado, herdeiro da Sesmaria do Pinhal no atual município de São Carlos (SP). Antônio Carlos nasceu em Piracicaba, em 23/08/1827 e chegou à Araraquara com cerca de 5 anos. Em 1856, juntamente com os irmãos, cunhados e um compadre, Jesuíno José Soares de Arruda, construiu uma capela numa área da Sesmaria do Pinhal, origem da cidade de São Carlos. Lá faleceu em 1901. Tornou-se Barão em 1879, Visconde em 1885 e Conde em 1887, desfrutando de grande poder econômico e político, organizando ferrovias, fundando bancos e formando fazendas de café. Foi político proeminente, chefe do Partido Liberal, deputado provincial, deputado geral e senador estadual (FRANÇA, 1915, p. 67).

Segundo Martins e Bergamin (2012, p. 74), ao utilizar sua influência para trazer os trilhos até São Carlos e Araraquara, ajudou a tirar a região do isolamento. Um típico membro da classe dominante, com poderes para impor seus interesses. A origem de sua fortuna e poder estava no café. Esse grão começou a ser plantado na região em 1854, em Jaboticabal (que, na época, pertencia a Araraquara), por Manuel José de Alencar, na fazenda Bonfim (CORREA, 2008, p. 60), espelhando um movimento que, no início do século XIX, já ocorrera no Vale do Paraíba. A cultura predominante era a cana-de-açúcar, reservando-se as terras menos férteis para criação de gado. “Na década de 1850 a 1860, no entanto, já se torna percep-

tível a presença de outra cultura que, pela importância vindoura, varreria tanto as fazendas canavieiras quanto os latifúndios pastoris da região: o café” (TRUZZI *et al*, 2008, p. 22).

AS PRIMEIRAS FERROVIAS

Os antigos caminhos dos indígenas foram aproveitados pelos primeiros colonizadores demandando o interior e, depois, usados para o transporte de carga – o que inclui o café, quando este passa a ser produzido em grande escala (CAMPOS, 2012, p. 43).

Um caminho importante ligava São Vicente a São Paulo. O número 4 da coleção Notícias da Serra do Mar & Mata Atlântica (1994, p. 12) registra que São Vicente está a cerca de 15 km da base da Serra, no melhor ponto para transpô-la. Em São Paulo, à época, ao contrário da região nordeste (onde se praticava a agricultura da cana-de-açúcar em escala), não existia cultura extensiva e começou o ciclo das bandeiras: “Por que justamente São Paulo? Porque a cidade fundada pelos jesuítas estava no centro das rotas para o sertão, porque os Carijó do litoral e os Guarani do Paraguai estavam próximos e eram presa fácil e, acima de tudo, porque São Paulo nascera pobre” (BUENO, 2010, p. 64).¹ Na época, a região de Araraquara seria habitada pela “nação Guaianás” (VIDAL, 1915, p. III)².

Na origem das ferrovias, Trens & Locomotivas (2010, p. 7 e 8), enciclopédia sobre história dos trens, registra que, em 1804, Samuel Homfray, dono de minas no País de Gales e que utilizava tração animal, apostou que um “motor móvel” a vapor, fabricado pelo engenheiro Richard Trevithick e seu ajudante Andrew Vivian (em 1802), puxaria uma sua carga por 16 quilômetros. Como a engenhoca tinha peso excessivo, resolveu fazê-la trafegar por trilhos. Samuel Homfray ganhou a aposta e a protocomotiva fez o trajeto de 16 km em quatro horas e cinco minutos, porém os trilhos ficaram inutilizados pelo peso. Assim, em 1833, as ferrovias já faziam parte do cotidiano na Inglaterra.

No Brasil, as ferrovias começaram no Império, mais por razões de política do que de economia, pois era preciso eliminar o “crescente desequilíbrio entre os homens do sertão e os do litoral”. É de 31/10/1836 a primeira lei autorizando uma linha férrea no Brasil, entre o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Apenas uma década antes, em 1825, a pioneira estrada de ferro regular fora inaugurada na Inglaterra (AZEVEDO, 1950, p. 51-52).

Nossa primeira ferrovia foi a Estrada de Ferro Grão Pará, “inaugurada no dia 30 de abril de 1854” por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, no Rio de Janeiro, “com 14,5 km entre o porto Mauá, na Baía da Guanabara, e a estação Frágoso”. Depois, alcançou “16,1 km, chegando à raiz da Serra da Estrela, em Petrópolis” (SILVEIRA, 2007, p. 13).

As linhas férreas aproveitaram os caminhos de terra já existentes: a estrada de Mauá aproveitou trechos dos caminhos dos bandeirantes, a Estrada de Ferro Santos a Jundiá, ao transpor a Serra do Mar, usou os caminhos de João Ramalho e sua continuação, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, seguiu o caminho do bandeirante Anhanguera.

As primeiras locomotivas eram as clássicas “Marias-Fumaça”, o que alude ao vapor expelido por suas caldeiras. Na Europa usava-se carvão como combustível, mas no Brasil utilizou-se principalmente lenha: “O alto preço do carvão estrangeiro e a má qualidade do similar nacional forçaram as ferrovias nacionais a usar lenha em suas máquinas a vapor”, causando um dos nossos primeiros desastres naturais pela derubada extensiva de matas. Mas a lenha tem baixo poder calorífico e, já nas primeiras décadas do século XX, esse combustível estava muito caro. Isto motivou a Cia. Paulista de Estradas de Ferro a implantar a tração elétrica em 1922 (GORNI, 2008, p. 8). Na década de 1950, a maioria das locomotivas estava sendo

¹Em 1532, Martim Afonso de Souza fundara São Vicente, que se comunicava com o Planalto de Piratininga através de caminhos para traficar escravos índios por João Ramalho, náufrago português encontrado por Martim Afonso e casado com Bartira, filha do cacique Tibiriçá (BUENO, 2010, p. 43 e 46).

²Pesquisas recentes demonstram que, na língua utilizada pelos paulistas (“língua geral brasileira ou nheengatu”), no século XVIII, o termo “guaianás” é pejorativo e até ofensivo, significando “gente selvagem” ou, mesmo, “macaco” (MANO, 2018, p. 67). Portanto, nunca teria existido uma etnia “guaianá”.

substituída pelas diesel-elétricas, inclusive na Estrada de Ferro Araraquara (EFA).

A ORIGEM DA MALHA FERROVIÁRIA PAULISTA

A Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (São Paulo Railways), pioneira das ferrovias paulistas, tinha como objetivo inicial ligar Santos a São Paulo mas, pela concessão, estendeu-se até Jundiaí, que se desenvolvera junto aos caminhos dos bandeirantes. O memorialista Domingos Carnesseca Neto, em entrevista concedida em 2019, explica que uma das exigências técnicas de uma ferrovia é que “ela não pode ter uma acividade muito alta e nem uma declividade muito baixa. Então, uma rampa de trem é algo em torno de cinco por cento, no máximo”. Ou seja, uma linha férrea pode subir (ou descer) num desnível máximo de cinco metros a cada cem. É fácil imaginar o desafio técnico que foi transpor a Serra do Mar, com 800 metros de altura. A estrada tinha 159 km (79, até São Paulo, e 60, até Jundiaí) e empregou, para vencer a serra, o sistema funicular: a composição é puxada por cabos de aço, através da força de máquinas a vapor fixas (CHEDIEK NETO, em entrevista de 2014).

Ademar Benévolo (1953, p. 271) observa que a implantação de estradas de ferro em São Paulo liga-se ao café, que se tornou produto de consumo de nações mais ricas:

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

Rodolpho Telarolli (1977, p. 22) registra que a riqueza propiciada pelo café iniciara-se em Araraquara nos meados do século XIX e que uma classe poderosa foi-se formando, “distinguindo-se, como visto, o Conde do Pinhal, com papel predominante na representação daquela oligarquia, influenciando no traçado das ferrovias que demandavam o interior”.

