

A Companhia Paulista e suas vilas ferroviárias: história de empresa e patrimônio industrial

Luciana Massami Inoue - Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (2000), Mestra (MSc - 2010) e estudante de Doutorado em História e Fundamentos Sociais da Arquitetura e do Urbanismo pela Universidade de São Paulo

Resumo

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro já foi estudada por autores de diversas áreas, principalmente econômica e social. Do ponto de vista da arquitetura e do urbanismo, ressalta-se a importância das ferrovias na urbanização do interior paulista e, concretamente na construção das vilas ferroviárias ao longo de suas linhas, contribuindo para a difusão de tecnologias, modos de vida e cultura por onde a ferrovia passava. A prática de construção de casas para seus operários, não era exclusiva apenas da Companhia Paulista, tampouco uma prática brasileira. Além disso, a construção das casas está ligada aos modos de relação trabalhador e empregado, e passa por mudanças na medida que estas relações se modificam. Ao apresentar a história da Companhia Paulista e suas vilas ferroviárias, gostaríamos de contextualizá-las no âmbito do patrimônio industrial.

Palavras-chave: história de empresas, companhia ferroviária, urbanização, vilas operárias, patrimônio industrial

Introdução

Este artigo faz parte do projeto de doutorado denominado “Vilas ferroviárias da Companhia Paulista – uma investigação sobre história e preservação de alguns conjuntos residenciais.”, na faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade de São Paulo, com apoio da FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Para falar das vilas ferroviárias, estudou-se a história da Companhia Paulista, e apesar de muitos autores terem estudado a Companhia Paulista, esta constitui ainda um rico objeto de estudo. Gostaria de sublinhar que se o estudo de uma empresa ferroviária,

abre-se para outras histórias, sendo elas do café, da imigração, da urbanização, dos vários atores sociais que por ela circularam, imagine-se as sete ferrovias que cruzaram o estado de São Paulo? Ressalta-se assim a importância do estudo da história das empresas que se articula com outros campos, e também do patrimônio industrial, cujo campo é necessariamente interdisciplinar.

A construção das vilas operárias para seus funcionários não era um procedimento exclusivo da Companhia Paulista ou da empresa ferroviária, era um procedimento comum a todas as empresas do período no contexto nacional como internacional. São inúmeros os exemplos de vilas operárias pelas empresas, e também as vilas ferroviárias inglesas, apenas por citar alguns exemplos localizados próximas as oficinas: Swindon, Crewe e Derby. Pode-se inclusive estabelecer relações entre as vilas ferroviárias inglesas e brasileiras: a) foram construídas para reter os trabalhadores próximo às empresas; b) muitas delas, desenvolveram o núcleo urbano inicial, chegando a falar-se em uma segunda fundação (Ex: New Swindon, New Derby) c) o binômio ferrovia e indústrias, fez com que se instalassem, outras fábricas ao redor das ferrovias. Por sua vez, esta instalação de mais indústrias, fez com que outros empreendedores construíssem vilas para abrigar os demais trabalhadores, já que as vilas operárias das empresas eram para os mais qualificados, na maior parte das vezes, ou devido a expansão das indústrias d) em algumas das vilas havia uma hierarquia espacial das casas refletindo a hierarquia que existia dentro das fábricas: os engenheiros, os encarregados e fiscais e os demais trabalhadores. e) existência de alguns equipamentos em algumas delas como escolas e igrejas. Desse modo, a importância das vilas ferroviárias está na configuração dos primeiros núcleos urbanos que surgiram através das ferrovias, como também servem de testemunho não apenas da história da arquitetura e do urbanismo, como das relações trabalhistas e sociais subjacentes. Há muitos estudos sobre as ferrovias, e do ponto de vista da arquitetura e do urbanismo, muitos estudos sobre as estações, às vezes esquecendo que a ferrovia era um verdadeiro complexo industrial, com suas oficinas, armazéns, vilas de ferroviários, escolas para ferroviários, casas de sinalização, pontes, etc... No caso da Companhia Paulista, ela possuía além do

complexo ferroviário, outras empresas subsidiárias, como hortos florestais e matadouros.

Diante da riqueza do material encontrado e da exiguidade da exposição, estruturaremos este artigo da seguinte forma: 1. Recapitularemos brevemente a ligação do trinômio café, ferrovias e urbanização. 2. Sublinharemos os principais aspectos da Companhia Paulista como empresa 3. Falaremos sobre as vilas ferroviárias da companhia paulista. 4. Ressaltaremos o estado atual desta parte do patrimônio industrial.

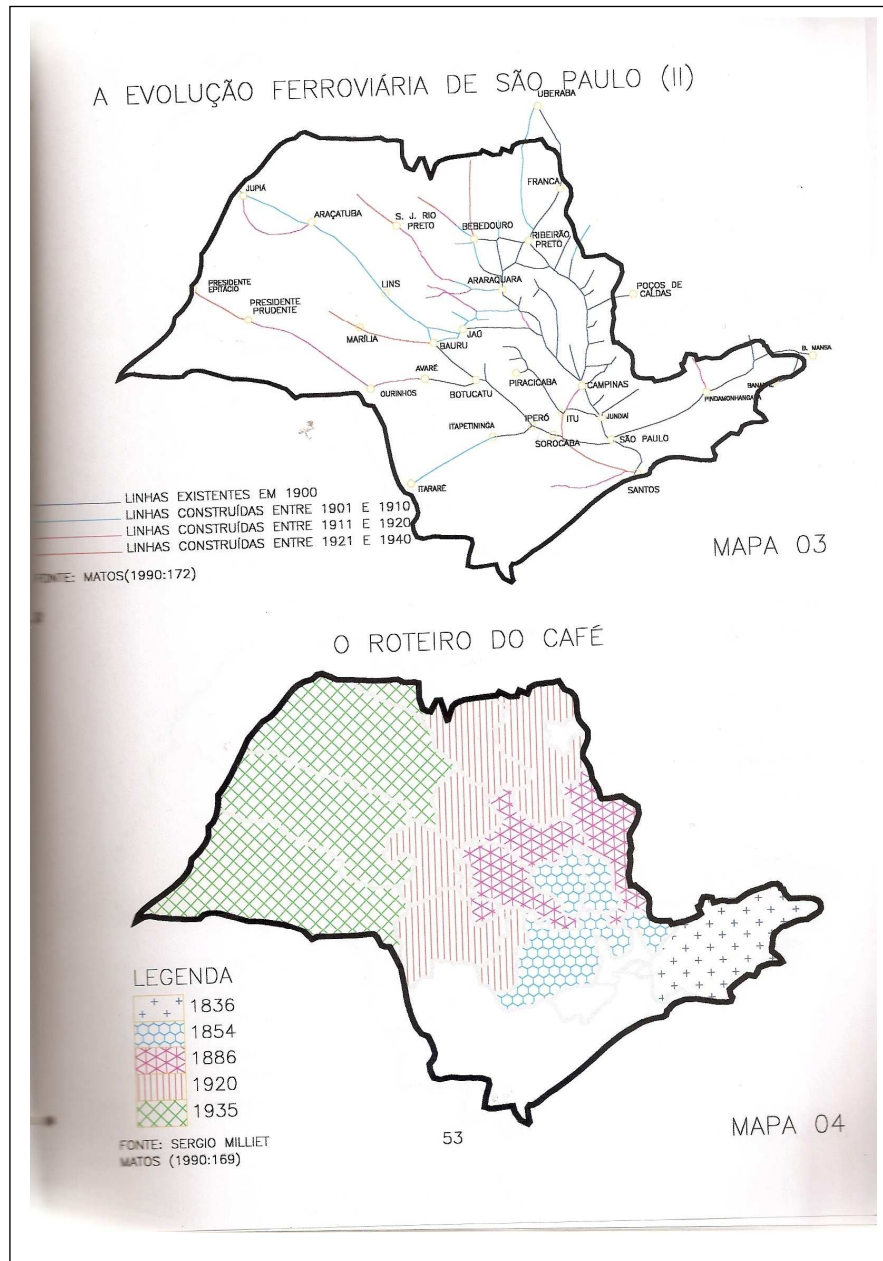
Café, ferrovias e urbanização

Há uma forte relação entre café e as ferrovias. As companhias ferroviárias em São Paulo foram fundadas com o objetivo de solucionar o problema da falta de transporte rápido e barato para o escoamento do principal produto agrícola da província, o café. Para resumir o “caminho do café”, recorreremos ao resumo feito por D´ALAMBERT (1993:6):

