

| 885 | O DESENHO DE UMA VILA FERROVIÁRIA E O CANTEIRO DE OBRAS NO SÉCULO XIX

Luiza Naomi Iwakami, Luiz de Pinedo Quinto Júnior

Resumo

A consolidação do complexo agroexportador no Brasil na segunda metade do Séc.XIX colocou pela primeira vez a crise dos padrões de logística e do funcionamento dos transportes. O fluxo de mercadorias para exportação, desde os tempos iniciais da colonização, baseou-se no tropeirismo. A nova escala da acumulação mundial demandava a exportação de novas tecnologias por meio de ferrovias, cuja construção estava na agenda imperial de modernização da sociedade brasileira. O ciclo cafeeiro já tinha penetrado no oeste paulista de forma a consolidar o modelo agroexportador. Os capitais ingleses que já dominavam o financiamento da produção cafeeira expandiram à procura de novos investimentos, sendo que a política de modernização dos transportes foi fundamental para consolidar a acumulação do agroexportador e dar início a capitalismo propriamente dito. A modernização ferroviária se constituiu num *input* que veio a interferir na estruturação da cidade capitalista no Brasil. A São Paulo Railway teve sua construção iniciada em 1860 e foi um marco importante na estruturação da Cidade de São Paulo. Jürgen Langenbuch analisou a importância dos transportes como elementos estruturantes da metrópole paulistana. O Ciclo ferroviário marcou a paisagem do Planalto Paulistano, e um dos importantes elementos desta nova configuração espacial é Paranapiacaba que chegou a ter 5 mil habitantes em 1872 enquanto a cidade de SP tinha 20 mil habitantes. A Vila ferroviária permanece como um reflexo destes novos padrões de urbanização de forte influência inglesa.

A vila de Paranapiacaba, conhecida por ser único conjunto urbano de uma vila ferroviária preservada integralmente, tem características peculiares, o que pode ser compreendida à luz da história da implantação da ferrovia São Paulo Railway e de sua expansão no final do séc.XIX.

Apesar de informações pouco precisas quanto a formação do núcleo de ferroviários destinado aos que trabalhariam na construção da estrada de ferro São Paulo Railway inaugurada em 1867, sabe-se o porte do desafio em vencer a escarpa da Serra do Mar, por iniciativa da Companhia inglesa e o uso de sistema funicular. “A Companhia pôs em operação uma linha férrea singela que partia de Santos até a estação Raiz da Serra. Daí iniciava a subida da Serra num sistema funicular, onde quatro máquinas fixas tracionavam cabos de aço que eram presos aos vagões para permitir a circulação nos quatro planos inclinados, num trecho total de 10 km. A partir do Alto da Serra (atual Paranapiacaba) a linha volta a ser singela de simples aderência até a estação de Jundiá, completando uma extensão de 139 km.” (Passarelli, 1994: 29)

A ferrovia São Paulo Railway foi implantada pela necessidade de uma alternativa mais adequada para o transporte da produção do café do interior do estado de São Paulo para o porto de Santos, que se realizava até então, pela utilização do sistema de transporte por tropeiros.

A transposição da serra do mar que, ao longo do período colonial, se constituía em um grande obstáculo na ligação entre o planalto paulista ao litoral santista, foi objeto de seguidos desafios, tendo em vista que a história da metrópole paulista sempre esteve relacionada à cidade-portuária de Santos.

A necessidade de modernização dos sistemas de transporte que até aquele momento estava baseada no tropeirismo implicava altíssimos custos para o transporte das mercadorias no século XIX. Em média, o custo de transporte absorvia mais de 60% do custo total de produção do complexo agroexportador. As alterações necessárias nos meios de transporte levou o governo imperial a investir na ferrovia como alternativa ao sistema de transporte por mares. Neste sentido, o governo imperial criou uma nova legislação “lei Cochrane” que incentivava o investimento em capitais na construção de infraestruturas como a ferrovia, sendo que tinha base no sistema de concessões de serviços públicos. “O governo imperial estabeleceu benefícios nas concessões ferroviárias, entre eles o privilégio de exploração de área de influência por 90 anos, garantia de juros sobre o capital empregado na construção, isenção no direito de importação e direito de desapropriação de terrenos particulares.” (Passarelli, 2005: 20)

O período em que se iniciam os primeiros estudos de implantação ferroviária no Brasil é justamente quando se dá o início de um longo período de transição para a extinção do trabalho escravo no país- em que a grande produção cafeeira voltada para exportação, entrava em cena demandando atividades urbanas até a efetivação da exportação, tais como beneficiamento, ensacamento, cotação na bolsa de valores, etc.