A origem daquela primeira ferrovia situa-se em 1836, quando um certo Frederico Fomm obteve concessão para uma linha férrea ligando Santos ao interior do estado de São Paulo, pois o cultivo de café começava a crescer. O capital seria inglês e a mão-de-obra, da imigração, já que a Lei Feijó, de 1835, proibira escravos nas linhas férreas. Na verdade, a exigência inglesa estava ligada à necessidade de aumentar o mercado consumidor, na sequência da Revolução Industrial, já que o escravo não o integra diretamente. Abandonado, o projeto acabou nas mãos do Barão de Mauá, o qual obteve a concessão até a cidade de Rio Claro (Decreto-lei 1.758, de 20/04/1856), mas vendeu seus direitos, em 1860, à Associação da Cia. Ltda. Brasileira da Estrada de Ferro de São Paulo, inglesa, que inicia a construção em 1868 (SEGNINI, s/d, p. 23). As vantagens eram muito grandes. Por exemplo, garantia pagamento de juros de 7% (BENÉVOLO, 1953, p. 78) sobre o capital investido, durante o prazo de exploração (90 anos), o chamado *privilégio de zona* (30 km de cada lado da ferrovia), onde se permitia à empresa apropriar-se de todos os minérios encontrados, monopólio de escoamento de produtos agrícolas e minerais, isenção alfandegária para importação do material utilizado na construção (SEGNINI, s/d, p. 24-25), ao que a Lei 2.450, de 24/09/1873, acrescentou “30 contos de réis por km construído” (SILVEIRA, 2007, p. 16).

Apesar de autorizada até Rio Claro, a ferrovia parou em Jundiaí, em 16/02/1867. Os ingleses tinham o monopólio de carga destinada ao porto de Santos e não se interessaram em ir além, obrigando os produtores de outras regiões a trazer a produção até ali. O capital inglês somente fornecerá “tecnologia, matéria-prima, maquinaria e, eventualmente, atuará como fonte de empréstimos financeiros” (SILVEIRA, 2007, p. 26 e 27).

Antes da construção da estrada de ferro, “chegavam a Santos 200.000 mulas carregadas por ano” (KIDDER; FLETCHER, 1941 *apud* BENÉVOLO, 1953, p. 66).

Mas estava em Campinas (SP) o maior centro produtor de café, com 500.000 sacas anuais, que precisavam ser levadas em lombo de burro, em tropas conduzidas por negros escravizados, até Jundiá. Se os trilhos chegassem até lá, facilitariam o transporte e liberariam mão-de-obra para a lavoura. Em consequência, o preço do transporte de uma arroba cairia de 440 para 140 reis (SEGNINI, s/d, p. 27). A força da classe se fez sentir e os direitos de concessão foram cedidos. Fundou-se, então, em 30/01/1868, a Cia. Paulista de Estrada de Ferro de Jundiá a Campinas, concluída em 1872 (ABPF, 2012), com as mesmas condições dadas aos ingleses (Decreto 4.283, de 38/11/1868).

Os primeiros trilhos a chegarem a Araraquara foram os da, já então rebatizada, Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Sobre o problema da aclividade e declividade que uma ferrovia enfrenta, conforme já se comentou, Domingos Carnesseca Neto lembra que “Araraquara tem em torno de seiscentos metros de altitude e São Carlos tem novecentos”. Ou seja, para vir até Araraquara, a estrada de ferro precisou vencer, em média, 300 m de declive, procurando os pontos mais altos para amenizar o problema. Os trilhos, por influência do Conde do Pinhal, procuraram chegar o mais próximo possível do então núcleo urbano, mas o vale do Córrego da Servidão (na época, Córrego Formoso) se interpunha entre o centro da vila e o traçado ferroviário. Os trilhos, após estabelecerem um ponto de embarque e desembarque, retornam à sua rota em direção ao norte do Estado. Esse movimento desenhou uma curva acentuada, um “U”, no traçado da via férrea e a cidade, aos poucos, cresceu em torno dela.

RECUEMOS NO TEMPO PARA VERIFICAR ALGUNS PORMENORES ACERCA DO TRAÇADO DA FERROVIA

A freguesia (divisão administrativa religiosa) de São Bento de Araraquara foi criada em 22/08/1817, desmembrada de Piracicaba (então, comarca de Itu), sendo elevada a Vila em 10/07/1832 e, a cidade, em 06/02/1889 (VIDAL, 1915, p. XIII).

A Companhia Paulista, de Campinas iria em direção a Moji Mirim e “justificava o traçado alegando ser mais conveniente gastar uma légua a mais de bom caminho do que levar a estrada por terrenos impróprios, acusando o Barão do Pinhal³ de pretender estender a estrada para junto de sua fazenda” (CORREA, 2008, p. 149). Mas o café fizera de Antônio Carlos de Arruda Botelho um homem muito rico e de grande liderança, de tal forma que a linha férrea, em vez de seguir no rumo de Moji Mirim, acabou tomando a direção de Rio Claro, mas ali parou, novamente. Embora fosse mais perto do que Jundiá, o café de Araraquara precisava ser levado até lá e “o transporte deveria ser feito em carros ou tropas de burros. De Araraquara a Rio Claro, a estrada era tão ruim e a viagem tão penosa a ponto de ser preciso, em alguns pontos, que os carreiros e tropeiros levassem a carga às costas”. Impunha-se prolongar os trilhos até São Carlos e Araraquara, senão encareceria “o transporte aos moradores de São Carlos, Araraquara e Jaboticabal, em 30 a 40 réis por arroba” (O Correio Paulistano, São Paulo, 15/01/1880 *apud* CORREA, 2008, p. 148). O Conde do Pinhal argumentava que “a estrada poderia atingir Araraquara desde que a cidade pudesse oferecer o capital necessário”. Conseguiu o apoio dos seus pares e utilizou de todos os recursos para tal meta, podendo-se reconhecer que “o prolongamento da estrada [...] foi conseguido graças aos trabalhos do Conde do Pinhal” (CORREA, 2008, p. 149). Os trilhos chegaram em São Carlos em 15/10/1884 e, em Araraquara, em 18/01/1885.

O café impunha-se cada vez mais, de modo que, em 1895, Araraquara tinha uma produção inferior somente à de Campinas, sendo que em 1897 foi “o município que mais concorreu com sua produção

³Como já se registrou, ele somente chegaria a Conde, em 1887. A acusação era dos dirigentes da Cia. Paulista.

agrícola para a riqueza do Estado” (Relatório da Repartição de Estatística e Arquivo, ano de 1895, mapa n.º 1 *apud* TELAROLLI, 1977, p. 22-23). As consequências econômicas foram revolucionárias, tendo a receita do município, entre 1889 e 1896, experimentando uma elevação de 2.100% (TELAROLLI, 1977, p. 22).

O Conde do Pinhal representava a classe dominante dos capitalistas do café, quando influenciou para trazer os trilhos à Araraquara, barateando o embarque do que se produzia e aumentando os lucros dos produtores.

A Cia. Paulista se transformou num conglomerado de empresas, chegando mesmo a interferir na área econômico-financeira: por exemplo, para não expor em Santos a grande quantidade de café que então se produzia (podendo diminuir o preço pelo excesso de oferta), criou armazéns reguladores do estoque na década de 1920 (SEGNINI, s/d, p. 66). Com a fundação da Sociedade Promotora de Imigração, em 1882, a Cia. Paulista, além do transporte do café, fazia o dos imigrantes com o Governo pagando todas as passagens (COSTA, 1976, p. 134 *apud* SEGNINI, s/d, p. 38).

Depois de Araraquara, a Cia. Paulista retomou o rumo “na direção do Rio Grande, na divisa com Minas Gerais” (MARTINS e BERGAMIN, 2012, p. 104), passando por Américo Brasiliense, então um povoado que se tornou sede da Comarca de Araraquara em duas ocasiões: por ocasião do surto de febre amarela (1895 e 1896) e quando do julgamento do assassinato dos Britos, em 1897, episódio a que voltaremos. Todavia, a região a oeste (depois conhecida como “araraquarense”, na direção de Mato Grosso), ficou longe dos trilhos, situação que acabou corrigida com o surgimento da Estrada de Ferro Araraquara (EFA).

