

# AMICUS

Sociedade Amigos da Cultura



*Estação Mogiana. Interior.*

Antigo pátio - Estação Mogiana Batatais-SP



Locomotiva com usuários - Estação Mogiana Batatais-SP



Atual Fachada da Estação Mogiana Batatais-SP

BATATAIS-SP ANO IV,  
Nº 7 - maio de 2003

# AMICUS

Sociedade Amigos da Cultura

ISSN 1518-4013

AMICUS - Batatais-SP - Ano IV - Nº 7 - pp. 1-75  
maio de 2003

NOSSA CAPA: Fachada do prédio da estação da Mogiana, que está sendo convertida em Estação da Cultura - Batatais-SP.

AMICUS - Batatais-SP - Ano IV - Nº 7 - maio 2003

## SOCIEDADE AMIGOS DA CULTURA

### AMICUS

Conselho Consultivo e de Editoração  
Coordenador: Walter Cardoso

Membros: Gaspar de Sousa Prado Neto  
José Carlos de Medeiros Pereira  
Maria Clarisse Bombonato Prado  
Mildred Regina Gonçalves

Conselho de Publicação  
Coordenador: Sérgio Corrêa Amaro

Membros: Claudete Camargo Pereira Basaglia  
Clotilde de Santa Clara Medina Cardoso

Para Correspondência:  
Sociedade Amigos da Cultura  
Pça. Cônego Joaquim Alves, 202  
CEP 14300-000 – Batatais-SP  
E.Mail: amicus@netsite.com.br

## SUMÁRIO / CONTENTS

<i>EDITORIAL</i>	
Mogiana e Cultura.....	5
<i>ARTIGOS /ARTICLES</i>	
Recordando o significado da velha "Mogiana" Odilon Nogueira de MATTOS.....	7
Uma estrada precursora da Mogiana Walter CARDOSO.....	11
Mogiana: uma ferrovia para o café Janes JORGE.....	20
Ferroviários, esses esquecidos José Carlos de Medeiros PEREIRA.....	31
<i>SEÇÕES</i>	
<i>GENTE DE MINHA TERRA</i>	
Da Mogiana aos campos de batalha italianos - a história de José Rufino Clotilde de Santa Clara Medina CARDOSO.....	42
<i>POESIA E NOSTALGIA</i>	
O último trem da Mogiana Carla Assed Marino de PAIVA.....	49
<i>DEPOIMENTOS</i>	
Plataforma da estação: embarque no trem das recordações Claudete Camargo Pereira BASAGLIA.....	52

## DEPOIMENTOS

Um pouco do cotidiano de antigos ferroviários  
Clotilde de Santa Clara Medina CARDOSO.....58

## RESENHA BIBLIOGRÁFICA

Espelho de todo mundo  
Alexandre Bonafim FELIZARDO.....69

## NOTICIÁRIO

Batatais em festa pelo centenário de José Olympio  
Maria Clarisse Bombonato PRADO.....72

ÍNDICE DE AUTORES.....74

NORMAS PARA APRESENTAÇÃO DE ORIGINAL.....75

## EDITORIAL

### MOGIANA E CULTURA

A restauração da antiga estação da Mogiana, que está sendo convertida em Estação da Cultura, constitui uma louvável iniciativa da Prefeitura Municipal de Batatais, através de suas Secretarias de Planejamento e Obras e de Educação e Cultura.

Ao se criar um amplo e adequado espaço para as mais variadas atividades culturais, levou-se em consideração que estas serão mais autênticas, quanto mais se relacionarem ao povo. Mesmo porque a alma de uma cidade confunde-se com o jeito de ser de sua gente, de suas crenças e aspirações, enfim, valores decorrentes de suas próprias visões de mundo.

Por outro lado, a própria escolha do local também reveste-se de um oportuno significado, pois não se poderiam cultuar as tradições de Batatais, olvidando-se a participação da Mogiana, no cotidiano da cidade.

Sensível, pois, a esse auspicioso acontecimento, AMICUS elaborou este número, no qual são tratados diversos assuntos, relativos não somente à Mogiana, mas também às estradas carroçáveis que a antecederam e que passavam pela região. Compreende-se, assim, a adequação de textos que tratam da velha Mogiana, das estradas percorridas por viajantes, em inícios do século XIX, do quadro econômico da Província, ao tempo do advento do trem, enfim, do próprio ferroviário, esse esquecido.

Em "Gente de Minha Terra", relata-se a interessante figura de um ex-combatente da Primeira Guerra Mundial. Depois, um pouco de poesia e nostalgia. Seguem-se depoimentos de ex-ferroviários e de seus familiares, o que contribui para a melhor compreensão do cotidiano de uma categoria de trabalhadores cuja memória deve ser conservada.

Resenha Bibliográfica e Notícias completam as sessões deste número.

Tudo redigido, certamente, com aquela qualidade decorrente da seriedade, esmero e competência de nossos dedicados colaboradores, que assim "restauram" não apenas a Mogiana (com *g* ou com *j*), mas também Batatais de outros tempos. Tais leituras des-

pertarão em nossos leitores as mais variadas reflexões, dentre as quais as conseqüências naturais do progresso.

Com efeito, atualmente Batatais é cortada por modernas rodovias, condizentes com aqueles que acreditaram na terra por onde um dia destemidos bandeirantes palmilharam o "Caminho dos Goyazes"...

Walter Cardoso  
Coordenador do Conselho  
Consultivo e de Editoração

## RECORDANDO O SIGNIFICADO DA VELHA MOGIANA

Odilon Nogueira de MATTOS\*

RESUMO: Expansão da Mogiana, uma das maiores ferrovias paulistas, que, partindo de Campinas, estabeleceu sua estação terminal em Araguari, no Triângulo Mineiro. Cafeicultores fluminenses em Ribeirão Preto. Chegada dos trilhos a Batatais e causa do fim das ferrovias.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, lavoura, "memória", tronco e ramais.

Fundada em 1872, tornou-se a "Mogiana" uma das maiores ferrovias paulistas, e para a sua realização contribuíram, tal como no caso da "Paulista", alguns anos antes, fazendeiros da região. Partindo de Campinas, estabeleceu sua estação terminal em Araguari, no Triângulo Mineiro, tendo sido, pois, a primeira ferrovia paulista não só a atingir, mas até a transpor as divisas de nosso Estado. Iniciada a construção em 28 de agosto de 1873, alcançava Jaguari (atualmente Jaguariúna) e Mogi-Mirim em 1875. Em 1878, os trilhos atingiram Casa Branca e em 1883 chegavam a Ribeirão Preto.

Batatais foi alcançada em 1886, Franca em 1887 e as margens do Rio Grande no ano seguinte.

Diversas cidades foram atingidas por uma série de ramais: Itapira, Pinhal e Poços de Caldas, esta já em Minas Gerais.

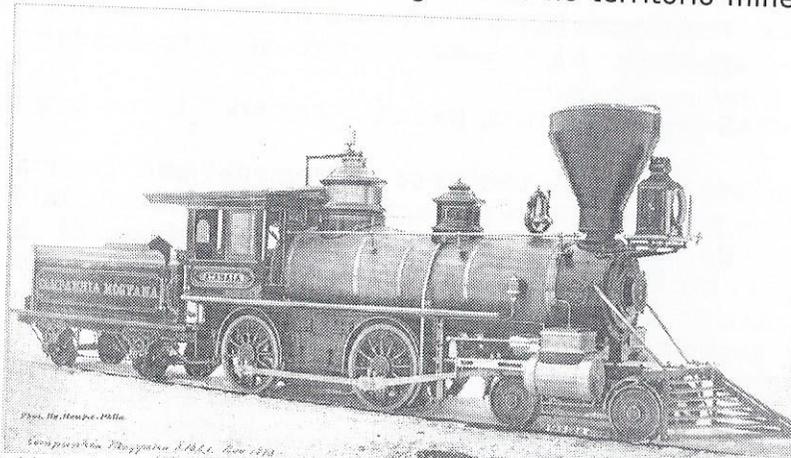
O ramal de Itapira, partindo de Mogi-Mirim, articulou-se com uma ferrovia mineira, a Estrada de Ferro do Sapucaí, e através dela capturou para a economia paulista grande parte do sul de Minas. Começa aqui a "Mogiana" a desempenhar seu importante papel de "ponta de lança" em território mineiro: não só a sua linha-tronco, transpondo o rio Grande, avançou pelo chamado "Triângulo Mineiro", fazendo ponto final em Araguari (como já o dissemos), como diversos outros ramais que o seu tronco vai deitando ao longo de seu percurso incumbem-se de tornar as ligações do sul de Minas mais fáceis com São Paulo do que com o próprio estado de Minas.

Campinas, por ser um ponto inicial da ferrovia, beneficiou-se enormemente desta vinculação com o sul de Minas. Suas escolas, seus hospitais, uma rede comercial, eram freqüentemente

\*Membro da Academia Paulista de Letras.

utilizados pelos mineiros, que as preferiam até às da própria capital paulista. Daí, a "blague" que se tornou comum numa certa época: "Sul de Minas, capital Campinas"...

De todas as companhias que se constituíram na segunda fase do desenvolvimento paulista, foi a "Mogiana" a que construiu maior extensão de linhas férreas no território do Estado, além das que empreendeu em prolongamento no território mineiro.



Baldwin 4 - 1ª locomotiva da Cia. Mogiana adquirida em 1873 da Baldwin Works (Foto de Hemple Phila, enviado à EF Brasil por Mauro Maia da Silva Campinas-SP [www.geocities.com/cia\\_mogiana/index.htm](http://www.geocities.com/cia_mogiana/index.htm))

Tornou-se, assim, a "Mogiana" a estrada dos pequenos ramais, cujo simples exame de sua linha-tronco nos faz perceber. Logo no início, apenas a 32 quilômetros de Campinas, da estação de Jaguari saíam os ramais de Amparo, Socorro e Serra Negra; de Mogi-Mirim (km 73) saía o ramal de Itapira, prolongado depois até Eleutério, na divisa de Minas, onde ia articular-se, conforme indicamos, com uma ferrovia mineira; menos de dez quilômetros adiante, ou seja, de Mogi-Guaçu, saía o ramal de Espírito Santo do Pinhal, que não teve prolongamento, fazendo desta cidade "ponta de trilhos", embora tão próxima da linha-tronco; de Cascavel (atualmente Aguai), km 125, saía o ramal de Poços de Caldas, que também não teve prosseguimento; pouco mais de 20 quilômetros adiante, na estação Lagoa Branca, deitava a "Mogiana" o ramal de Vargem Grande; 40 quilômetros além da estação de Casa Branca, saía o ramal de Mococa e Canoas, o qual, através de sub-ramais, penetrava no território mineiro alcançando Guaxupé; em Baldeação (nome significativo), articu-

lava-se com o ramal de Pirassununga, da Paulista; em Santos Dumont, pouco mais de 20 quilômetros adiante, iniciava-se o ramal de Jataí; de Cravinhos, partiam os ramais de Arantes e Serrana; de Ribeirão Preto saía o ramal de Sertãozinho e pouco adiante bifurcava-se a linha-tronco: uma seguindo por Batatais, Franca e Pedregulho e a outra por Jardinópolis, Orlândia, São Joaquim, Ituverava e Igarapava, reunindo-se as duas em Uberaba.

Pareceu-nos necessária esta cansativa enumeração para mostrar como, aos poucos, a rede ferroviária paulista foi-se constituindo num intrincado emaranhado de linhas, construída de acordo com as necessidades imediatas "na medida das conveniências e aspirações das localidades interessadas e na proporção dos seus meios de ação", para lembrar a frase expressiva do Engenheiro Adolfo Pinto. Dos doze ramais da "Mogiana", alguns não chegavam a ter 20 quilômetros, enquanto que o mais extenso não chegava a 100. A grande maioria ficava na base de 40 ou 50 quilômetros, verdadeiras estradas "cata-café", que iam, no seu imediatismo, servir aos interesses das fazendas de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo.

Significativa pareceu-nos a afluência de fluminenses para a região de Ribeirão Preto, cujas terras passaram a ser preferidas pelos plantadores de café, especialmente após a propaganda que delas fez na imprensa do Rio de Janeiro o Dr. Luiz Pereira Barreto. À "marca mineira" acentuada por Monbeig e Mário Leite para as regiões servidas pela "Paulista" (mais precisamente o Centro-Oeste do Estado) corresponde igualmente uma "marca" acentuadamente fluminense, um pouco mais tardia, já coincidindo com início da República, quando a chamada "crise da Abolição" arruinou a lavoura da velha província fluminense.

Os planos da "Mogiana" eram ambiciosos. Como se não bastasse a articulação com boa parte de Minas Gerais, capturando-a para a influência paulista, lançou as vistas para uma eventual ligação com o litoral por meio de linha que, partindo da estação de Ressaca (atualmente Santo Antônio da Posse), a 50 km de Campinas, fosse ter a Santos. A propósito dessa pretensão da "Mogiana", lembra Adolfo Pinto que "só a influência do espírito de especulações que se apoderou do País na época do chamado 'Encilhamento' poderia explicá-la". A verdade é que o ilustre engenheiro, na época vinculado à "Paulista", combateu tal pretensão "injustificável sob todos os pontos de vista e que não podia

ter senão o fim que teve: fazer a 'Mogiana' gastar alguns milhares de contos de réis em pura perda, acabando por desistir do infeliz tentame".

Este ligeiro apanhado a propósito de uma das mais importantes ferrovias brasileiras, como o seria se se tratasse de qualquer outra estrada de ferro, só nos traz uma realidade, aliás, muito triste: quando se trata de ferrovias no Brasil, os verbos têm de ser conjugados no passado... Duas causas fundamentais explicariam isso: o não-reaparelhamento das ferrovias (que, com poucas exceções, tornaram-se quase todas obsoletas) e a concorrência rodoviária.

Mas, se as ferrovias não mais existem, elas existiram por muitos anos e por muitos anos foram responsáveis pelo progresso das áreas por elas percorridas. Isso nos faz dar valor e apoiar, dentro de nossas medidas, o trabalho que se faz, em muitas delas, para restaurar a sua "memória". Elas têm história e essa história não pode ser esquecida. Não importam os meios pelos quais isso possa ser obtido: museus, arquivos, restauração do que delas ainda existe, cursos, conferências, programas de trabalho, enfim, o que for possível.

MATTOS, Odilon Nogueira de. Remembrance of the meaning of the old "Mogiana". AMICUS, Batatais-SP, Ano 4, nº 7, pp. 7-10

ABSTRACT: Expansion of "Mogiana", one of the most extensive and important railway of São Paulo, starting in Campinas with the final destination in Araguari (Triângulo Mineiro). Coffee producers from Rio de Janeiro moving to Ribeirão Preto. Arrival of the rails in Batatais, and the reason for the end of the railways.

KEYWORDS: railway, agriculture, "memory", branches.

#### BIBLIOGRAFIA

Leite, Mário. *Paulistas e mineiros, plantadores de cidade*. Edart, São Paulo, 1961.

Mattos, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias*. 2ª ed. Alfa-Omega, São Paulo, 1974.

Monbeig, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo. Hucitec-Polis, 1984.

Pinto, Adolfo Augusto. *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

## UMA ESTRADA PRECURSORA DA MOGIANA

Walter CARDOSO\*

RESUMO: A estrada paulista precursora da Mogiana, segundo relatos de D'Alincourt, Saint Hilaire e Müller, bem como a questão dos transportes, abordada nos relatos dos presidentes de Província, antes e depois do advento ferroviário.

PALAVRAS-CHAVE: estradas, ferrovias, memórias e relatos.

### 1. Introdução

O regresso do segundo Anhangüera a São Paulo – ocorrido em 1725 –, com a notícia das descobertas auríferas de Goiás, levou os governantes da Capitania às doações de sesmarias, visando assim a propiciar amparo aos viajantes que se dirigiam a essas novas áreas de mineração, ou delas regressavam. Daí, o povoamento que ocorreu no Caminho de Goiás, com seus naturais aumentos e retrocessos, decorrentes de múltiplos acontecimentos, cuja abordagem escapa aos propósitos deste texto.

Trata-se aqui da estrada que, no século XIX, foi sucessora do Caminho de Goiás. Dela, conhecem-se três registros importantes, elaborados antes do advento ferroviário: são as impressões dos viajantes D'Alincourt e Saint-Hilaire, bem como o relatório oficial de Müller. Além dessas fontes, recorreu-se também aos relatórios dos presidentes da Província, sempre atentos às questões dos transportes, tão importantes para o desenvolvimento econômico provincial.

### 2. D'Alincourt, Saint Hilaire e Müller

O relato da viagem de Santos para Cuiabá, empreendida em 1818 pelo major de engenheiros do exército português Luiz D'Alincourt – impresso pela primeira vez em 1825 –, constituiu importante fonte para compreensão da estrada cujo traçado seguia, grosso modo, o antigo caminho de Goiás.

Com efeito, de Campinas a estrada rumava para Mogi- Mirim, Mogi-Guaçu, Casa Branca, alcançava a "serra de Mato Grosso, coberta de altas e grossas árvores" e pouco adiante, campos,

\*Doutor em História Social, pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo.

capoeiras, ribeiros cristalinos, para se chegar a uma suave descida, que conduzia ao "morador de Batatais", Manoel Bernardes do Nascimento, que, "ajudado de seus filhos desenvolve a maior atividade na lavoura; faz muito bom negócio em gado vacum e em queijos" (D'Alincourt, 1975, p.69). Seguindo-se nor-nordeste, deixava-se à esquerda a freguesia do Senhor Bom Jesus da Cana Verde, para se chegar a Paciência, após duas léguas de caminhada. Depois, Fazenda Macaúbas, travessia do Sapucaí e chegada a Franca, cujos habitantes eram hábeis tecelões, além de se dedicarem à criação de gado, que exportavam.

Outro relato que merece referência é o do sábio francês Auguste de Saint-Hilaire, que, procedente de Goiás, atravessou Rio Grande em 1819, adentrando assim a então Capitania de São Paulo. Nessa jornada rumo à Capital, esse naturalista-viajante passou por Franca, Casa Branca, Mogi-Guaçu, Mogi-Mirim, São Carlos (atual Campinas) e Jundiá, de onde rumou finalmente para São Paulo. Dentre as diversas observações registradas por Saint-Hilaire, cumpre aqui referência ao menos a algumas, relativas ao tráfego que então havia nessa estrada. Na altura de Pouso Alto - treze léguas antes de chegar a Franca - o naturalista anota a existência de fazenda de onde, anualmente, seu proprietário "ia à cidade de São Paulo, com um carro de bois, carregado de toucinho e algodão" (Saint-Hilaire, 1972, p. 97).