Figura 1: vista geral da Vila de Paranapiacaba



Foto: Victor Hugo Mori

O estabelecimento da vila e a moradia dos trabalhadores

Historicamente, a ferrovia se apresentou como vetor de entrada do capitalismo moderno no Brasil, introduzindo novas práticas expandindo as relações de produção capitalista com base no assalariamento, tendo em vista que na companhia ferroviária não se admitia nenhum operário que não fosse regido por um contrato formal de trabalho.

Este conjunto de moradias dos antigos ferroviários da SP Railway se encontra numa localidade antes denominado de Alto da Serra - onde um complexo de controle e de manutenção da operação da ferrovia foi montado para possibilitar e garantir o deslocamento dos trens que transportavam o principal produto para exportação, descendo a Serra do Mar e atingindo o porto de Santos.

A estrutura geomorfológica do planalto paulistano que se encontra num platô formado na separação da antiga Pangeia e que nas transformações geológicas decorrentes deste processo criou uma escarpa de mil metros acima do nível do mar e com declividades bastante pronunciadas, o que demandariam obras de engenharia com a mais avançada tecnologia da época. O processo de construção desta obra requeria assim, não apenas a tecnologia

apropriada, mas também um processo avançado de gestão da mão de obra. Por se tratar de uma área específica da construção do trecho da ferrovia que ficava entre Cubatão e Alto da Serra, era preciso alojar este contingente de 5 mil trabalhadores num acampamento.

Ao descrevermos o sistema de transposição pode-se perceber a sofisticação da obra da ferrovia da São Paulo Railway, sendo que os ingleses vieram a introduzir na construção da ferrovia, uma forma moderna de canteiro de obras, seguindo o conceito de confinamento da mão de obra como uma importante estratégia de controle. A criação de um núcleo urbano capaz de dar suporte para abrigar em torno de 5 mil operários envolvidos na construção da ferrovia, era sem dúvida um grande passo para o sucesso do funcionamento do transporte ferroviário. O local escolhido foi o último vale que faz o divisor de águas entre o rio Jurubatuba e o rio Mogi, na vertente leste da Serra do Mar. Neste ponto há um platô mais largo que permitiria abrigar uma pequena cidade, escolhido como o sítio adequado para a implantação do acampamento dos trabalhadores e local para a instalação de infraestruturas ferroviárias que deu origem a Vila de Paranapiacaba.

Os momentos de alterações e investimentos na estrada de ferro, particularmente nesta localidade em que se requer uma manutenção constante para vencer a altitude, o contingente de trabalhadores que ali habitavam passou por oscilações, caracterizando, no entanto, a condição de um grande canteiro de obras que se transformaria numa estrutura de vila operária.

A primeira fase de construção do acampamento ficou conhecida como parte velha da vila que se iniciou em 1860 com a construção da ferrovia no trecho da Serra do Mar. Os alojamentos provisórios eram construídos em pau a pique e cobertos de sapé, tendo sido substituídos posteriormente por construções em madeira, em etapas. As construções iniciais foram implantadas ao longo de um eixo (Rua Direita) que levava ao conjunto de maquinários. A partir de 1891, com a ferrovia em processo de duplicação e em pleno funcionamento, houve expansão das atividades comerciais na parte alta, ou seja, do outro lado da ferrovia, ocupada após inauguração da mesma por serviços que eram prestados para os ferroviários. “Sobre a elevação, pequenos edifícios térreos foram construídos no alinhamento de caminhos estreitos e tortuosos como era registrado nas demais cidades brasileiras implantadas no período colonial. Eram três caminhos, três ruas em três níveis diferentes na encosta do morro. No local foram construídos edifícios geminados lado a lado, sem recuos que abrigaram residências, pensões, bares, bazares e vários outros negócios para

atender aos trabalhadores e suas famílias, todos com abertura principal para o pátio ferroviário.” (Passarelli, 2005)