Os produtores de café, liderados pelo fazendeiro Carlos Baptista Magalhães, decidiram construir, portanto, uma estrada que chegasse às barrancas do Rio Paraná e, para tanto, fundam a EFA. A permissão para construir a estrada era de 12/08/1895, com a aquiescência da Cia. Paulista, que detinha a concessão para ferrovias na região. O traçado foi do engenheiro Antônio Manuel Bueno de Andrada (CALONI, 1997, p. C-5). A EFA iniciou o assentamento de trilhos em 09/11/1896, expandindo-se, inicialmente, até o ano de 1901, quando chegou a Taquaritinga (então Ribeirãozinho). Após ser adquirida por um grupo de engenheiros de São Paulo, atinge Cândido Rodrigues (1908) e São José do Rio Preto (1912). Os novos donos compraram 70 locomotivas, 257 vagões e construíram o Largo da Estação em Araraquara. Em 1933, a EFA chegou a Mirassol e, em 1952, atingiu Porto Presidente Vargas, na localidade de Rubineia, às margens do Rio Paraná, mas a área foi inundada pelo fechamento da barragem de Ilha Solteira em 1973 e o ponto final tornou-se Santa Fé do Sul. Além desse desbravamento, a EFA foi extremamente importante em Araraquara:

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

Com a implantação da estrada de ferro, não foi somente o transporte de cargas que foi beneficiado. Os trens também se transformaram em importante meio de transporte de passageiros para a capital do estado e para cidades do interior. Todavia, algum tempo depois da implantação da Cia. Paulista, da EFA e da implementação desse transporte por esta via, o deslocamento ferroviário de passageiros deixou de ser alternativa para cidades do interior do país, enquanto as maiores capitais contam com sistemas de metrô. Para tentar compreender esse declínio das linhas de ferro com a ampliação das estradas de

rodagem é necessário ir até o governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira, quando se constata que a perda da importância das ferrovias decorre da opção prioritária pela indústria automobilística em detrimento do transporte ferroviário.

A RODOVIARIZAÇÃO

A expansão econômica no Brasil, entre 1926 a 1928, interrompe-se pela quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, causando uma crise que durou até 1933 (LATINI, 2007, p. 38). A quebra teve seu clímax em 29.10.1929, mas desde o dia 03 de setembro houve perdas de “50 bilhões de dólares, dez vezes a quantidade de moeda em circulação nos Estados Unidos, naquela época” (SANT’ANNA, 2014, p. 305). Um enorme *tsunami* econômico, com epicentro em Nova Iorque, varreu o mundo: a exportação de café brasileiro estava no seu caminho e medidas foram tomadas para proteger os exportadores. O valor de exportação do café caiu de “22,5 centavos de dólar por libra para oito centavos” (FURTADO, 2007, p.264)⁴.

Como o estoque de café era grande, o Governo decidiu queimá-lo a fim de evitar a queda do preço e prejuízo aos cafeicultores. Esse mecanismo irreal conseguiu manter subsidiado pelo governo, durante certo tempo, o preço que os produtores recebiam antes da crise de 1929, de tal sorte que a produção aumentou tanto que “a colheita máxima de todos os tempos” foi “a de 1933”, quando a crise já durava quatro anos. Todavia, “a capacidade produtiva dos cafezais foi reduzida à metade, nos quinze anos que se seguiram à crise” (FURTADO, 2007, p. 269 e 277), obrigando o capital a procurar alternativas de melhor retorno, o que ocorreu, embora com certa dificuldade, na área industrial, face à queda geral do mercado internacional, o que facilitou a importação, pela indústria nacional, de máquinas de segunda mão “provenientes de fábricas que haviam fechado suas portas em países mais fundamente atingidos pela crise industrial” (FURTADO, 2007, p. 279). Essa industrialização, todavia, não atendeu às necessidades de desenvolvimento do país.

A evolução dos cenários é registrada por explicações de Latini (2007). Tanto na época da Grande Depressão, decorrente da crise de 1929, quanto no período seguinte, até 1939, com o início da Segunda Guerra Mundial, a renda *per capita* no Brasil estagnou e somente não diminuiu mais em face da industrialização incentivada por intervenções governamentais favorecendo o capital privado. Mas os setores de transporte e energia não acompanharam o esforço. Após a Segunda Guerra, o Brasil apresentou seguidos prejuízos na balança comercial, conduzindo a uma política de substituição de importações, acusando-se o setor automobilístico como um dos principais responsáveis pela perda de divisas. Incentivou-se, assim, a indústria nacional de autopeças com a possibilidade de substituir a própria importação de veículos. Lúcio Meira, um militar, desempenhou importante papel na implantação dessa indústria (foi Subchefe do Gabinete Militar de Getúlio Vargas e, depois, Ministro da Viação e Obras Públicas de Juscelino Kubitschek). Estudara nos Estados Unidos e ficara impressionado com o efeito multiplicador quase instantâneo da indústria automobilística na economia. Todavia, quando ele fora ministro de Getúlio, a subcomissão de “Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis”, da Comissão de Desenvolvimento Industrial concluiu que “não seria possível implantar, então, a indústria automobilística no Brasil”. Por determinação de Vargas, a subcomissão analisou os diversos aspectos da questão, iniciando por uma reunião, em 04/03/1952, onde estavam representados a Fábrica Nacional de Motores, a Confederação Nacional da Indústria, Ford do Brasil, General Motors do Brasil, Studbaker S.A., Mercedes Benz do Brasil e Firestone S.A. Entretanto, os interesses comerciais e financeiros dos fabricantes de veículos no exterior não coincidiam com os nacionais de acelerar a fabricação no Brasil. Mesmo assim, a indústria automobilística foi incentivada pelo governo com o argumento de que o transporte rodoviário teria vantagens sobre o ferroviário, com “menor período de maturação dos investimentos, mais economi-

⁴Uma libra equivale a 0,45359237 quilogramas (ou 453,59237 gramas) – quase meio quilo.

dade destes, maior flexibilidade, permitindo diversificar mais as correntes de tráfego” (LATINI, 2007, p. 84 a 93).

Apoiar a rodovia, em detrimento da ferrovia, era mais fácil em termos de política governamental. O problema econômico operacional, no longo prazo, seria deixado para o setor privado, pois “um dos problemas mais graves do transporte rodoviário de cargas é o custo operacional de longo prazo” (SILVEIRA, 2007, p. 32).

Percebe-se, pois, a substituição da ideologia⁵ do café, identificada com as ferrovias, pela dos industriais, identificada com as rodovias. A indústria automobilística começa a se expandir, seguida pela de autopeças, enquanto os “transportes ferroviários eram absolutamente deficientes, e nossas ferrovias estavam no limite da exaustão” (LATINI, 2007, p. 94 e 95).

Em 1954 desaparece Getúlio Vargas. Lúcio Meira (que era capitão-de-mar-e-guerra) sai de cena e vai comandar a base naval de Salvador, de onde seria resgatado por Juscelino Kubitschek, convencido por Lúcio a incluir a indústria automobilística em suas metas sob o lema “50 anos em 5”, ou seja, um desenvolvimento que exigiria longo prazo realizado somente em cinco anos (LATINI, 2007, p. 103).

Devido às circunstâncias internacionais pela reconstrução da Europa, os financiamentos governamentais estavam inviabilizados. Só restava o endividamento externo privado, de prazos curtos, o que causou pressões sobre a balança de pagamentos (OLIVEIRA, 1976 *apud* SILVEIRA, 2007, p. 43). Ora, a indústria automobilística servia perfeitamente a tal cenário, já que não exigia longa maturação dos investimentos, além de contornar, pela via das aplicações privadas, a escassez de recursos. Assim, ao implantar a indústria automobilística, JK obteve grandes ganhos de desenvolvimento com uma explícita proteção à indústria do automóvel. Entre os instrumentos utilizados estão a Instrução nº 113, da Superintendência da Moeda e do Crédito - SUMOC, de 1955, estabelecendo câmbio privilegiado à indústria automobilística e a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, que estabeleceu uma nacionalização progressiva para veículos a motor, partindo de 90% de peças de fabricação nacional. “Na verdade, o modal rodoviário não surgiu no Brasil para completar o setor de transporte nacional, mas sim para sobrepor-se a todos os outros modais, havendo, entre eles, mais uma concorrência do que uma complementariedade” (SILVEIRA, 2007, p. 41).