O uso de carro de bois em tais viagens - ida e volta, feitas em cerca de três meses - era possível, dadas as extensas áreas planas e aos contornos que se faziam em elevações, como a de Mato Grosso, nas adjacências da atual Altinópolis. Aliás, o próprio nome Cubatão - localidade situada entre Batatais e Casa Branca - significaria "barroca entre duas montanhas" (Pizarro, Memórias Históricas, IX, apud Saint-Hilaire, 1972, p. 113).

Para frustração do historiador interessado no passado de Batatais, Saint-Hilaire esteve somente na fazenda Batatais, onde conheceu Manuel Bernardo do Nascimento, seu proprietário, personagem já anteriormente referida por D'Alincourt. O naturalista não chegou a ir à freguesia de Batatais, "situada a pouca distância da estrada do lado de leste" (Saint-Hilaire, 1972, p. 110). Mas, ao menos ele faz referências ao intenso tráfego que Mogi-Mirim, Campinas e Jundiá tinham com São Paulo, para onde iam produtos agrícolas e de onde se recebiam utensílios de ferro e sal.

Da maior importância para a compreensão das preocupações governamentais com as estradas da Província é o Ensaio, do Marechal Daniel Pedro Müller, publicado pela primeira vez em 1838, exaustivo levantamento efetuado para dar cumprimento a leis provinciais. Dentre as mais variadas questões aí tratadas, tais como povoações, população, governo, religião e educação, há um capítulo dedicado à economia. Nele, ao reconhecer a importância do transporte de mercadorias pelo interior da Província, o autor registra que, dadas as longas distâncias percorridas, o mau estado das estradas e a baixa rentabilidade do sistema, os gêneros chegavam aos seus destinos tardiamente e encarecidos.

Assim, era importante considerar que as boas estradas faziam-se necessárias, não apenas para a comodidade dos que por ela transitavam, mas porque eram "igualmente proffcuas ao adiantamento e riqueza de um país" (Müller, 1978, p. 2). Portanto, era imperioso que tudo se fizesse para melhorá-las. Para tanto, podia se aplicar o rendimento das barreiras, com o qual seriam contratados engenheiros e trabalhadores.

Entretanto, nada devia ser feito sem um plano amplo, onde prevaleceriam as reais necessidades da Província e não menores interesses locais. Seria um plano com orçamento devidamente aprovado pela Assembléia Legislativa Provincial e pelo Governo, estabelecendo-se as responsabilidades das Câmaras Municipais, tanto da Capital, quanto das vilas, para a construção e consertos das pontes de suas próprias estradas.

Na Capital, haveria um conselho provincial, incumbido dos assuntos relativos às estradas, enquanto os conselhos municipais seriam formados pelo Juiz de Paz, presidente da Câmara Municipal e proprietários mais importantes.

Ainda segundo a proposta de Müller, tais conselhos seriam auxiliados por inspetores que fariam recomendações sobre projetos de obras, tais como pontes, novos trechos, etc.

As propostas de Müller, se postas em prática com firmeza, seriam benéficas à economia da Província. Infelizmente, sempre ocorriam obstáculos de difícil superação. Dentre estes, o encargo da nomeação de inspetores das estradas pelas Câmaras Municipais. Exercendo tais cargos gratuitamente, desses inspetores pouco se poderia esperar. Assim, não se poderia exigir uma fiscalização eficiente por parte das câmaras, dada a precariedade de recursos destas. Por outro lado, como a Província geral-

mente não tinha um inspetor a quem atribuir tais responsabilidades, ocorria maléfica desconexão entre planos de obras provinciais e municipais. Daí, as recomendações dos presidentes da Província.

### **3. A questão dos transportes, segundo os presidentes da Província**

Em pronunciamento feito por ocasião da abertura dos trabalhos da Assembléia Legislativa da Província de São Paulo, em 1840, o presidente da Província esclarece que não se tinha conhecimento de quais eram as estradas provinciais e suas ramificações, de quais deveriam ser retirados recursos para consertos e quais estradas eram municipais e, portanto, sob a responsabilidade das câmaras locais. Fazer um levantamento preciso da situação das estradas era – ainda segundo esse pronunciamento presidencial – tarefa impossível de se propor, porque não se tinham engenheiros disponíveis e nem recursos para empreendimento de tais proporções (Fala de 1840).

Visando a minimizar esses inconvenientes, sancionou-se lei em 1841, determinando que as câmaras informassem sobre o estado das estradas que passavam por seus municípios. Aliás, já no ano anterior, a Assembléia Provincial aprovava requerimento recomendando que se abrissem atalhos no trecho de estrada compreendido entre Casa Branca e Franca, a fim de se evitar o trânsito pelo morro do Cubatão, pouco adiante do rio Pardo e por Mato Grosso, perto da Fazenda Batatais (10ª sessão ordinária, de 20 de janeiro de 1840). Trabalho esse arrematado e executado pelo Capitão Antônio Ferreira da Rosa. Restava ainda (Fala de 1844, p. 67) o conserto da ponte sobre o rio Sapucaí, “assaz importante para os municípios de Franca, Batatais e Casa Branca, é óbvia conveniência e vantagens facilitar-lhes a comunicação com lugares próximos à Capital”. Além disso, era conveniente melhorar-se a estrada de Franca a Campinas, para se oferecer “seguro trânsito a carros de grande porte”, adotados por aqueles municípios (Fala de 1844, p. 67). Ainda nessa Fala, fica registrado que as estradas de Mogi-Mirim estavam em bom estado, graças sobretudo aos consertos que lhes faziam seus habitantes. Porém, era necessário construir uma ponte sobre o rio Mogi-Guaçu, indispensável para o “crescido número de carros que conduzem os produtos de Casa Branca, Batatais e Franca”, carros que

retornavam com cargas de sal, destinadas a cidades mineiras e goianas (Fala de 1844, p. 66).

Assim, graças a pequenos e freqüentes reparos, amenizavam-se as precariedades das estradas. Entretanto, carecia-se de um plano diretor para toda a Província, o que é lamentado pelo seu Presidente, em relatório de 1850. Nele fica registrada a necessidade de se estabelecer um critério para a construção de estradas, bem como conservar somente aquelas que fossem de utilidade geral. As demais deveriam ficar sob a responsabilidade das municipalidades. Ainda segundo esse relatório, propunha-se a divisão do território provincial em seções, com um quadro de inspetores competentes, responsáveis pelas estradas e demais obras públicas (Relatório de 1850, p. 13).

A estrada que, da Capital, chegava até Franca, passando por Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim e Casa Branca, dado o “avultado número de tropas” que por ela transitavam, merecia atenção especial do Governo Provincial. Este lamentava os estragos feitos pelos “carros denominados de Franca”, isto é, carros de boi cujas rodas eram fixas ao eixo, girando portanto ambas com a mesma velocidade (inconveniente hoje corrigido, graças ao diferencial dos veículos motorizados). (Relatório de 1852, p. 64). Aliás, em pronunciamento do vice-presidente da Província, proferido quatro anos mais tarde, continuam as referências aos “estragos causados por carros de Franca” (Discurso, 1856, p.35).

Sorvedouro contínuo dos recursos provinciais, as estradas eram freqüentemente referidas pelos governadores provinciais como uma questão de difícil solução. Era necessário que se abrissem e conservassem apenas “aquelas estradas que oferecem reconhecidas vantagens para o aumento da riqueza pública” (Relatório, 1861, p. 3), ou que trouxessem benefícios à administração provincial. Assumindo uma postura didática, lembra o presidente que as estradas estavam colocadas em quatro classes: gerais, provinciais, municipais e vicinais. As três primeiras seriam conservadas pelos respectivos cofres públicos, enquanto as vicinais eram de responsabilidade de particulares que delas fizessem uso. As estradas provinciais ligavam os centros de produção mais importantes aos portos de embarque. Dentre tais vias, eram apontadas sete, que para ele seriam as mais importantes. Entre Cajuru e Franca, situa-se a variante para Batatais.

Entretanto, a partir da inauguração da Estrada de Ferro Mauá,

ocorrida em 1854 – pouco mais de quatorze quilômetros que, partindo de Porto da Estrela, rumavam na direção de Petrópolis -, descortinavam-se novas perspectivas aos governantes. Daí, as repercussões que essa ferrovia teve na Província de São Paulo. É bem verdade que a primeira lei paulista relativa às ferrovias data de 1836, quando se concederam privilégios para a construção da estrada de ferro que, partindo de Santos, estendesse seus trilhos pelo interior paulista. Tentativas malogradas, até 1855, quando, em histórico discurso na abertura dos trabalhos da Assembléia Legislativa Provincial, o presidente da Província, José Antônio Saraiva, exortou os deputados para que estes passassem a dar maior apoio – inclusive nas questões de privilégios e garantias de juros – às empresas que se propusessem às construções de ferrovias.

Nesse pronunciamento, José Antônio Saraiva lembra que “a produção atual de Jundiaí, Campinas, Limeira, Constituição (atual Piracicaba), Rio Claro, Mogi-Mirim, Araraquara, Casa Branca e Batatais” (Discurso, 1855, p. 41) seriam beneficiados, pois sabia-se que nesses municípios havia produção excedente, anomalia que seria corrigida com o advento ferroviário.

Passados onze anos, com o sub-título “Estradas que devem concorrer para o futuro desenvolvimento da estrada de ferro”, o presidente da Província chamava a atenção da Assembléia para o fato de que não tardaria a construção da ferrovia que ligaria Santos a Jundiaí, passando pela Capital, o que certamente contribuiria para o desenvolvimento da Província (Relatório, 1865, p. 40). Sendo Jundiaí o ponto terminal, ficava clara a necessidade de se converter essa localidade em pólo para o qual deveriam convergir as demais estradas, facilitando-se assim as relações comerciais e “dando à indústria e à agricultura todas as vantagens de uma importação segura” (Relatório, 1865, p. 40).

Então, dada a importância da lavoura cafeeira, cuja produção e comercialização com os mercados estrangeiros prosperava, era necessário que se conservasse a estrada que, de Mogi Mirim, rumava para Campinas. Aliás, essa localidade é referida no Relatório do ano seguinte, como “um dos maiores centros de exportação provincial, não só com a Capital, como também com outras cidades e vilas” (Relatório, 1866, p. 56). Assim, convinha que se mantivessem em bom estado as estradas que convergiam para Campinas.

Portanto, ainda não ocorrera a inauguração da linha de Santos a Jundiaí, e já se examinavam os encargos para seu prolongamento até Campinas, o que parecia ser um empreendimento de importância incontestável. Eis, pois, a recomendação do Governo para se considerar que as estradas do interior, desconectadas da estrada geral de Campinas, “em breve terão de procurá-la, a fim de se utilizarem dos transportes da via férrea” (Relatório, 1866, p. 57), que se encontrava em construção.

O Governo sempre teve sua atenção voltada para a conservação das estradas, o que se depreende das constantes recomendações que se fizeram à Assembléia Provincial. São as verbas destinadas à construção de pontes, manutenção do leito carroçável, enfim, atendimento às solicitações das câmaras municipais, ou recomendações a estas para manter as estradas praticáveis. Porém, a partir de 1875, quando a Mogiana inicia seu tráfego de Campinas para Mogi-Mirim, o Governo vai deixando de se preocupar com as estradas que passavam por localidades ainda não alcançadas pelos trilhos. Inaugurada a estação de Casa Branca, em 1878, no ano seguinte, a Diretoria Geral das Obras Públicas era autorizada a despender a importância necessária para serviços na “ponte do Rio Pardo, na estrada de Casa Branca à Franca” (Relatório, 1880, p. 123).

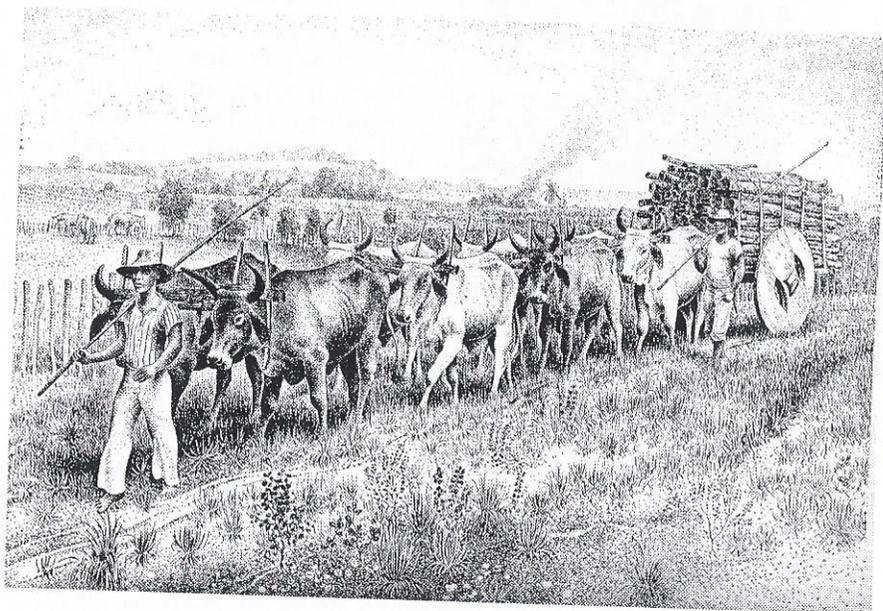
Em 1880, a Companhia Paulista chegava a Porto Ferreira, o que levava a Diretoria de Obras a propor e ser autorizada verba para a abertura de uma estrada que, de Porto Ferreira, “vai a Batatais, passando por São Simão e Ribeirão Preto” (Relatório, 1881, p. 61). Entretanto, a Mogiana rumava para Ribeirão Preto, aí chegando em 1883. Daí para a frente, deriva à leste e prolongamento a Batatais, “cuja inauguração solene realizou-se em 25 de outubro, com a Augusta presença de Suas Majestades Imperiais” (Relatório, 1887, p. 62)

#### **4. O carro de boi, esse indesejável que deixou saudades**

A partir da inauguração da Mogiana, iniciava-se nova era, na qual ainda caberia aos carros de boi o importante tráfego pelas estradas vicinais que se ligavam à ferrovia.

Entretanto, no contexto da vida urbana, o carro de boi tornara-se indesejável, na medida em que causava danos às vias públicas. Aliás, alguns dias antes da inauguração da estação Mogiana, a Câmara Municipal de Batatais proibia o trânsito de

carros de boi "pelas ruas abauladas, assim como na rua da Estação" (C.M.B., ata de 5 abril de 1886, p.59), permitindo apenas o tráfego de carroças, carroções e troles. No dia seguinte, a Comissão de Obras Públicas entendia que se deviam desviar das ruas do centro da cidade os carros que, de Franca, Mato Grosso e Cuzcuzzeiro, se dirigiam à estrada de ferro. Seguem-se instruções para consertos de ruas por onde transitavam carros de boi que rumavam à estação (C.M.B., ata de 22 de outubro de 1887, p. 7), bem como proibição de carros de boi pela cidade (C.M.B., ata de 12 de janeiro de 1889, p 40).



**Carro de boi com "quatro juntas"**

Ilustração de Percy Lau. In I.B.G.E. - Conselho Nacional de Geografia. *Tipos e Aspectos do Brasil (Excertos da "Revista Brasileira de Geografia.")*

Veículo que, antes do advento ferroviário, tanto contribuiu para o transporte de cargas, do carro de boi restou, aos mais velhos, a lembrança daquele gemido da "cantadeira", engraxada com sebo e pó de carvão. O mestre-carreiro, que por longos anos sofrera as amarguras da sacrificada vida das estradas poeirentas e de

sol escaldante, ou enlameçadas e sob chuvas inclementes, passou a ser personagem a quem se ia negando espaço no cenário interiorano, à medida que este ia se motorizando.

Figura que está por merecer um exame profundo, do mestre-carreiro restou a lembrança daquela antiga canção popular, que diz:

"Mestre-carreiro,  
Como chama vosso boi?  
Chama Saudade,  
De um amor que já se foi..."

CARDOSO, Walter. The precursors road of Mogiana. AMICUS. Batatais-SP, nº 7, pp. 11-19

ABSTRACT: The road that existed before Mogiana, according to reports of D'Alincourt, Saint Hilaire and Müller, as well as the issue of transportation, that was approached in the reports of the province presidents, before and after the arrival of the railroad.

KEYWORDS: roads, railroads, memories and reports

#### REFERÊNCIAS

##### Documentos

Falas, discursos e relatórios apresentados à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, pelos presidentes da Província, anos de 1840, 1841, 1844, 1850, 1852, 1855, 1856, 1861, 1866, 1880, 1881 e 1887.

Livros de Atas da Câmara Municipal de Batatais-SP, anos de 1886, 1887 e 1889.

##### Bibliografia

D'Alincourt, Luiz. *Memória sobre a Viagem do Porto de Santos à Cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia: São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

I.B.G.E Conselho Nacional de Geografia. *Tipos e aspectos do Brasil (Excertos da "Revista Brasileira de Geografia")*, Ilustrações de Percy Lau. 6ª edição, Rio de Janeiro, 1956.

Müller, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo*. 3ª ed. facsimilada, São Paulo, Governo do Estado, 1978.

Saint Hilaire, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguay*. São Paulo, Martins: Editora da Universidade de São Paulo, 1972.

## MOGIANA: UMA FERROVIA PARA O CAFÉ

Janes JORGE\*

RESUMO: A proposta deste artigo é apresentar os principais momentos da expansão cafeeira na região da alta-mogiana em fins do século XIX e início do século XX, enfatizando o lugar das ferrovias nesse processo.

PALAVRAS-CHAVE: café, Mogiana, São Paulo, ferrovias.

Como se sabe, a ocupação do interior do estado de São Paulo e o desenvolvimento de suas cidades foram profundamente afetados pela expansão dos cafezais em terras paulistas, em especial, a partir das últimas décadas do século XIX. E quando se fala do café, como que de imediato surge o tema das ferrovias. E com razão, pois a implantação de uma eficiente estrutura de transportes foi um dos elementos fundamentais para a viabilização do complexo agro-exportador cafeeiro. Cabe lembrar, porém, que as ferrovias do café também contribuíram para o implemento de outras culturas agrícolas e para a própria industrialização paulista. Até o final dos anos 1930 os trens foram, sem contestação, o principal meio de transporte em São Paulo, posição que voltaram a ocupar durante a Segunda Guerra Mundial, quando a escassez de petróleo deixou parados os carros e caminhões que ameaçavam essa primazia (Love, 1982, p. 93).