Figura 2 : vista das três partes da Vila de Paranapiacaba



Fonte: Google Earth

A implantação desta estrada de ferro foi de importância determinante para o estabelecimento das indústrias que se beneficiaram de terrenos planos lindeiros à ferrovia e do transporte de mercadorias, dos insumos e do maquinário importado. A continuidade industrial se deu no primeiro momento nas áreas mais próximas ao centro de São Paulo em direção ao sudeste, indústrias de bens de consumo não duráveis, no primeiro momento – período este em que Paranapiacaba era habitado por um contingente de trabalhadores ferroviários inicialmente significativo, de mais de 3 mil habitantes, a comparar com o número de habitantes da cidade de São Paulo, que chegava em 1886 a cerca de 44mil habitantes.

O sentido de modernidade trazido pela ferrovia

Em uma sociedade em transformação neste período de expansão da produção cafeeira para o interior do estado de São Paulo, apesar da acumulação de riquezas propiciada pela crescente exportação do café, o ritmo da racionalidade preconizada e ostentada em uma vida urbana incipiente, era bastante lento. A noção da modernidade passa a ser outra, com a chegada da ferrovia que apresentava concretamente uma materialização de um novo tempo, de nova maneira de chegar com rapidez e eficiência. Como nos apresenta Martins:

“Essa lentidão foi abalada na década de 60 do século XIX quando, com surpreendente rapidez, a ferrovia, saindo do porto de Santos, deslizou quase de supetão pela íngreme Serra

do Mar acima e inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade, a nova mentalidade que se disseminava, a da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares antes separados por dias de cavalgada. O moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-se de fato o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa.” Martins (2008:16)

Para se ter ideia do tempo demandado para o percurso da cidade de Santos até São Paulo, com o sistema de tropas de muares levava-se dois dias, como pode ser visto no famoso livro sobre a Guerra do Paraguai, o clássico “A Retirada da Laguna”, escrito por Affonso Escragnole Taunay, onde é realizada uma descrição da viagem de Santos ocupando até dois dias no lombo de mula até São Paulo.

No entanto, os trabalhadores construtores da ferrovia, em momento de transformação social com a abolição da escravidão que se fez gradualmente, tiveram um regime de grande controle principalmente após a duplicação da ferrovia SP Railway, levando a uma organização das habitações, antes constituídos de choupanas improvisadas. A duplicação foi resultante do boom econômico do final do séc. XIX que, em função do aumento do consumo de produtos primários, verificou-se que apenas uma única linha não dava conta do volume de mercadorias do complexo agroexportador transportadas. Isto levou a repensar a estrutura da morfologia urbana da Vila de Paranapiacaba que teve uma enorme expansão do acampamento com a construção do que veio a ser chamado Vila Martin Smith.

Esta Vila vai dar a configuração que a Vila de Paranapiacaba tem hoje, a Parte Velha construída entre 1860 e 1890, a parte Alta que abrigava os moradores que prestavam serviços para os ferroviários e a parte nova construída com a duplicação que ficou conhecida como Martin Smith. Esta última apresenta um traçado regular em forma de tabuleiro de xadrez, entre a Vila Martin Smith e a parte velha há uma elevação sob a forma de um outeiro que acabou abrigando a casa do Engenheiro Chefe no ponto mais alto deste, e a casas dos engenheiros auxiliares do engenheiro chefe, que dividia a Vila antiga e a Vila nova.

O controle mais notável se fazia pela casa do engenheiro-chefe que se localizava num morro e que estrategicamente podia se ter uma visão de todo o pátio de manobras da ferrovia e do movimento dos habitantes da vila, o que pode ser comparado ao panóptico de Foucault,

conforme aborda Passarelli (2005). Ainda, conforme aponta Martins (2008: 16) “na concepção de prisão baseada na interiorização subjetiva do agente da vigilância. Cada trabalhador e cada morador carregava dentro de si o capataz que não era apenas o capataz de seu trabalho, mas o capataz de sua vida pessoal e familiar. O plano de construção e funcionamento da vila operária foi presidido pela ideia de que a disciplina do trabalho moderno dependia da interiorização de temores, sobretudo o temor de ser visto fazendo o que não deveria ser feito.”