Sobre a Resolução referida, um diretor da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí exemplificou a extensão dos seus reflexos sobre o parque ferroviário, comparando o valor do câmbio, para a indústria automobilística e a ferroviária, esta pagando quase o triplo:

[...] enormes quantidades de equipamentos foram importados – com o dólar na base de Cr\$ 18,72 ou pouco acima [...] Dessa forma, a indústria pode, de modo geral, equipar-se com rapidez e intensidade, beneficiando-se de uma taxa cambial baixa. Na mesma base cambial foram feitos os investimentos destinados à rede de transportes rodoviários, bem como para a compra de caminhões. [...] Isso não é válido agora para as importações feitas por empresas do governo e de serviço público, entre as quais se incluem as ferrovias. Para estas o valor do dólar foi fixado em Cr\$ 60,00 [...] (Correio da Manhã, 17/01/1956 *apud* CAPELINI, 1986, p. 56, grifos nossos)

O argumento de que o automóvel é preferível ao trem ou que somente o caminhão deve transportar cargas, ou que o trem deva ser empregado exclusivamente no transporte de carga a longa distância, é clara tradução de uma ideologia a serviço da classe industrial da época. O fato é que o governo JK correspondeu à vontade da classe industrial e desprezou a ferrovia, sendo notório que grande parte da

⁵Sendo polissêmico, esclareça-se que o sentido em que se emprega o termo ideologia é de “conjunto de convicções filosóficas, sociais, políticas etc. de um indivíduo ou grupo de indivíduos (HOUAISS et al, 2009, p. 1043) e com o qual a classe que possui o poder material pretende impor suas perspectivas sobre as demais classes (MARX e ENGELS, 2007, p. 48).

população (talvez a maioria), para deslocar-se a outras cidades, naquela altura, simplesmente trocou o trem pelo ônibus.

Naquele momento, o governo JK passava por dificuldades em virtude, principalmente, dos gastos com a construção de Brasília, o que o fez buscar recursos em bancos nacionais e estrangeiros, como também nos fundos de todos os institutos de pensão e previdência. Essa fragilidade do governo abriu brechas para que as indústrias assumissem a condução dos negócios nacionais (LATINI, 2007, p. 118), apoiadas na opção do transporte rodoviário em detrimento do ferroviário – este tido como *concorrente* e não como complementar – resultando na decadência e deterioração das linhas férreas. A combinação de asfixia cambial, falta de investimento e manutenção e preferência pelo transporte rodoviário foi fatal para as linhas férreas. A Lei 3.115/57, sancionada por Juscelino Kubitschek, criou a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA⁶, sociedade de economia mista, com 95,61% das ações do Governo Federal, reunindo 18 ferrovias regionais. Tal reunião numa empresa pública era destinada a propiciar maior controle – para o bem e para o mal. O transporte ferroviário de cargas já era predominante na RFFSA, quando ocorreu o denominado “Golpe Militar de 1964”, na sequência da renúncia de Jânio Quadros e deposição de seu vice, João Goulart (SILVEIRA, 2007, p. 47-49).

A partir da década de 1970, o sucateamento da rede ferroviária foi se tornando irreversível. Enquanto o setor rodoviário contava com 50.298 km de rodovias pavimentadas e 1.079.492 km sem pavimentação, as estradas de ferro tinham 32.052 km de linhas, número praticamente igual à década de 1930 (SILVEIRA, 2007, p. 45).

Nos governos militares, além da supressão de muitos ramais, cerca de 1.000 km tidos como deficitários, houve um “vertiginoso processo de declínio” das linhas férreas, o que continuaria, depois, com Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso (SILVEIRA, 2007, p. 50). Nas décadas de 1980 e 1990, a “RFFSA, agrupando a maior parte das estradas de ferro do Brasil, passa pela maior crise de sua história e chega ao sucateamento”, até que, pela Lei 8.031/90, “as ferrovias entraram no Plano Nacional de Desestatização” (SILVEIRA, 2007, p. 62-63). No estado de São Paulo, o governo adquiriu as vias férreas e criou as Ferrovias Paulistas S.A. – FEPASA (Lei estadual 10.410/71), reunindo a Estrada de Ferro Araraquara, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Cia. Mojiana, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Mas a FEPASA, com dificuldades financeiras, passou ao Governo Federal e também foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, em 1995. Em leilão de 10/11/1998, a concessão foi entregue à empresa Ferrovias Bandeirantes S.A. (FERROBAN), a qual transferiu diversos trechos a terceiros, razão pela qual os trilhos que atravessam Araraquara passaram à responsabilidade da América Latina Logística - ALL (SILVEIRA, 2007, p. 121-122), sucedida, em 2014, pela Logística Operadora Multimodal - RUMO (CIARELLI; SCARAMUZZO, 2014; NASCIMENTO, 2014).

Não surpreende, portanto, que o transporte de passageiros desaparecesse completamente do interior do estado de São Paulo, já que essas empresas somente operam com cargas. Não se pode conceber que um país como o Brasil ignore os custos de transporte: o rodoviário é mais dispendioso do que todos os outros, entre outras causas porque com um litro de combustível transporta-se uma tonelada por 25 km, enquanto pela ferrovia são 85. Se fosse via fluvial (outro meio negligenciado pelo País), seriam 218 km (RIBEIRO, 2013, projeção 17).

A POLÊMICA DA RETIRADA DOS TRILHOS

O trilhos que chegaram em Araraquara a 18/01/1885, cortam a cidade como um “U” ou, melhor dizendo (respeitando o norte geográfico), um “C”. A cidade cresceu em direção aos trilhos e, aos poucos,

⁶A RFFSA foi dissolvida pelo Decreto 3.277/99 e, finalmente, extinta pela Lei 11.483/07. A parte operacional seria assumida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, na área federal, enquanto o patrimônio não operacional estadual, pela Secretaria do Patrimônio Urbano - SPU. Uma parte da rede mantém-se sob a administração direta do Estado de São Paulo: a Cia. Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

desenvolveu-se além, na região que foi batizada de Vila Xavier⁷. O desenvolvimento urbano anterior era feito na direção oposta, até porque a Vila Xavier é mais alta, de tal sorte que, com o tempo, aquele “C” acabou por delimitar duas partes da cidade.

De alguns anos para cá, iniciou-se um movimento para a retirada desses trilhos. Usados há mais de século, continuam úteis ao transporte de carga. Como a sua remoção interromperia o transporte ferroviário, construiu-se um desvio, alegadamente “fora da cidade”⁸ – quando se sabe que esta irá abraçar também os novos trilhos. O tráfego das composições, hoje, faz-se por ambos os traçados. Com a construção daquele contorno, coloca-se em foco a área do traçado original, de cerca de um milhão de metros quadrados de solo vivo, com discussão sobre seu destino, mas com óbices evidentes, principalmente de recursos, até porque a área pertence quase totalmente ao Governo Federal.

Domingos Carnesseca Neto expõe sua versão acerca da retirada dos trilhos, afirmando que se trata de situação plantada por outros interesses.

Então criou-se uma divisão artificial entre o lado da Vila Xavier e o lado do centro e, portanto, se nós retirarmos os trilhos a cidade está unida. Então foi vendida esta lenda. Aliás, hoje em dia tem até um nome, chama-se *fake news*. Você inventa uma história mentirosa e depois de repetidas vezes, ela passa a ser uma verdade.

Ele afirma que a retirada dos trilhos é tarefa que considera irrealizável, até porque haveria um desastre ambiental:

Você pode até retirar os trilhos, porém a integração não vai acontecer [...] porque existe um desnível topográfico entre a vila e o centro da cidade. [...] Se você imaginar, a ideia que se vende para a população, é que todas as ruas da Vila Xavier seriam integradas às ruas do centro em linha reta. Não dá certo. Segundo: se fizerem isso vai ser um grande desastre ambiental, porque a área dos trilhos [...] serve como uma grande esponja onde a permeabilidade do solo [...] absorve toda a água que desce das chuvas, das ruas calçadas da vila, que chegam nesse local. Se você [...] fizer a impermeabilização do solo com ruas, com parques, etc. e tal, com construções, a água vai simplesmente transformar a atual via expressa num rio.