“O café representou, nesse período, a principal fonte geradora de riqueza de São Paulo. Planta nativa da Etiópia, chegou ao Brasil pelas mãos do paraense Francisco Melo Palheta, em 1727. Dos cafezais do Pará saíram mudas e grãos para as capitanias do Maranhão, Amazonas e para as várias regiões do Nordeste. Em 1760, o Rio de Janeiro recebeu as primeiras sementes por iniciativa do Desembargador João Alberto Castelo Branco. Das terras fluminenses os cafeeiros expandiram-se para o Espírito Santo, Minas Gerais e Goiás, avançando concomitantemente em direção ao Vale do Paraíba, até atingir o solo paulista nas primeiras décadas do século XIX. Em 1900, praticamente toda a produção agrícola do estado encontrava-se voltada para o cultivo do café, principal fonte de divisas do país

e criadora de um significativo excedente financeiro. São Paulo tornou-se o maior centro distribuidor de café, assumindo uma posição de grande relevo no cenário político e econômico do país”.

Comparando-se o Vale de Paraíba Paulista e a “marcha para o oeste”: aquela economia baseava-se no “*plantation*” e na mão-de-obra escrava, já a última em terras “*rossas*” (terras vermelhas) como a chamavam os imigrantes italianos, exigiu dos fazendeiros, grande capacidade empresarial, além de terra, capital e mão-de-obra livre e assalariada (cfr. D’ALAMBERT, 1993:7). Até 1850, havia ainda o cultivo de açúcar com o de café. Quando o café se adentra no Vale do Paraíba, já há uma cultura intensiva do café. Sem dúvida, o início das ferrovias deveu-se ao café, como atesta SAES (cfr. 1981:37) e outros autores que o antecederam. Foram poucas as ferrovias construídas cujo propósito inicial não fosse o escoamento do café, um exemplo delas é a Companhia Sorocabana, que surgiu para servir os produtores e comerciantes de algodão de Sorocaba. Seu fundador foi Luís Mateus Maylasky. Nada melhor que a caracterização feita por Caio Prado Júnior das ferrovias, citando por sua vez a Teodoro Sampaio, de que a rede de estradas de ferros paulistas era “como uma vasta mão espalmada” (SAES, 1981:27), como podemos ver no mapa a seguir:



FONTE: MORAIS, 2002:53 *apud* MATOS (1990:169, 172)

As ferrovias foram construídas por particulares, através de concessões por leis federais e provinciais, e outros estímulos como: garantia de juros e privilégios de zona (nenhuma companhia poderia construir próxima a outra, numa distância que variou entre 30 a 100km). Quando as ferrovias tornaram-se um negócio lucrativo, muitos estímulos

A primeira ferrovia brasileira surgiu em 1854, no Rio de Janeiro, por iniciativa do Barão de Mauá. A segunda companhia foi a *São Paulo Railway*, inaugurada em 1867, ligando as cidades de Santos e Jundiaí. Foi um tronco muito importante, pois era o único caminho para as demais ferrovias chegarem ao porto de Santos. O monopólio foi quebrado somente em 1930 pela Companhia Sorocabana, mas já com o declínio do café. A terceira companhia e a primeira a ser constituída totalmente com capital nacional foi a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fundada em 1868. Depois do êxito desta companhia, surgiram outras: Companhia Ituana de Estradas de Ferro (1870), Estrada de Ferro Sorocabana (1871), Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1872), Estrada de Ferro Araraquara (1886), Estrada de Ferro São Paulo – Minas (1902), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906).

O papel de estruturação do território em rede não coube apenas a uma companhia ferroviária, as várias ferrovias tiveram um importante papel na abertura, ocupação e urbanização do território do estado de São Paulo. Foram as ferrovias que permitiram a constituição de uma extensa rede urbana, conectando as pequenas cidades do interior com os centros de comércio, serviços e exportação/importação do final do século XIX e início do XX, as cidades de Campinas, São Paulo e Santos. A existência desta rede conectada pela ferrovia era um elemento decisivo para a constituição do mercado de massas em uma economia que se pretendia capitalista.

No caso das ferrovias paulistas é necessário destacar que muitas companhias foram organizadas a partir de capitais privados, com o auxílio do governo que instituiu a política de garantia de juros e outros incentivos para fomentar o desenvolvimento de outras empresas. A implantação das ferrovias em São Paulo pode ser dividida em duas etapas: a primeira, quando são denominadas ferrovias “cata-café”, caracterizadas por estradas construídas com o objetivo de atingir as plantações de café do interior e, segunda, quando as ferrovias são implantadas dentro de um rigoroso plano de expansão das linhas existentes, atingindo pontos estratégicos dentro do território paulista, ficando conhecidas como “ferrovias de cunho estratégico”. A partir da década de 1910, as ferrovias estratégicas passaram a ligar esta rede com as regiões ainda não ocupadas

pelas atividades agroexportadoras. Esta marcha para o oeste colocou à disposição novas frentes de produção, ao mesmo tempo em que impulsionou o mercado imobiliário com a comercialização de terras urbanas e rurais ao longo das novas linhas ferroviárias. Assim, as ferrovias estratégicas impulsionaram a urbanização do oeste paulista, sendo expressivo o número de cidades surgidas com a abertura das novas ferrovias. Se o início das ferrovias foi motivado pelo café, com o tempo, as ferrovias adiantaram-se ao “caminho do café”, pelo interior do estado de São Paulo, chegando a ser chamadas de “plantadoras de cidades”, por onde passava se fundava uma cidade.

Outro fator relacionado ao café e à urbanização, foram os imigrantes, um autor que trata desta relação é COSTA (1987). A escravidão no Brasil foi abolida somente em 1888, mas mesmo antes desta data havia uma carência de mão-de-obra. Assim, produtores de café possuíam empresas de colonização para atrair imigrantes e as ferrovias foram proibidas de utilizar trabalho escravo. São conhecidas as iniciativas particulares, como as do Senador Vergueiro, por volta de 1840, trazendo imigrantes, criando uma Sociedade de Imigração, não só para suas terras como para terras de vizinhos. E além do Senador Vergueiro, outros como Francisco Antonio de Souza Queiroz (ligado à Companhia Paulista); José Elias Pacheco Jordão (cuja família estava ligada à Companhia Ituana de Estradas de Ferro e mais tarde da Paulista), o comendador Antonio de Queiroz Telles de Jundiaí. (cfr. SAES, 1979: 91 - 94). Além dos colonos alemães em São Paulo, SAES (1986:91) identificou: “23 fazendas já participavam da experiência das colônias de parceria e o governo também fez experiências em Cananéia (1862), além de estabelecer 760 colonos norte-americanos nas cabeceiras do rio São Lourenço (Vale do Ribeira), na colônia chamadas de ‘Nova Texas’.”

Tais iniciativas particulares continuaram existindo mesmo depois da criação da Inspetoria Geral de Terras e Colonização em 1876, e da criação do órgão estadual em 1877, chamado Inspetoria Especial de Terras e Colonização de São Paulo, cuja chefia foi dada a Antônio da Silva Prado, “que se ofereceu gratuitamente para exercer o cargo”. (BERNARDINI, 2004: 59) Em 1886, Antonio Prado “ocupando o cargo de Secretário da Agricultura, o desenvolvimento de núcleos colônias tomou novo

impulso.” (BERNARDINI, 2004: 59). Observa-se como os fazendeiros atuavam na política e nos órgãos governamentais. Quanto à Inspetoria Geral, esta passou a se chamar Delegacia da Inspetoria Geral de Terras e Colonização, em 1890, e no ano seguinte o governo a transferiu à Superintendência de Obras Públicas, separando-se desta em 1892. Em 1901, o Governo criou um projeto de lei providenciando os serviços de imigração e colonização. Nota-se como o café e os núcleos coloniais de imigração estavam conectados, e mais tarde, as próprias ferrovias, pois em 1882, passagens gratuitas são fornecidas ao imigrantes como meio de facilitar o deslocamento da mão-de-obra potencial. (SAES, 1981: 42). A Companhia Paulista até o seu fim como empresa particular em 1961, oferecia transporte gratuito aos imigrantes e desde 1928 tinha associada uma empresa chamada CAIC - *Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização*. A CAIC comprava terras no interior de São Paulo e vendia aos imigrantes em pequenas propriedades agrícolas. Estes núcleos de colonização deram origem a cidades como Adamantina e Urânia. (cfr. SEGNINI, 1982:66). Nota-se desse modo, a estreita ligação entre café, ferrovias, imigração e os núcleos de colonização no interior do Estado. Além destes processos, que não aprofundaremos aqui, mas que estão inter-relacionados, o café possibilitou o surgimento das primeiras indústrias, através do estabelecimento de fábricas de algodão para a fabricação de sacas para o café, e o surgimento de companhias de energia elétrica e serviços urbanos, como saneamento, que em seu princípio nasceu por iniciativa de capitais locais, ligados ao café e à política, antes de serem vendidas, na década de 1920, a empresas estrangeiras como a canadense *Light and Power Co.* (MELLO & SAES, 1985: 325). A economia cafeeira possibilitou também o capital financeiro, há o surgimento de diversos bancos nacionais e estrangeiros neste período. Assim de maneira genérica, pode-se chamar de todos estes processos de urbanização.

A Companhia Paulista de Ferro de Vias Férreas e Fluviais

Do ponto de vista econômico, temos os trabalhos de SAES e de GRANDI (2013) que são complementares, pois SAES a analisa até 1930, elegendo como marco a crise do café, e GRANDI analisa-a a partir de 1930 até a encampação da Companhia

Paulista pelo governo estadual em 1961. Do ponto de vista sociológico, a Companhia Paulista é um objeto de estudo muito rico, por vários motivos. Por ser a primeira ferrovia com capital nacional, e com a participação de acionistas majoritariamente paulistas, ligado à elite cafeeira. Os mesmos acionistas estavam ligados a outras indústrias como de iluminação e de saneamento nas cidades do interior do estado; e também os mesmos agentes integravam os corpos técnicos e os órgãos políticos. Alguns trabalhos que ao tratar de engenheiros, acabam por relacioná-los à história ferroviária. São os trabalhos de CAMPOS (2007) e BERNARDINI (2004). CAMPOS (2007) ao centrar-se na figura de Antônio Francisco Paula Souza, mostra como este personagem estava ligado tanto à história da cultura cafeeira (pois seu avô era Antonio Paes de Barros e este também presidente da Companhia Ituana), como das ferrovias, da política e da engenharia. O mesmo se pode de dizer de BERNARDINI (2004), que trata da figura de outro ituano (representado inclusive em quadro de Almeida Júnior, de 1891): Adolpho Pinto. Outra figura importante que era um dos principais acionistas da Companhia Paulista e foi prefeito da cidade de São Paulo: foi Conselheiro Antônio Prado. É interessante como ZAMBELLO (2005:56) chama estes atores sociais como “fazendeiros-capitalistas diretores de ferrovia”. E ainda do ponto de vista sociológico, sendo um dos primeiros ramos industriais a se formar, existe a história dos trabalhadores desta indústria. Tal história dos trabalhadores já foi tratada por vários autores como: SEGNINI (1982), LANNA (2002), LOSNAK (2004), ZAMBELLO (2005) e TENCA (2006), FERREIRA (2010) entre outros, isto sem contar os pesquisadores que abordam as demais companhias ferroviárias. Também, é interessante notar que, com exceção de SEGNINI, as demais pesquisas são recentes, portanto, desta última década. Os trabalhos sociais são aqueles que nos dão mais pistas para ligar a história da Companhia Paulista e as vilas ferroviárias.

Um ponto em comum que pode ser levantado entre as pesquisas sobre os trabalhadores é o método, muitos deles utilizaram-se das entrevistas, assim por exemplo, TENCA (2002), LOSNAK (2003) e FERREIRA (2010). TENCA (2002: 5) afirma ter feito um total de vinte entrevistas entre trabalhadores que fizeram o curso profissional

de ferroviários e outros que não cursaram o mesmo, e que ingressaram na Companhia Paulista antes de 1945, totalizando cerca de trinta e seis horas de gravação, e grande parte das entrevistas estão compiladas quase que na íntegra, como parte de um capítulo. LOSNAK (2003) baseia seu livro em depoimentos de doze (12) funcionários sobretudo funcionários que trabalharam em Bauru e seus arredores, onde passava a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). E FERREIRA (2010) faz entrevistas com trabalhadores aposentados da Companhia Paulista, nas cidades de Rio Claro, São Carlos e Araraquara. Também interessante constatar nas pesquisas realizadas pelos diferentes autores, a idade dos entrevistados, a maior parte deles entre setenta e oitenta anos, constituindo assim, nas últimas testemunhas vivas da Companhia Paulista. Em contraste, na visita de campo realizada em julho de 2013, os moradores encontrados nas ruas (pois em um primeiro momento, não tive a intenção de realizar entrevistas), não havia ferroviários, mas netos ou então pessoas sem nenhuma ligação com a ferrovia. Nas pesquisas encontradas, foi observada a relação afetiva e/ou familiar com a ferrovia, por exemplo, ZAMBELLO (2005) é neto de um ex-ferroviário, seu avô era colono italiano em Brotas, e mudou-se para Campinas para trabalhar como eletricitista da Companhia Paulista. LOSNAK (2003) afirma ter morado em uma das vilas ferroviárias da FEPASA, em Bauru, conhecido como Vila Falcão.

Muito importante ressaltar que dada a existência de quase um século da Companhia Paulista (1867 – 1961), a empresa atravessa diferentes fases de regulamentação do trabalho assalariado como também de organização do trabalho no âmbito das empresas, e ainda da história dos movimentos sindicais. Também vale destacar que devido à larga existência da Companhia, que atravessa a Monarquia, a Primeira República e a era Vargas, a própria história do trabalho transforma-se. No país, o trabalho passa de escravo a livre (ainda que para a construção das ferrovias, desde o início exigiu-se a utilização do trabalho livre) com a presença de imigrantes, bem como a sindicalização e a consolidação das leis trabalhistas, envolvendo manipulação política no estado varguista. COSTA (1987) analisa esta transição do trabalho escravo ao livre, no contexto da Monarquia e da República, e também a relaciona à política de terras. E

como vimos, a questão das terras está intimamente ligada às ferrovias. Outros eventos importantes na história que afetam diretamente a história das ferrovias de modo geral, são a crise de 1929 e a política nacional de transportes da era Vargas. Em 1950, novamente, há que atentar a política nacional de transportes da era JK. Estas duas políticas governamentais foram estudadas por MARTINS (1995).

Sobre a história da Companhia Paulista, pode-se dizer que ela foi pioneira na reunião de capital nacional para constituição da ferrovia. SEGNINI (1982: 82) aponta que a Paulista desenvolveu-se formando um complexo agroindustrial, deixando de ser simplesmente uma empresa de transportes, e *“dentro deste complexo, a ferrovia foi sempre tida como sendo sua espinha dorsal, posto que dela surgiam os maiores lucros.”* Através da leitura dos relatórios da Companhia Paulista, SEGNINI (1982) enumera as inúmeras empresas mantidas pela Paulista¹. A Companhia Paulista foi constituída a princípio também como uma empresa fluvial, deixando de sê-lo em 1903; foi pioneira na eletrificação iniciada em 1922 (neste momento já uma empresa com presença de investidores estrangeiros); no transporte de passageiros utilizou vários tipos de vagões, importados dos Estados Unidos e da Inglaterra, e também fabricados nas oficinas de Jundiaí, como aparece nos relatórios da Companhia e é citado pelos entrevistados nas diversas pesquisas como: *Pullman*, Trem Azul, carros dormitórios, carros “R”, etc.... Faz parte ainda deste pioneirismo a criação em 1902 do Serviço Florestal², com aproximadamente quatorze a dezoito hortos florestais para cultivo de eucalipto, para fornecimento de lenha, dormentes e madeira para construção de vagões. Fazia parte

¹ “Já não mais concentrava suas atenções somente no transporte ferroviário. Havia se tornado um complexo agro-industrial composto por um conjunto de empresas lucrativas em diferentes ramos – hortos florestais, oficinas mecânicas, frigoríficos, indústria de papel, colonização, transportes rodoviários, etc.” (SEGNINI, 1982: 63)

² “Em 1923, totalizava 3.522,9 alqueires distribuídos pelos hortos de Jundiaí, Boa Vista, Rebouças, Tau, Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan. Neles se encontravam implantadas 8.506.000 árvores. Através delas, a Companhia assegurava aos acionistas uma renda de 85.000:000\$000, sem incluir terras, benfeitorias e semoventes. Chegou a possuir 14 hortos florestais, constituindo a maior pesquisa realizada, fora da Austrália, com eucalipto. (...)” (SEGNINI, 1982: 64) O responsável pelos hortos era o agrônomo Edmundo Navarro.

ainda deste complexo agroindustrial, um matadouro frigorífico em Barretos, criado através da Companhia Frigorífica e Pastoril e a participação também na Grace Paulista S. A. – Polpa e papel, industrializando parte dos eucaliptos plantados em seus hortos florestais. Ainda que não mencionado por SEGNINI, mas durante a pesquisa no Museu Ferroviário de Jundiaí, encontrou-se uma foto de uma pedreira. No relatório do ano 1912, fala-se de pedreiras, e nas vantagens da utilização dos lastros de pedra em relação as de terra. Resta saber, se também a Companhia Paulista possuía pedreiras para fornecimento de pedras para os lastros nos leitos dos trilhos.

Em 1928, criou a CAIC – Companhia de Agricultura Imigração e Colonização, cujo objetivo era colonizar terras, justificando a implantação dos trilhos. Outra iniciativa importante nos anos 1920, foi a criação de armazéns reguladores de café, não que esta seja uma iniciativa da Paulista, mas de alguma forma ela está envolvida, pois os armazéns foram construídos pelo Estado, mas em pontos de entroncamento ferroviário, escolhidos pela Paulista (SEGNINI, 1982:66-7). A autora ainda aponta que outra forma de auferir lucros foi com a compra de pequenas vias férreas, que foram se tornando suas tributárias, como por exemplo, a Estrada de Ferro Morro Agudo, Estrada de Ferro Monte Alto, Estrada de Ferro Dourado e a Estrada de Ferro São Paulo-Goiás (SEGNINI, 1982). E mesmo antes destas, foi muito importante para a expansão da Companhia Paulista, e também para os lucros, a compra da *Rio Claro Railway* (antes Companhia Rio Claro, vendida aos ingleses em 1888) em 1892, estudo feito por GRANDI (2007), e importante para nossa pesquisa, devido às cidades escolhidas.

Todos estes fatos pioneiros, muitos deles transformados em empresas subsidiárias da Companhia Paulista, mereceriam um estudo aprofundado, porém não fazem parte do escopo deste trabalho. Diante de toda esta riqueza, é temerário enveredarmos por outros caminhos, e perder de vista o objeto de nosso estudo: as vilas ferroviárias. Como fechamento da história da Companhia, com quase um século de existência (1868-1961), talvez seja importante ressaltar que a Companhia Paulista, sendo a primeira a reunir capital nacional, foi a última a ser encampada pelo governo

estadual, resistindo por longo tempo à crise ferroviária e a concorrência rodoviária, inclusive apresentando saldos positivos.

Vilas ferroviárias da Companhia Paulista

Há vários trabalhos sobre as estações e ferrovias, entretanto, são raros os trabalhos sobre as vilas ferroviárias. Em geral, as estações são os objetos de pesquisa mais procurados, e os que também em sua época, receberam um maior cuidado e tratamento arquitetônico. Muitas vezes, a estação foi responsável por introduzir um estilo arquitetônico na cidade, e juntamente às ferrovias, foram construídos hotéis e vários tipos de comércio. A ferrovia inclusive chega a mudar a centralidade de algumas cidades, que antes era a igreja, passando à estação.

As vilas ferroviárias, habitadas pelos trabalhadores, talvez por pertencer ao “mundo do trabalho” foram desprezadas, inclusive arquitetonicamente. Se a estação era o postal deste complexo industrial, inclusive permanecendo a única grande empresa empregadora em muitas cidades pequenas, não se pode esquecer, que por trás deste postal, houve não somente um conjunto de máquinas e construções, mas pessoas que faziam funcionar as ferrovias. E parte destes trabalhadores, habitaram as vilas ferroviárias.

Considerando a ferrovia como um complexo industrial fica fácil a comparação às vilas operárias surgidas ao final do século XIX e largamente construídas nos inícios do século XX. MORAIS (2002) compara as vilas ferroviárias às *company towns*, que foi uma iniciativa de investimento em habitação pelas indústrias, construída em *Yorkshire* por volta de 1850, e que continha equipamentos coletivos, como igreja, enfermaria, escola secundária e armazéns. Entre as vilas operárias de São Paulo mais conhecidas estão a Vila Maria Zélia, a Vila Matarazzo entre outras. Nem todas as vilas operárias brasileiras possuíam equipamentos coletivos, e no caso das vilas ferroviárias da Companhia Paulista, apenas tinham armazéns em algumas cidades, oferecendo aos trabalhadores produtos e inclusive eletrodomésticos mais baratos; e uma escola para seleção e formação dos empregados, mas não de seus filhos; e uma ou outra enfermaria.

Entre as vilas ferroviárias mais conhecida está a Vila de Paranapiacaba, da *São Paulo Railway*. Pode ser a mais conhecida por ser mais antiga e ser considerada patrimônio histórico em nível federal. Porém a construção de vilas ferroviárias era comum a todas as companhias ferroviárias. Segundo a pesquisa de MORAIS (2002:181-2), que estudou cinco companhias ferroviárias de São Paulo, juntas elas construíram cerca de 6000 (seis mil) unidades de casas. Talvez, seis mil unidades possa parecer pouco em escala nacional, mas em escala local, muitas vezes, a ferrovia foi responsável pela construção de metade das casas das cidades na época (MORAIS, 2002:106), e em muitas outras, este núcleo inicial deu origem a cidades. Acredita-se que aqui reside um dos pontos de importância das vilas ferroviárias.

Das cinco companhias de São Paulo, a que mais construiu foi a Companhia Sorocabana, no total de 2704 unidades de habitação, e em segundo lugar foi a Companhia Paulista com 1612 casas. Deste conjunto de 1612 casas, estamos estudando as vilas das seguintes cidades: Itirapina (91 casas), Brotas (44 casas), Dois Córregos (92 casas), Jaú (52 casas), São Carlos (44 casas) e Rincão (54 casas). A escolha destas vilas baseia-se em dois critérios: a grande quantidade de casas encontradas e a proximidade geográfica entre elas. A grande quantidade das casas depois verificou-se que foi devido à proximidade de armazéns de café construídos na década de 1920, que demandava grande quantidade de trabalhadores. Onde há demanda de trabalhadores, e portanto também de casas, são locais próximos às oficinas das ferrovias, entroncamentos de ferrovias (como é o caso de Bauru), baldeação entre linhas de bitolas diferentes ou ainda entre linhas eletrificadas ou não. Este é o caso por exemplo de Rincão.

Os engenheiros raramente habitavam tais vilas ferroviárias, estas eram dirigidas sobretudo aos chefes de estações e trabalhadores. A finalidade das vilas ferroviárias era ter perto o trabalhador, para a manutenção e em locais que se exigia mais trabalhadores, como são os entroncamentos ferroviárias, locais de baldeação e armazéns. São nestes pontos onde havia maior necessidade de trabalhadores, que havia maior concentração de casas. Não todos os trabalhadores conseguiam morar nas tais vilas. Viviam nelas somente aqueles que interessava aos propósitos da empresa. Era muitas vezes difícil

obter uma para alugar, e os trabalhadores ficavam em listas de espera, segundo testemunhos de ex-ferroviários nos trabalhos de FERREIRA (2010), TENCA (2006), ZAMBELLO (2005). Assim, paralelamente às vilas ferroviárias, surgiram outras vilas que, não necessariamente estavam ligadas às indústrias, mas que eram produzidas por empreendedores privados para alugar aos trabalhadores que não conseguiam as casas nas vilas operárias construídas pelas indústrias. Um exemplo foi o que ocorreu na vila operária da cidade de Campinas, mas há outros exemplos em outras cidades. A atividade de construir e alugar casas foi bastante lucrativa, por ser especulativa e dada a escassez de habitação, até aproximadamente 1942, quando houve uma lei de controle da atividade.

As tipologias das casas das diversas companhias são muito simples e semelhantes. MORAIS (2002:197) fez a seguinte classificação: “casas em renque” (ou casas em linha, sem recuos laterais), geminada (ou casas gêmeas), “casas de turma”. Esta última tipologia, apesar de não se encontrar em uma vila, é tipicamente ferroviária. Estas casas, em geral, são duas ou no máximo quatro casas, construídas entre as estações, ao longo das linhas de trem, para sua manutenção.

Talvez por fazer parte do “mundo do trabalho”, as vilas ferroviárias não tiveram o mesmo tratamento dado às estações. Em geral, são de tijolo, material que representa o período do café e começos da industrialização no Brasil. Os tijolos são aparentes ou revestidos, e às vezes, apresenta alguma ornamentação. A ornamentação, em geral, aparece nas casas maiores, destinadas ao chefe da estação. A Vila de Paranapiacaba, da companhia inglesa *São Paulo Railway* foi construída em grande parte de madeira, mas não é a única, pois encontrou-se exemplares em madeira em algumas vilas ferroviárias de outras companhias no interior do estado de São Paulo, como em Ourinho, da Companhia Sorocabana (praticamente a vila inteira é em madeira), e inclusive na Companhia Paulista, porém nesta última, os exemplos são mais raros. Encontrou-se algumas casas de madeira em meio a outras de alvenaria, na cidade de São Carlos.

Segundo a pesquisa de MORAIS (2002), a média das áreas das casas das vilas ferroviárias das cinco companhias de São Paulo são as seguintes: 1. Estrada de Ferro Araraquara (EFA) 114,61 m² (metros quadrados) ; 2. Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) 98,62 m²; 3. Companhia Paulista (CP) 78,42 m²; 4. Companhia Mogiana (CM) 68,91m² y Estrada de Ferro São Paulo Minas (SPM) 61,60 m². Pode-se observar que a área média varia entre 60 a 70m² (metros quadrados). Com relação a área, cabe destacar, que nas vilas visitadas, havia uma ou duas casas que se destacavam pela sua maior área e sua implantação no lote. Estas casas eram geralmente dedicadas ao chefe da estação.

Quanto aos programas são muito simples, e invariavelmente constituídos de dois dormitórios, sala, cozinha, banheiro (este podendo ser interno ou externo). Algumas casas mais antigas apresentam forno à lenha na cozinha, apresentando assim, chaminés na parte externa. Muitas possuem um quintal nos fundos. Construídas no período de grande preocupação sanitária, algumas apresentam sótão. Este elemento pode ser verificado em algumas das casas da vila ferroviária da cidade de Rincão, que apresentam sótão e piso de madeira. Segundo CORREIA (2004), que estuda as diversas vilas operárias brasileiras, o taylorismo penetrou no país através do IDORT – Instituto de Organização Racional do Trabalho, e disseminou várias ideias tayloristas na educação e inclusive na habitação, através das vilas operárias. Desse modo, a casa do trabalhador, deveria ser higiênica, confortável e econômica. Este órgão possuía uma publicação, através da qual difundia suas ideias, como por exemplo, como deveriam ser as habitações dos trabalhadores: a preferência das casas isoladas no lote às habitações coletivas, denotando um certo preconceito de viver em prédios de mais pavimentos, que perdurou até a década de 1940. Defende-se a habitação com quintal no fundo, para o cultivo da horta pelos trabalhadores, pois se acreditava que o cultivo da terra poderia manter o trabalhador e a família mais tempo em sua casa, afastando-os dos vícios.

SEGNINI (1982) faz a seguinte periodização para a Companhia Paulista : 1868 - 1885, fase escravocrata; 1885-1928 – fase paternalista nas relações de trabalho; e a terceira fase 1928 – 1961, baseada nos princípios da Organização Racional do Trabalho,

tão em voga na época. É esta a fase da implantação de escolas técnicas e profissionais em várias ferrovias, para seleção e preparo dos trabalhadores.³ Segundo SEGNINI (1982:42), o paternalismo da segunda fase da Companhia Paulista (1885-1868), “*revestiu-se de diferentes formas na Paulista. Entre elas destacam-se a Sociedade Beneficente, Associação Protetora das Famílias dos Empregados, Escola de Aprendizizes, Cooperativas de Consumo, Construção de Casas para os Trabalhadores. Todas sob o controle e vigilância da empresa e permeadas pelos conflitos entre os ferroviários e os representantes do capital: a diretoria da empresa.*”. Muitos autores, inclusive ingleses⁴ considera a construção destas casas uma forma de paternalismo. Havia muita ingerência da fábrica na vida dos trabalhadores, e mesmo atravessando a terceira fase (1928-1961), com a organização racional do trabalho, esta ingerência toma outra roupagem agora sob o lema “*formação integral*” do trabalhador. Quanto ao aspecto da “*formação integral*” do trabalhador, defendida por Roberto Mange, um dos introdutores da Organização Racional do Trabalho no Brasil através da Escola de Ferrovias de 1924, e também envolvido na criação do IDORT em 193; alguns autores (SEGNINI, 1982:80) a entendem como a introjeção da “*moral patronal*” imposta aos trabalhadores. A própria ideia de “*família ferroviária*”, que aparece em vários relatos dos ferroviários, parece contribuir com esta ideia de “*formação integral*”, ou “*introjeção da moral patronal*”, dependendo do ponto de vista. Talvez, ainda certa forma de paternalismo e uma forte ideia de hierarquia esteja impregnada.

Um dos aspectos para inculcar esta ideia de “*família ferroviária*” é unir a instrução, os laços de família e a promoção. Os que já tinham membros da família trabalhando na ferrovia, tinham preferência no ingresso. Na promoção, tinha-se preferência pelos funcionários casados aos solteiros, alegando que os primeiros eram mais responsáveis, e impunha-se boicotes à separação dos casais. Em certa medida,

³ A própria autora denomina esta última fase, na qual a ciência é usada como instrumento de dominação, e a Companhia Paulista já não é apenas uma ferrovia, mas o que ela chama de complexo industrial, agregando outros tipos de empresas. O ano de 1928 deve-se referir ao ano da criação da CAIC, Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização.

⁴ DRUMMOND, Diane K. *Crewe, Railway Town, Company and People 1840-1914*. Cambridge: Scholar Press, 1994.

assim como a disciplina do tempo, esta moral “introjetada” ou não, parece de certa forma querida por alguns ferroviários, assim:

“A introjeção desta ‘moral patronal’ imposta aos trabalhadores é observável através das entrevistas com ferroviários aposentados. Salientaram, com ênfase, comparando o comportamento exigido dos ferroviários nas décadas de 30 até 60 ao dos dias atuais que ‘antigamente havia respeito na Paulista: ferroviário não entrava na sala da Diretoria, não bebia, não largava mulher, nem abandonava os filhos. Se não, já sabia: ou era repreendido ou mandado embora. Não era esta bagunça que é hoje.” (TENCA, 2002)

A ideia de “família ferroviária” ajudou também a reforçar a ideia de hierarquia, contraditoriamente com a de proximidade e de veneração; proximidade dos chefes e engenheiros em relação aos seus trabalhadores, que não eram meros burocratas, e de veneração dos trabalhadores para com seus chefes. Esta ideia de “família ferroviária” permaneceu até o final da existência da Companhia Paulista como empresa privada. Ao ser encampada pelo Estado, esta ideia se perdeu. Muitos cargos administrativos foram dados por apadrinhamento político, houve muita rotatividade de chefes, que não apresentavam conhecimento prático, apresentando problemas entre os ferroviários.

Outro motivo para reforçar a ideia de “família ferroviária” era a de que os ferroviários passavam a maior parte do tempo no trabalho, habitando nas vilas ferroviárias, a separação entre o trabalho e a casa eram tênues, e o tempo livre também era passado com outros ferroviários e suas famílias. Os principais tipos de diversão, segundo depoimentos, eram o futebol e os grêmios recreativos, onde se realizavam várias atividades, tais como cinema, baile e outras atividades esportivas.

TENCA(2002) afirma que os clubes ou grêmios recreativos e esportivos eram

iniciativa dos engenheiros e outros ferroviários. Os associados pagavam uma mensalidade. A iniciativa portanto, não era da Companhia, esta, quando muito, dava uma contribuição. Através do depoimento de um ex-funcionário, descobriu-se como foi reunido o dinheiro para a construção de uma piscina⁵. Nas cidades em que o número de funcionários era maior, estes clubes deveriam ser maiores. Também FERREIRA (2010:193-4) conta como o Grêmio Recreativo Flor de Maio, em São Carlos, era frequentado não só pelos funcionários da Companhia Paulista, como pelos negros da região, e como reuniu dinheiro através da organização de bailes, comprando o terreno em 1927 e fundando o Grêmio em 1928. Além deste Grêmio, em São Carlos, os funcionários organizaram a Associação Atlética Ferroviária de Araraquara.

Sobre o futebol, há um trabalho de conclusão de curso da Faculdade de Esportes, da Universidade de São Paulo, escrito por FERREIRA (2008), que defende a difusão do futebol no interior paulista deu-se através das ferrovias. É interessante como o autor relaciona urbanização e industrialização, e atribui a criação de clubes de futebol graças a estes dois fatores, já por si inter-relacionados. O autor considera a ferrovia como:

“(...) extensão da industrialização, pois ela transmite valores culturais e altera o já existente meio interiorano, alterando então o cenário e a vida deste. Também ocorre uma inserção de objetos e símbolos vindos da capital industrial desenvolvida. Defender um brasão, uma ou duas cores, o nome da agremiação futebolística é muito importante hoje em dia, inclusive ocorrem agressões físicas e verbais por essa divergência de símbolos no país do futebol.” (FERREIRA, 2008:44)

⁵ “A criação do Grêmio Recreativo foi de iniciativa de funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. James Blake, juntamente com outros, cujos nomes, agora, me fogem à memória, foi o fundador. Foi iniciativa de funcionários da Companhia. Funcionários de alto escalão das oficinas, não da Companhia em si, ou da diretoria da Companhia Paulista. Funcionários aqui, das oficinas.” (depoimento do Sr. Benedito Guilherme in TENCA, 2002: 170).

Pode-se discordar, do autor, considerando a ferrovia não só como extensão, mas sendo ela mesma indústria. Considerando a mesma criadora de cidades, levando a urbanização e os valores urbanos, um destes valores, o futebol. Interessante ainda como FERREIRA (2008) também recorda a introdução deste esporte no Brasil, e acrescenta que os clubes serviram para organizar esta prática esportiva, e que a profissionalização deu-se em 1933.

“Em 1894, o jovem de 20 anos de idade, Charles Muller, chega a São Paulo vindo da Europa com o intuito de disseminar a prática do futebol. Como é sabido, na “terra da garoa” havia muitas indústrias e empresas ainda relacionadas ao capital inglês, e que eram compostas em seu quadro de funcionários por maioria de ingleses.” (FERREIRA, 2008:33) Algumas das indústrias eram Companhia de Gás, São Paulo Railway e London Bank. Em 1901, surge a Liga Paulista de Football, cujo objetivo seria regulamentar competições entre as equipes, que naquele momento eram apenas cinco, destes: São Paulo Athletic (clube criado pelo próprio Charles Muller), o Germânia (atual Esporte Clube Pinheiros), Mackenzie e a Internacional. (FERREIRA, 2008: 33-4) Inicialmente, o esporte era praticado apenas pela elite paulista, mas paralelamente, os operários das fábricas se organizavam e disputavam seus campeonatos de várzea. *“Nessa perspectiva, a criação de clubes de futebol a partir das empresas se torna comum com o passar dos anos, e muitos clubes surgiram por interesse associativo de funcionários de empresas que administravam algumas ferrovias. Vejamos exemplos de alguns clubes do interior de São Paulo que surgiram entre 1900 e 1950 e tiveram relação direta ou indireta com as ferrovias.”* (FERREIRA, 2008:40-1). FERREIRA (2008) cita a difusão do esporte na Estrada de Ferro Noroeste, a AFE (Associação Ferroviária de Araraquara), fundada por engenheiros e funcionários da EFA (Estrada de Ferro Araraquarense), em 1950 ; e a Paulista Futebol Clube, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1909. Sobre ela:

“O Paulista Futebol Clube da cidade de Jundiá foi talvez um dos clubes mais antigos a ser fundado sob influência das ferrovias. O clube foi fundado a 17 de maio de 1909 por

funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), contudo o clube sucedia ao Jundiahy Foot Ball Club fundado por um escocês em 1903, chamado Thomas Scott. O próprio estádio do Paulista chama-se Jayme Cintra, em homenagem ao engenheiro que trabalhou por décadas na CPEF e era muito agraciado pelos funcionários da empresa por seu respeito adquirido durante anos de dedicação a empresa.”
(FERREIRA, 2008: 41)

Sobre o trecho acima, pode-se arriscar a dizer que a fundação do clube de futebol é antiga, porém a construção do estádio ou o nome dado a ela, refere-se a épocas mais recentes. Assim como os grêmios recreativos, a iniciativa de criação destes clubes eram iniciativas dos próprios funcionários, quer engenheiros ou operários. Desse modo, pode-se concluir que a Companhia Paulista não construía equipamentos de lazer para seus funcionários, estes eram iniciativas dos mesmos. A Companhia Paulista poderia fazer uma contribuição. De fato, nas vilas ferroviárias visitadas não encontramos nenhum destes equipamentos, que podem ser encontradas numa Vila Maria Zélia, famosa vila operária de São Paulo, ou na vila ferroviária de Paranapiacaba, da São Paulo Railway, como escolas, igrejas e enfermarias. Talvez pelo fato de algumas já estarem inseridas em núcleos urbanos pré-existentes ou então, os trabalhadores poderiam deslocar-se pelas linhas férreas e buscar estes serviços em cidades próximas. A única escola existente era a Escola de Formação de Ferroviários, portanto para atender aos interesses da Companhia, localizada na oficina de Jundiaí e em Rio Claro. Em Jundiaí, também eram realizados os exames médicos admissionais, mas não há relato de outros tipos de atendimentos médicos.

Pode-se dizer que dois benefícios que existiam no início da Companhia Paulista eram: as cooperativas de consumo e o pecúlio após morte para as famílias dos trabalhadores que faleciam ou se acidentavam. Com relação a este último, há controvérsias se nasceu da iniciativa dos trabalhadores ou da Companhia.

As Cooperativas de Consumo, criadas em 1902, proporcionavam gêneros alimentícios e outras mercadorias (como tecido, utensílio doméstico, etc...) com preços acessíveis somente a seus funcionários, e estes poderiam pagar descontando na folha de pagamento. Havia cooperativas em Jundiaí, Campinas, Dois Córregos e São Carlos, e tudo leva a crer que eram cidades que possuíam grandes armazéns. Os pedidos podiam ser realizados de qualquer cidade para as cooperativas, e estas despachavam para as cidades. As cooperativas foram fechadas quando a Companhia Paulista foi encampada pelo governo estadual em 1961. Pelos depoimentos, parece que os funcionários gostavam desta iniciativa pois os produtos comercializados eram mais baratos que na cidade. (Depoimento do Sr. Carlos, em FERREIRA, 2010: 143)

Em 1904, foi criada a Associação Protetora das Famílias dos Empregados, que tinha a finalidade de fornecer às famílias dos sócios um pecúlio quando estes faleciam ou se acidentavam. Não se sabe se era uma iniciativa dos funcionários ou da Companhia, segundo FERREIRA (2010:44-5) era uma iniciativa dos funcionários. ZAMBELLO (2005:100) afirma que já em 1901, trabalhadores possuíam “*uma organização própria, como a Sociedade Beneficente dos Empregados em Locomotiva da Companhia Paulista das Estradas de Ferro, fundada por maquinistas e foguistas.*”. Anos depois, em 1910, era criado o Fundo Especial de Pensões, com os mesmos objetivos, para funcionar como um auxílio aos mais velhos ou acidentados. A reivindicação para criação deste fundo, vinha dos funcionários desde 1908. Os valores de contribuição deste Fundo, constam nos relatórios anuais da Companhia Paulista.

Em 24 de janeiro de 1923, foi criada a lei federal nº 4682, redigida pelo deputado de Jundiaí, Eloy Chaves, que prevê a criação de Caixas de Aposentadorias e Pensões para as estradas de ferro:

“(...) Com essa lei, o trabalhador ferroviário, tanto o empregado mensalista, como o empregado diarista com serviço de caráter permanente, passou a ter direito: (1º) a socorros médicos em casos de doenças em sua pessoa e em todos os familiares; (2º) a medicamentos obtidos por preço especial determinado por conselho de administração da caixa; (3º) a

aposentadoria; (4º) a pensão por herdeiros em caso de morte.”
(ZAMBELLO, 2005: 100)

Segundo ZAMBELLO (2005:100), a Caixa de Aposentadoria e Pensões (CAP), foi criada para minimizar os conflitos e atender o interesse da ferrovia, já que quem criou a lei, estava ligado à elite cafeeira paulista e as ferrovias. O funcionamento das CAPs, como entidades públicas autônomas, reguladas pelo governo e para este fundo, era descontado 3% do salário mensal dos empregados, e 1% da renda bruta das empresas e o governo federal com uma soma arrecadada do público através de taxas dos serviços ferroviários. Esta lei começou com os ferroviários, mas depois estendeu-se aos trabalhadores do porto e de navegação fluvial e marítima, através da lei 5.109 de 20 de dezembro de 1926. Tais leis de organização do trabalho e a caixa de aposentadorias e pensões, já eram implantadas na Europa do século XIX, por volta de 1820, e sobretudo entre 1840 e 1850, que segundo ZAMBELLO(2005:103), baseando-se em FOUCAULT (1996:117), visando controlar a economia dos operários.

O direito à aposentadoria foi conquistado com esta lei. Assim, cada companhia ferroviária tinha sua Caixa de Aposentadoria e Pensões. Mais tarde, na década de 1930, o Sindicato Ferroviário de São Paulo apresenta uma proposta de unificar as caixas de aposentadorias e pensões em uma só. Esta medida foi possível com a criação do Instituto de Aposentadoria e Pensões, subordinado ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, no governo de Getúlio Vargas. Aliás, durante toda a década de 1930, Getúlio Vargas procurando ganhar os trabalhadores urbanos, vai criando, primeiramente, leis de reforma das CAPs, até criar os IAPs – Institutos de Aposentadorias e Pensões para os diferentes tipos de trabalhadores, marítimos (1933), comerciários (1934), bancários (1934), industriais (1936) etc... Assim, os fundos ficaram sob o controle do governo federal, e cujo dinheiro foi utilizado para construir habitações. Mesmo antes da criação dos IAPs, há um Decreto nº 21.236, de 1932, que aprova o regulamento para a aquisição e construção de casas populares pela Caixa de Aposentadorias e Pensões.

Assim, tanto as Caixas de Aposentadorias e Pensões, de 1923; como o IAPI, no qual ficaram reunidos os ferroviários, junto com os demais trabalhadores industriais em 1936, irão mudar esta relação de benefícios e assistência, antes oferecidos pelas empresas, e que pouco a pouco vão sendo controladas pelo Estado; assim como o modo de provisão de casas para seus trabalhadores. As casas eram alugadas a alguns trabalhadores, e de preferência casados. Não foram encontrados nas vilas ferroviárias visitadas, os chamados alojamentos para solteiros. O aluguel era descontado do salário, e dessa forma, muitas vezes a indústria poderia manter um salário mais baixo, cobrando um aluguel menor. Quando aposentados da Companhia, os trabalhadores deveriam deixar as casas. Porém, por muito tempo, trabalhar nas ferrovias era um motivo de orgulho e sinônimo de bom emprego, dessa maneira, muitos filhos de ferroviários continuavam trabalhando na companhia, e permanecendo na vila. Assim, muitas das casas passaram de uma geração à outra. Com a decadência das ferrovias, esta situação muda, e hoje é raro encontrar casas habitadas por pessoas ligadas às ferrovias.

A forma de acesso à habitação pelo trabalhador, de aluguel à casa própria, muda no tempo. Este modelo de acesso muda a partir da década de 1940, quando se inicia a difusão do modelo da casa própria para o trabalhador, tanto por parte dos industriais, através do IDORT como pelo Estado, este último, além de regular leis de locação passa ele mesmo a construir casas para os trabalhadores através dos IAPs – Instituto de Aposentadoria e Pensões. Com a presença do Estado para a solução da habitação, pouco a pouco, as indústrias deixam de construir as vilas operárias.

Vilas ferroviárias e patrimônio industrial

Desde 1940, com a decadência da política ferroviária e a concorrência rodoviária, muitas empresas deficitárias passam a ser propriedade e administradas pelo Estado. Além disso, começa o movimento de supressão de vias deficitárias. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), reunindo dezenove empresas ferroviárias administradas pelo Estado. Enquanto isso, a Companhia Paulista segue resistindo a falta de incentivos e a concorrência rodoviária, até que em 1961 é

encampada pelo governo estadual. Em 1971, cinco companhias ferroviárias de São Paulo, incluindo a Companhia Paulista, formam uma única empresa sob administração estatal: a Ferrovias Paulista S.A. (FEPASA). Em 1998, uma lei federal incorpora a FEPASA à RFFSA; contudo nos anos seguintes, começa a concessão a empresas privadas de ferrovias, sobretudo para o transporte de cargas, exceto o de passageiros, este último quase inexistente. Em 2007, é decretada a extinção da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), os bens imóveis passam à Superintendência do Patrimônio da União, que passa a administrar os imóveis, incluindo-se as vilas ferroviárias. Algumas ferrovias estão em uso para o transporte de cargas, mas as estações não têm função e por isso, muitas encontram-se abandonadas. Nem todas estações e vilas são consideradas patrimônio histórico. Algumas poucas estão a cargo do IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o órgão federal brasileiro de patrimônio. Outras estações foram declaradas como patrimônio pelo órgão estadual, CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico), e outras em nível local. Além da Vila de Paranapiacaba, nenhuma outra vila ferroviária foi declarada como patrimônio em nível federal ou estadual; encontrou-se apenas uma vila ferroviária declarada patrimônio histórico em nível municipal. O novo uso das estações costumam ser de escolas e museus.

As ferrovias desempenharam um papel importante na ocupação do território do estado de São Paulo. Sua história está relacionada ao café, à imigração, à urbanização e à industrialização. Em muitas cidades, foi responsável por deslocar a centralidade da igreja à estação, considerada símbolo de progresso. Imigrantes iam e vinham do interior para a capital, e vice-versa; era o modo de viver urbano que circulava também pelos trilhos. Em algumas cidades, foi responsável por sua fundação, em outras, pelo seu desenvolvimento, e em outras ainda, era a única grande empresa que absorvia os trabalhadores.

Infelizmente, é uma pena que tal sistema de transporte foi pouco desenvolvido em nosso país, onde faltam meios de transporte, e apresenta problemas de infraestrutura, mobilidade e sustentabilidade. As ferrovias modernizadas poderiam ser um bom meio

de conexão do território de São Paulo e geraria menos tráfego e poluição que caminhões e transportes individuais. Somado a isso, a falta de cuidado com as estações, denota uma falta de memória e descaso com a história. São muitas as estações abandonadas e sem uso. Ao contrário das estações abandonadas, as vilas ferroviárias continuam habitadas, já não mais por seus ex-ferroviários, às vezes seus netos e inclusive pessoas que não têm qualquer relação com as ferrovias. Porém a ocupação não é sinônimo de conservação. Além disso, a questão da propriedade da terra e das casas não está resolvida. Muitas casas são alugadas pela extinta RFFSA, que passou a administração à Superintendência de Patrimônio da União. Porém a má administração pública persiste. Muitos ocupantes querem comprar as casas, porém não conseguem pela burocracia, e pela má administração, que ainda não sabe o que fazer e por falta de celeridade nas decisões.

Acredita-se que as vilas ferroviárias pertencem a este importante patrimônio industrial, e seria importante sua preservação junto aos complexos ferroviários. Contudo o modo de fazê-lo permanece em aberto, assim como a regularização da propriedade e posse das casas é uma questão a ser resolvida. Desse modo, esta pesquisa além de levantar aspectos da memória ferroviária, questiona o lugar destas vilas ferroviárias dentro do patrimônio industrial.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CORREIA, Telma de Barros. A indústria e a moradia operária, diferentes formas de acesso a casas em vilas operárias e núcleos fabris. *Sinopses*, vol.: n. 28 (1997): 9-18.

CORREIA, Telma de Barros. *A construção do habitat moderno no Brasil: 1870 - 1950*. São Carlos: RIMA, 2004.

COSTA, Emília Viotti. *Da monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1987. 5a. ed.

FERREIRA, Ricardo P. Futebol e ferrovia: o trem da industrialização que para o interior. Trabalho de Conclusão de Curso. Unicamp – Faculdade de Educação Física, 2008.

FERREIRA, Lania Stefanoni. *Entroncamento entre raça e classe: ferroviários no Centro Oeste Paulista 1930-1970*. Tese de Doutorado, Unicamp – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2010.

MORAIS, Marcelo de. *Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários*. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, 2002.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.

SEGNINI, Liliana R. Petrili. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982.

TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista*. Tese de Doutorado, Universidade Estadual de São Paulo, 2006.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2005.

Luciana Massami Inoue - Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (2000), Mestra (MSc - 2010) e estudante de Doutorado em História e Fundamentos Sociais da Arquitetura e do Urbanismo pela Universidade de São Paulo. A dissertação de mestrado “*A iniciativa privada e o mercado formal da habitação para o trabalhador, 1942-1964*”, verificando de que maneira a economia poderia afetar o mercado da habitação para o trabalhador e nas formas de acesso à habitação. Foi professora na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário FIAM-FAAM, entre 2010 e 2013. Trabalhou no setor de Gestão Patrimonial, da Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo (SPU-SP), entre 2010 e 2014, e atualmente com dedicação exclusiva à pesquisa de doutorado patrocinada pela Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo (FAPESP). lumassami@usp.br ; lumassami@gmail.com