As relações entre o trabalho e moradia no desenho da cidade

As temporalidades no processo de construção da Vila de Paranapiacaba mostram de forma singular a maneira como as relações capitalistas demandaram novas tipologias urbanas bem como a transformação da cidade colonial em extensão da metrópole de tradição portuguesa. Deste modo, a cidade se apresenta como fruto da lógica dos fluxos, antecedendo a cidade como lócus da produção (Quinto Jr, 2003).

Os ingleses introduziram uma configuração da cidade moderna no Brasil, trazendo concepções sobre a segregação sócioespacial: a consolidação das relações capitalistas na Inglaterra no séc. XIX fez explicitar o novo fenômeno na morfologia urbana conhecido apresentando contrastes sociais no espaço entre o chamado “poor side of Town” e o “rich side of Town”. Os bairros operários se localizaram no sentido oposto aos bairros das classes ricas, como observa Villaça (1979).

Pode-se dizer que Paranapiacaba se constituiu em uma primeira materialização da segregação social contemporânea no Brasil, sendo que em 1891, com a duplicação e montagem do novo sistema de funicular que levou a expansão da antiga Vila de ferroviários que ainda se encontravam estabelecidos no acampamento original a iniciar a substituição das casas de pau-a-pique por modernas casas de madeira tratada, seguindo a concepção de Vilas operárias. A hierarquização dos diferentes espaços na Vila Martim Smith mostra como a concepção da cidade capitalista inglesa estava consolidada. Os espaços urbanos ingleses se contrapunham de forma clara com a cidade orgânica de origem portuguesa e a cidade racional e segregada dos ingleses, definindo novos padrões de morfologia urbana.

O sentido da modernidade, portanto, entendida como o meio para um novo tempo, se registra na materialização do transporte de mercadorias e de passageiros no suporte à produção – que rapidamente se vê realizada com a expansão das indústrias. Pode-se traçar o paralelo com a condição de moradia dos operários de fábricas que passaram a habitar em vilas operárias próximas às indústrias, com o mesmo sentido do confinamento quando as atividades se realizavam no contexto do controle dos proprietários das industriais.

Nas vilas operárias do município de São Paulo no início do século XX podemos perceber a mesma questão do grande controle exercido pelos donos das indústrias aos operários que trabalhavam em seus estabelecimentos. Tendo em vista que neste caso, as habitações se localizavam nas áreas urbanas, as vilas das moradias operárias se caracterizavam pelo conjunto de casas de mesmo padrão, sendo supridas por equipamentos como escolas, creches, postos de saúde, assim como vendas que acumulavam os gastos do mês para serem descontados no pagamento mensal. Fato é que desta maneira, haveria uma vinculação e dependência constante da indústria a que pertenciam os operários que habitavam nestas vilas, por meio do desconto direto dos gastos do aluguel e do consumo cotidiano retirados do salário.

Figura 3: Imagem das casas dos ferroviários da Vila Martin Smith



Fonte: Street View

Estas vilas foram erguidas próximas às indústrias, o que permitia um controle estreito e a garantia da vinculação de seus operários no regime de trabalho em vigor. Este fato era principalmente relevante quando se tratava de operários especializados, que em geral provinham de países da Europa.

Como se pode ver nos exemplos das vilas operárias que se formaram principalmente nas primeiras décadas do século XX, a construção uniforme de alinhamento rigoroso, em geral sem recuos – nem frontais nem laterais, mas que se integrava ao conjunto urbano por um lado, mas que por outro lado marcava uma autonomia suprida pelos diversos equipamentos que iam de escola, cinema e sociedade esportiva. Cabe observar, no entanto, o esforço de diversos operários em adquirir a moradia tendo um acordo de desconto mensal do salário, que por vezes comprometia em mais de 40% do salário e anos a mais de trabalho, como relata Blay (1985).