O impacto das estradas de ferro foi marcante em São Paulo e fez com que, durante muito tempo, as regiões do estado fossem, em sua maior parte, freqüentemente identificadas pelo nome das ferrovias que as serviam. Assim, em 1957, a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros localizava o município de Batatais "no traçado da Cia Mogiana de Estrada de Ferro, a 20° 54' de latitude sul e 47° 35' de longitude W. Gr., distando 310 km, em linha reta, da Capital". A Mogiana foi uma das mais importantes ferrovias paulistas e, em fins do século XIX, já atendia um extenso território em São Paulo, incluindo Ribeirão Preto, Batatais e Franca.

Na verdade, essa região começou a ser ocupada mais intensamente no começo do século XIX, bem antes, portanto, da chegada dos trilhos. Nesse período, o desenvolvimento da lavoura

canavieira no centro-oeste paulista, que tinha em Campinas e Itu importantes centros de produção açucareira, fez aumentar ali a procura por gado e gêneros de primeira necessidade, como arroz, feijão e milho, que escasseavam em meio aos canaviais, cultura mais lucrativa e que tendia a expulsar roceiros e pequenos proprietários para zonas de fronteira, uma delas o território ao longo do rio Pardo. Contudo, foram criadores de gado e lavradores do sul mineiro que ali chegaram em maior número. Eles migravam em busca de terras virgens, férteis, de boas pastagens e com acesso ao mercado consumidor que se desenvolvia no centro-oeste paulista, abandonando uma área de ocupação mais densa e antiga. (Brioschi, 1991, p. 31-40).

O crescimento da população e das atividades econômicas fez surgir povoados, freguesias e vilas nessas terras, como Franca, freguesia elevada a vila em 1824, Batatais, promovida a vila em 1839, ou o povoado de Ribeirão Preto, que apareceu em 1856, com a construção de uma capela dedicada a São Sebastião. Por essa época os indígenas praticamente já tinham sido expulsos da região. (Zamboni, 1978, p. 16-18; Emboaba, 1955, p. 344, nota de rodapé, n 21; Santos, 1976, p. 79).

Enquanto esses povoados cresciam em meio a fazendas que se dedicavam, sobretudo, à pecuária, os cafezais espalhavam-se no centro-oeste paulista, dividindo espaço com a cana-de-açúcar. Desde a década de 1830, o café alcançara o primeiro lugar nas exportações brasileiras, sendo que, do período que vai daí até por volta de 1870, a principal área produtora foi o vale do Paraíba, entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Do vale do Paraíba, o café logo foi levado para a região de Campinas, que, nesse primeiro momento, meados do século XIX, passou a produzir pouco mais de dez por cento do café de São Paulo.

As possibilidades de expansão da cafeicultura, não só ao redor de Campinas, mas em todo oeste de São Paulo, eram enormes, pois nele as condições naturais eram excepcionalmente favoráveis ao cultivo dos cafezais e havia terra em abundância. Apenas dois fatores dificultavam essa expansão: um era o escoamento da mercadoria produzida, que, feito por muares, ocorria de maneira lenta e dispendiosa para os padrões capitalistas. O outro, a escassez de mão-de-obra decorrente da interrupção do tráfico de escravos da África para o Brasil, a partir de 1850, escassez apenas atenuada pelo tráfico interprovincial a que recor-

\*Mestre em História Social e doutorando em história pela USP - bolsista Fapesp.

reram os fazendeiros - alguns dos quais já fazendo experiências, mal sucedidas, com trabalho livre (Holloway, 1984, pp. 22-38).

Os braços para a lavoura vieram através da grande imigração iniciada na década de 1880, e o problema da falta de um escoamento eficaz da produção cafeeira foi solucionado com o advento das ferrovias. Em 1867, a São Paulo Railway, companhia de tecnologia, administração e capitais britânicos, contando com privilégios e garantias concedidos pelo governo brasileiro, interligava, através de 139 quilômetros de trilhos, o porto de Santos a Jundiaí, atravessando a cidade de São Paulo. Vencendo as íngremes escarpas da Serra do Mar por meio de um sistema de engenharia sofisticado, a Santos-Jundiaí possibilitou que o transporte de mercadorias entre o planalto e o litoral de São Paulo ocorresse de maneira rápida e em larga escala, viabilizando a ocupação cafeeira das terras do interior paulista.

Monopolizando o acesso ao porto de Santos, a São Paulo Railway, primeira e mais curta ferrovia paulista, não viu interesse em prolongar seus trilhos para além de Jundiaí, o que acabou sendo feito por companhias ferroviárias organizadas por fazendeiros, políticos e outros homens de negócio de São Paulo. Em 1872, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro inaugurou a linha Jundiaí-Campinas e daí avançou seus trilhos rumo a noroeste. Nesse ano, surgiu a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com o objetivo inicial de, partindo de Campinas, chegar a Mogi-Mirim ao norte, o que foi realizado em 1875. Em 1878, os trilhos da Mogiana atingiram Casa Branca, cidade próxima ao rio Pardo; em 1883, Ribeirão Preto e, em 1887, Franca. Transpondo o rio Grande, a Mogiana alcançou o "Triângulo Mineiro", sendo que, ao longo de seu percurso, apareceram ramais que se articularam com o sul de Minas Gerais a leste. As estradas de ferro seguiam os cafezais que se alastraram no oeste paulista depois de 1867, pois aos fazendeiros era economicamente viável o transporte das sacas por muares até, aproximadamente, 200 quilômetros a partir do fim dos trilhos. Décadas depois, em outras regiões do Estado, as ferrovias não mais seguiriam os cafezais, mas sim tomariam a sua dianteira, abrindo caminho para a expansão cafeeira (Mattos, 1974, p. 58-59, 64-76; Holloway, 1984, p. 21-22, 40).

No final da década de 1870, cafeicultores do vale do Paraíba e da região de Campinas começaram a se estabelecer em Ribeirão

Preto e adjacências, comprando terras e abrindo fazendas. Um dos primeiros a fazer isso foi Martinho Prado Júnior, figura de destaque da burguesia paulista, que, em 1877, visitou os municípios de São Simão e Ribeirão Preto, procurando descobrir as perspectivas que ofereciam aos negócios do café. O relato de sua viagem e as análises e conclusões que dela tirou, Martinho Prado Júnior fez publicar na Província de São Paulo, no mês de outubro de 1877, em uma série de artigos que incentivavam os investimentos na região. (Zamboni, 1978, p. 52-53; Holloway, 1984, p. 27).

Alguns fazendeiros do sertão do rio Pardo viram com entusiasmo a chegada dos empreendedores de outras partes de São Paulo e do vale do Paraíba, auxiliando-os em sua instalação no lugar, pois percebiam que a formação de um núcleo de grandes plantadores de café seria capaz de retirar a região do seu semi-isolamento, possibilitando que eles também participassem dos lucrativos negócios que a cafeicultura prometia. Além disso, donos de extensas propriedades auferiam lucros imediatos com a venda de parcelas de suas terras, valorizadas pelo aumento da demanda, o que permitia que se capitalizassem e pudessem investir e ampliar a cultura do café em suas próprias fazendas.

Por outro lado, havia fazendeiros, sitiantes e outros moradores que viam com desagrado e ódio a invasão dos forasteiros e as mudanças no modo de vida que a cultura do café acarretava. Martinho Prado Júnior não deixou de registrar o juízo que tais homens faziam dos cafeicultores: "a maioria da população (...) manifesta completa hostilidade à cultura do café, e consideram os plantadores que ali tem comprado terras, como uns bárbaros que levam àquelas paragens à pobreza e à ruína os seus antigos moradores (...) sentem-se constrangidos, apertados como dizem, e almejam vender suas terras afim (sic) de se refugiarem para o sertão, onde possam viver com mais liberdade e onde não exista a maldita planta." (*apud Santos, 1976, p.17*).

Sitiantes, roceiros e outros pobres do lugar logo apelidaram o café de "fruta de jacu", nome de um pássaro avermelhado que, no léxico caipira, era sinônimo de bobo. Seja porque não possuíam capitais para investir na formação dos cafezais, seja porque não desejavam alterar seu modo de vida, ou ainda mesmo devido ao fato de serem constrangidos a vender suas pequenas par-

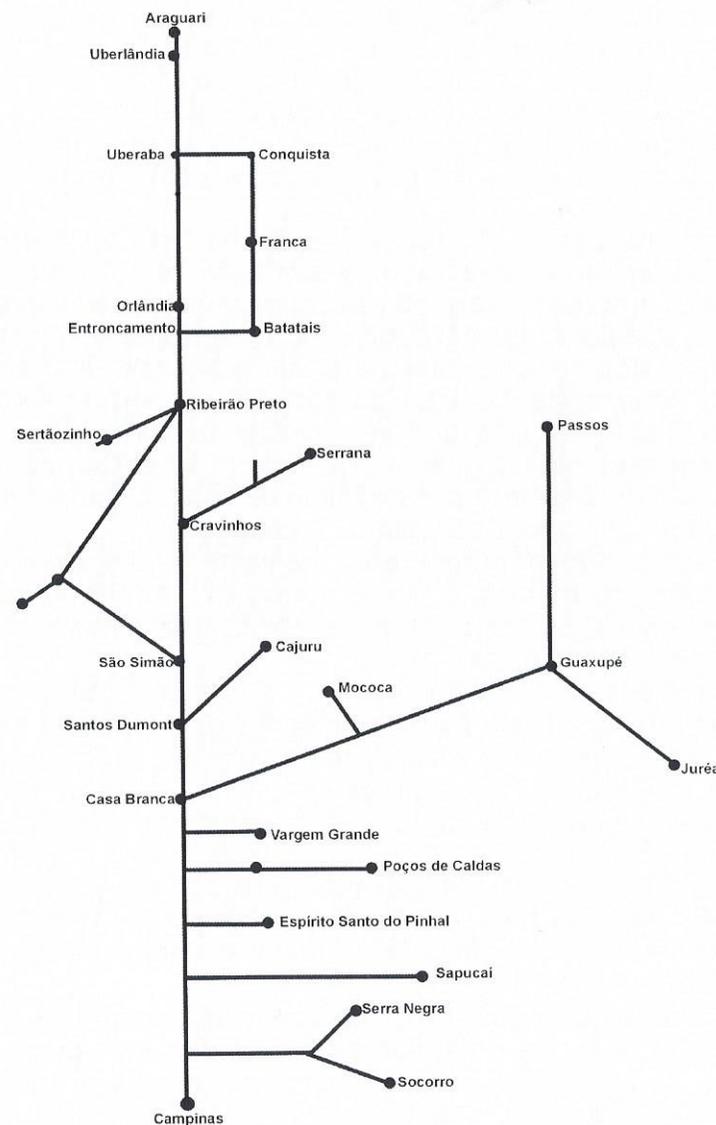
celas de terra a grandes fazendeiros sob ameaça de morte, muitos desses homens e mulheres deixaram a região, à qual haviam chegado algumas décadas atrás. (Zamboni, 1978, p. 52,55). Não seriam eles que impediriam a avassaladora onda verde dos cafezais e as matas em chamas que precediam a instalação dos fazendeiros e passariam a constar cada vez mais freqüentemente da paisagem local. (Monbeig, 1984, p. 176).

Antes de Martinho Prado Júnior, as terras roxas paulistas já haviam tido um outro grande entusiasta, Luís Pereira Barreto, que foi um dos seus mais ativos e importantes propagandistas. Em 1876, ele, que clinicava na cidade fluminense de Resende, juntou-se a seu irmão Rodrigo Barreto, que naquele ano abandonara suas propriedades no vale do Paraíba para plantar café nas imediações de Cravinhos. Constatando a fecundidade daquelas terras, imediatamente Pereira Barreto escreveu alguns artigos para A Província de São Paulo, ressaltando as suas potencialidades (Cione, 1994, p. 182-183, nota de rodapé). A ação propagandística de Pereira Barreto continuou nos anos seguintes e o seu efeito persuasivo foi particularmente eficaz em sua região de origem, como nos conta Renato Jardim, morador de Resende que no fim do século passado migrou para "São Simão":

"Grande (...) era o prestígio do culto e bondoso cidadão junto a sua originária 'grei'. Quando pela imprensa (...) dava ele conta das suas impressões sobre as 'terras roxas' que visitara, sobre a rara fertilidade delas, sobretudo para a cultura do café, ali então apenas embrionária, foi o começo do êxodo por parte dos cafeicultores daquele recanto a sudeste da Mantiqueira (...) Despojavam-se Resende, Barra Mansa, Queluz, São José do Barreiro, Silveira, Bananal e terras adjacentes. Resende sobretudo.

A esse tempo, já ia mal a lavoura cafezista na região: terras gastas, mal amanhadas, à moda do serviço escravo, cafeeiros envelhecidos, de reduzida produção. Ocorria, além disso, sugestiva circunstância da então vigente lei hipotecária: libertava esta o devedor de ônus contraídos se entregue o objeto hipotecado. Lavradores em massa retiravam a escravatura, abandonavam a querida gleba e, bandeirantes em retorno, iam agora tomar lugar entre os devassadores do sertão, criadores da grande lavoura de café da afortunada região de terras 'encaroçadas'. Outros muitos vendiam suas fazendas e, com suas famílias, às vezes de composição numerosa, imitavam-nos. (...)

## COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO



### Principais estações de linha-tronco e seus ramais

(Esquema elaborado segundo *Suplemento da Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, 1946, P. 133. Apud Maria Célia Zamboni, *A Mogiana e o Café, contribuições para história da Estrada de Ferro da Mogiana* Dissertação de Mestrado - UNESP-Franca - 1993)

Ao tempo ainda em que a Mogiana não transpunha Casa Branca, enchia-se o 'S. Simão' de gente das terras fluminenses, feita a caminhada a cavalo, através de Santa Rita, cargas e bagagens em chiadores carros de bois - desde Porto Ferreira, na Paulista. Moços imberbes, até então habituados ao conforto, lá iam. Aguardava-os por abrigo o rústico rancho de sapé à beira da mata. Nas bagagens preciosas levavam - a par das armas - foices, enxadas, machados, os quais em seus braços virgens aprendiam a manejar (...).

Emigrar para a afortunada região paulista foi delírio coletivo. Não só emigrava o lavrador, e sim toda gente: artífices de todo gênero, pedreiros, carpinteiros, marceneiros, negociantes, industriais, médicos, farmacêuticos, agrimensores e quantos buscavam campo remunerador para sua atividade. A gente humilde que, estarecida, assistia ao subitâneo esvaziamento da velha terra (levas e levaras que sem cessar partiam e das quais não teriam mais notícias), essa fraca gente inventou, não sem espírito, um neologismo: por sinônimo de morrer, transportar-se para o túmulo, 'ir para S. Simão sem chapéu.'

Esse S. Simão, porém, era uma vasta região, eram em especial, além do município desse nome, Cravinhos, Ribeirão Preto, Jardinópolis, Batatais, Caconde, Santa Rita, Franca e cercanias." (Jardim, 1946, p. 145-147).

Em toda essa "vasta região", os cafezais multiplicavam-se e mais rapidamente a partir de meados da década de 1880, quando, praticamente ao mesmo tempo em que ali chegavam os trilhos da Mogiana, assegurava-se o suprimento de mão-de-obra para a lavoura cafeeira através da imigração subsidiada e iniciava-se um período (1886-96) em que os preços do café nos mercados internacionais atingiam os seus patamares mais elevados. Para o bem ou para o mal, os sertões paulistas estavam agora firmemente interligados aos fluxos econômicos internacionais (Holloway, 1984, 27-28).

Cabe lembrar que, além das condições ecológicas, da disponibilidade de terras e de mão-de-obra e dos altos preços internacionais, as crescentes emissões de papel moeda a que recorreu o governo brasileiro - tanto para responder às suas dificuldades financeiras como para adequar a economia ao que considerava as novas necessidades do país, isso a partir de fins do Império, mas principalmente nos primeiros anos republicanos - também

animaram essa frenética expansão dos cafezais e das ações especulativas, pois a abundância de numerário daí decorrente propiciou condições financeiras favoráveis ao equipamento das novas fazendas. Ao mesmo tempo, a inflação, depreciando o câmbio, favorecia as exportações e a lucratividade da cafeicultura. São Paulo, que tinha 108 milhões de pés de café em 1880, passaria a ter 520 milhões em 1900. Fazendas eram instaladas ou adquiridas e, em poucos anos, seus proprietários conseguiam vendê-las por três ou quatro vezes mais do que haviam despendido para obtê-las inicialmente. (MONBEIG, 1984, p.107-108).

Nessa época, o oeste paulista conheceu "a grande febre de plantações de café", na definição de Pierre Denis, geógrafo francês que viajava por São Paulo, em 1909, alguns anos depois de encerrado esse que foi o grande "boom" da cafeicultura, com altos lucros e índices de expansão que nunca mais seriam alcançados. As palavras de Denis ajudam a entender a atmosfera da época:

"Durante estes 15 anos" (1885-1900) "a plantação de café preocupou exclusivamente todos os espíritos. Interessou a agricultura e a colonização, pobre e ricos, cidadãos e camponeses. Como sempre sucede em tais circunstâncias, um movimento universal de especulação sobre as terras ativou o movimento colonizador. A cultura do café pareceu a todos a mais natural e a mais frutuosa para o emprego da inteligência e da energia de cada um. As outras culturas recuaram (...) e a colonização concentrada, metódica, deu-se a descobrir terras convenientes ao cafeeiro. Sendo a terra violeta a melhor terra para o café, houve verdadeiramente uma caça aos filões de diabase (...) (...) O centro de gravidade do estado deslocou-se. A nova cidade de Ribeirão Preto tornou-se a rival de Campinas." (Denis, s/d, pp., 230-232).

Na passagem do século XIX ao XX, a zona servida pela estrada de ferro Mogiana, em conjunto, passou a liderar a produção cafeeira do Estado, em comparação com as demais zonas. Em 1905, 34% do café paulista era produzido na região da Mogiana, percentual que saltou para 44% em 1920. Nesse período, São Paulo dominava entre 50% e 75% do mercado mundial do café.

A influência da ferrovia na vida social paulista, contudo, ia muito além do transporte de café para o porto de Santos e de

trabalhadores para as fazendas, embora essa fosse a sua principal atividade durante muito tempo. Basta lembrar, por exemplo, que elas permitiam que se viajasse para praticamente qualquer lugar da área povoada de São Paulo, em um dia ou menos - em 1896, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Mogiana transportaram juntas 2.630.000 pessoas, mais do que a população estimada do estado, que era de 2.300.000 habitantes. Ou então que os jornais e revistas produzidos na capital circulassem pelo interior do Estado, alcançando os primeiros mesmo cidades longínquas, no próprio dia de publicação. As ferrovias e o telégrafo também permitiam que notícias do interior chegassem com constância à capital e fossem incorporadas às publicações periódicas. Essa eficaz rede de transportes e comunicações, que se completava com os jornais locais, propiciava à imprensa paulistana atuar decisivamente para que o espaço geográfico, socioeconômico e cultural paulista fosse percebido e se articulasse de forma regional. (Holloway, 1984, p. 47-48).

Na verdade, pouco se sabe sobre a dimensão sociocultural da expansão ferroviária em São Paulo, pois as pesquisas a este respeito estão apenas começando. Pouco se sabe, igualmente, sobre o impacto ambiental causado pelas estradas de ferro. Warren Dean abriu tal discussão ao indicar, de modo geral, como as ferrovias contribuíram para o desaparecimento da Mata Atlântica. Em primeiro lugar porque impeliam a fronteira agrícola cada vez mais para longe, ou seja, estimulavam a ocupação predatória do território, ocupação que deixava atrás de si, muitas vezes, terras exauridas e "cidades mortas". Havia ainda o fato de as estradas de ferro não evitarem cruzar as florestas, que eram então devastadas, desde que isso garantisse declives mais planos e traçados mais diretos. Além disso, exigiam grande quantidade de madeira para os dormentes, de preferência madeiras de lei presentes em florestas primárias, que precisavam ser repostos quando se desgastavam. Por fim, embora as locomotivas que corriam em direção ao litoral queimassem carvão importado em suas caldeiras, no interior era comum a utilização de lenha, o que fez com que a extração e o comércio dessa mercadoria fossem impulsionados ao longo das vias férreas. Mas lembra também o historiador norte-americano que a acentuada deterioração das condições ambientais do meio rural paulista e a situação de penúria de grande parte de sua população tornavam-se muito mais visíveis

aos críticos da realidade nacional devido às viagens e excursões ferroviárias que os colocavam em contato direto com essa terrível situação (Dean, 1997, p.226,227,240).

JORGE, Janes. Mogiana, a coffee railway. AMICUS, Batatais-SP, ano IV, Nº 7, pp. 20-30

ABSTRACT: This paper intends to present the main development stages of the coffee expansion at the alta-Mogiana region (1880-1930) emphasizing the role of rail-roads in this process.

KEYWORDS: coffee, Mogiana, São Paulo, railway.

#### Referências Bibliográficas e Fontes

- BRIOSCHI, Lucila R. e outros. "Entrantes no Sertão do Rio Pardo. O Povoamento da Freguesia de Batatais. Séculos XVII e XVIII. São Paulo: CERU, 1991.
- CIONE, Rubem, *Revivescências na História de Ribeirão Preto*. Ribeirão Preto: Summa Legis, 1994.
- DEAN, Warren. *A Ferro e Fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Cia das Letras, 1997.
- DENIS, Pierre, *O Brasil no século XX*. , Lisboa: José Bastos Editores s/d.
- EMBOABA, Osmani. "História da Fundação de Ribeirão Preto" In: Revista de História n(s. 21 e 22, Janeiro-Junho, São Paulo, 1955.
- HOLLOWAY, Thomas H. Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo 1886-1934. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- JARDIM, Renato, *Reminiscências (De Resende Estado do Rio, às plagas paulistas: S. Simão, Batatais, Altinópolis e Ribeirão Preto)*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1946.
- JORGE, Janes. "O Crime de Cravinhos: Oligarquia e Sociedade em São Paulo." São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH-USP, 1998.
- LOVE, Joseph. *A Locomotiva São Paulo na federação brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1974.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec-Polis, 1984.
- MORAES, Maria Luiza P. M. *Companhia Agrícola Francisco Schmidt: Origem, Formação e Desintegração (1890-1924)*. São Paulo: dissertação de mestrado, FFLCH-USP, Depto. de História, 1980.

SANTOS, José Luiz dos. *Família e História: Estudo de um caso e de uma questão*. Campinas: dissertação de mestrado, IFCH-Unicamp, Depto. de Ciências Sociais, 1976.

ZAMBONI, Ernesta. *Processo de Formação e Organização da Rede Fundiária de Ribeirão Preto, (1874 a 1900)*, São Paulo: dissertação de mestrado, FFLCH-USP, Depto. de História, 1978.

## FERROVIÁRIOS, ESSES ESQUECIDOS

José Carlos de Medeiros Pereira\*

RESUMO: As estradas de ferro foram as grandes empresas do começo do século XX. Indica-se como elas foram também grandes empregadoras de pessoas cidadinas e, em alguns casos, com relativa instrução. Lança-se a hipótese de que, no caso destes últimos empregos, seus ocupantes foram sobretudo brasileiros e descendentes de portugueses, e que tais empregos davam estabilidade, segurança e prestígio. Um exemplo familiar é exposto.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovias, empregadores, ferroviários: número, prestígio, mobilidade social.

### 1. Introdução

De modo geral, os trabalhos publicados sobre estradas de ferro referem-se à extensão da rede, especificam as mercadorias transportadas, o número de passageiros, as receitas e despesas, o material rodante (locomotivas, vagões, carros), a energia consumida e assim por diante. Sem dúvida, tudo isso tem importância, mas alguém há de perguntar: e os que fizeram e fazem esse conjunto funcionar? Onde estão?

Na verdade, os ferroviários foram os grandes esquecidos dentre as principais categorias ocupacionais, de nosso país pelo menos. Sobretudo nas três primeiras décadas do século XX, seu número praticamente equivalia ao de operários. Mas, dispersos, não chamaram tanto a atenção dos estudiosos como estes últimos. Aqui se pretende preencher um pouco essa lacuna histórica e sociológica.

### 2. Ferrovias, grandes empregadoras

No final do século XIX e princípios do XX, as ferrovias eram, "de longe, as maiores empresas da economia capitalista" (Hobsbawn, 1988, p. 178). Para sua construção e manutenção eram exigidos enormes capitais. Eram, também, as maiores empregadoras. Às vésperas da Primeira Guerra Mundial, em 1914, a rede mundial de ferrovias já ultrapassava um milhão de quilô-

\*Doutor em Sociologia, livre-docente em Medicina Social e professor associado aposentado da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto, da USP.

metros (Hobsbawn, 1988, p. 95). Elas empregavam, já naquele tempo, mais homens do que qualquer empreendimento industrial. Seus empregados somavam 360 mil na França e 1.700.000 nos Estados Unidos (Lesourd e Gérard, s/d, p. 345). É difícil saber-se, com precisão, quantos homens elas empregavam em todo o mundo nessa época. Mas há algumas referências a respeito. Eric Hobsbawn, por exemplo, diz que, "em 1890, a London and North Western Railway Company ... controlava 65 mil operários, num sistema de 7 mil quilômetros de linha e 800 estações" (Hobsbawn, 1988, p. 178). Verifica-se, por aí, que a ferrovia à qual ele se refere empregava mais de nove pessoas por quilômetro de linha. Como se tratava de uma região muito povoada, com grande volume de carga, e com muitas estações, não se poderia encontrar a mesma média de empregados em outras partes do mundo. Mas, muito possivelmente, os ferroviários ultrapassavam os cinco milhões, se considerarmos outras informações, que serão dadas adiante.

No caso brasileiro, não consegui dados a respeito do pessoal empregado pelas nossas ferrovias nas primeiras décadas do século XX. Os Anuários Estatísticos não os apresentam, que eu saiba, até 1966. No desse ano, ao lado de dados relativos a cargas, passageiros, material rodante, consumo de combustíveis, há, creio, a primeira informação a respeito. Nessa publicação se diz que, em 1962, a média do pessoal empregado pelas ferrovias brasileiras teria sido de 204.570 pessoas. O Anuário de 1965 menciona que a extensão de nossas ferrovias, também em 1962, era de 36.572 quilômetros. Ou seja, haveria 5,5 empregados por quilômetro de linha. Suponho que nas primeiras décadas do século XX a média de empregados por linha poderia ser até maior, em vista da tecnologia mais precária, embora não alcançando os números ingleses. Se estimarmos, no entanto, a mesma média para 1925, quando nossas ferrovias já estavam chegando a 30 mil quilômetros, teríamos mais de 150 mil homens empregados pelas nossas ferrovias, podendo a chegar a 200 mil. Ora, o Recenseamento de 1920 registrou 275.512 operários em todo o Brasil, para uma população de 30.635.600 habitantes (Recenseamento de 1920, *apud* Rodrigues, 1968, p. 344). Por definição, operário é o que trabalha em fábricas, em indústrias de transformação, não em serviços. Vê-se, por esses dados, quão importantes eram as ferrovias como fontes empregadoras.

E no caso do Estado de São Paulo, quantos ferroviários existi-

riam na década de 1920? Há que se fazer estimativas também. Segundo Odilon N. de Matos (1981, p. 163), as ferrovias paulistas tinham, em 1940, no total, 8.629 km de extensão. No entanto, algumas delas adentravam o Estado de Minas Gerais. Já o Anuário de 1962 informa que as estradas de ferro paulistas alcançavam, em 1961, a extensão de 7.715 km. Em 1925, a das ferrovias brasileiras era de 30.731 km, ou seja, 81,8% das existentes em 1961 (37.548 km). Usando a mesma proporção, deveria haver, pelo menos, 6.300 km de ferrovias em São Paulo. Suponho que a proporção de trabalhadores por km de linha deveria ser maior do que os 5,5 de 1962. Não chegaria aos números ingleses, mas o movimento das ferrovias paulistas era muito grande por causa da exportação do café. As estações existentes em São Paulo, Campinas, Santos e Ribeirão Preto, para ficar nas mais importantes, empregavam muita gente. Além do mais, havia oficinas de manutenção, recuperação, consertos e mesmo montagem. Essas oficinas, em Ribeirão Preto, por exemplo, eram imensas. Mesmo que o número de ferroviários fosse de 6,5 ou 7 por km, haveria, por volta de 1925, 40 mil homens empregados pelas estradas de ferro paulistas. Um número realmente extraordinário, sobretudo se considerarmos que a população do Estado, pelo Recenseamento de 1920, era de apenas 4.502.188 habitantes.

Tendo em conta esses dados, é notável o descaso com que os cientistas sociais brasileiros trataram essa categoria ocupacional. Sobretudo aqueles vinculados à ideologia marxista preocuparam-se quase que tão-somente com os operários e não com os empregados no setor de serviços ou mesmo com os trabalhadores rurais. De certa forma, tratou-se de um viés ideológico. É que, para o marxismo ortodoxo, seriam os movimentos sociais, desencadeados pelo proletariado industrial, que levariam à grande transformação do sistema de produção capitalista. Creio ser o momento de se dar mais atenção a essa categoria esquecida de trabalhadores, ainda que as transformações econômicas de caráter especialmente tecnológico a estejam levando, não digo à extinção, mas à marginalização, se comparada à grande importância socioeconômica e política que teve no passado. Não sou especialista no assunto, mas não me recordo de autores brasileiros que se tenham voltado para o sindicalismo ferroviário ou se preocupado com seus movimentos grevistas.

Em relação ao sindicalismo, diz Hobsbawm (1988, pp. 177-8) que, por causa de sua extensão, as companhias de estradas de ferro eram quase impossíveis de sindicalizar. Mas ele mesmo reconhece que, embora não tendo a mesma vantagem estratégica dos portuários, localizados em poucos lugares, algumas categorias de ferroviários, como maquinistas e outros tripulantes de trens, tinham-na também. Creio que tanto isso é verdade que as primeiras caixas de aposentadorias e pensões do Brasil foram as dos ferroviários. Alguns historiadores da Previdência Social brasileira tendem a difundir a idéia de que só com Vargas (isto é, após 1930) ela teve início efetivo entre nós. Com isso, desqualificam os sistemas de caixas de aposentadorias e pensões dos anos 1920. Concordo com outros autores, que situam esse início em 1923, quando foi promulgada a chamada Lei Elói Chaves. Pelo decreto nº 4.682, de 24-1-23, criava-se, como diz seu subtítulo, "em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no País, uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para os respectivos empregados" (Oliveira e Teixeira, 1985, pp. 19-20).

### **3. Ferroviários do passado: estabilidade, prestígio, ascensão social**

Tendo em conta o número de ferroviários existentes no país, na década de 1920, o significado desse emprego avulta. Na verdade, não só pelo número. É que, quase com certeza, o ser ferroviário, nesse tempo, deveria constituir um dos empregos mais desejáveis. Sobretudo depois de as caixas de aposentadoria e pensões terem começado a funcionar. Havia, agora, a perspectiva, de certa forma inimaginável para outras categorias ocupacionais, de aposentadoria e de pensão para os familiares em caso de óbito. Além do mais, o emprego era bastante estável, se comparado com outros. De fato, a mortalidade de empresas, sobretudo pequenas, sempre foi enorme em todo o sistema capitalista. Ora, ao contrário das demais empresas, uma ferrovia não poderia desaparecer de um momento para o outro. Ou seja, antes de haver leis nesse sentido, a estabilidade no emprego era bastante real. O que estou querendo dizer é que empregos em ferrovias deviam ser estáveis, trazer prestígio e favorecer o processo de ascensão social de seus ocupantes e familiares.

O emprego de ferroviário nas atividades específicas de

telegrafista e de escriturário devia ser dos mais cobiçados nas primeiras décadas do século XX. Por quê? Em razão de serem praticamente os únicos serviços, com as características positivas descritas atrás, a que poderiam aspirar rapazes e homens relativamente educados das cidades, principalmente pequenas. Se não fossem proprietários de meios de produção, onde se poderiam empregar? Não havia grandes indústrias, com escritórios de porte. As maiores empregadoras eram oficinas artesanais e casas comerciais. Para aquela população com um certo nível cultural, obtido, o mais das vezes, junto aos pais e outros parentes (porque os grupos escolares eram pouquíssimos), uma outra possibilidade de emprego era o funcionalismo público. Mas este era muito pequeno. Além do mais, conseguir ser funcionário dependia menos de capacidade do que de relações com os detentores do poder, sobretudo local, os chamados "coronéis", ligados ao PRP (Partido Republicano Paulista). Enfim, eram mínimas as possibilidades de encontrar emprego estável, relativamente bem remunerado, com certo prestígio e possibilidade de ascensão fora das ferrovias.

Pensando agora, especificamente, no Estado de São Paulo, suas ferrovias, quase com certeza, deveriam preencher as atividades mencionadas acima com brasileiros natos ou portugueses e seus descendentes. É que, na população do Estado, a proporção de imigrantes era bem grande, atraídos pela cafeicultura em expansão. Em 1920, nosso Estado tinha 4.592.188 habitantes, dos quais 833.709 eram estrangeiros (Anuário Estatístico do Brasil, V, 1939-1940, p. 1302, *apud* Smith, 1967, p. 168). Se considerarmos os descendentes destes últimos, os brasileiros, com avós também brasileiros, constituiriam uma minoria. De fato, entre 1874 e 1920 vieram para São Paulo 1.775.109 imigrantes estrangeiros, sendo 928.665 entre 1874 e 1900 e 823.642 entre 1901 e 1920 (Vasconcelos, *apud* Smith, 1967, pp. 148-9). Para se ter uma idéia mais clara da significação desses números, foram registrados apenas 67.326 trabalhadores brasileiros entrados no Estado nas duas primeiras décadas do século XX (Camargo, *apud* Rodrigues, 1968, p. 345). Possivelmente foram computados tão-somente aqueles que passaram pela Hospedaria dos Imigrantes, na capital, ou em outros locais em que o registro se fazia e não de todos os que demandavam as terras paulistas. De qualquer modo, os dados mostram,

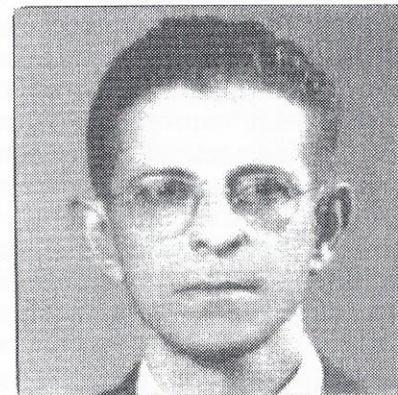
inquestionavelmente, a enorme predominância da imigração estrangeira, sobre a nacional, para o Estado.

A hipótese de que o pessoal que trabalhava na administração, telegrafia, contabilidade e escritórios em geral das ferrovias paulistas era quase todo composto de pessoas citadinas, brasileiras ou portuguesas, tem a ver com a natureza do emprego. Isto é, a preferência por pessoas culturalmente diferenciadas dessas nacionalidades se relacionaria ao fato de que possuiriam domínio do idioma pátrio, necessário sobretudo na telegrafia, e teriam a capacidade de realizar operações aritméticas sem o auxílio de nenhuma máquina para o exercício das funções de escriturário dedicado ao cálculo dos fretes cobrados tendo em conta a distância, o volume ou o peso, e o produto. Sabemos que mesmo hoje é enorme a proporção de analfabetos funcionais na população escolarizada (a pessoa sabe até ler, mas não entende o que está escrito, além de não saber escrever um simples bilhete). A incapacidade de fazer cálculos simples é também muito grande e, às vezes, até maior. Assim sendo, deveria ser muitíssimo pequena a porcentagem de pessoas com essas capacidades num tempo em que o analfabetismo era generalizado. Para se ter uma idéia dessa deficiência nacional, era de 51,5%, em 1950, a porcentagem de analfabetos na população brasileira entre os que tinham 10 ou mais anos de idade, ainda que, na população urbana, o número descesse para 21,3% (VI Recenseamento Geral do Brasil, apud Smith, 1967, p. 539).

#### 4. Um exemplo familiar

Será preciso pesquisa mais acurada para comprovar a hipótese de predominância absoluta de brasileiros entre ferroviários exercendo, em São Paulo, funções mais intelectualizadas e de que a ocupação dava prestígio e possibilitava a ascensão social do empregado (e de seus descendentes). Tenho, entretanto, algumas indicações a respeito. Um de meus amigos sociólogos é casado com uma filha de ferroviário. O sogro trabalhava na Noroeste, em Bauru, em função como as mencionadas. A filha, já aposentada, tornou-se antropóloga física e professora da Faculdade de Medicina de Pinheiros, da USP. Seus conhecidos, filhos de colegas do pai, tornaram-se juizes, desembargador e fizeram carreiras bem sucedidas de nível superior. O escritor Ignácio de Loyola Brandão, em suas crônicas, faz freqüentes referências aos

bons empregos de seu pai, de outros membros da família, como ferroviários da Araraquarense, em Araraquara. Inclusive, insistiam com ele para que se tornasse um deles: não existiria emprego melhor.



**Aymoré Celso Pereira**

Quanto a mim, gostaria de dar um depoimento pessoal, já que meu pai, Aymoré Celso Pereira, trabalhou na Mogiana durante 35 anos, até se aposentar. É claro que a amostra que mencionei é muito parcial; além do mais não estão sendo feitas as devidas comparações. Contudo, na Sociologia, em muitos casos, é desnecessária uma acumulação puramente empírica de fatos. Às vezes, "basta uma observação só, mas bem feita, assim como, muitas vezes, uma única experiência bem conduzida chega para o estabelecimento de uma lei". Quem o afirma é Émile Durkheim (1960, p. 77).

Antes de meu pai, seu irmão Adalberto Pereira foi telegrafista em Batatais. Demitiu-se na primeira metade da década de 1920 e foi para São Paulo. Lá, enquanto trabalhava em escritório, fez cursos na Escola Álvares Penteado, creio que de contabilidade. Entrou no Banespa. Nele fez carreira das mais brilhantes, chegando ao topo dela enquanto funcionário, inclusive o de gerente da Matriz. Ao sair de Batatais, conseguiu que seu irmão Aymoré, com 14 anos, em 1923, fosse aceito como aprendiz de telegrafista na estação da cidade. Contava meu pai que uma de suas maiores alegrias, na adolescência, foi, de repente, começar a interpretar corretamente os sons do código Morse. De fato, transmitir é até relativamente fácil. O difícil é entender os sinais telegráficos. Meu pai trabalhou alguns anos, como telegrafista, na grande estação da Mogiana de Ribeirão Preto, até o começo da década de 1930, antes de voltar para Batatais.

Pelo que contava, tinha em Ribeirão Preto alguns amigos muito cultos, sobretudo um chamado Machado (que morreu na Revolução de 1932 lutando ao lado dos paulistas). Fizeram-no ler grandes escritores portugueses, como Camilo Castelo Branco e Eça de Queiroz. Desses escritores contava-me o enredo de suas

novelas e romances. Quanto a Alexandre Herculano e Camões, creio que foi seu pai (meu avô José Pereira Júnior) quem o fez interessar-se por eles e também pela História antiga de Portugal. Meu pai também me relatava, embora superficialmente, lendas de mitologia grega e romana e da história de Roma, bem como fazia referências, breves, à Ilíada e à Odisséia, e, confusas, a poetas como Dante, Tasso e Ariosto. Sabia, pelo menos, os nomes das grandes obras desses poetas do Renascimento italiano. Nesses casos, não sei quais as influências maiores que sofreu. Suponho, no entanto, que as do pai foram reforçadas pelas dos amigos telegrafistas de Ribeirão Preto. Aprendeu também a ler diariamente jornais de São Paulo, que assinava. Também comprava boas revistas, além de ser maníaco por palavras cruzadas. Acompanhava com muita atenção tanto a política brasileira como a internacional. Dadas as influências que mencionei, aliadas a um genuíno interesse, formou boa biblioteca para os padrões batataenses. Em nossa cidade, bem menor que Ribeirão Preto, possivelmente o nível dos colegas devia ser inferior, mas Aymoré deles gostava, principalmente de um conferente também chamado Machado. Iguamente do chefe da estação, Heretiano Pereira da Costa. Os moços, aprendizes de telegrafista que, por vezes, iam treinar o código Morse em nossa casa, num aparelho cuja peça principal era uma campainha elétrica, pareceram sempre ser boas pessoas, com as quais meu pai manteve, creio, boas relações.

Quanto à remuneração, contou-me meu pai que quando se casou, em 1934, com 25 anos, ganhava 340 mil réis (340\$000) por mês. Era um bom salário para Batatais da época. Pagava, por exemplo, apenas 40 mil réis de aluguel. Os preços de alguns livros também permitem uma comparação. A lista consta da última capa de um dos livros que possuía, de L. Lyard, autor de Lógica. A editora era a Cia. Editora Nacional, de propriedade de Monteiro Lobato. Ei-la: 1) Exames de Admissão aos Cursos Gymnasiales, trabalho organizado por professores do Lyceu Nacional Rio Branco. A propaganda dizia: "Magnífico volume optimamente impresso, ilustrado e cartonado: 12\$000"; 2) Como se Aprende Mathematica, pelo prof. Saverio Cristofaro, do mesmo Lyceu: 12\$000; 3) Anatomia e Physiologia Humana, pelo Dr. A. Almeida Junior: 15\$000; 4) Como se aprende a língua, de autoria de A. Sampaio Doria: 8\$000. O livro mais caro da lista

custava 20\$000 e o mais barato 3\$000. Por aí se percebe que, realmente, a remuneração para a época era bem razoável, considerando-se que não havia empregos na cidade que proporcionassem a mesma segurança, estabilidade, horários bem definidos, folga semanal, prestígio, etc. A situação piorou muito depois da Segunda Guerra Mundial. Começou um processo inflacionário, embora de pouca monta, e os salários ficaram praticamente congelados. Ampliou-se o número de bens que passaram a ser considerados necessários para se ter uma vida digna. Meu pai teve então de complementar seu salário, primeiro tornando-se guarda-livros, fazendo a escrita de algumas fazendas; depois, passando a vender títulos de uma empresa de capitalização. Mas, aí, já estamos em outra época, diferente da que estou analisando.

Quanto à posição social proporcionada pelo emprego de telegrafista ou escriturário da Mogiana, meu pai sentia-se prestigiado. Não só por causa do salário e do nível cultural. É que o emprego permitia muito contato com pessoas gradadas da cidade. De fato, praticamente todos os que viajavam usavam a ferrovia. Também o despacho e recebimento de mercadorias ensejavam essas relações. Lembro-me, por exemplo, de que meu pai tinha como um de seus interlocutores costumeiros, o Pe. Miguel, ecônomo do Colégio São José. Por suas funções, ele precisava ir constantemente à estação. Outra pessoa amiga, com a qual usualmente trocava idéias, era o Dr. Barros, médico da Mogiana (pai da Profa. Dinah, de Matemática). Em síntese, até o imediato pós-guerra meu pai se sentia muito bem como escriturário da estrada de ferro.

Finalmente, há que se fazer referência a uma característica do emprego muitíssimo prezada por ele. Refiro-me à segurança e à garantia de aposentadoria por tempo de serviço ou por doença e acidente. Ele ficara bastante impressionado com o acontecido com seu próprio pai. Este, alfaiate, tivera que abandonar a profissão por doença. Tendo passado por dificuldades financeiras, tornara-se vendedor de bilhetes de loteria. Com a piora da saúde, passou a depender do auxílio dos filhos, dado que não havia um sistema de seguro social. O exemplo da trajetória de vida paterna levou-o a optar racionalmente pela segurança e estabilidade. Além de o tipo de personalidade ter influído muito na decisão de ser sempre ferroviário, havia ainda a questão da saúde mais ou menos precária. Ele sofria de hipertensão grave e

tinha freqüentes crises de enxaqueca.

Creio que a descrição da vida de meu pai, como ferroviário, exemplifica bem meu ponto de vista a respeito da ocupação e contribui para sustentar minha hipótese.

Pereira, José Carlos de Medeiros, Railwaymen, those forgotten. AMICUS, Batatais, SP., nº 7, pp.31-41

ABSTRACT: The railway companies were the large corporations in the beginning of the 20th Century. It is shown how they were great employers of urban people too and in some cases these people had to have some relative school level. A hypothesis of those last jobs is proposed that their employees were Brazilians and Portuguese descendants and that those jobs gave them stability, security and prestige. A familiar example is exposed.

KEYWORDS: Railway companies, employers, railwaymen: number, prestige and social mobility.

#### REFERÊNCIAS:

CAMARGO, José Francisco de, *Crescimento da População no Estado de São Paulo e seus Aspectos Econômicos*, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, São Paulo, 1952.

DURKHEIM, Émile, *As Regras do Método Sociológico*, trad., Cia Editora Nacional, São Paulo, 2ª. Edição, 1960. A primeira edição em francês é de 1895.

HOBSBAWN, Eric. J., *A Era dos Impérios, 1875-1914*, Paz e Terra, Rio/São Paulo, 1988.

LESOURD, J.-A. e GÉRARD, C., *História Econômica, Séculos XIX e XX*, Livraria Clássica Editora, Lisboa, s/d.

MATTOS, Odilon Nogueira de, *Café e Ferrovias*, Edições Arquivo do Estado, São Paulo, 1981. Há varias edições posteriores.

OLIVEIRA, Jaime de Araújo, e TEIXEIRA, Sônia M. Fleury, *(In)Previdência Social - 60 Anos de História da Previdência no Brasil*, Vozes-Abrasco, Petrópolis, 1985.

RODRIGUES, Leôncio M., "Classe operária e sindicalismo no Brasil", na obra organizada pelo mesmo autor intitulada *Sindicalismo e Sociedade*, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1968.

VI Recenseamento Geral do Brasil, 1950, "*Censo Demográfico*", Serviço Nacional de Recenseamento, Rio de Janeiro, 1956.

SMITH, T. Lynn, Brasil - *Povo e Instituições*, Bloch Editores, Rio de Janeiro, 1967.

VASCONCELOS, Dória de, "*Alguns aspectos da imigração no Brasil*", Boletim do Serviço de Imigração e Colonização nº 3, Rio, 1941.

Clotilde de Santa Clara Medina CARDOSO\*

## DA MOGIANA AOS CAMPOS DE BATALHA ITALIANOS – A HISTÓRIA DE JOSÉ RUFINO

### José Rufino

Dizia ter nascido no alto do Castelo, em área adjacente à estação da Mogiana, um ano após a libertação dos escravos, ou seja, em 1889. Foi, porém, registrado por seu tio Desidério Bernardino do Carmo em 17/10/1917, constando como data de nascimento 17 de maio de 1892. Era filho de Joaquim Rufino de Oliveira e de Etelvina Cesária de Jesus. Perdeu seus pais muito cedo, tendo sido criado por sua tia Mariquinha. Quando adulto - muito conversador -, contava para seus filhos e para aqueles que se propusessem a ouvi-lo que havia feito muitas peripécias na sua vida, sendo:

### Início de uma vida de aventuras

Aos nove anos de idade, com três meses de escola, teve um desentendimento com sua professora, o que o fez abandonar os estudos e sair de Batatais. Em busca de outros ares, inicialmente José Rufino foi para Ribeirão Preto, onde trabalhou na Mogiana, trecho Ribeirão Preto – São Simão, em serviços de aterro. Ganhava 0\$400 (quatrocentos réis) por dia, para encher carrinhas de terra.

Daí, foi se aventurando cada vez mais para frente e, em 1908, chegou ao Rio de Janeiro, onde, para sobreviver, fez os trabalhos mais variados, inclusive participou de espetáculos de luta livre que se faziam na Quinta da Boa Vista. No Rio, conheceu Roberto Robotini, domador de feras de circo. Tornou-se seu parceiro e, com ele, José Rufino foi para a Argentina, onde o domador participou de um concurso-desafio, com prêmio correspondente talvez a 10\$000 (dez mil réis) para quem conseguisse domar um leão feroz. Auxiliado por José Rufino, que era seu ajudante-de-ordens e que lhe passava a cadeira, Robotini venceu a empreitada no quinto dia de trabalho, o que lhe proporcionou o ambicio-

\*Professora de História da Rede Estadual de ensino aposentada.

nado prêmio. Da Argentina, ambos foram para o Uruguai, Paraguai e possivelmente à Bolívia.

Em 1911, José Rufino regressou a Batatais, passando a trabalhar em um bar situado na atual rua Coronel Joaquim Alves, no local onde posteriormente foi construída a casa da família Scatena. Ainda estava empregado lá, quando em 1914, eclodiu a Primeira Guerra Mundial.

Como se sabe, esse conflito teve início quando se confrontaram duas importantes coligações internacionais: de um lado, a chamada *Tríplice Entente*, formada pela França, Inglaterra e Rússia; do outro lado, a *Tríplice Aliança*, que deveria ser formada pela Áustria, Alemanha e Itália. Todavia, esta última nação permaneceu neutra até maio de 1915, quando rompeu com Áustria e Alemanha, lançando-se à guerra, ao lado da *Tríplice Entente*.

Como era de se esperar, a guerra causou a maior comoção, sobretudo entre aquelas pessoas que tinham vínculos com os países beligerantes. Em Batatais, a colônia italiana – principalmente os mais jovens, sempre mais idealistas e impetuosos – não ficou alheia aos acontecimentos. Era, pois, no bar onde Rufino trabalhava, que italianos e seus descendentes falavam sobre a guerra, tendo mesmo se cogitado a formação de um grupo de voluntários, a fim de participar do conflito. Convidado para fazer parte desse grupo, José Rufino inicialmente relutou. Depois, ante a exortação de Puccinelli, aderiu ao grupo, que deveria ser de doze pessoas. Na hora do embarque, apresentaram-se apenas oito pessoas. José Rufino, cumprindo sua palavra, foi uma delas.

Após quarenta e cinco dias de viagem de navio, esse grupo de voluntários chegou à Itália. Lá, ao se apresentar como brasileiro, José Rufino não pôde ser incorporado, porque o Brasil ainda não era nação beligerante, o que veio a ocorrer somente mais tarde, quando foi oficialmente declarada guerra à Alemanha. Entretanto, diferentemente do que aconteceu na Segunda Guerra Mundial – quando foi enviado um corpo expedicionário -, na guerra de 1914 a 1918, o Brasil limitou-se a mandar apenas comissões de militares e de médicos militarizados.

### O soldado Ruffini Giuseppe

Sendo brasileiro, portanto, não pôde ser de imediato incorporado ao exército italiano. Isso somente foi possível quando ele obteve Registro de Nascimento, no qual “provava” ser descendente de italianos.



**Soldado José Rufino**  
(Acervo Família Rufino)

AMICUS - Batatais-SP - Ano IV - Nº 7 - maio 2003

Eis, pois, o soldado Ruffini Giuseppe, juntamente com seus companheiros batataenses, fazendo seu "batismo de guerra". Para tanto, dizia ter tomado três injeções de sangue de leão, a fim de adquirir a coragem necessária a um guerreiro, naquele tempo em que os combates corpo-a-corpo eram comuns. Era a chamada "guerra de trincheira", na qual os soldados, protegidos por essas valas, permaneciam longo tempo defendendo suas posições, valendo-se apenas de armas de pequeno calibre. Não se havia ainda chegado ao estágio tecnológico dos mísseis teleguiados, frutos da inteligência do homem, posta a serviço da destruição de seu semelhante...

É, pois, nesse contexto de tática de guerra que o soldado Ruffini Giuseppe contava ter feito parte de um corpo de assalto, cuja função era tirar o inimigo de suas trincheiras, para o avanço e posse do local pela infantaria. O armamento desse corpo consistia em uma baioneta presa aos dentes e uma sacola contendo as granadas, que de pequenas distâncias eram arremessadas às trincheiras inimigas. Quando acabava a munição, apelava-se ao combate singular, corpo-a-corpo. Nessas porfias, o soldado Giuseppe sofreu vários ferimentos: um tiro que da virilha atravessou seu corpo, pedaços de estilhaços na cabeça e vários outros que lhe atingiram o abdômen.

Certa vez, ao sair em local encoberto por neve, seus pés ficaram congelados e por pouco não tiveram que ser amputados, vítima de gangrena. Embora curados, estes seus membros nunca voltaram a ter circulação sanguínea normal, o que o levava às vezes a ficar acamado por trinta a quarenta dias. Para minimizar seu sofrimento, usava uma infusão preparada com picão cozido, álcool, cânfora e pimenta do reino. Devido ao desconforto, tinha que dormir com os dois pés descobertos.

Dados os rigores da guerra, as tropas ficavam quinze dias na linha de frente e quinze dias em repouso, quando tomavam banho, barbeavam-se, enfim, aliviavam as tensões naturalmente decorrentes das batalhas. Em uma dessas dispensas, o soldado Giuseppe, ao visitar uma igreja, teria sem maldade passado a mão em imagem de um santo, a fim de tirar a poeira da mesma e poder vê-la melhor. Tal ato teria sido interpretado como uma afronta, o que lhe teria acarretado julgamento em tribunal militar. Uma vez constatada sua inocência e condição de brasileiro não descendente de italianos, que voluntariamente participava

do conflito, o comandante de seu batalhão colocou a tropa em forma e fez eloqüente pronunciamento, enaltecendo a postura exemplar daquele soldado.

O mesmo não se pode dizer do sofrido povo italiano, vitimado pelas agruras daquela situação, que ao ver desembarcar em sua terra novos contingentes formados por patrícios, já anteriormente estabelecidos na América, recebiam-nos com terríveis imprecações e apupos, exortando-os ao regresso, evitando assim o recrudescimento do estado de beligerância, desastroso para todos.

No final da guerra – mais precisamente, de 21 a 30 de maio de 1918 -, quando as tropas italianas já haviam invadido o território inimigo, não havia mais alimento para os soldados. Assim, todos os militares, fazendo agora companhia aos civis, procuravam nos campos destruídos algo com o que minorar sua fome. Geralmente encontravam batatas que coziam em latas velhas.

Terminada a guerra, regressou Giuseppe ao Brasil. Não se pode precisar a data, mas em seu passaporte consta “licença ilimitada”, passada em Gênova, em 3 de dezembro de 1919.

Sua chegada à estação da Mogiana em Batatais foi festiva. As bandas Euterpe Batataense e Santa Cecília esmeraram-se na apresentação de marchas e dobrados. A comitiva rumou a pé até a Sociedade Italiana, instalada na rua Coronel Joaquim Alves, prédio hoje pertencente ao L. São Vicente de Paulo. Recepcionado nessa entidade, agradeceu em italiano as homenagens que lhe foram prestadas.

### “Zé da Guerra”

Passado o momento fugidio de glória, voltou para o bairro do Castelo, onde estavam as suas origens e onde José Rufino veio a ser simplesmente “Zé da Guerra”, um cidadão comum que, embora sofrendo fisicamente as conseqüências da guerra, teve que lutar para sobreviver. Assim, fazia um doce de rapadura com amendoim, conhecido como “pé-de-moleque”. O doce por ele produzido adquiriu fama, tal o esmero do seu trabalho. Não eram poucas as pessoas que, para adquiri-lo, subiam do centro da cidade para o bairro do Castelo pela rua Duque de Caxias – antigamente “rua dos carros” –, porque por ali trafegavam carros de bois.

Nas horas em que não estava trabalhando, sentava-se à porta

de sua casa, que ficava na rua Germano Moreira, no segundo quarteirão após o Grupo do Castelo. Fumava o seu cachimbo e conversava com quem passava, descanso este que só era interrompido para atender sua freguesia.

O senhor Hércules Olivieri, seu Herquinho, como é conhecido, é figura de destaque nas lides musicais batataenses, graças a sua grande versatilidade, pois toca vários instrumentos e tem um número sem conta de composições musicais. Nasceu no bairro do Castelo em 1916, e é ele quem nos conta:

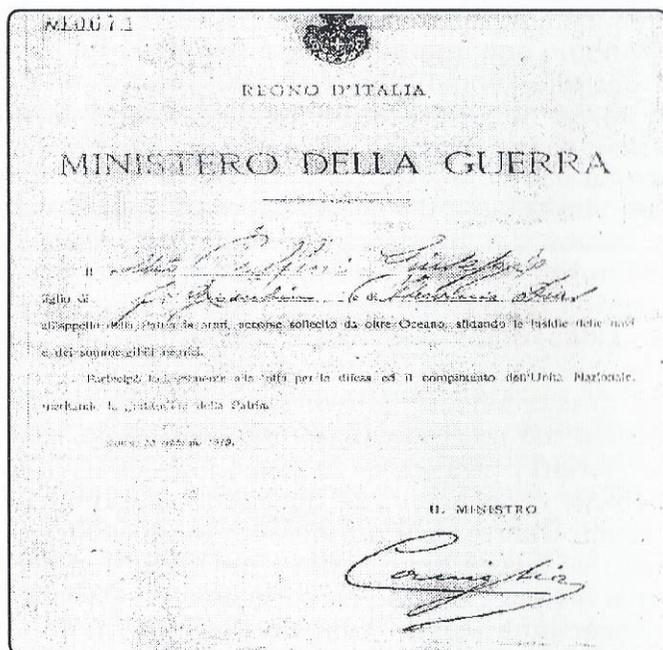
“Quando menino, eu construí uma flauta de bambu e fui aprendendo sozinho. Logo que eu fiz essa flauta, já fui tocando umas músicas daquele tempo. Musiquinhas fáceis... Naquele tempo tinha um leilão na Igreja de Santa Cruz que ficou parado por muito tempo, mas a molecada concentrava ali no leilão. Eu subia lá com minha flautinha e tocava pra eles. Eles ficavam entusiasmados. De vez em quando a gente formava aqueles batalhões e saíamos. Íamos dar umas voltas na cidade. Nesses batalhões tinha uma turma que batia lata, outros batiam colher uma na outra e outros faziam um som de ‘baixo’, com aquele tubo da folha de mamão, onde eles faziam um bocal, o que fazia um som grave. Esses eram os acompanhantes para minha flauta de bambu. Numa dessas saídas, que eu saía com a molecada atrás de mim, naquela rua na frente do Grupo do Castelo, que se chama Germano Moreira, atravessando o segundo quarteirão, tinha ali um senhor que se chamava Zé da Guerra, porque ele tinha lutado na Grande Guerra. Era um homem muito bom. Extraordinário. Quando eu passei por ali com a minha turma, ele fez assim:

‘- Péra aí moleque!’ Então eu parei com o batalhão e ele pediu para eu tocar uma valsa: ‘Luar do Brejinho’, uma valsa muito tocada naquele tempo. Eu toquei e ele então disse: ‘- Toma, moleque, pra você comprar doce!’ E me deu um ‘quatrocentão’, moeda grande, que dava para comprar bastante bala... Foi o primeiro dinheiro que eu ganhei com a música...”

O senhor José Rufino casou-se com Maria Augusta Guina, com quem teve seis filhos, sendo eles: Isabel (tia Belinha), falecida, componente carnavalesca da Escola de Samba Castelo, onde chegou a ser madrinha da agremiação; Etelvina, casada com José Malachias Marques; Yolanda, casada com José Dal Polito, residente atualmente em Limeira; Ivo (Guerrinha), casado com Nélia Marques Martins; Irvana Aparecida, solteira, residente em Limeira; José Joaquim de Oliveira Rufino, residente atualmente

em São Paulo.

Contava aproximadamente setenta anos de idade, quando um derrame cerebral levou José Rufino de Oliveira à inatividade e depois à morte, o que se deu em 16 de setembro de 1962. Encerrava-se assim aquela vida pontilhada por aventuras e desprendimento. Seu nome porém não morreu, pois até hoje é lembrado com carinho, não só pela sua família, mas principalmente pelos habitantes do bairro do Castelo.



**Certificado recebido por José Rufino - tradução:**

Reino da Itália  
Ministério da Guerra

O soldado Ruffino Giuseppe, filho de (ilegível) Gioachino e de Etervinia Dias, ao chamamento da Pátria em armas, acolheu solícito além do Oceano, desafiando as ciladas dos navios e dos submarinos.

Participou louvavelmente da luta pela defesa e cumprimento da unidade nacional, merecendo a gratidão da Pátria.

Roma, 19 de fevereiro de 1919.

O Ministro

(assinatura ilegível)

AMICUS - Batatais-SP - Ano IV - Nº 7 - maio 2003

### O ÚLTIMO TREM DA MOGIANA

Carla Assed Marino de PAIVA\*

Para Guimarães Rosa, magicamente, as pessoas, quando morrem, ficam encantadas. E o trem brasileiro, hoje, também dorme em pleno mundo mágico dos poetas. Ao folhear as 618 páginas do livro "50 anos falando sozinho", de Annibal Augusto Gama, um mineiro-paulista e velho morador de Ribeirão Preto aos 76 anos, que é descoberto agora por Mário Chamie como um dos maiores poetas brasileiros, constatei que realmente existiu, historiado, o último trem da Mogiana:-

"Não era o último trem/ de Berlim, levando/ Marlene Dietrich,/ Mas era, com certeza, / O último da Mogiana/,.....Vagava na noite de fagulhas,/ os vagões acesos e vazios/ e fazia baldeações de ninguém/.....

Parava em estações onde/ os relógios na parede/ marcavam sempre a mesma hora/ com cinquenta anos de atraso.....E lá ia o trem/ sem foguista nem maquinista/ sem estafeta, camareiro,/ ou guarda-freios,/ sem passageiros, baleiros,/ nem caixeiros-viajantes,/ o trem insone e sonambúlico,/ que nenhuma moça/ da janela das casas saudava/ em sua noturna disparada.....O trem vai/ e o trem continua,/ e o trem segue/.....O último trem da Mogiana/ ..... até que o engulam o tempo,/ a memória, a história,/ o pátio/ da desolação da madrugada/ na plataforma/ das noites desvairadas."

Batatais, tão Washington Luiz, tão José Olympio, tão Portinari, eterniza o Trem da Mogiana, tornando encantada a Estação Ferroviária ao se vestir, agora, como Estação da Cultura. E antes do tempo que nos deixou a herança também preciosa dos poemas, existe a indagação: por que desapareceu o trem?

O trem "cata-café", sinuosa serpente emaranhada nos cafezais do sem-fim, foi um fato econômico que, em seu retorno, buscava o caminho do mar, para que o café chegasse um dia a Paris, Londres, Berlim, Nova Iorque e alhures. O trem cata-café privilegiava a coisa, o produto, nunca o passageiro, mesmo que ele fosse alguém de alto coturno. O trem da Mogiana entrou

\*Engenheira Civil, Mestre em Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos da USP, ex-ferroviária (na FEPASA - de 1989 a 1998 e na FERROBAN de 1999 a 2002).

pelos tempos sem qualquer vocação de carregador de gente. E quando acabou o café, começou a longa e dolorida agonia do Trem de Passageiros da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

Esta agonia mostrou que o trem não era somente um ser insensível, que vivia apenas para amearhar libras esterlinas geradas pelo modelo exportador de sacas de café e que, ao perceber como foi ingrato com os passageiros, mergulhou em dolorida saudade dos tempos idos e vividos. E esta recordação que atravessou gerações, esperando a volta do trem com o mesmo esplendor dos tempos de outrora, foi um surto "sebastianista" que movimentou desde a criação de "ONG's" a favor do transporte ferroviário, até os mirabolantes planos de criação de "trens-bala" em linhas trans-Brasil de norte-sul e leste-oeste.

Depois desta introdução folclórica e poética sobre a presença do trem na Alta Mogiana, resumidamente, será analisada a decadência do sistema ferroviário brasileiro, que foi provocada por fatores econômicos ligados à expansão do capitalismo, com intensa industrialização e conseqüente urbanização.

Nos países mais desenvolvidos, as hidrovias e as ferrovias foram detentoras do monopólio dos transportes a curtas, médias e grandes distâncias durante a primeira fase da revolução industrial. Com a chegada dos veículos rodoviários (automóvel, ônibus, caminhão, etc.), do avião, do oleoduto, etc., as estradas de ferro desenvolveram-se e reequiparam-se, tentando adaptar-se aos novos valores nos transportes. Isso não aconteceu no Brasil, porque a vida econômica brasileira foi marcada por ciclos econômicos isolados e teve hiatos que impediram a evolução técnica dos sistemas de transportes de forma coerente.

O aparecimento de novos meios de transporte, mais rápidos, ou mais seguros, ou de menor custo, ou que ofereçam maior conforto, não elimina nem diminui a importância dos demais. E isso ocorre por razões de ordem cultural, ou pelo simples fato de que os meios de transporte, sempre interligados, formam um conjunto cujos elementos têm as finalidades comuns de atender à demanda e contribuir com as atividades da economia. A evolução técnica de um meio de transporte se reflete na evolução de todo o sistema de transportes, fato que poderia conduzir à conclusão de que os meios de transporte deveriam aperfeiçoar-se simultaneamente.

Com a aplicação de recursos públicos para a pavimentação das rodovias brasileiras, o custo operacional incidente sobre os

veículos rodoviários diminuiu, e as condições técnicas das novas rodovias somadas ao aperfeiçoamento dos veículos aumentaram a velocidade comercial e a confiabilidade no transporte rodoviário. Na mesma época, a ferrovia foi a responsável pelos seus próprios investimentos na via permanente e não teve o mesmo volume de recursos a sua disposição.

A implantação da indústria automobilística no Brasil, um lance ousado e pioneiro do então Presidente Juscelino Kubitschek ("Progredir cinquenta anos em cinco"), foi beneficiada por reservas de mercado e nasceu divorciada do sistema de transporte vigente na época: o predomínio da ferrovia para o transporte a longas distâncias, fato que contribuiu para tornar o transporte ferroviário ausente dos planos de desenvolvimento do país.

Este descompasso entre o protecionismo que amparou o transporte rodoviário e o tratamento discriminatório à ferrovia refletiu nos custos e nas tarifas. Antes da pavimentação das rodovias, a tarifa ferroviária representava o custo total do transporte (construção, reconstrução, manutenção, operação, etc); com o predomínio da rodovia, a ferrovia necessitou adotar tarifas que não cobriam as despesas de transportes: a tarifa rodoviária só remunerava o custo de operação do veículo automotor e o lucro do frotista.

Um dia, um outro fato econômico ressuscitará a ferrovia no Brasil.

## PLATAFORMA DA ESTAÇÃO: EMBARQUE NO TREM DAS RECORDAÇÕES

Relato oral recolhido por Claudete Camargo Pereira BASAGLIA\*

Neste início de século XXI, embora o trem não tenha, no Brasil, o significado que teve no passado, é inegável que continua representando avanço tecnológico, segurança e, mais do que nunca, um meio de transporte que pode contribuir para o equilíbrio ecológico por causar menos poluição e usar fontes de energia renováveis.

Mas, é inegável também que o trem habita nosso imaginário, exercendo fascínio sobre crianças, adultos e velhos, pois o vemos retratado nos brinquedos, na literatura, nos filmes, nas músicas, nas pinturas, nas poesias.

Compreendendo que é impossível ver o passado tal e qual, refaremos no discurso presente, acontecimentos passados, reconstruindo do modo como for possível a sua imagem, tarefa que encontra importante papel no conjunto de noções do presente.

Na reconstrução do passado, a impressão inicial que se apresenta é a de um reencontro com as circunstâncias vividas, espera-se que voltem com vitalidade todos os detalhes, de tal forma que seja possível sentir as mesmas emoções. Porém, não é isto que se dá. Parece que estamos diante de algo novo, novo diante de duas circunstâncias: inicialmente, porque podemos nos dar conta de certas situações, palavras, pessoas, ambientes que passaram despercebidos no momento da experiência; depois, em um sentido oposto, passagens que comoveram ou impressionaram, perdem o poder sugestivo, sendo despojadas dos significados que até então carregavam.

O momento presente nos impede de recuperar exatamente as impressões e os sentimentos experimentados na primeira vez, mas nos possibilita refazer algumas situações.

Proponho um acompanhamento das evocações do morador de Batatais, Arnaldo Jorge, que se ocupa consciente e atentamente

\*Mestre em Educação pela UNICAMP e participante do grupo de pesquisa GPEMEMO (Unicamp). Professora de Sociologia do Centro Universitário Claretiano de Batatais.

do passado como substância mesma da sua vida, exercitando nestas passagens uma tarefa própria: lembrar. Num ato de recuperar o tempo que correu, retoma a função social do trem e da estação, lembrando acontecimentos.

Arnaldo Jorge é o recordador que refaz, isto é, parte do outra, do feito e do ido, para elaborar lembranças do que ficou, de sua terra, de seus conterrâneos.

Ao transmitir algumas de suas lembranças dos trens, Arnaldo Jorge vence distâncias no espaço e volta para contar suas aventuras vividas num recanto do mundo onde encontram significação.

Ao colocar-me como escutadora, estabeleço com o narrador uma relação comum em conservar o narrado para poder reproduzi-lo.

### As recordações viajam no trem

No momento do embarque, os versos de Pedro Lázaro Teixeira antecipam:

Lá vem o trem da saudade  
Trilhando o caminho do tempo  
Na procura impossível  
De algo que já passou.  
Preparem-se todos e vamos  
Fazer uma doce viagem  
Pelos caminhos serenos  
Dos trilhos da nossa saudade.

Os primeiros relatos de Arnaldo Jorge em torno das viagens de trens esclarecem que quando jovem precisou durante um certo período, ir a Ribeirão Preto com frequência porque fazia um "tratamento de vista" e, além das viagens que em si mesmas eram divertidas, pois dificilmente viajava sozinho, as estações sempre foram motivo de sua atenção, cada uma com suas peculiaridades.

"Para quem não conhece, existiam naquele tempo nove estações de Ribeirão Preto para Batatais: Ribeirão Preto, Barracão, Ipiranga, Sarandy, hoje Jurucê, Visconde de Parnaíba, Brodowski, Caribê e Batatais.

Complementando, de Batatais até Rifaina havia onze estações: Macaúbas, Boa Sorte, Mandiú, Restinga, Franca, Covas, Cristais, que hoje é Cristais Paulista, antigamente era só Cristais, Indaiá,

Pedregulho, Chapadão, Igaçaba e Rifaina, que era o final da linha no Estado de São Paulo, depois passava para Jaguará, que já era Estado de Minas.”

As estações mencionadas referem-se à Linha do Rio Grande, trecho da estrada de ferro Mojiana que partia de Ribeirão Preto, chegava até Rifaina e então cruzava o rio Grande, recebendo, a partir daí, o nome de Linha do Catalão e chegando até Uberaba. Os trens de passageiros da Linha do Rio Grande circularam de 1886 até 1976, quando foram extintos, ficando apenas os trens de carga, que em 1980 também deixaram de circular.

Se os trens não mais circulam, as recordações das viagens podem ser refeitas e retomadas em cada parada.

“Quando parava em Brodowski a gente quase apanhava porque a rapaziada de lá pensava que íamos para namorar as meninas.

Houve uma vez que nós paramos na praça e pensamos:

- Vamos ficar e esperar o trem da noite.

Mas qual, quando começou a aparecer o pessoal nós tivemos que correr para a estação e quando o trem chegou, nós levamos ripa na cabeça, mesmo dentro do trem.

Em Sarandy a gente parava para ver o pessoal pacato, sentado, fumando um cigarrinho de palha. Parece que havia apenas a estação da Mojiana como recreação da cidade, era comum se ver na hora em que o trem chegava muita gente ali só para assistir, para ver quem chegava e quem saía.

A mesma coisa era em Batatais. Era costumeiro ir para a estação ver quem chegava de São Paulo, quem partia para Franca ou vice-versa, quem ia para São Paulo e quem vinha de Franca.

Era diversão costumeira do povo ir à estação, diariamente, para ver quem chegava e quem saía.

Daqui para Ribeirão Preto eram três horas de viagem, mas três horas divertidas, a gente nem sentia.

Em Sarandy tinha café na estação. Descia todo mundo e ia no balcãozinho do café e pedia para a menina:

- Três cafés.

Ela servia os cafés e ficava olhando, enquanto a gente ficava provando o café, não tomava depressa. O guarda dava o primeiro apito, a gente provando o café, dava o segundo apito, provando o café. Quando dava o terceiro apito nós saíamos correndo e

não pagávamos o café.

Essa brincadeira chegou num ponto em que o pai das meninas é que vinha servir e falou:

- Vocês paguem adiantado que já são conhecidos aqui, vocês devem mais de quinze cafés.

Nós respondemos:

- O senhor pode pôr o café.

Aí não tinha jeito, tínhamos que pôr o dinheiro adiantado.

Houve um caso também em que o trem perdeu a pressão e parou num certo lugar. Nós tínhamos que aguardar a máquina completar a carga de vapor e perdemos umas duas horas em lugar deserto. Então eu falei:

- Puxa vida, a gente paga caro e pára num ermo desses, tem que se sujeitar, tem que sofrer.

O guarda do trem estava atrás e disse assim:

- Ora, vocês estão numa segundinha e estão reclamando por quê?

O Geraldo Pozza, que estava comigo, respondeu:

- E a de primeira tem diferença? Está todo mundo no meio da estrada.”

Estas lembranças de Arnaldo Jorge, nos apontam as funções sociais dos trens e das estações, funções estas que foram além da função econômica exercida com ênfase pelas estradas de ferro e compõem a memória coletiva.

“Não me esqueço de uma pessoa interessantíssima que vendia jornais e revistas, o senhor Máximo. Pedíamos para ele uma revista e dizíamos:

- Se eu gostar, compro, se eu não gostar, devolvo.

Ele chegou a acostumar-se com a gente fazendo aquelas brincadeiras.

A Mojiana vendia Vamos Ler, Tico-Tico, Vida Doméstica. Eram revistas finas. Em Batatais não havia banca, posteriormente o senhor Amadeo começou com isso. Havia na praça o bar do senhor Romeu, que costumava receber jornais e revistas, mas não era uma banca, especificamente.

Eu me lembro de duas histórias, que guardo na cabeça porque foram fantásticas. Uma deu-me muito sentimento e a outra foi mais alegre. Uma das viagens mais tristes que eu fiz pela Mojiana foi quando ainda era menino, morando com meus pais na Fazendeira.

da Rio Branco, região da Jaguará, Minas Gerais.

Fomos informados através do chefe da Chave 512, que dava porto aos moradores das fazendas das cercanias, que meu padrinho Aureliano Alves da Costa, neto do Coronel Joaquim Alves, estava muito adoentado e pedia minha presença. Este meu padrinho havia prometido dar-me os estudos de que tinha tanta vontade: ser farmacêutico ou jornalista. Mas as circunstâncias não me deram oportunidade de viajar logo que fui avisado e quando o consegui, dias após, só pude alcançar a missa de sétimo dia. Eu saí da Chave 512, lá da Jaguará, para vir a Batatais e quanto mais a máquina puxava, mais sufocado eu ficava, queria encontrar meu padrinho vivo, infelizmente eu cheguei para a missa de sétimo dia.

A outra história é mais engraçada. Quando eu trabalhava no serviço de alto-falante de Batatais, consultaram-me sobre a possibilidade de animar uma quermesse na fazenda Macaúbas. A fazenda Macaúbas tinha uma estação da estrada de ferro Mogiana muito bem montada, que o doutor Domingos Corrêa de Moraes mandou fazer dentro da fazenda dele. A Macaúbas era uma minicidade.

Para animar essa quermesse tomei o trem de passageiros. Chegando lá, conversa vai, conversa vem, acabei passando o resto do dia lá, com os festeiros, esquecendo até a hora de voltar. Quando já era tarde, chego à estação e o trem do horário já havia passado. O remédio foi, pela boa vontade do chefe da estação, voltar no vagão de carga de bois, naquela imundície toda. Eu, de terninho branco e gravata dentro de um vagão de carga de bois. Mas consegui chegar em Batatais."

São muitas histórias, lembradas com emoção e saudades, revelando, no entanto, certos detalhes de circunstâncias contraditórias da vida cotidiana.

"Era uma beleza! Os bancos bem polidos, bem limpinhos, o de primeira então, nem se fala! As poltronas eram de palhinha, estofadas. O piso era muito bonito, de madeira envernizada. A iluminação era diferente, candelabros no meio, o de segunda, era só uma tulipinha de vidro com uma lâmpada dentro.

Os bancos do carro de segunda eram de madeira, quatro ou cinco ripinhas nas costas, davam para encostar, os de primeira tinham encosto alto, podia-se repousar bastante.

Os passageiros de segunda não podiam freqüentar o carro-restaurante para almoçar, nem para tomar aperitivo ou cerveja, era estritamente usado pelos viajantes de primeira ou do carro-leito, estes passageiros podiam usufruir do vagão-restaurante."

Num determinado momento o espaço aponta o final da linha, não o das viagens e nem o das lembranças que brotam como fonte. Na última plataforma o trem encosta vagorosamente, enquanto fechamos as janelas com as últimas imagens, antes de descermos.

"Aqui nós tínhamos os funcionários, eu reservei os nomes. Tinha o Aymoré Celso Pereira, que chegou a ser vereador em Batatais. Tinha o Machadinho, que era portador da Companhia Mogiana. O portador fazia a fiscalização da portaria, a fiscalização das passagens, além disso, tinha muitos outros serviços.

Além desses, tinha o manobrista. Ele andava com a lanterna. Com a lanterna vermelha o maquinista já via que não podia sair. Ele virava a chave e virava a lanterna para o lado verde, então o maquinista saía.

Havia um arco, ou argola, que vinha com a mensagem de liberação do trem presa. Quando o trem chegava de Ribeirão Preto, o subchefe pegava a mensagem que chegava, passando outra, liberando o trem, que seria recebida na próxima estação. Tudo isso, muito rápido, com o trem ainda andando. Era um negócio tão artístico que a gente gostava de ver, ficava com a cabeça para fora da janela para ver.

Tudo era artesanal, era uma beleza!"

## UM POUCO DO COTIDIANO DE ANTIGOS FERROVIÁRIOS

Clotilde de Santa Clara Medina CARDOSO

A exemplo do que ocorria com outras ferrovias, a Mogiana também teve seus chefes de estação, telegrafistas, conferentes, portadores, etc. Funcionários que, em boa parcela, residiam em próprios da ferrovia, próximos à estação e que, não poucas vezes, comportavam-se como membros de uma grande família.

Eram ferroviários que, embora viessem transferidos para Batatais, aqui criaram raízes. Destes, ou de seus filhos, registram-se aqui alguns depoimentos que sempre contribuirão para melhor compreensão do cotidiano dos tempos em que uma viagem para São Paulo levava até doze horas.

Depoente: João Luís Bernardo

Meu pai era **Leonardo Valentim Bernardo**, brasileiro, filho de italianos. Trabalhou na Cia. Mogiana por 37 anos, de 30/6/1927 a 1º/6/1964. Ele exerceu inicialmente o cargo de "conferente", em Baldeação e depois em Batatais. Baldeação era uma estação entroncamento situada mais ou menos entre Casa Branca e Tambaú, onde se fazia o transbordo de mercadorias e passageiros entre a Mogiana e o ramal de Pirassununga da Companhia Paulista.

A função do "conferente" consistia em conferir a carga e desembarque de mercadorias. Essa função era geralmente exercida por dois funcionários. Um era conferente de cargas grandes, que ficavam no armazém. O outro cuidava de mercadorias pequenas. Em Batatais, trabalhou nessa função, ao tempo de meu pai, o senhor Pacífico Eudócio Queiroz.

Havia conferentes de 1ª, 2ª e 3ª classe. Não sei qual a diferença existente. Talvez fosse uma promoção por mérito ou tempo de serviço - ou ambas -, mas acredito que houvesse uma diferença salarial.

Meu pai era uma pessoa muito pontual no seu serviço e era muito respeitado. A única folga dele era aos domingos, quando gostava de pescar.

É interessante que ninguém o chamava pelo nome. Quando ele ia por uma rua, seus conecidos o saudavam: "Ô, conferente!..."

Havia quatro casas pertencentes à estrada, destinadas à moradia dos funcionários. Nós ocupávamos uma delas, que era geminada. Em volta da estação quase não existiam casas. Havia a máquina de café pertencente aos senhores Ivo Rigotto, Raphael Faraco e Vergílio Scavazza e a máquina de arroz do senhor Alcebíades Tostes. Depois havia um terreno muito grande, desocupado, que era nosso campinho de futebol.



Residência de funcionários da Mogiana, na atualidade

### **Antônio Santos Morais**

Eu trabalhei na Mogiana por cinco anos. De 1955 a 1959. Comecei a aprender como "praticante de telégrafo", em Brodowski, aos 13 anos. Aos 14 anos fui registrado, tanto que com 44 anos já me aposentei.

Entrava no serviço de manhã, bem cedo, e saía à noite. Como meus pais moravam em Brodowski, minha mãe mandava de trem meu almoço e o meu jantar. Eu fazia as refeições na repartição.

No início dormia num lugar improvisado na estação. Depois o senhor Leonardo Bernardo fez um quartinho de madeira no quintal da casa dele e eu dormia lá.

Embora em Batatais só houvesse eu de garoto, isso era muito

comum na Mogiana, principalmente no setor de telegrafia, pois se você não aprender a técnica até os quinze anos, você pode capinar café, pois não aprende mais... Usando o Código Morse, utilizava-se um teclado com duas teclas: um ponto e um traço. O da esquerda é o ponto. O da direita é o traço. O difícil não é você transmitir, mas receber de ouvido. Se você ficar olhando no mostrador, você não consegue ver o lado para o qual ele está indo, de tão rápido que corre. Tem que ser bom de lápis, esperto para anotar, porque num minuto você recebe uma mensagem, de ouvido. O difícil está aí. De ouvido... Acho que foram as duas coisas mais difíceis na minha vida: largar de fumar e aprender o telégrafo. Mas, depois que você aprende, nunca mais esquece. É a mesma coisa do que aprender a andar de bicicleta. Dá um "clique" na sua cabeça e você não cai mais...

Quando eu era funcionário, o chefe da estação era o senhor Euclides Vieira. Do lado de fora do escritório, havia um Quadro de Avisos, destinado ao público. Era uma lousa, com duas colunas. Numa estava escrito "Trens para baixo", (sentido sul, Batatais-Campinas) e na outra "Trens para cima", (sentido norte, Batatais-Franca), onde constavam o prefixo das composições e os horários.

Depoente: Ana Maria Feiteiro Costa

Meu pai, **Antônio Feiteiro**, nasceu em 1914, em Ribeirão Preto, era filho de portugueses. Entrou na Mogiana na cidade de Orlândia, como "trabalhador". Trabalhava na conservação da linha. Em cada estação havia uma "turma de conserva", composta de cinco ou seis trabalhadores. O chefe desses trabalhadores era chamado "feitor", cargo que ele passou a exercer depois.

Como "feitor" começou em Indaiá-SP, foi para Amoroso Costa e depois Tangará, ambas estações em Minas Gerais. Voltou depois para São Paulo, trabalhando em Tibiriçá, Guará, Mogi-Mirim e finalmente em Batatais, então já como "mestre de linha", cuja função era a de supervisionar o trabalho dos "feitores". Trabalhava de Franca a Entroncamento.

A família sempre acompanhava nessas mudanças. Aqui ocupou uma das quatro casas que havia para os funcionários, no pátio da estação.

Papai era uma pessoa muito responsável, fazia seu trabalho com muito amor e sempre foi muito bem sucedido. Salarialmente

ele estava satisfeito. Gozava, como os demais funcionários, de muito prestígio. Aposentou-se em dezembro de 1971. Ele não era chamado pelo nome. Perguntavam: "Cadê o mestre? Onde está o mestre?". Era assim. As pessoas eram chamadas pelo cargo que exerciam.

Como nas casas do pátio da Mogiana moravam os demais funcionários, vivíamos como uma família muito unida. Apesar de estar localizada longe do centro da cidade, quando tínhamos que ir para as escolas ou para a igreja, caminhávamos a pé, geralmente em grupos, e nem sentíamos.

Havia festas nos fins de ano. A Mogiana mandava presentes de Natal para os filhos dos funcionários, que vinham com um Papai Noel por trem especial, e eram recebidos pela banda de Batatais.

Depoente: **José Carlos Costa**

Meu pai, **Arthur Martins Costa Valle**, era filho de portugueses. Nasceu em 1899 em Ituverava e entrou na Mogiana com 16 anos. Era "telegrafista". Depois "escriturário" em Casa Branca. Trabalhou em Franca como "bilheteiro" e foi por 10 anos (1950-1960) "chefe de estação" em Macahubas. Aposentou-se em 1962, quando então nos mudamos para Jardinópolis. Nessa cidade eu pratiquei por dois anos, como "gratuito", para poder aprender a técnica de "telegrafista". Mas como moramos dez anos em Macahubas, eu tinha já alguma experiência, pois mexia muito com o telégrafo e inclusive passava mensagens para os outros telegrafistas. Fui nomeado para Batatais em 1964. Trabalhávamos em três nessa função. Fiquei como telegrafista até que em 1977 fechou o ramal e eu fui para Ribeirão Preto trabalhar no Departamento Pessoal, como "auxiliar administrativo". Aposentei-me como "controlador de pagamento 5". Eu viajei durante 16 anos, pois continuei a morar aqui, na casa da Mogiana.

Lembro-me do penúltimo "chefe de estação" que tivemos, o senhor Elisaldo Poletto, que cuidava muito bem do prédio. Dava gosto de ver os ladrilhos que eram constantemente lavados, e as peças de metal que eram sempre muito bem polidas.

Foi ele quem mandou formar o jardim que havia na frente do pátio da estação, plantando muitas hortênsias. Quem executava esses serviços era geralmente o "portador", que, além da atividade do transporte de cargas, abria as chaves para passagens de

linha nos entroncamentos e cuidava da limpeza do prédio.

Antigamente, todo ano tinha uma promoção. Passava de uma letra para outra, e aumentava o salário. Era o chefe quem acompanhava os funcionários e dizia quem tinha direito às promoções. O bom funcionário ficava satisfeito.

Depoentes: Cacilda, Wanda e Mirtes, filhas do senhor **Heretiano Pereira da Costa**.

Papai nasceu em São Simão em 25 de setembro de 1891 e era filho de português com índia. Seu pai, José Antônio Pereira da Costa, era carpinteiro. Tendo vindo trabalhar em Batatais na construção do Grupo Escolar Dr. Washington Luís, conseguiu para papai um trabalho como "telegrafista" na estrada de ferro.

Papai ingressou na Mogiana em 10 de dezembro de 1910 e aposentou-se em fevereiro de 1950. Casou-se em 1913 com Amaryllis Ceribelli, nascida em Batatais e filha de imigrantes italianos.

Logo depois foi transferido para Macahubas, como "chefe de estação" e depois para Cravinhos. A vida do casal foi de constantes mudanças, por isso os treze filhos que tiveram nasceram em lugares diferentes.

Trabalhou também em Guaxupé, Sarandy (hoje Jurucê), Orlândia, Tambaú, Ribeirão Preto, São Joaquim da Barra, Muzambinho e Batatais.

Trabalhava nessa cidade quando começou a revolução de 1932. Foi uma fase difícil, pois os soldados legalistas chegaram na cidade e se apossaram da estação de trem e da casa do chefe, que teve de fugir. Antes da fuga, desarranjou os telégrafos, o que irritou muito os soldados que passaram a persegui-lo. Ele precisou ficar um bom tempo escondido em capoeiras. Sua família, juntamente com a família Faggioni, foi para a fazenda de sua sogra, em carro de boi, e lá ficaram escondidos em casa de colonos.

Terminada a revolução, voltaram todos para a cidade, mas encontraram a estação e a casa bem estragadas. Deve ter sido este um dos motivos que levou à reforma do prédio da estação - que havia sido inaugurado em 1886 -, e de novas casas para os funcionários.

As atividades do "chefe de estação" consistiam em se relacionar com o público, resolvendo algum problema que surgisse e em coordenar o trabalho de todos os funcionários. Cada um fazia o

fechamento diário do seu setor, passava para ele, que fazia o fechamento geral do serviço e passava para Ribeirão Preto.

Papai era muito comunicativo e tinha muito prestígio. Estava sempre disposto a ajudar, favorecendo a quem precisasse. Foi vereador na legislatura de 1952 a 1955 e suplente de delegado. Muito popular, recebia em sua casa muitas pessoas, para um bom bate-papo.

Apesar de possuir somente instrução primária, tinha um bom desenvolvimento intelectual, pois era muito curioso e gostava de estar sempre bem informado, para o que assinava jornais e a revista "Seleções do Reader's Digest". Por este motivo fez questão que todos seus filhos estudassem. As mais velhas fizeram cursos técnicos (culinária, bordado, desenho). Os rapazes estudaram no Colégio São José, tendo quatro filhas formadas professoras pelo Colégio Nossa Senhora Auxiliadora de Batatais.

FAMÍLIA HERETIANO PEREIRA DA COSTA



Da esq. p/dir. Sentados: Cacilda, Janete, Heretiano Pereira da Costa, Amaryllis, Mirtes, Oswaldo, Sidney.

Em pé: Nancy, Edir, Eunice, Maria de Lourdes, Yolanda, Wanda e José Carlos.

Acervo: Família Pereira da Costa

Depoentes: Joana D'Arc e Sílvia Trematore

Meu pai era **Fernando Trematore**, nascido em Jardinópolis, a 25 de outubro de 1924. Era filho de pai italiano e mãe brasileira, filha de italianos. Um tio dele era "fiscal" na Mogiana e o colocou lá como praticante de telegrafista, sem nada receber. Este era o caminho que todo telegrafista percorria.

Como havia promoções, que dependiam de troca de lugares para o exercício de nova atividade, ele, juntamente com a família (esposa e doze filhos), percorreu muitas estações. Desta forma, ele assumiu o cargo de "chefe de estação", em várias localidades. Lembro-me de que nós moramos em alguns lugares completamente desertos dentro das fazendas. Tinha só o prédio da estação, no meio do mato. Recordo-me da estação de Anil, Monte Alverne, Itiguaçu, em Minas.

Em outras localidades, a casa onde o chefe residia ficava ligada por uma porta ao prédio da estação. Só em Batatais é que as casas eram separadas. Quando as composições passavam, mãe abria a janela de um dos quartos, que dava para a linha, e vendia pastéis, bolos, doces, café e frutas para os passageiros. Era uma verdadeira festa...

Como chefe da estação, papai gozava de muito prestígio. Ganhava dos fazendeiros, sítiantes e dos próprios colonos, arroz, feijão, leite e frutas.

Nas estações pequenas, do lado da nossa casa, havia outra, destinada ao "portador". Os "telegrafistas" não tinham casa. Moravam com a gente, ou no escritório da estação. Dormiam quando dava, porque os trens de carga passavam em muitos horários.

Nós estudávamos nas escolas das fazendas. Mas, felizmente, quando estávamos na idade de fazer o ginásio, já tínhamos ido para as cidades, que, embora pequenas, tinham suas escolas. Eu e minha irmã mais velha estudamos na cidade de Itobi, que fica perto de Casa Branca. Lá fizemos o curso ginásial. Quando viemos para Batatais, nos transferimos de escola. Aqui estudei no IESA, que ficava no prédio da atual escola do SESI, onde fiz o curso colegial.

Dos doze filhos, somente eu e mais duas irmãs fizemos o curso universitário. Tendo o curso colegial, os rapazes não se interessaram por continuar os estudos.

Papai gostava muito de ler e aproveitava tudo o que lia, tanto

que, quando eu estudava, muita coisa perguntava para ele, e ele sabia responder. Assinava jornais e comprava muitos livros, que devorava. Incentivava-nos a leitura, dizendo que não tinha nada para nos deixar, mas deixava aqueles livros que, para ele, valiam um tesouro.

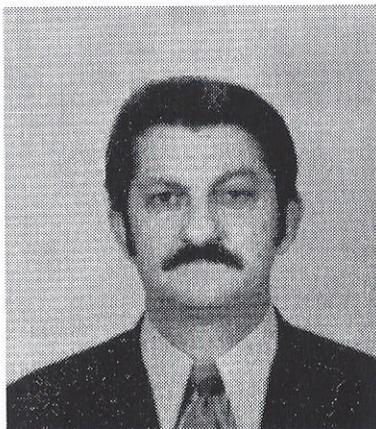
Em Itobi, ele não foi só chefe da estação. Foi presidente do clube local, presidente de uma cooperativa popular que havia lá, vereador e presidente da Câmara. Era, pois, muito considerado.

Papai foi o último chefe da estação de Batatais. Quando este ramal fechou, ele já tinha cumprido seu tempo e aposentou-se em contragosto. Papai tinha uma paixão muito grande pela "sua" estação, que era continuação da casa dele. Aposentou-se em 1977, ficou gravemente enfermo, falecendo em 1979.

O único filho que se interessou pela carreira de ferroviário foi o Júnior. **Fernando Trematore Jr.** nasceu em Itobi em 25 de novembro de 1967. Tinha passado para o segundo ano colegial, quando em 1985 procurou o Centro de Formação Profissional da FEPASA em Ribeirão Preto, onde prestou exames para entrar no curso de "formação em transportes". Aprovado, frequentou o curso por um ano, já tendo sido registrado como "aprendiz", recebendo um salário mínimo por mês. Esse curso o habilitou como "auxiliar de estação C".

Começou a trabalhar na pequena estação de Aramina, em seguida foi para uma outra da qual não me recordo o nome e depois para Ribeirão Preto, onde continuou se aprimorando. Fez o curso de "manutenção de velocímetros - orientação técnica para procedimentos", que lhe facultou o cargo de "auxiliar de transporte II". Depois, "analista de fitas velocimétricas", que consistia na leitura de uma fita gravada existente na locomotiva dos trens, que, devidamente estudada, conseguia detectar os motivos de descarrilamento das composições. Seria como uma moderna "caixa-preta".

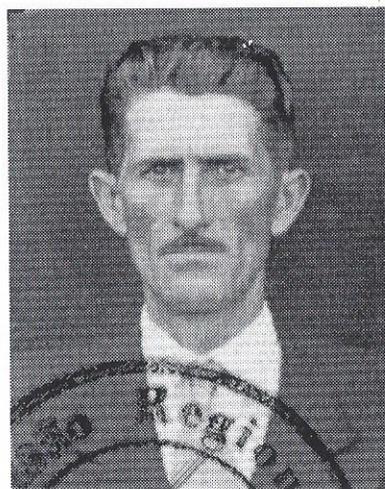
Neste cargo ficou até desligar-se da Companhia, após esta ser vendida para a FERROBAN. Faleceu dois anos após, aos 33 anos de idade.



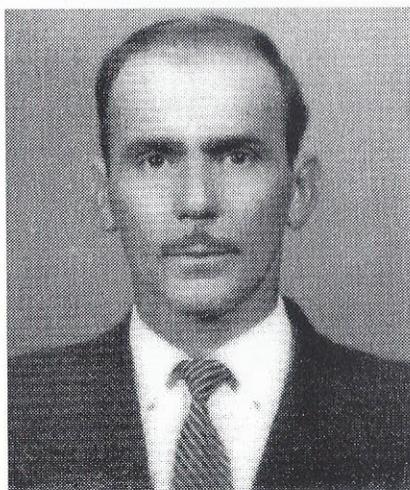
Fernando Trematore



Arthur Martins Costa Valle



Leonardo Valentim Bernardo



Antônio Feiteiro

Depoente: Maria Dinah de Barros Lima, filha do:  
**Dr. José Garcia de Barros**

Meu pai nasceu em 23 de junho de 1889, em Batatais, sendo filho de pais também batataenses. Formou-se em Medicina no Rio de Janeiro, na escola da Praia Vermelha. Teve excelentes professores, inclusive o afamado médico Miguel Couto. Como tinha muito interesse pelos estudos, seus professores pediram que ele ficasse por lá. Porém sua família preferiu que ele voltasse, principalmente porque haviam falecido dois médicos que clinicavam em Batatais, o doutor Raimundo e o doutor Villanova. Estes não eram daqui, tinham vindo de fora.

Papai exerceu sempre sua profissão com muito critério, demonstrando grande consideração para com seus pacientes. Era comum, além de não cobrar nada pela consulta, o enfermo receber ainda o dinheiro para comprar o remédio.

Fazia contratos anuais com os fazendeiros para dar assistência aos colonos e suas famílias, motivo pelo qual ele conhecia muitas pessoas não só da cidade, mas também da zona rural. Foi também contratado pela Companhia Mogiana, pertencendo aos seus quadros por muitos anos, chegando mesmo a aposentar-se como funcionário-médico.

Atendia no seu consultório, sempre localizado nas casas em que morou, como era costume. O que não faltava, eram crianças com braços ou pernas quebrados. Papai resolvia o problema com os recursos precários que existiam na época e contando com nossa ajuda. Eram colocadas duas talas de madeira, e no caso do membro quebrado ser o braço, o cotovelo era feito com papelão. Preparávamos na cozinha um "grude", feito com farinha de trigo e água, que ele usava morno, colocando-o aos poucos no braço ou perna da criança. Quando a massa secava, o membro ficava imobilizado. Enquanto essa operação era feita, o pequeno ficava berrando, ainda mais porque o pai ao lado, muito bravo, não parava de repreender...



Dr. José Garcia de Barros

Papai ia religiosamente duas vezes por ano ao Rio de Janeiro, trocar experiências com os seus ex-professores, uma vez que naquela época não havia congressos, como atualmente. Ia também para São Paulo, algumas vezes me acompanhando, pois eu viajei de 1943 a 1949, para estudar em Campinas e São Paulo.

Desta forma, usávamos muito o transporte da Mogiana, utilizando "passe" destinado aos funcionários e família. Eu, como outras pessoas, usava um guarda-pó para proteger a roupa das fagulhas soltadas pela locomotiva, queimando carvão. Mais tarde, com a utilização de máquinas movidas por eletricidade produzida por um motor diesel, a coisa ficou diferente. Antes porém, quando o trem subia, principalmente nas curvas, já se podia contar com muita fagulha, que chegava a chamuscar nossas roupas. A chegada em Visconde de Parnayba era trágica!

Quando tomávamos o "noturno", papai pegava uma cabine-leito, no qual eu ficava acomodada, mas não o via, com certeza, a noite toda, pois ele ficava conversando com o "chefe-de-trem", outros funcionários e demais passageiros, e nada de dormir. Conhecia também os funcionários da Companhia Paulista, pois fazíamos baldeação em Campinas, para os trens dessa outra estrada, que tinha bitola maior, portanto seus vagões balançavam menos, eram mais confortáveis e até luxuosos.

Na maioria das vezes essa baldeação era um "sufoco". A Mogiana chegava a Campinas, em cima da hora, quando o chefe da outra ferrovia já estava com o apito na boca para dar a partida. A Paulista tinha trilhos nas duas mãos de direção. Desta forma, tínhamos que atravessar os trilhos, utilizando uma passagem de nível por baixo da linha que vinha de São Paulo. Para isso, descíamos uma escada, depois subíamos outra, até chegarmos à plataforma de embarque. Isso, carregando malas e encomendas, na maior correria.

Outro problema, que acontecia não poucas vezes, era a queda de barreiras na estrada. Quando isso sucedia, vinha outro trem no sentido oposto para resgatar os passageiros. Mas, descer de um trem numa plataforma é uma coisa. Descer de um vagão no meio da estrada, com a diferença de altura geralmente existente entre o assoalho e o solo, é uma grande dificuldade. Acontecendo à noite e ainda com chuva, a encrenca estava formada.

Apesar de tudo, viajar de trem era uma delícia. Papai adorava a Mogiana e, no pessoal que trabalhava lá, encontrou verdadeiros amigos.

## ESPELHO DE TODO MUNDO

Alexandre Bonafim FELIZARDO\*

"Escrevo com a obstinada opacidade da pedra."

Antônio Ramos Rosa

"Algumas palavras são mais que o som.  
Soltam-se delas lâmpadas, por vezes gritos.  
Palavras que demoram na boca  
com o sabor da manhã de Outono, o claro gosto  
da terra húmida"

Eduardo Guerra Carneiro

A poesia é a região mágica em que a liberdade de criar atinge o apogeu do Ser. A intimidade do artista, o eu-lírico, desprende-se do eu-empírico e desmancha-se numa espécie de infinito, o "infinito íntimo" (Murilo Mendes) que tresmalha nas coisas do mundo a tessitura fulgente da poesia. No palco de si mesmo, do fundo das raízes carnavais, brota um "eu" prismático, uma voz calada que ressoa a voz de todos os homens: "Quanto fui, quanto não fui, tudo isso eu sou" (Fernando Pessoa). Assim, os poemas passam a ser os gestos verbais da humanidade toda, o espelho sem fundo, ilimitado, em que os homens se conjugam e se congregam. Fitar nesse espelho é renunciar ao próprio rosto e encontrar o rosto da infância imortal, o rosto da criança arcaica e imperecível que, num elo, numa ciranda mística e total, irmana em si o que há de eterno no íntimo de todos os homens.

É com a alegria de sentir tal essência inaugural que o povo de Batatais recebe o segundo volume da antologia "ESPELHO", livro que desvela uma algaravia solar, teia de vozes que pontilha de luzes os olhos do leitor:

\*Professor-assistente do Centro Universitário Claretiano (CEUCLAR).

"Microscópica lente atenta aos detalhes  
Sou eu,  
Alquimista da palavra  
À mercê da simetria vertiginosa da vida."  
(Rafael Menari Archanjo, p. 79)

O nome do Arcanjo (a Poesia em si), "que somente a boca de crianças e de poetas pode pronunciar" (Dora Ferreira da Silva), muitas vezes é revelado em alta música nesse volume número dois de "ESPELHO". Tal antologia permanecerá como um marco nas artes e na cultura de Batatais, conquista enobrecedora e de intenso fulgor artístico que só júbilo trará à sociedade batataense. Enfim, o nome do Arcanjo, a poesia total e cristalina, rompe o silêncio, através das páginas desse piano verbal:

"É por  
ser o corpo pequeno  
para conter a alma  
e para  
que valha a pena  
a vida, tão efêmera,  
que a poesia existe."  
(Luis Ricardo Alves Peixoto, p. 81)

É porque a alma não se contém na carne, invólucro estreito e reduzido, que ela se expande, ganha asas, alça o vôo através das palavras. A antologia "ESPELHO" número dois é, portanto, tessitura espiritual que deseja a amplidão e a alcança, através de epifanias que fulguram o branco da página:

"Um menino caminha  
(pela manhã ensolarada  
de setembro)  
E logo atrás dele  
(uma tarde de maio)  
me vê carregando  
todas as estações."  
(Luis Ricardo Alves Peixoto, p. 84)

É preciso, também, lembrar e registrar como forma de agradecimento o nome de dois empreendedores que muito se esforçam pela arte e pela cultura de Batatais. Refiro-me à professora do CEUCLAR (Centro Universitário Claretiano), Nancy Coutinho Marinelli, a regente que orquestrou as vozes dos poetas-alunos, e ao Pe. Sérgio Ibanor Piva, reitor do CEUCLAR, que teve o ousado lirismo de arquitetar e tornar viável mais uma antologia "ESPELHO", propiciando a Batatais esse banquete de signos e versos. Afinal, como deseja a poeta portuguesa Natália Correia, "a poesia é para comer".

## BATATAIS EM FESTA PELO CENTENÁRIO DE JOSÉ OLYMPIO

Maria Clarisse Bombonato PRADO\*

"O que estamos fazendo agora para este grande batataense e para Batatais é o primeiro passo no sentido de fazer de José Olympio um parceiro de Cândido Portinari na divulgação do patrimônio artístico e cultural que possuímos." Imbuído deste espírito, José Mauro Marinheiro Fernandes, secretário municipal de Educação e Cultura de Batatais, juntamente com sua competente equipe, organizou para os dias 6, 7 e 8 de dezembro de 2002 as comemorações pelo centenário de nascimento de José Olympio Pereira Filho, nascido em Batatais em 1902.

A Praça da Matriz e a Casa da Cultura abrigaram a maior parte dos eventos, que aconteceram assim:

Dia 6:

Às 14 horas, abertura oficial com a apresentação da Banda Marcial Dr. Washington Luís. Nesse momento o prefeito Fernando Ferreira entrega aos batataenses uma Biblioteca Itinerante (um ônibus que percorrerá temporariamente os bairros da cidade, principalmente os mais afastados). Oficinas Literárias em parceria com a CEUCLAR (Centro Universitário Claretiano) e as escolas municipais ocupam o espaço e o tempo dos visitantes interessados.

Uma disputada Feira de Livros marca a sua presença com a participação de várias editoras.

Houve a apresentação do coral do Colégio Einstein, que chamou a atenção pela criatividade e descontração, e em seguida uma palestra sobre contos de Lygia Fagundes Telles, pela professora Maria José Bottino Roma, do mesmo colégio ribeirõopretano.

Preocupada sempre em acompanhar de perto as questões culturais de nossa terra, a Sociedade Amigos da Cultura lançou nesta tarde o sexto número da sua revista AMICUS, dedicada a José Olympio, em artigos relacionados a ele e em um especial: "JOTAÓ:

casa plantada em terra, mas com asa", da nossa colaboradora Claudete Camargo Pereira Basaglia. À noite, a Sociedade preparou ainda uma Mesa Redonda sobre o homenageado.

Dia 7 :

Na Casa da Cultura, dois eventos importantes: à tarde, Exposição Filatélica de Arnaldo Jorge, destacado filatelista batataense, seguida de um Curso de Filatelia, por Geraldo de Andrade Ribeiro Júnior (presidente da FEFIESP - Federação das Entidades Filatélicas do Estado de São Paulo), e, à noite, o lançamento nacional pelos correios do carimbo "José Olympio - o editor".

Na Praça da Matriz, à tarde, a presença marcante de Ignácio de Loyola Brandão, com palestra sobre "O Processo Criativo", com participação ativa de uma platéia formada por alunos e professores.

À noite, alegre show com Inezita Barroso, Bando Flor do Mato e Robertinho do acordeon e Regional.

Dia 8 :

Começando pela manhã e estendendo-se até quase à noite, apresentações de :

Grupo Axé Liberdade, com dança e capoeira,  
Orquestra Violeiros do Jaguari, da cidade de Jaguariúna,  
Orquestra Sinfônica de Rio Claro.

A paixão pelo livro e pela literatura, a amizade e a generosidade para com os autores, fizeram com que Antônio Carlos Villaça, biógrafo de José Olympio, o definisse como o "descobridor de escritores".

Justíssimas, pois, as homenagens que se fizeram a este batataense ilustre, que se enriqueceram ainda mais com a presença de seus familiares, o filho Geraldo Jordão Pereira e sua esposa Regina, o neto José Olympio da Veiga Pereira e a esposa Andréia e bisnetos.

Registramos, finalmente, uma passagem da entrevista com Ignácio de Loyola Brandão, que proclama com entusiasmo :

"Bendita Batatais que deu José Olympio ao Brasil! Bendita Batatais!"

\*Professora de Português da Rede Estadual de Ensino, aposentada.

## ÍNDICE DE AUTORES

- BASAGLIA, Claudete Camargo Pereira, p. 52  
CARDOSO, Clotilde de Santa Clara Medina, p. 42 e 58  
CARDOSO, Walter, p. 11  
FELIZARDO, Alexandre Bonafim, 69  
JORGE, Janes, p. 20  
MATTOS, Odilon Nogueira de, p. 7  
PAIVA, Carla Assed Marino de, p. 49  
PEREIRA, José Carlos de Medeiros, p. 31  
PRADO, Maria Clarisse Bombonato, p. 72

## NORMAS PARA A APRESENTAÇÃO DE ORIGINAL

A Revista AMICUS publica trabalhos inéditos, relativos principalmente a Batatais e região. Os textos serão redigidos de preferência em português.

Recomenda-se que os artigos apresentem os seguintes itens:

Título, autor(es), qualificação do(s) autor(es), *Resumo*, (de no máximo cinco linhas) e cinco *Palavras-chave*, antecedendo o texto. Sucedendo a este, *Abstract* e *Keywords*. Completam o texto, sucedendo-o: *Referências Bibliográficas* (obras citadas no texto) e *Notas*, para esclarecimentos considerados necessários. Utilizá-las o mínimo possível e numerá-las na entrelinha superior do texto.

Os textos deverão ser digitados em Word, em letra Verdana, tamanho 10, espaço simples e apresentados em duas cópias e em disquete de 3/2", com cópia das ilustrações.

Os dados e conceitos emitidos nos trabalhos, bem como a exatidão das referências bibliográficas, são de inteira responsabilidade dos autores. Os trabalhos que não se enquadrarem nessas Normas para a Apresentação de Original serão devolvidos aos autores.

Além dos artigos, a Revista AMICUS terá, entre outras, as seguintes seções: Arquivos, Bibliotecas e Museus, Genealogia, Entrevistas, Memórias, Noticiário, Resenhas e Teses, além de outros textos, considerados compatíveis com os objetivos da Revista.

Maiores esclarecimentos acerca das normas de apresentação de original serão prestados pelo Conselho Consultivo de Publicações.

E-mail: [amicus@netsite.com.br](mailto:amicus@netsite.com.br)