Relembra o fato notório de que a maioria das cidades do mundo civilizado tem trilhos na área urbana. Relata, por exemplo, uma experiência em Los Angeles:

Simplesmente desce a cancela quando o trem está passando, o trânsito para. Tive essa experiência, as pessoas param, ninguém xinga, ninguém buzina, o trem termina de passar, a cancela se levanta e aquela avenida de três, quatro pistas de cada lado volta a fluir normalmente. Mas aqui não pode.

Afirma que os trilhos devem ser integrados a um Plano Diretor, com uma ligação por Veículo Leve sobre Trilho (VLT), “mas se você não tiver um plano dirigido para a ferrovia como um eixo de desenvolvimento, você vai estar olhando a ferrovia sempre como um estorvo”.

Em 20/07/1979, o então prefeito Waldemar de Santi (foi prefeito em 1977-1983, 1989-1993 e 1997-2000, filiado ao Movimento Democrático Brasileiro – MDB,) reivindicava ter iniciado o processo de retirada dos trilhos para “integrar” Araraquara numa “redenção” da cidade, que estaria dividida entre o núcleo antigo e a Vila Xavier. Ao final do mesmo ano, ele afirmou que haveria “uma liberação de verba

⁷Não há registro da razão desse topônimo.

⁸O novo traçado dos trilhos inicia-se na localidade de Tutoia, próxima ao município de Américo Brasiliense e contorna Araraquara do norte para sudeste, até a altura do bairro denominado Parque São Paulo, onde se liga ao traçado original da Cia. Paulista.

de C\$ 1,6 milhão por parte do Ministério dos Transportes” para as obras (MACHADO, 2013, CD-Rom). Lá se vão, todavia, dezenove anos.

Um Batalhão de Engenharia Ferroviária realizou estudos para remover os trilhos, em 2.000, conforme imagens de um documentário (MACHADO, 2013, CD-Rom). Em 30 de agosto daquele ano, o jornal “O Imparcial” noticiou a entrega do projeto (que custou R\$ 400 mil), sem especificar prazos; no mesmo dia, o jornal “A Tribuna Imprensa” advertia que a área pertencia à Rede Ferroviária Federal e, segundo um seu engenheiro, Nelson Caiaffa, não poderia ser doada à municipalidade devido à “quantidade de pendências jurídicas em processos trabalhistas que remontam a uma dívida milionária” (TOLEDO, s/d, p. 46-47).

O novo contorno ferroviário está praticamente concluído e já em operação, mas o destino da área dos trilhos no centro da cidade, em 2019, momento em que este trabalho está sendo escrito, permanece indefinido. Tanto representantes do poder público como particulares apresentaram propostas ou opinaram acerca do que seria melhor para esse espaço.

A questão é polêmica, mas há poucas definições, porque subsiste, principalmente, não só o problema de que a área pertence quase inteiramente ao Governo Federal, mas a noticiada dívida trabalhista. O Córrego da Servidão, que acompanha o traçado dos trilhos, quase totalmente canalizado, tem, sobre ele, uma via expressa com duas pistas extremamente movimentadas, de tal sorte que uma “unificação” pela retirada dos trilhos seria inócua.

Edson Antônio Edinho Silva, atual prefeito de Araraquara, filiado ao Partido dos Trabalhadores (PT), que já fora prefeito em gestão anterior (2001-2008), propôs o Parque da Orla, incluído no Plano Diretor aprovado por ele, ao qual se sobrepôs o projeto do ex-Prefeito (2009-2016), Marcelo Fortes Barbieri (do Partido do Movimento Democrático Brasileiro – PMDB), denominado Parque dos Trilhos (Lei Complementar 850/14). Por este, devia-se levar em conta o local (população), o regional (a cidade é um polo regional) e o turístico. O projeto atual inclui, também, o Parque do Ribeirão do Ouro, nas proximidades do novo contorno ferroviário. Afirma-se que os trilhos são “hostis” à cidade, não a integram e não há mais trens de passageiros. A socióloga Liliana Rolfsen Petrilli Segnini diz que esse projeto coloca o capital privado como verdadeiro proprietário da área (MACHADO, 2009, CD-ROM).

Luís Antônio Nigro Falcoski, que foi Secretário de Desenvolvimento Urbano de Araraquara, de 2002 a 2006, em entrevista concedida em 2014, comenta o Plano anterior (Lei Complementar 350/05), que fora coordenado por ele. Tal plano constitui, em muitos aspectos, a base tanto do que foi posteriormente aprovado por Marcelo Fortes Barbieri, como a proposta de Elias Chedieck Neto, vereador desde 2004 (quatro legislaturas), filiado ao MDB (que comentaremos depois). Haveria a manutenção dos trilhos para um futuro trem de passageiros, com menos intervenções na área dos trilhos, aproveitando as construções que já existem para finalidades culturais, como os barracões da Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) para abrigar peças de um Museu do Trem, ou a implantação de incubadora de empreendedores culturais no galpão que era utilizado pelo extinto Instituto Brasileiro do Café (IBC). O entrevistado lamenta a ausência de ligações ferroviárias no país, relatando a estranheza de pessoas de outros países quando por aqui vêm participar de eventos organizados por ele.

Entre outros projetos, está o da arquiteta Iara Munaretti de Oliveira, denominado “Parque Jerusalém”, que ocuparia o espaço médio da área, até próximo ao atual Museu Ferroviário, com vias de cruzamento e uma pista do lado da Vila Xavier, ciclovia, “atrações culturais, esportivas, gastronômicas, ecológicas, de lazer” etc., além de “promover a máxima permeabilidade do solo” através de uma “redução da área total dos novos prédios”, “pisos drenantes nos estacionamentos” e “bacias de retenção de águas pluviais”. A supressão dos trilhos está no mapa geral do projeto n.º 01/07. A proposta, no fundo, substitui a “divisão” da cidade pelos trilhos, por um parque (OLIVEIRA, 2008, p. 89).

A Profa. Dra. Helena Carvalho De Lorenzo (artigo s/d, [2013 ou 2014]) apresenta proposta próxima

a um *cluster* (efeito sinérgico entre atividades próximas), como ocorre em Stanford (EUA), Suécia, Dinamarca e, até, na China. No espaço haveria um “território da educação”, construindo-se “desde pré-escolas até universidades, centro de pesquisas e polos e parques tecnológicos”, além de ciclovias, teatros, casas para exposição, “bibliotecas, livrarias, cafés e áreas para alimentação, dentre outras atividades”. Estimula o uso dos trilhos como transporte coletivo, integrado a uma segunda via expressa na margem da Vila Xavier.

Existem outras propostas, conforme Machado (2009 – CD-Rom). Por exemplo, Marcelo Rodrigues, presidente da Agência de Desenvolvimento de Araraquara e Região (ADA), propõe uma área aberta total, com ciclovia, permitindo ligação com a cidade de Américo Brasiliense e um trem urbano para turismo e transporte; Geraldo Godoy, consultor ferroviário, quer os trilhos aproveitados para um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), um metrô de superfície e um trem turístico (com locomotiva a vapor).

Analiseemos uma outra proposta, já referida, de Elias Chediek Neto, ex-ferroviário e vereador. Diz que a evolução do bonde é o VLT, que convive com o trânsito de inúmeras cidades no mundo (CHEDIEK NETO, 2013 – CD-Rom). O transporte coletivo de Araraquara apresenta uma configuração radial, em que “os ônibus circulam de um bairro até o terminal de integração, retornando ou seguindo para outro bairro”. Ao trafegarem pelo centro da cidade, tornam o trânsito lento e pesado, o que desestimula seu uso e incentiva o transporte individual. O plano é criar um sistema integrado de VLT e ônibus: enquanto aquele faria o percurso nas linhas férreas, os ônibus atenderiam os vários bairros, levando os passageiros até o VLT, o qual pode levar até 54.720 passageiros/dia, com 4 composições, enquanto todas as frotas de ônibus, em Araraquara, transportam cerca de 46.000 passageiros/dia, com um conforto inferior. Aponta que o Governo Federal lançou programas de mobilidade para cidades médias e grandes, com pequenas contrapartidas de Prefeituras e Estados. A proposta contempla passagens sob as linhas e a construção de via expressa pela Vila Xavier. O fato é que não é possível impermeabilizar a área, pois ela cumpre também a função ecológica de reter a água das chuvas, evitando enchentes, conforme expõe Elias Chediek Neto em entrevista concedida em 2014.

A questão desperta o aparecimento de variadas propostas, cada um tentando apresentar a sua como a mais adequada. Em síntese, repetimos que nada garante a preservação da área dos trilhos no aspecto histórico que ainda possuem com a realização das restaurações necessárias. Todas, invariavelmente, incluem construções, além de sistema de transporte coletivo, tendo como espinha dorsal o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT.

Como declarou Falcoski na entrevista citada, cada prefeito parece desejar ter o “seu” Plano Diretor. Todavia, sem a participação da comunidade, não se acredita que venha a concretizar-se a preservação do espaço ocupado pelos trilhos, o qual, provavelmente, terá o destino de se transformar em mais uma ocupação imobiliária.

VALOR HISTÓRICO-CULTURAL DOS TRILHOS

Ligados aos trilhos existem fatos históricos. A área inclui também o prédio da antiga estação, onde atualmente funciona o Museu Ferroviário, construções como as das antigas oficinas ferroviárias, as caixas d’água que abasteciam as locomotivas a vapor, os armazéns da CEAGESP, depósitos como o do antigo IBC, além dos marcos ferroviários que acompanham o trecho, constituindo um conjunto de monumentos históricos que representam um importante patrimônio de Araraquara.

O conceito de monumento histórico foi, recentemente, expandido para além do material, incluindo aspectos imateriais e ecológicos, sendo que um bem tem seu valor histórico pelo componente memorialístico ligado a ele (BENHAMOU, 2016, p. 11). O traçado atual dos trilhos guarda o registro de aspectos ideológicos e históricos referentes ao embate travado pelo Conde do Pinhal e sua classe para trazê-los na direção de Araraquara.

Apesar de ser uma questão folclórica, a “separação” entre o centro e a Vila Xavier já foi tema recorrente. O ex-prefeito Waldemar de Santi dizia ser preciso acabar com o fato de “o moço de Araraquara ser proibido de ir conversar com a moça da Vila Xavier”. Argumento que qualquer pessoa minimamente informada jamais traria, hoje, à discussão. Com grande clareza, o consultor ferroviário Geraldo Godoy afirma que não é a ferrovia que divide fisicamente a cidade, mas a via expressa que a acompanha (sem se referir a rivalidades). “Pode-se tirar os trilhos, mas a via expressa, com pouquíssimos cruzamentos para pedestres, vai continuar” (MACHADO, 2009, CD-Rom).

As linhas férreas são, assim, uma referência divisória que não deixará de existir, sejam os trilhos preservados ou não, pois a urbe cresceu em volta deles e a área que os compreende está cristalizada na estrutura citadina. Recorde-se que os trilhos determinaram o sentido da expansão da cidade, atraindo-a em sua direção e para além deles, jamais se constituindo, por si só, num instrumento para separá-la em duas. Rogério Belmiro Tampellini, advogado, jornalista, historiador e memorialista, também em entrevista de 2014, cita que eventuais estranhamentos ocorriam também, na época (anos 1950 e 1960), entre bairros do mesmo lado dos trilhos, com características diferentes.

De todo modo, conclui-se que a divisão física não deixará de existir, sendo uma marca deixada pela ferrovia no desenho da cidade. Talvez fosse oportuno recordar que o que separa grupos são os preconceitos e os rituais de relacionamento. Se estes dois aspectos são suplantados, barreiras físicas nada significam.

Quando os trilhos vieram, revolucionaram a vida local, impulsionando a economia cafeeira, facilitando o transporte da produção, diminuindo custos e aumentando o lucro dos produtores, catapultando a renda municipal em mais de 2.000% e transformando o município num dos ponteiros da economia paulista, conforme já registramos. Afirma Correa (2008, p. 136): “A construção da Estrada de Ferro, que representa muito na História de Araraquara, teve também sua marca na evolução urbana”. Veja-se o que afirma Barros (2007, p.72): “Uma muralha depois demolida, ou uma ferrovia que mais tarde desaparece, perpetuam-se no traçado de ruas ao mesmo tempo em que nos contam algo acerca do crescimento e das mutações ocorridas na cidade”. No seu início, Araraquara cresceu com ruas paralelas ao chamado Córrego da Servidão, então denominado Formoso. Mas para melhor acesso a esse ribeirão foram abertas ruas transversais, dando à cidade um desenho quadriculado (CORREA, 2008, p. 133-134). Na verdade, o traçado da ferrovia na margem esquerda do córrego (o centro ficava depois do vale do curso d’água) e onde foi construída a estação obrigou a construção de pontes sobre o ribeirão.

As linhas férreas atestaram a transferência da Comarca para Américo Brasiliense, em duas ocasiões. Segundo Telarolli (1977), com a epidemia de febre amarela no final de 1895, a sede do Município acabou indo para lá (um povoado que crescia em torno da estação de trem), retornando em junho de 1896. Quando, em junho do ano seguinte, houve nova transferência, sob o mesmo argumento, a imprensa registrou que “a situação sanitária de Araraquara era da maior normalidade, nada, portanto, justificando a mudança” (TELAROLLI, 1977, p. 109). Trata-se de momento marcante na história da cidade, referente aos sergipanos Rosendo de Souza Brito, cartorário e jornalista, e seu tio, Manoel de Souza Brito, farmacêutico, que foram retirados da cadeia (onde hoje está o chafariz da Praça da Matriz⁹), presos que estavam, acusados pelo assassinato do Coronel Antônio Joaquim de Carvalho, líder político local, e mortos por uma turba em 06/02/1897, tendo os parentes e aliados do Coronel como mandantes (TELAROLLI, 1977, p. 46 a 99). A nova mudança, já que Américo Brasiliense “é lugar quase desabitado onde não há meio de exercer-se a fiscalização pública” (O Comercio de São Paulo, 14/07/1897), destinava-se a realizar o júri dos acusados, que acabaram absolvidos (TELAROLLI, 1977, p. 110-111).

⁹ “O assassino e seu tio, que nada tivera com o caso, foram presos na cadeia muito precária, no Largo da Matriz, em frente à igreja, onde atualmente fica o chafariz no centro da praça” (TELAROLLI, 2003, p. 118 – grifos nossos). Correa (2008, p. 185) assinala somente que “a rústica praça que recebera no seu chão de terra batida o sangue dos injustiçados seria substituída por um belo jardim. O velho prédio da cadeia que testemunhou o crime seria demolido”, sem especificar o local exato das construções.

A estrada de ferro era meio de comunicação principalmente com a capital, centro das decisões políticas. Pelos trilhos circulavam pessoas a passeio ou a negócios, os telegramas e os jornais da capital. Junto das vias férreas, corriam os fios do telégrafo que, além dos serviços ferroviários, serviam de ligação a todos os lugares. Portanto, as gares das ferrovias eram importantes nas cidades do interior até que as rodovias substituíssem as ferrovias.

Não se pode esquecer os imigrantes, que forneceram mão-de-obra para o café. Com o fim da importação de negros escravizados, o Governo incentivou a imigração e pagava as passagens ferroviárias, aspecto já registrado. Entre 1883 e 1909, chegaram à região 586.543 imigrantes (SEGNINI, s/d, p. 38), incluindo Araraquara. Muitos deixaram a roça pela cidade (CORREA, 2008, p.196). Na incipiente indústria em Araraquara, início do século XX, estão os imigrantes, observando-se os sobrenomes dos empreendedores: Lupo, Blundi, Danielli, Castellan, Maziero, Perez, Kfoury, Bonini, Batelli etc (CORREA, 2008, p. 220 a 222).

As pessoas vão-se distanciando de tais fatos e não fazem mais ideia do que a ferrovia representa. As lembranças esmaecem e podem, facilmente, desaparecer sem uma referência concreta que as marque na transmissão da cultura entre as gerações. O historiador e memorialista Domingos Carnesseca Neto, após referendar a carga histórica representada pela ferrovia, diz que para a cidade, por ter crescido em volta dos trilhos, não se deve falar em retirada, mas em aproveitamento. Como exemplo de dissipação da memória recorda o episódio de descarte das locomotivas da EFA, pois hoje, apesar da existência de um Museu Ferroviário em Araraquara, do seu acervo não consta uma “Maria-Fumaça”:

Por volta de 1975, no governo do governador Paulo Maluf, foram doadas para a Associação Ferroviária de Esportes, dezenas [...] de locomotivas a vapor, [...] picadas para que, com o dinheiro, a Ferroviária conseguisse construir o chamado Ferrão, que é o lance de arquibancada lá do gol do fundo da Ferroviária. Então, o dinheiro de dezenas de locomotivas [...] foi gerar verba para a construção da arquibancada da Ferroviária. O valor delas como peça de museu, peça de colecionador etc, seria muito maior do que o valor da saca de cimento, mas a cabeça da época não pensou nisso.

O patrimônio ferroviário desapareceu ou está abandonado para apodrecer, agourento sinal do destino que aguarda os símbolos da história das ferrovias no Brasil, o que deveria ser preservado e recuperado, pois não existe delegação das gerações vindouras para lhes negar a oportunidade de conhecer dados que compõem a memória coletiva da comunidade.

Brandão (2010, p. 32-46) registra a “elegância dos passageiros nas viagens de trem” e o famoso filé à Associação dos Representantes Comerciais do Estado de São Paulo (ARCESP), servido nos vagões-restaurantes da Cia. Paulista, composto de filé com cebola, tomate, ervilhas e arroz e explica o significado de muitos termos, dentre os quais citamos:

- *staff*: “aparelho que liberava um bastão de ferro, depois colocado em um arco de couro e entregue ao maquinista. Ao chegar, este trazia o *staff* da estação anterior. Ao partir, levava o desta estação (...). Assim que o trem partia, o chefe [da estação] girava uma manivela e comunicava a estação seguinte (...)” (BRANDÃO, 2010, p.185);

- bitola¹⁰: distância entre os trilhos; a da Estrada de Ferro Araraquara era estreita (1,00 metro) até que o governador Lucas Nogueira Garcez mandou alterar para 1,60 m, chamada bitola larga, igual à da Cia. Paulista (BRANDÃO, 2010, p. 187).

No entendimento de Tampellini, na entrevista já citada, uma das principais causas das dificuldades

¹⁰Pode despertar curiosidade o verbete bitola, no dicionário HOUAISS (2009, p. 244), onde se lê que o significado é “homossexual passivo”, e o seguinte registro: “uma tradição nordestina, prov. etimologia popular, atribui a orig. desta pal. a um engenheiro inglês, homossexual, que, na construção de uma via férrea local, referia-se à bitola pronunciando dessa maneira”.

em se preservar o traçado pioneiro dos trilhos em Araraquara é a indiferença da população, governo e entidades. Existiria, portanto, em Araraquara, um desinteresse pelo patrimônio ferroviário de suas linhas férreas, bem como um distanciamento como um todo da entidade ferrovia, ou seja, a ausência do sentido de pertencimento¹¹.

O abandono do patrimônio ferroviário pode ter implicações insuspeitadas. Tampellini, na entrevista aludida, diz que na estação do Ouro o solo está contaminado pelo óleo Ascarel. Pessoas, que desconheciam as consequências, entraram no prédio para obter metais e desmontaram motores, cujo isolante era o Ascarel, liberando-o e contaminando o solo, o que pode chegar até o aquífero Guarani. Basta recordar que até mesmo um simples óleo caseiro tem alto poder de poluição, pois somente um litro “pode poluir um milhão de litros de água” (SIRVINSKAS, 2011, p. 62). Fica fácil imaginar, então, o que pode resultar da contaminação por Ascarel, óleo com potencialidades cancerígenas.

Como se verifica, existem muitos dados e fatos ligados à história dos trilhos, que por consequência atravessam também a história de Araraquara.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A área em questão fica em região considerada nobre em termos imobiliários e interesses surgem com o alegado objetivo de fazer o melhor para a comunidade.

Em primeiro lugar, em qualquer caso, existe o problema dos recursos necessários, qualquer que seja a opção que venha a ser adotada. Houve, pela classe política, movimentação no sentido de trazê-los para a construção do desvio ferroviário. Falcoski, na entrevista de 2014, afirma que uma das condições apresentadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) para a construção do entorno seria a supressão dos trilhos do traçado antigo. Todavia, o contorno foi construído e, até o momento, os trilhos históricos permanecem. Não se acredita, entretanto, que haveria empenho para obter recursos que se destinassem à restauração e conservação da área que acolhe os trilhos, uma vez que, ao cabo, a intenção sempre foi mesmo suprimi-la ou “liberá-la”.

Poucas vezes se tem a oportunidade de manter uma verdadeira “cápsula do tempo”, como é o espaço de que se trata, conservado por diversas circunstâncias, como se trazida diretamente de uma época do passado. Dois aspectos, entre outros, deveriam merecer atenção específica: o problema dos “buffers” (dispositivos de recarga aquífera) de captação de água para o Aquífero Guarani, muitos deles exatamente sobre a área dos trilhos; outro, o desprezo pelo direito de preempção¹² sobre áreas próximas e que não vem sendo exercido. Por exemplo, numa delas as propriedades foram vendidas sem que a Prefeitura exercesse a sua opção, construindo-se uma revenda de automóveis, conforme Falcoski, em entrevista concedida em 2014.

Como se sabe, o econômico não tem preocupações histórico-culturais e procura oportunidades de concretizar seus objetivos na forma de maximização de lucros. Trata-se, portanto, de um fenômeno com implicações claramente ideológicas, com as classes dominantes desejando o aproveitamento da oportunidade que se apresenta. Assim, em primeiro lugar o dinheiro público é dirigido para propiciar à concessionária da linha férrea continuar operando, enquanto uma enorme área, em local privilegiado, fica à disposição de empreendimentos para aproveitá-la da melhor forma possível e, a partir daí, devem aparecer recursos (governamentais ou privados) para construir prédios, ciclovias, parques “ecológicos”, universidades, operação de linhas de trens municipais turísticos ou não.

As propostas não falam em conservar a área com restaurações, integrando todo o conjunto em torno

¹¹Pertencimento liga-se à “noção de nossa própria identidade, de quem somos e a que ‘pertencemos’” (HALL, 2016, p. 21). Bissio (2012, p. 25) anota que pertencimento envolve a ideia de que este é o nosso lugar, diferente dos outros lugares ou classes e as pessoas que aqui estão pertencem à nossa comunidade, com suas características, marcas e passado comum.

¹²Sistema que estabelece preferência em determinadas áreas, por determinação legal (no caso, o Plano Diretor) para sua aquisição pelo poder público, visando a futuras obras de interesse geral. Se não exercida tal opção por ocasião da venda da área pelo proprietário, o direito de aquisição passa a terceiros.

de um museu ferroviário digno do nome. Os motivos pelos quais as ferrovias vieram para Araraquara, bem como todo o desdobramento econômico que daí decorreu já estão cristalizados na história, fazem parte daquele depósito de experiência e memória coletiva de que nos fala John Tosh (2011, p. 15), elemento cultural a ser transmitido como evento histórico e objeto de análise para gerações futuras.

Por outro lado, um dos temas que envolvem a ocupação do espaço dos trilhos, com construções de todo tipo, preocupa pela impermeabilização que causará numa área que exerce também a função de absorver a água das chuvas, fator ecológico fundamental. Também nesse aspecto as classes dirigentes parecem ter ouvidos moucos.

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

REFERÊNCIAS

ABPF - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA – Disponível em: <<http://www.abpfsf.com.br/ferrovias.htm>>. Acesso em: 14 set. 2012.

AZEVEDO, Fernando de. **Um Trem Corre Para o Oeste**. Martins: São Paulo, 1950.

BARROS, José D'Assunção Barros. **Cidade e História**. Vozes: Petrópolis (RJ), 2007. 124p.

BENÉVOLO, A. **Introdução à história ferroviária no Brasil**. Estudo social, político e histórico. Edições Folha da Manhã: Recife, 1953.

BENHAMOU, Françoise. **Economia do patrimônio cultural**. Tradução de Fernando Kolleritz. Edições SESC: São Paulo, 2016. 144 p.

BISSIO, Beatriz. **O mundo falava árabe**. A civilização árabe-islâmica clássica através da obra de Ibn Khaldun e Ibn Battuta. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2012. 347 p.

BRANDÃO, Ignácio de Loyola. **A Morena da Estação**. Moderna: São Paulo, 2010.

BUENO, E. **Brasil: Uma História**. Cinco séculos de um país em construção. Leya: São Paulo, 2010. 479 p.

CALONI, Bento. Ferrovia impulsionou o progresso. **Tribuna Imprensa**. Edição de 22.08.1997, Caderno C, p. 5. Araraquara (SP), 1997.

CAMPOS, H. G. **Caminhos da História: estradas reais e ferrovias**. Fino Traço: Belo Horizonte, 2012.
CAPELINI, Helena Maria de Andrade. **Ferrovianos no País do Automóvel: Trilhas da Resistência – 1948-1980**. Dissertação de Mestrado em Sociologia. Unesp: Araraquara, 1986. 376 p.

CHAROUX, Ofélia Maria Guazzelli. **Metodologia**. Processo de Produção, Registro e Relato do Conhecimento. 2.ed., DVS Editora: São Paulo, 2006. 127 p.

CHEDIEK NETO, Elias. **VLT e Transporte Urbano** (DVD, imagem e áudio). Gabinete do Vereador Elias Chediek Neto: Araraquara (SP), 2013.

CIARELLI, Mônica, SCARAMUZZO, Mônica. Previ aprova a incorporação da ALL pela Rumo. **O Estado de São Paulo**, ed. 15.04.2014, caderno de Economia, p. B12.

CORREA, Pio Lourenço. **Monografia da palavra Araraquara**. 4 ed.: São Paulo, 1952. 76 p.

CORRÊA, A. M. M. **Araraquara, 1790-1930** – Um Capítulo da História do Café em São Paulo. Acadêmica: Araraquara, 2008. 320 p.

DE LORENZO, Helena Carvalho. “**Território da Educação**”: uma proposta para a “orla” ferroviária (artigo inédito). Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Núcleo de Estudos em Desenvolvimento Local (artigo inédito). UNIARA: Araraquara, 2014.

FRANÇA, A. M. (Org). **Álbum de Araraquara - 1915**. João Silveira, Editor: Araraquara (SP), 1915. 343 p.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34 Companhia das Letras: São Paulo, 2007.

GORNI, Antônio Augusto. Locomotiva, a Alma da Ferrovia (p. 6 a 23). In: VASQUEZ, Pedro (org.). **Caminhos do Trem: locomotivas e vagões** (revista n.º 3, série comercializada pela História Viva). Duetto Editorial: São Paulo: 2008.

HALL, Stuart. **Cultura e Representação**. Tradução: Daniel Miranda e William Oliveira. Editora PUC Rio: Rio de Janeiro, 2016. 260 p.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles e FRANCO, Francisco Manoel de Mello. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Objetiva: Rio de Janeiro, 2009. 1986 p.

LATINI, Sydney A. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil: da Substituição de Importações Ativa à Globalização Passiva**. Alaúde Editorial: São Paulo, 2007.

LEMO, A. **História de Araraquara**. Edição do Museu Histórico e Pedagógico Voluntários da Pátria e Prefeitura Municipal de Araraquara: Araraquara (SP), [s/d]. 262 p.

MACHADO, Marcelo. **O Apito do Trem** (documentário, CD-ROM). M.M. Produções: São Paulo, 2009.

_____. **Memórias da EFA** (documentário, CD-ROM). M.M. Produções: São Paulo, 2013.

MANO, M. Memória e Esquecimento: formação histórica e ocupações humanas no centro-norte paulista. Artigo. **Revista Brasileira Multidisciplinar – ReBraM**. v. 21, n. 3, 2018. UNIARA – Universidade de Araraquara: Araraquara, 2018, p. 59 a 69

MARTINS, F. T., BERGAMIN, F. de A. **Máquina estranha que consumia água e carvão e cuspiu fumaça**. Contribuições para a história da ferrovia em Araraquara. TCC, Curso de Comunicação Social.

Edição dos autores: Araraquara, 2012. 204 p.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 3 ed. Tradução de Luis Claudio de Castro e Costa. Martins Fontes: São Paulo, 2007.

NASCIMENTO, Leandro J. **Conselho da ALL aprova proposta de fusão com a Rumo Logística**. Globo.com (site das Organizações Globo), 16.04.2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso/agrodebate/noticia/2014/04/conselho-da-all-aprova-proposta-de-fusao-com-rumo-logistica.html>>. Acesso em 17 abr. 2014.

NOTÍCIAS DA SERRA DO MAR & MATA ATLÂNTICA, n.º 4, coleção da Secretaria dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo. Editora Segmento: São Paulo, 1994.

OLIVEIRA, Iara Munaretti de. **Intervenção Urbana** – Parque Urbano Linear na Orla Ferroviária na cidade de Araraquara – Parque “Nova Jerusalém” (Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Uniara). UNIARA: Araraquara (SP), 2008.

RIBEIRO, Elcio. **Transporte para o Comércio e a Integração Regional** (palestra: Seminário da CNI – Confederação Nacional do Comércio/ BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento). Brasília, Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.cni.org.br/portal/data/files/00/8A9015D01CBE16EC-011CBEFC2F5C2642/Semin%C3%A1rio%20CNI%20-%20BID%20-%20Custos%20de%20transporte%20nas%20exporta%C3%A7%C3%B5es.pdf>> Brasília: 01.10.2013. Acesso em: 14 fev. 2014.

SANT ANNA, Ivan. **Quebra da Bolsa de Nova York: a história real dos que viveram um dos eventos mais impactantes do século**. Objetiva: Rio de Janeiro, 2014.

SEGNINI, L. R. P. **Ferrovias e Ferroviários** (edição de monografia de Mestrado – PUC/SP, 1981). Cortez: São Paulo, s/d.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias Público-Privadas**. Interciência: Rio de Janeiro, 2007.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 9.ed. Saraiva: São Paulo, 2011.

TELAROLLI, R. **Poder local na República Velha**. Nacional: São Paulo, 1977. 222 p.

_____. **Britos** – República de Sangue. Reedição. Edições Macunaíma: Araraquara, 1997. 231 p.

_____. **Para uma história de Araraquara: 1880 a 2000**. UNESP: Araraquara (SP), 2003.

TOLEDO, Rodrigo Alberto. Ética na Política X Interesses Particulares. In: AGENDA 21 local. Publicação do grupo Araraquara Viva. Laboratório Editorial da FCL – Unesp: Araraquara (2010/11?).

TOSH, John. **A Busca da História** – Objetivos, Métodos e as Tendências no Estudo da História Moderna. Vozes: Petrópolis, 2011.

TRENS & LOCOMOTIVAS: de 1804 até a atualidade. (Enciclopédia). Edições del Prado do Brasil Ltda.: Rio de Janeiro, 2010.

TRUZZI, O. M. S. *et al.* **Café, Indústria e Conhecimento:** São Carlos, uma história de 150 anos. Edufscar/Imprensa Oficial: São Carlos, 2008.

VIDAL, B. de A. S.. Estudo Historico e Geographico da Cidade e Municipio de Araraquara (p. III a LIV), In: FRANÇA, Antônio M. (org.). Álbum de Araraquara -1915. João Silveira, Editor: Araraquara, 1915.