Figura 4: Ocupação dos Altos de Paranapiacaba

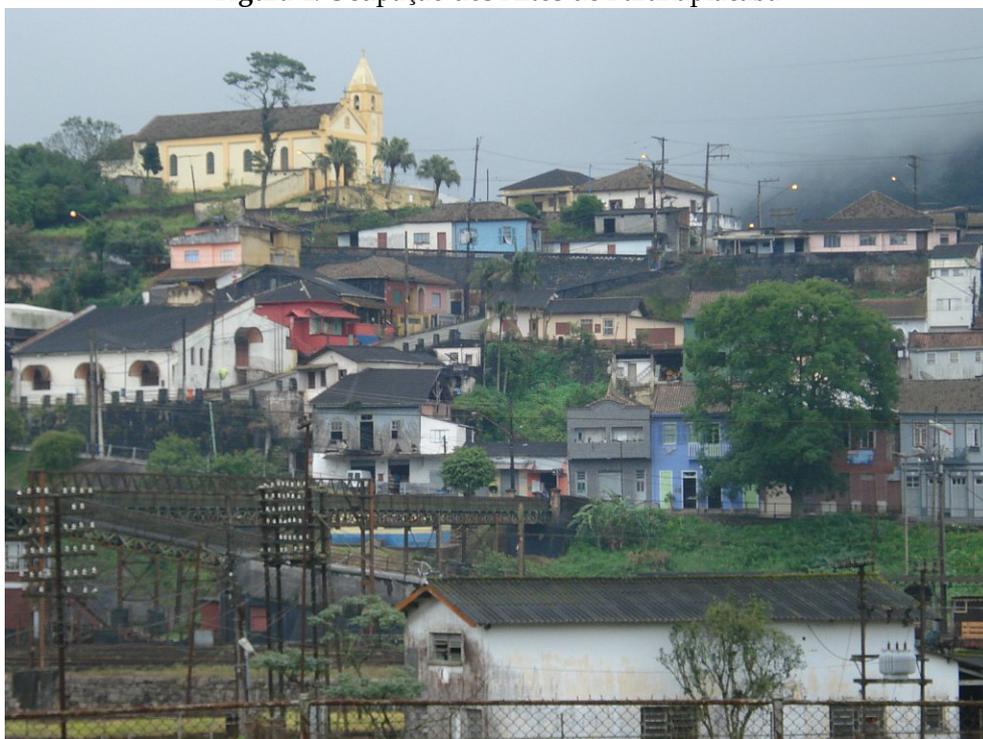


Foto: Adilson Karafa

A ocupação da chamada Parte Alta, acompanhou a morfologia natural – bastante pronunciada, com arruamento formado pelo alinhamento das construções que inicialmente eram de pau a pique – posteriormente substituídas pelo uso de madeira. Este lado se encontra ao lado oposto da Vila inglesa tendo a ferrovia como eixo que separa as duas partes. Portanto, pode-se avistar o conjunto inteiro da ferrovia e da parte baixa com a Vila Velha e a Vila Martin Smith a partir deste morro, ocupado por edificações contínuas e coloridas, com pequenas vendas, bazares e diversos estabelecimentos de serviços suprimindo a necessidade dos trabalhadores da ferrovia.

Conclusão

A particularidade morfológica urbana da Vila da Paranapiacaba pode ser vista como uma síntese do que viria a ocorrer nas cidades brasileiras. A forte tradição portuguesa na formação urbana brasileiras foi sendo tecida ao longo de quatro séculos. Com o novo ciclo econômico do complexo agroexportador dos meados do século XIX houve a transição da cidade do lócus político de tipologia portuguesa para a cidade como lócus da produção. Esta transição pode ser entendida na concepção da cidade dos fluxos que será fortemente influenciada pela ferrovia. Pode-se citar o exemplo da cidade de São Paulo em que a chegada da ferrovia foi determinante para a sua estruturação atual com a segregação funcional das áreas industriais ao longo da ferrovia em função do trinômio – ferrovia, terrenos planos e água (Langenbuch, 1971).

Pode-se dizer que a cidade dos fluxos ocorreu entre 1860 a 1900, sendo que a partir deste período, a cidade, lócus do capital, começa a se firmar com a ocupação das várzeas do rio Tamanduateí, no caso de São Paulo, formando um longo e adensado distrito industrial¹.

A Vila de Paranapiacaba teve um papel como laboratório de experiência urbana que foi importante como antecipação de uma intervenção de bairros residenciais da Companhia City na década de 1930, quando os ingleses levaram à frente os projetos de Garden City no grande projeto de bairros jardins de alto padrão, estabelecendo a segregação sócio espacial que se consolidou como definidora dos lados opostos conforme a diferença de renda e categorias de trabalho.

A cidade acampamento que se implantou em 1860 a 1890 não recebeu grandes investimentos em infraestrutura e na construção de equipamentos coletivos e de conjuntos residenciais, podendo caracterizar este período como de uma ocupação espontânea e precária. Esta análise pode ser rebatida para a ferrovia como um todo onde estações secundárias como Santo André (antiga estação São Bernardo), São Caetano e Ribeirão Pires se constituíam em formas simples de construção limitadas a um pequeno depósito de encomendas e espaço administrativo com a plataforma de embarque.

¹São Paulo teve um crescimento populacional de 64mil habitantes em 1890 para 240mil habitantes em 1900, tendo um crescimento de quase 4 vezes. Foi o maior crescimento proporcional que houve, em decorrência a uma grande transformação econômica que estava se processando, em função da chamada primeira industrialização, a dos bens de consumo não duráveis. A maior parte das indústrias se localizou ao longo da ferrovia SP Railway com concentração nas proximidades do centro de São Paulo, em direção a região do ABC paulista.

O crescimento econômico ocorrido de 1870 até 1890 provocou um estrangulamento na capacidade da ferrovia no escoamento da produção do complexo agroexportador, principalmente a do café, levando à duplicação da ferrovia em 1891. Inicia-se neste período uma nova fase onde os lucros obtidos pela ferrovia pela SP Railway foram considerados como a segunda mais lucrativa frente às ferrovias localizadas na Inglaterra. A duplicação da ferrovia significaria a construção de uma nova linha no trecho da serra do Mar que demandariam obras de arte como pontes de estrutura complexa, de cortes nas encostas. Todas estas obras determinaram a necessidade de expansão do acampamento existente.

Desta forma, podemos entender a importância da Vila Martin Smith no conjunto da Vila de Paranapiacaba, resultado de um período de grandes investimentos na ferrovia e nas condições gerais da residência dos trabalhadores que se ocupavam da manutenção da ferrovia no trecho da serra. Não podemos esquecer que a serra de Paranapiacaba possui uma pluviosidade próxima à região amazônica, em torno de 2500 mm anuais.

O que se destaca como importante na morfologia urbana em Paranapiacaba é a identificação das duas partes – a Parte Velha mais a Vila Martin Smith e a Parte Alta. Esta última representa a manutenção da cidade colonial portuguesa, onde a estrutura e o traçado viário seguem as curvas de nível num terreno altamente acidentado. Observa-se que atividades religiosas e mesmo o cemitério ficaram fora do domínio da Vila inglesa, foram localizados na parte da Parte Alta, onde também se fixaram as atividades comerciais e de serviços.

Assim, na vila de Paranapiacaba, conforme abordado, encontram-se três momentos diferenciados de morfologia urbana onde a identificação dessas diferenças está relacionada à política de investimentos da ferrovia que produziu a Vila Velha e a Vila Martin Smith. Por outro lado, a Parte Alta reflete a força da cidade de tradição lusitana que se afirmou próxima à Vila Ferroviária.

Referências

BLAY, Eva Alterman (1985) *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. Ed. Nobel. São Paulo.

LANGENBUCH, Jürgen. (1971) *A Estruturação da Grande São Paulo*. IBGE, São Paulo

MARTINS, José de Souza (2008) *A aparição do demônio na fábrica: Origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. Editora 34. São Paulo.

PASSARELLI, Silvia Helena (2010). *Paranapiacaba: passagens e memórias no alto da Serra do Mar*. In <http://www.historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=artigos&id=119>.

PASSARELLI, Sílvia. O diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André. São Paulo: Fauusp, Dissertação de mestrado, 1994.

QUINTO JR, Luiz de Pinedo (2003). Nova Legislação Urbana e os Velhos Fantasmas. In *Estudos Avançados*. Volume 17, nº 47. ISSN 0103-4014

VILLAÇA, Flávio (1998). Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel.