

LAS CIUDADES Y EL FERROCARRIL EN BRASIL: 1870/1920

Ana Lúcia Duarte Lanna, historiadora, Profesora Titular de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la *Universidade de São Paulo, Brasil*

RESUMEN

Este artículo pretende hacer una reflexión sobre los significados e impactos que los ferrocarriles producen sobre la constitución y transformación de las ciudades brasileñas a partir de los años de 1870. Analizará sobre todo situaciones urbanas del estado de São Paulo, que ha concentrado la mayor parte de la red ferroviaria brasileña y que durante el periodo que aquí se estudia, se constituye en una red inédita de ciudades. Los resultados a presentarse integran un trabajo de investigación más amplio sobre los ferrocarriles en Brasil, que la autora ha realizado y coordinado entre los años de 1999 y 2003.

Durante el siglo XIX, ciudades y ferrocarriles serían los símbolos exteriores más impresionantes del capitalismo. El ferrocarril materializa el triunfo de la técnica y la incorpora al cotidiano urbano, crea personajes nuevos y es esencial en la organización del mundo laboral. Para su existencia requiere formarse equipos nuevos e inéditos que, una vez insertados en la trama de las ciudades, podrán alterar flujos, movimientos y posibilidades de expansión. Los ferrocarriles y sus diversos equipos fueron también importantes elementos de la urbanización en Brasil. Han estimulado el aumento de las actividades tanto económicas como de la población. Han formado parte de un cuadro constitutivo al que la bibliografía se refiere como construcción de la ciudad moderna. Se implantarían los ferrocarriles en Brasil a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Este momento coincidió con la expansión vertiginosa del cultivo del café en el centro sur del país, con la crisis de la esclavitud, con alteraciones sustanciales de las formas establecidas de ejercicio del poder y con la emergencia de las ciudades como nuevo lugar e hito para tales sociabilidades. Ferrocarril y urbanización son fenómenos inseparables. Los ferrocarriles estarían asociados indisolublemente a la velocidad, gran icono de la modernidad de los siglos XIX y XX. Incrementan la movilidad, consolidan la práctica de los viajes, forman parte de un cuadro nuevo que se delinea en la sociedad brasileña a fines del siglo XIX, *la belle époque* tropical. Al implantarse los ferrocarriles en Brasil, se integró también un proceso que posibilitó tener acceso a una naturaleza hasta entonces salvaje. No se sintió la mecanización del sistema de transporte, como en Europa, que fuese una destrucción del paisaje tradicional organizado por la cultura, sino más bien como que se ganase un paisaje, se conquistase el páramo, que se abría hacia la civilización. El ferrocarril y sus equipos, además de asociarse a la exaltación estética de la modernidad urbano-industrial, aquí estaban fuertemente señalados por las imágenes de interiorización de la producción, de ruptura con los límites del litoral – hito indeleble de la colonización – y de

integración nacional y continental. Por consiguiente, hablar del tren o del transporte ferroviario es lo mismo que referirse a un rico complejo socio cultural.

Al analizar el crecimiento y transformación de las ciudades bajo el impacto de los rieles, encontraremos realidades múltiples, señaladas por estos significados de modernidad. Nos parece importante resaltar la diferencia entre ciudades creadas a raíz del ferrocarril, a partir de sus estaciones y las transformaciones originadas en aquéllas que ya existían antes. Es igualmente esencial distinguir entre aquellas ciudades en las que la presencia de los ferrocarriles y de los grandes talleres de reparaciones han aportado mucho a que se desarrollase un núcleo urbano marcadamente industrial y aquéllas en las que la asociación entre ferrocarril y urbanización estará más fuertemente vinculada a los sentidos de la metrópolis moderna. Gracias a los nuevos equipos ferroviarios se crean y articulan nuevos ejes de crecimiento en las ciudades y entre éstas, marcan el paisaje con sus edificios y trabajadores, con sus asociaciones y movimientos sociales.

LAS CIUDADES Y EL FERROCARRIL EN BRASIL: 1870/1920

Las ciudades y los ferrocarriles serán, a lo largo del siglo XIX, los símbolos exteriores más impresionantes del capitalismo. La bibliografía sobre el tema es recurrente al destacar el papel fundamental que los ferrocarriles tuvieron en el crecimiento y formación de las ciudades ampliando la población y la demanda por servicios y comercio, estimulando los cambios, acortando distancias, alterando la noción de temporalidad e introduciendo la velocidad como hecho permanente de los modos de vida instituidos con el advenimiento del capitalismo. El ferrocarril materializa el triunfo de la técnica y la incorpora en el cotidiano urbano, crea nuevos personajes, es esencial en la organización del mundo del trabajo y demanda para su existencia la constitución de nuevos e inéditos equipamientos que, inmersos en la trama de las ciudades, alterarán flujos, movimientos y posibilidades de expansión.

En el inicio de la expansión del ferrocarril en Francia y en Inglaterra los puntos de llegada y partida se inserían en las ciudades sin que hubiesen sido construidos equipamientos especiales para este fin. Funcionaban como los antiguos puntos de diligencias y, en general, se localizaban cerca de ríos y canales interligándose con las redes de transporte ya existentes. El crecimiento de las ciudades se verá caracterizado por una ordenación de los espacios en la cual se destaca la separación entre el flujo de peatones y de los equipamientos de locomoción, mecánicos o no mecánicos. La ciudad, a lo largo del siglo XIX, organizará sus espacios atribuyéndoles funciones únicas y organizando los usos¹. Es también en este movimiento, que se construyen las primeras estaciones ferroviarias constituyendo un programa arquitectónico nuevo². El poder ordenador de este nuevo equipamiento urbano, que separa las líneas férreas de la ciudad aparece como un problema de seguridad que busca preservar los usuarios y las máquinas³.

Antoine Picon afirma que la novedad del programa de las estaciones significa, de la misma manera que para el ferrocarril, una heterogeneidad constitutiva que va a involucrar técnicas de ingeniería civil acostumbradas a tratar con vapor, la idea de palacios y el tránsito intenso de pasajeros y mercancía. La variedad de estilos y soluciones adoptadas será vista por los pensadores de la época como atributo propio de su tiempo⁴. La novedad del programa se constituirá en un desafío para arquitectos e ingenieros⁵. Los ingenieros serán una pieza esencial en la construcción del ferrocarril y de sus estaciones. En Inglaterra ningún

¹ Bowie (2001)

² Bowie (1999), p. 34. y Cyrino(2000)

³ Ribeill, (1987) pp.27/38

⁴ Evocando la argumentación de los saint-simonianos en el siglo XIX que entendían el siglo XIX “no como época orgánica que se caracteriza por la armonía social y productiva y que inspira el arte de maestros de obras. Sus (del siglo XIX) producciones traen la marca de tensiones que se manifiestan a lo largo de periodos críticos de la historia de la humanidad, periodos en los cuales se busca un nuevo orden”. Picon (1991/1992), p. 58

⁵ Bowie (1991/1992).

ferrocarril fue construido sin la presencia de un ingeniero a pesar que el país no tuviera la tradición de una Ponts et Chaussées. Esto significa, que la mayoría de ellos vendrá de la formación tradicional en ingeniería militar, procedimiento semejante al ocurrido en Brasil⁶. En Francia ocurrirá también una presencia masiva de ingenieros mientras que los arquitectos resistirán a los desafíos del nuevo programa. En la primera generación de estaciones, que irá hasta el final de la primera mitad del siglo XIX “Para los ingenieros las obras de arte y los trabajos mecánicos están, más que para los arquitectos, en el cuidado de elevar monumentos en los cuales el ojo no sea capaz de encontrar ninguna imperfección”⁷. En 1840, las estaciones de ferrocarril eran consideradas trabajos “menores” y no aparecían como tema de grandes premios a ser evaluados por los académicos. Los años 1870 marcan una mudanza significativa en este escenario donde las estaciones aparecen como programa de arquitectura, “digno como cualquier otro”. Asumen una escala monumental asociadas a otros servicios públicos tales como hoteles y restaurantes que deberían atender las multitudes en movimiento y al ritmo frenético de las metrópolis como Londres y París⁸. Para la efectividad de esta mudanza, fue esencial la transformación del ferrocarril en medio de transporte de pasajeros y no solo, o prioritariamente, de mercancías. La presencia del viajero significará necesidades de elaboración de programas más complejos, de mayor inversión en seguridad y calidad de servicios. El transporte ferroviario en Francia, a diferencia del brasileño, priorizó el desplazamiento de pasajeros y significó una necesaria articulación con los medios de desplazamientos en las ciudades⁹.

A lo largo del siglo XIX la construcción y reconstrucción de las estaciones buscará responder a esta convivencia entre hombres y maquinas en movimiento. Las múltiples soluciones adoptadas procurarán solucionar el complejo flujo de pasajeros y mercancías, llegadas y partidas. Los ítems del programa indican también las mudanzas por las cuales pasa la sociedad industrial imponiendo nuevas soluciones de confort y de sociabilidad. Las estaciones eran espacios comunes para todos que debería ser capaz de marcar las distinciones de clase y simultáneamente, anunciar la presencia de nuevos equipamientos y prácticas asociadas al progreso y a la revolución científica y tecnológica. Así, debían contener baños, salas de espera, compartimientos de equipaje, acceso diferenciado para primera y segunda clase, que irían a compartir el mismo transporte en situaciones completamente distintas. Una sociedad que se creía ilustrada y culta trajo para dentro de los hall el correo, los cafés, restaurantes y librerías viabilizando una nueva manera de viajar

⁶ Simmons (1991), p. 102

⁷ Ribeill, 91987). p.30 y Notarnicola y Pouparin,(1991/1992)

⁸ Karen Bowie, *op.cit* y Donato Natarnicola y François Pouparin, *op.cit*.

⁹ Vale mencionar que la reciente privatización de la vía férrea en Brasil significó el fin del transporte de pasajeros. Para el transporte de cargas las líneas existentes, hasta las mas precarias, funcionaron. El transporte de pasajeros exigiría inversiones sustanciales que nunca fueron hechos por las empresas.

que significaba un recogimiento del mundo a través de la lectura solitaria y del espacio visto por la ventana¹⁰.

En Inglaterra el efecto monumental y la decoración exterior fueron, en general, secundarios. Se priorizaba la cuestión de la organización de los flujos y la organización de los espacios. No obstante, en las estaciones fueron agregados hoteles y restaurantes de forma pionera (por ejemplo la estación Euston Station), transformándolas en un complejo de servicios urbanos y no simplemente lugares de paso. Contrario a las estaciones en Francia no poseían salas de espera que abrigaban los pasajeros hasta la partida de los trenes. Se apostaba al “efecto pedagógico” de la admiración de la máquina¹¹. En todas estas experiencias “La estación es como un nudo por el cual la vida de la ciudad se inserta en una vasta red, nacional e internacional. Ocurre como una inversión de intercambios: la ciudad que era el lugar de un intercambio localizado y definido por un área rural estable, se transforma en una malla de producción a partir de entonces sin localización, sin frontera. De este cambio y de esta ausencia de localización de la producción nace toda la lógica del equipamiento... pero la estación es también el punto de una red donde la lógica organizacional escapa de la ciudad y la cuestiona”¹².

Lugares de paso para los viajeros y transeúntes; para productos y mercancías. Pero también paso entre lo urbano e lo rural, entre estar dentro y fuera de la ciudad. El uso de los materiales nuevos como el hierro y tradicionales como la piedra, materializan este paso que incorpora el territorio, la movilidad, la técnica y la cuestión social. La estación es por tanto, artefacto, equipamiento y monumento y su función primordial de circulación se agrega a la experiencia decisiva de la industrialización dada por la experiencia sensible, visible y auditiva, sublime de la máquina. Un nuevo tiempo marcado por la obligación de la existencia del reloj en el frente exterior de las estaciones indica la universalidad de esta medida abstracta a partir del poderío inglés. Es el tiempo de Greenwich el que definirá los horarios de los viajes en todo el mundo.

¹⁰Schivelbusch (1990). Los pasajeros no saben que hacer unos con otros. La lectura sustituye para ellos una comunicación que no llega a establecerse. P. 73 Georges Ribeill, *op. cit.* muestra que la Editora e Librería Hachette tenía el monopolio de estos puntos de venta en las estaciones y consiguió fortuna con esto. Para las diferentes soluciones constructivas y de ordenamiento de flujo en las estaciones. Ver también Kuhl(1998)

¹¹ Las diferencias entre ingleses e franceses no se limita a las estaciones. No que incumbe a la construcción del ferrocarril, los ingleses abogaban que este siempre debería ser trazado en función de la menor distancia posible entre sus puntos terminales. Los franceses, influenciados de forma precisa por la École des Ponts et Chaussées, trabajando con la noción de territorio y de redes articuladas, defendían trazados por vías que abarcaran un número significativo de ciudades y áreas productoras. Si en Inglaterra la construcción del ferrocarril, financiada por capitales particulares con intervención estatal prácticamente nula, es espectacular y estará prácticamente concluida en el inicio de 1850, en Francia este será realizado en convenio Estado/iniciativa privada, definiendo a partir de 1842 el sistema de compañías que recorren el territorio. En Brasil las ferrovias que recorren partes del país, de forma sinuosa, no son una aproximación con esta idea francesa. En cuanto concepción, allá se trataba de ofrecer alternativas, incrementar redes, relaciones y ciudades preexistentes. Aquí se trataba como justificación de creación, penetración, dominio.

¹² Lambert (1989) p. 18

Nuevos edificios, nuevos equipamientos, nuevos flujos y también todo un nuevo vocabulario en general de origen inglés, tomado muchas veces prestado del mundo del transporte fluvial. Guías de viaje con horarios de tren, literatura y arte en fin el artefacto, hijo de la primera revolución industrial, gana potencia en el final del siglo XIX permeabilizando todos los meandros de la vida social y constituyéndose en un poderoso elemento a materializar y universalizar la noción de progreso¹³. Las exposiciones universales se presentan “como rituales de confraternización del mercado mundial, donde el optimismo esclarecido y triunfante de la sociedad burguesa juega todavía con la creencia en proyectos de paz factibles entre las naciones”¹⁴. Vale recordar que París construyó su última grandiosa estación A Gare d' Orsay para la exposición universal de 1899.

El Ferrocarril será implantado en Brasil a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Este momento coincide con la vertiginosa expansión del café en el centro-sur del país, con la crisis de la esclavitud, con alteraciones sustantivas en las formas establecidas de ejercicio de poder y con la emergencia de las ciudades como nuevo lugar y marco de estas socializaciones¹⁵. La presencia del ferrocarril y la construcción de una red de ciudades es especialmente notable en el estado de Sao Paulo. Así serán las ciudades de este estado, especialmente Campinas y Jundiaí, las mayores referencias para las discusiones tratadas en este texto.

Ferrovía y urbanización son fenómenos inseparables, en Brasil estarán asociados a la idea de pionerismo, alargamiento de fronteras e introducción de la civilización. Estas imágenes aproximan los procesos ocurridos en Brasil y en Estados Unidos, donde el ferrocarril fue insertado en un proceso que hizo accesible una naturaleza todavía salvaje. Wolfgang Schivelbusch analizando el ferrocarril en América afirma que “la mecanización del sistema de transporte no es percibida como en Europa, como destrucción del paisaje tradicional organizado por la cultura, sino como la ganancia de un paisaje que se abre para la civilización a partir de una naturaleza sin valor por inaccesible”¹⁶.

Si el ferrocarril conquista la sierra e integra el territorio es también el que nos introduce en las ciudades. Llega por sus márgenes, por sus llanuras y descampados. “Para quien desembarca en la estación del norte (ciudad de Sao Paulo)... el aspecto de la ciudad queda impresionado. En efecto, el viajero luego se encontraba con Braz, barrio muy populoso, pero que no primaba por el aseo ni por la belleza de sus edificios particulares; después

¹³ Schivelbusch, (1990) pp. 184/185

¹⁴ Foot-Hardman (1988) p.60/61

¹⁵ Holanda (1986) pp 105 e 127, 130

¹⁶ Schivelbusch, (1990). p. 96 El autor afirma que una de las diferencias esenciales entre el ferrocarril en Europa y en América es el carácter de las ligaciones realizadas por cada uno de ellos. En Europa realiza la ligación entre ciudades, en América liga zonas de colonización accesibles anteriormente apenas por la utilización de caminos naturales. En América el ferrocarril creó un sistema de comunicación.

pasaba por una extensa llanura, muy maltratada de la cual avista la ciudad en un alto con las culatas de las casas volcadas para los viajeros”¹⁷. De la misma forma los inmigrantes que llegaban por la São Paulo Railway se hospedaban en los barrios. Bajaban del tren directamente conectado con la hostería que los acogía hasta que fueran encaminados para las haciendas de café¹⁸. Las estaciones Luz y Sorocabana pertenecientes a distintas compañías ferroviarias son, en Sao Paulo, los ejemplos mas espectaculares de este nuevo equipamiento urbano. En Sao Paulo como en París los edificios de las estaciones están distantes de los demás equipamientos ferroviarios: almacenes, depósitos, parques de maniobra y movimiento de mercancías¹⁹. Monumentales y ornamentales, las estaciones son los espacios del no trabajo.

Las necesidades de integración y en alguna medida de constitución del territorio acompañaban la saga ferroviaria en Brasil, siempre asociadas a las deseadas posibilidades de desarrollo económico. Las ciudades emergieron como marcos que consolidarían la ocupación, por poblar el país inmenso, o por aglutinar y estimular el desarrollo de la producción, ya fuera volcada para el mercado interno o para exportación. Dentro de esta perspectiva se justifican las cantidades monumentales invertidas por el estado brasileño para la construcción y subvención de las líneas férreas, así como se amenizan los recelos y resistencias en relación a esta nueva forma de locomoción.

Al analizar el crecimiento y transformación de las ciudades sobre el impacto de los rieles encontraremos múltiples realidades. En el caso del estado de Sao Paulo *“en cuanto el efecto de la expansión ferroviaria para la acumulación cafetera parece fuera de cuestión, el efecto del paso del ferrocarril sobre las ciudades por él servidas ha sido objeto de vivo debate”*²⁰.

La bibliografía llama la atención sobre la movilidad permitida por el ferrocarril y su consecuencia para la vida urbana. Los rápidos desplazamientos permitieron la constitución de elites absentistas que tenderían a transferirse para la capital del Estado donde disponían de una vida más cosmopolita. Así, la ciudad de Sao Paulo veía la expansión de los barrios de elites, la construcción de los palacetes y la emergencia de una vida social y cultural para atender las demandas de este grupo. La ciudad de Santos verá como la llegada del ferrocarril emerge la figura del tren de los comisarios. Amenazados por las pestes y fiebres de la ciudad insalubre los comisarios de café se desplazaban para la ciudad portuaria, permaneciendo durante el día cuando se creía que el riesgo de contraer enfermedades era

¹⁷ Pinto (1979) p.13

¹⁸ Prata (2000)

¹⁹ Las estaciones, en términos de pasajeros, deberían contener un hall de aproximadamente 200m y una plataforma con 360/400m de largo. Pero también deberían estar distantes de 2 a 3 Km del punto de desembarque de mercancías. En este sentido las reformas urbanas de París agregan a la ciudad los barrios periféricos que contienen las estaciones de pasajeros.

²⁰ Santos (2000) p. 65.

menor²¹. Muchas ciudades del interior tuvieron una vida económica más activa, más desprovista de elite, sin los “lujos civilizatorios” que esta estimulaba permaneciendo como ciudades típicas del interior del país. Trabajadores inmigrantes llegaban a la capital del estado y a las haciendas de café traídos por los rieles. Los pasajes pagados por las compañías evidenciaban la asociación entre los caficultores y el emprendimiento ferroviario, y hacían parte de la estrategia de constitución del mercado de trabajo libre que atraía europeos como trabajadores contratados²².

Personas, mercancía y enfermedades transitaban de forma intensa por los rieles. Revoltosos se apoderaban de los equipamientos y del control del ferrocarril como estrategia importante de victoria. Ciudades consolidaban su papel de centro regional porque poseían articulaciones de ferrocarriles que animaban este flujo permanente de material y deseos. Un diario de huelga ferroviaria ocurrida en 1909 en la región de Pernambuco, Paraíba, Alagoas e Río Grande do Norte (estados de la región Nordeste de Brasil) indica las dificultades que ocurren en la vida cotidiana en ausencia de los trenes: faltaban los periódicos; los patrones tenían dificultades para pagar los salarios de sus trabajadores; mercancías que venían de la ciudad de Recife no llegaban al interior y se pudrían en las estaciones; y el retorno del viaje solitario, lento e incómodo en el lomo de burros o en carros de buey²³. Todos asociaban el ferrocarril con velocidad, movilidad y progreso. Cuanto fue capaz de realizar estas expectativas es una historia que depende de los grupos sociales involucrados y del tiempo/espacio donde los rieles se instalaban²⁴.

Movilidad y velocidad también aparecen asociadas a una nueva percepción del espacio y del paisaje. F Béguin dice que para el hombre común, el pasajero, el ferrocarril introduce un precedente desde entonces que es la velocidad de las trayectorias y desplazamientos donde “todo se pasa como si la muy antigua familiaridad que tenía unido el paso del hombre al del caballo, a la estabilidad de las extensiones terrestres fuese rota, alterando la vieja ordenación de la velocidad de los lugares”²⁵.

Pero a las estaciones y al movimiento debemos agregar la cuestión del crecimiento y transformación de las ciudades que el ferrocarril habría ocasionado. Es necesario enfatizar la multiplicidad de situaciones que evoca la relación ferrovía-urbanización en Brasil. Nos

²¹ Lanna (1996)

²² El vertiginoso crecimiento de la ciudad de Sao Paulo se debe a la entrada en masa de inmigrantes, que representaban, a finales del siglo XIX, cerca del 50% de su población. Cf entre otros, Fausto (1991) y Dean (1971). Los trabajadores nacionales inmigrantes realizaban sus descocamientos a través de la navegación costera y nunca por ferrocarril. Passos Subrinho (2000)

²³ Aranha (2001) p. 429/430

²⁴ EL agente consular francés en Bahía, Paul Serre, afirmaba en el inicio del siglo XX que quien quisiese saber sobre los impactos del ferrocarril y sus efectivas condiciones de funcionamiento debería abandonar los relatos de los literatos y viajeros y centrarse en una lectura atenta de los representantes comerciales que efectivamente recorrían el país.

²⁵ Béguin (1994), p.38.

parece frágil cualquier tentativa de conformar patrones generales que hagan legibles la diversidad de impactos ocurridos en la implantación de los rieles. De forma recurrente se establecía un vínculo, una expectativa, un deseo acerca del papel que el ferrocarril tendría en el incremento de las actividades económicas y consecuentemente el desarrollo urbano. Nos parece que podemos afirmar que fueran cuales fueran los impactos, no podemos en ninguno de los casos trabajados sustentar la idea, recurrentemente conducida en la bibliografía, de que el ferrocarril trae de por sí el progreso. Podemos verlas articuladas con un conjunto de otros elementos que caracterizan aquel momento de la sociedad brasilera, marcado en su conjunto, por mudanzas profundas, impactantes y permanentes.

La bibliografía en general destaca la cuestión de ser “punta de rieles” (punto Terminal de una línea férrea) y la vinculación al sistema agrario-exportador como elementos explicativos centrales para pensar esta relación urbanización-ferrocarril²⁶. En este sentido los núcleos urbanos preexistentes que no fueron privilegiados por la proximidad de las líneas férreas y en el caso del sudeste brasileño, su articulación con la cultura del café, serían “ciudades muertas” en la expresión ya consagrada de Monteiro Lobato. Nestor Goulart Reis Filho afirma que el ferrocarril transforma la jerarquía de la red urbana paulista. Con la Inglesa (ferrovia *São Paulo Railway*) hay una concentración de bienes, fortunas y prácticas económicas, sociales y culturales en las ciudades de Santos y Sao Paulo en detrimento de otros centros urbanos tales como Jacareí, Taubate, Guaratinguetá y de los puertos de Parati, São Sebastião, etc²⁷. Richard Morse afirma que la ciudad de Sao Paulo se transformó en el centro de un orden urbano con núcleo en el interior de un orden agrario disperso, por tener concentrado el montaje de una red de transporte ferroviario y rodado que fueron montados en abanico a partir de la capital; la inmigración, el cosmopolitismo urbano y el papel político y de centro administrativo completarían los motivos de la construcción de la centralidad urbana de la capital²⁸.

En los discursos sobre la nueva capital del estado de Minas Gerais podemos ver actuando, de forma contundente, la relación entre ciudad, entroncamiento ferroviario y poder político y económico. Belo Horizonte fue la ciudad construida y planeada para ser la nueva capital de Minas Gerais, recaían sobre ella las expectativas acerca de un nuevo espacio capaz de integrar las diferentes regiones del estado. Para constituirse en “polo regional” la ciudad tuvo desde su inicio al ferrocarril como un instrumento esencial. *“El ferrocarril era visto como un importante instrumento de ampliación del mercado exportador y estimulador de la producción para el mercado interno”*. El prolongamiento de la E.F. Central do Brasil, la

²⁶ “Las interrupciones en el progreso de las vías hacía surgir las puntas del riel –verdaderos puertos o aduanas de hinterland. Durante años y años una villa insignificante, sin nombre, mal definido por una indicación pasa a ser el centro lleno de movimiento y vida, atrayendo todas las actividades de una vasta región. Tradicionales centros urbanos, presentando una crónica política y prestigio cultural quedan dependientes de una hacienda, que tuvo suerte en la lotería ferroviaria...” Benévolo (1953)

²⁷ cf. Reis Filho (1994); Peralta(1971); Prado Jr.(1989)

²⁸ Morse (1970)

llamada línea del centro, “hará que la nueva capital se transforme en una ciudad empalme, ligándose en el recorrer del siglo XX a las otras regiones del país y del estado... Su imagen de centro irradiador de proyecto cosmopolita para Minas en torno del cual el Estado se conformaría como una unidad que gana fuerza con el prolongamiento de la línea del Centro en dirección al norte del Estado”²⁹.

Nos parece importante destacar la diferencia entre las ciudades creadas por el ferrocarril a partir de sus estaciones y las transformaciones originadas en aquellas urbes pre-existentes. La ferrovía del Noroeste, en Sao Paulo, fue construida a partir de intereses estratégicos de ocupación del territorio entendiéndose desde la exterminación de los pueblos indígenas hasta la incorporación de millares y millares de hectáreas al movimiento de especulación agraria. *“Las ciudades vinculadas a este ferrocarril serán creadas a partir de las estaciones siguiendo, en general, un trazado reticulado, primer esfuerzo de racionalización y abstracción en la apropiación del espacio desenvuelto por agricultores que tomarán como punto de partida para sus trazados las explanadas definidas por los rieles”*³⁰ Vale mencionar que el trazado reticulado era una referencia constante en la implantación de ciudades y no una novedad traída por la implantación de las líneas férreas³¹.

En las ciudades preexistentes, como es el caso de aquellas cortadas por las líneas de la Compañía Paulista, podemos percibir una reorientación de los movimientos de expansión que acabaron por unir la ciudad de la plaza y la iglesia, construida desde las primeras épocas de la colonización, con aquella marcada por la estación ferroviaria³². La forma como la ligación entre la línea, los equipamientos ferroviarios y la ciudad ocurre, definirá el impacto de la ferrovía. En Rio Claro esta situación es claramente definida. La ciudad tiene un formato cuadrangular definido por ley de 1832, mantiene su trazado después de la llegada del ferrocarril y su expansión será obstruida por el límite de la estación que refuerza el modelo implantado. Con la instalación de las oficinas de la Compañía Paulista en 1892 la ciudad ocupa el “otro lado de la línea” creando un barrio de trabajadores denominado “Ciudad Nueva” (Cidade Nova)³³. Podemos entonces ver la ferrovía haciendo parte de un cuadro de mudanzas, participando en la definición de nuevas espacialidades y sobretodo, son las oficinas de reparación más que las estaciones, que fueron las grandes responsables de impactos traducidos en crecimiento urbano, establecimiento de nuevas relaciones sociales y actividades profesionales.

²⁹ Morse (1970), p. 146.

³⁰ Ghirardello (1999). La bibliografía argumenta que las ciudades servidas por la Sorocabana también se estarían reestructurando a partir de sus estaciones. En Assis la calle principal había sido desviada para centralizar la calle de la estación.

³¹ Reis Filho (2000)

³² Ribeill muestra como para Laroche la relación con la ciudad solo se efectúa con la ligación física entre la estación y el tren. Para los pasajeros Laroche será, sobretodo, un punto de parada operacional obligatorio, cuyo sonido retumba, pero que no se traduce por causa del movimiento al descubrir la materialidad de aquel espacio. Ciudad ferroviaria, punto de parada. Ribeill (1999)

³³ Santos (2000) p. 161

Nuevos personajes, nuevos barrios, edificaciones, comercio. Este movimiento materializa la separación de los espacios de trabajo, de los trabajadores y de la ciudad Belle époque. *“Fueron hombres de negocios o herederos de fortunas de agricultura con una formación francesa, los brasileños ricos se sentían separados del resto de la sociedad. Sus casa, trabajos, encajes y hasta ropas eran extremadamente diferentes de las de los pobres... las mejoras en los transportes urbanos crearon nuevas zonas residenciales. En Sao Paulo los ricos subían a las colinas para las tierras altas y los pobres ocupaban áreas menos atractivas o saludables. El ferrocarril ayudó a crear un conjunto de barrios de clases pobres en las áreas húmedas y bajas al este y norte de la ciudad”*³⁴.

El movimiento de carrozas, tranvías y personas en el ir y venir diario para las estaciones crea un nuevo ritmo y sentido urbano. Los sonidos de los trenes, los respiros de las locomotoras, los relojes en los frontones centrales de las estaciones marcan nuevas dimensiones de tiempo y espacio. Nuevas tiendas, más especializadas y diversificadas, mercancía y personajes de todo el mundo pasan a circular por estos espacios. Conforme apuntamos para arriba las estaciones serán importantes monumentos y puertas de pasaje en las grandes ciudades donde son construidas con evidente destaque del paso, pero nunca plenamente integradas.

No obstante, si el edificio de la estación viene cargado de estas referencias positivas a las transformaciones urbanas, traduciendo la inserción de la ciudad en un espacio que la ultrapasa, el mismo no acontece con las áreas colindantes de estos edificios que nunca poseerán status ni prestigio. Las estaciones serán cercadas por viviendas operarias, hoteles y bares muchas veces de “dudosa reputación” y actividades comerciales ligadas a las mercancías transportadas por el ferrocarril, por tanto asociadas a la producción y no al consumo más “elitizado” de los bienes³⁵.

Además del edificio de la estación, la llegada del ferrocarril significaba la implantación de un conjunto nuevo de edificios como los almacenes, los talleres, las oficinas y edificios administrativos, las residencias de trabajadores del ferrocarril que serán elementos importantes en la constitución de “barrios operarios”. Además muchas casas comerciales, servicios de transporte y demás equipamientos urbanos son implantados o acrecentados con el ferrocarril. Todas las asociaciones benéficas y culturales, el mayor flujo de informaciones, la presencia cotidiana del correo y periódicos, implican no solo nuevos espacios, sino también nuevas prácticas culturales que transforman las ciudades, producen

³⁴ Hahner (1993), pp166 e 28/29. Ver también Paoli (1991)

³⁵ Estudiando la percepción de las estaciones parisienses, Stéphane Sauget muestra como estas constituyeron un microcosmos de la modernidad y de la sociedad industrial. Sus "quartiers" son lugares de espanto, de refugio para los más desprovistos, provincianos sin dirección, vagabundos, niños errantes o fugitivos, en fin, territorio de pequeños tráficos, de hurtos y de presas ideales para los delincuentes. Sauget (2001), p. 25.

un recurrente sentimiento de “pertenecer al mundo”, entendido como aquello que ultrapasa la dimensión de lo local pero es a partir de lo comprendido³⁶.

La ciudad de Campinas tiene, como muchas otras, su historia marcada por las epidemias. Solo hasta el siglo XIX, y con el café, es que el municipio (todavía eminentemente rural) irá a encontrar el camino del crecimiento. En 1836 la población de la ciudad era de 14000 habitantes. En 1886 eran 41.253 y en 1900 alcanzaba la cifra de 68.649 habitantes a pesar de la terrible epidemia de algunos años antes. En 1920 su población urbana era de 50.000 residentes donde los operarios alcanzaban un total de 5763 personas. El período de 1842 a 1889 será el progreso notable y constante, siendo que el ferrocarril implicará un crecimiento extraordinario del comercio. En los años 1870 la ciudad tiene carácter de centro regional del oeste paulista³⁷. En 1885 existen 579 establecimientos comerciales entre los cuales ya se hacen presentes los italianos con dos fábricas de pasta. Se encuentra de todo en la ciudad: sastres, panaderos, sombrererías, fundiciones, tiendas de mármol, bancos, escuelas públicas y particulares femeninas y masculinas, restaurantes, baños públicos y consulados³⁸.

A partir de mediados del siglo XIX, el crecimiento de la ciudad estará acompañado por la emergencia de asociaciones literarias, culturales y escolares³⁹. Muchas de estas asociaciones preceden la gran inmigración y el ferrocarril. Entretanto, es innegable que a partir de finales de los años 1870 crecen y se diversifican. En Campinas los inmigrantes organizaron clubes que fomentaban instrucción y diversión para sus asociados. Poseían bibliotecas como el Club Mac Hardy y las Sociedades francesa, española, italiana y alemana. *Campinas Library* era una biblioteca sustentada por los empleados de la Paulista y de la Mogiana. El Gabinete de Lectura tenía 2600 títulos en portugués y francés. El de Jundiaí tenía 184 volúmenes⁴⁰. “*El requintamiento de la sociedad campinera ingresa en ese proceso de modernización con tres líneas de convergencia, que sustentan la vida cultural... Son la educación, la enseñanza y la cultura*”⁴¹. Cuando el ferrocarril llega a la ciudad en 1872 encuentra una vida urbana activa, ya sea desde el punto de vista económico o del cultural. Es en este escenario de una tradición urbana existente que los impactos de la presencia ferroviaria se harán sentir.

La ciudad existente estaba físicamente estructurada en torno a tres largos– *Matriz Velha*, *Rosário* y *Matriz Nova*. La construcción de esta última fue iniciada en 1807 y concluida en 1883. Ramos de Azevedo el arquitecto de estos nuevos tiempos, consigue concluir las obras de la Iglesia utilizando la tecnología de la tapia. La fiesta de inauguración de la *Matriz* el 8

³⁶ Gruzinki (2001)

³⁷ Carpintero (1991)

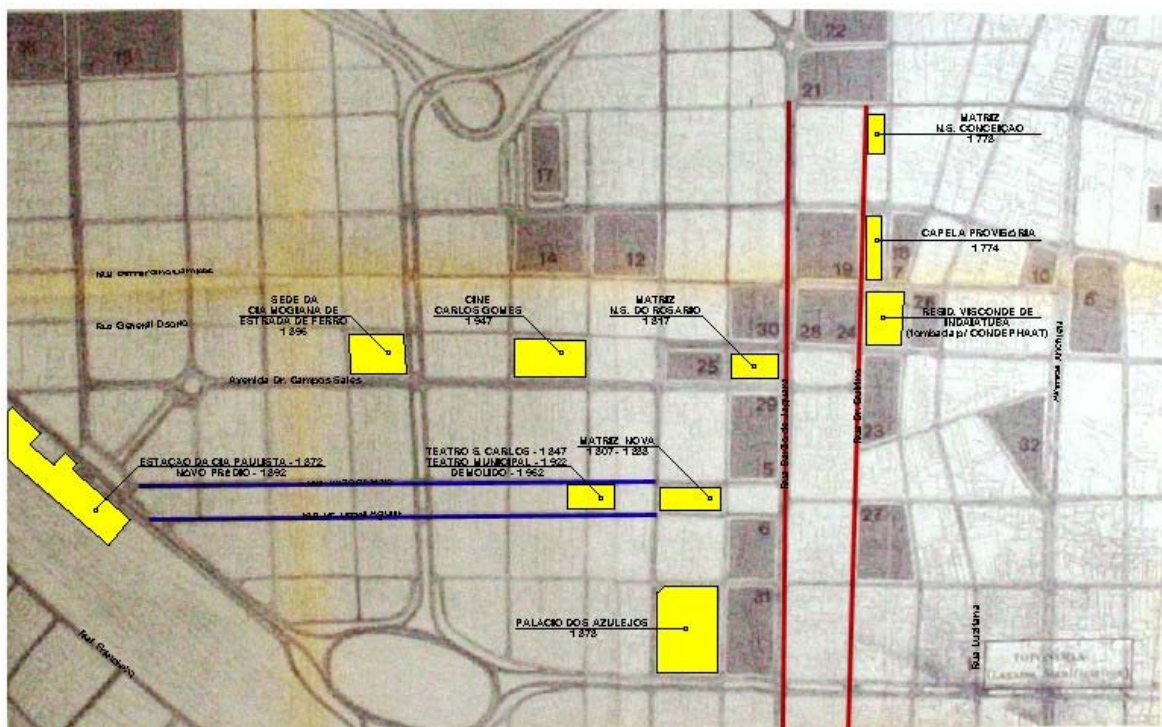
³⁸ *Monografía histórica do Município de Campinas*. 1952

³⁹ Zaluar (1976)

⁴⁰ *Almanach do Estado de São Paulo para 1890*. (1890)

⁴¹ Lapa (1996), p. 161

de diciembre de 1883 marcó la época. Las vitrinas de las tiendas adornadas, costureras atiborradas de tantas encomiendas, hoteles repletos, fiestas y reuniones sociales agitaban la ciudad⁴². A esta iglesia, más que el marco religioso, es atribuido el papel central en el desvanecimiento del núcleo central de la ciudad y en la definición de un nuevo eje de crecimiento ahora lineal, reticulado y articulado con la estación de ferrocarril de la *Companhia Paulista*. Las posturas municipales ya en 1873 anunciaban la ordenación del tránsito a partir de la Estación de Ferrocarril. Las vías abiertas comunicarán *Matriz Nova* con la primera plaza no religiosa de la ciudad – La estación de la *Campanhia Paulista*, construyendo un nuevo eje en el sentido este-oeste, distinto de aquel establecido por las actuales *Ruas Barão de Jaguará, Luzitana* y *Dr. Quirino*, antiguas *Ruas de Cima, Baixo* y *Meio* respectivamente⁴³.



Mapa da Campinas mostrando os dois eixos de crescimento da cidade. Um definido pela ferrovia e outro pré-existente
 Fonte: Antonio Carpintero, *Momento de ruptura*
 Trabalho sob fonte Anselmo Turazzi

PO NTE: Antonio Carpintero - "Momento Ruptura"

La importancia de la región de la estación en el crecimiento de la ciudad puede ser confirmado por la proliferación de establecimientos comerciales que se instalaron a su alrededor: comercio agresivo de alimentos, depósitos de productos para ser transportados,

⁴² Lemos (1993) pp. 16/19

⁴³ Carpintero (1991), p. 60

bares, hoteles y restaurantes. Entre tanto es importante notar que si el edificio de la estación tuvo carácter monumental y emblemático de las mudanzas en curso deseadas y usufructuadas por las élites, lo mismo no se puede decir de las actividades que se desarrollaron en el entorno. El comercio elegante a flâneur, los clubes de danza que reunían a la “Sociedad local” tienden a permanecer en el área más antigua de la ciudad. Es también en ésta que serán instalados en primer lugar los mejoramientos urbanos: iluminación pública, agua y sumidero, teléfono, alineamientos de las calles etc. Los equipamientos urbanos se agregan a la estructura existente sin alterarla⁴⁴. Las élites definen el barrio *Cambuí* como local privilegiado de residencia. Entre este barrio y la estación existe toda la ciudad, se trata de la mayor distancia posible. Y es en sentido opuesto, todavía más lejos, que queda localizado el barrio *Vila industrial*, después de los rieles donde la línea férrea funciona como barrera física que separa los cementerios, los desechos – matadero y curtiembre – y los ferroviarios.

Muy temprano la ciudad se va configurando como importante prestadora de servicios en el área médica. Es recurrente en las fichas funcionales de los ferroviarios de la *Companhia Paulista* el desplazamiento para ser tratados o visitar parientes hospitalizados en Campinas. Ellos solicitaban pases y dispensas de trabajo para utilizar el ferrocarril y desplazarse en este ritmo tan propio de la velocidad moderna que desplaza bienes y personas y especializa funciones y tareas.

La *Companhia Paulista* de ferrocarril no tuvo en Campinas un impacto semejante al ocurrido en Jundáí. La transferencia de las oficinas de reparación de trenes y locomotoras en el inicio de la década de 1890 fue fundamental para definir una fisonomía industrial, operaria y ferroviaria para esta ciudad. No es sin significado que en la grande huelga de 1906 haya sido Jundáí y no Campinas u otra ciudad cualquiera cortada por la *Paulista*, el palco central de los acontecimientos. La estrada de hierro *Mogiana* marcó mucho más la ciudad de Campinas que la *Paulista*. Su gran edificio administrativo se localizaba en la *Avenida Dr. Campos Sales*, una de aquellas vías que ligaban la estación a la ciudad vieja, tenía en la ciudad sus almacenes más importantes y patios de maniobra. Marca la fisonomía del barrio *Guanabara*, donde con sus relaciones y edificaciones construirá, juntamente con otras fábricas que se localizaban en el lugar, una fisonomía fabril para la ciudad de los Barones. La Compañía de ferrocarriles *Mogiana* tenía, en el año 1902 en Campinas, 1998 funcionarios. En este mismo año la población urbana de la ciudad no alcanzaba la cifra de los 40.000 residentes.

La *Companhia Paulista* construye casas para operarios en Campinas, muchas de las cuales se localizaron en el barrio hoy llamado *Vila Industrial*, en terrenos contiguos a los de la estación pero en sentido opuesto al de la ciudad modernizada. Se encontraban en las proximidades del nuevo matadero municipal y separadas por los rieles y almacenes de la

⁴⁴ *idem* p. 62.

“ciudad”. De esta forma podemos ver en Campinas el ferrocarril constituyendo barrios operarios, que marcan áreas socialmente y espacialmente segregadas en la ciudad. Tal vez aquí podamos ver la ferrovía instituyendo la idea de cicatriz urbana, la cual estará fuertemente asociada a Brasil a partir de los últimos años del siglo XX. La imagen del ferrocarril como cicatriz se superpone a su abandono como alternativa de transporte de pasajeros y cargas y la consecuente victoria del rodoviarismo y del transporte automovilístico.

El complejo ferroviario implicaba mucho más que estaciones y rieles. Reparaciones de locomotoras y vagones, patios de maniobra, oficinas de reparación, equipamientos para abastecimientos de los trenes a lo largo del trayecto son algunos de estos equipamientos y que implicaban para su existencia extensas áreas y significativa concentración de trabajadores. El ferrocarril en Brasil implicó la institución simultánea de una industria de máquinas asociadas a éste. Las locomotoras nunca fueron producidas en Brasil. Entretanto a lo largo del periodo estudiado ocurrieron incrementos significativos en actividades económicas relacionadas con la implantación y funcionamiento de las líneas férreas.

En la primera mitad del siglo XIX todo se importaba, locomotoras, vagones y rieles, esta situación se ira alterando. En la construcción de la *Companhia Paulista*, en el inicio de los años 1870, podemos ver actuando un conjunto de pequeños empresarios que proveían a la *Companhia* postes y rieles de madera retirados de las reservas naturales que se habían transformado en pequeñas oficinas urbanas. La *Paulista* poseía entre sus bienes un enorme huerto forestal del que retiraba, a partir de los años 1880, las maderas necesarias para los rieles. Para el abastecimiento de leña para el ferrocarril y para el consumo de las líneas en varias ciudades. La exploración de maderas fue también en *Brazil Railway Company* un emprendimiento asociado de vagones producidos en Brasil. Se debía tratar de los vagones de madera ya que los suntuosos carros, restaurante y lecho, destinados al transporte de pasajeros en general de primera clase, eran importados, muchos de ellos, de los Estados Unidos – los famosos carros Pullman. La compañía *Mogiana* tenía 103 locomotoras en 1895, de éstas 83 eran inglesas, 17 americanas y 3 alemanas. Los vagones de pasajeros eran producidos en su mayoría localmente. De un total de 115, 95 eran de producción local. Los vagones de carga también eran producidos por la propia *Mogiana*. De un total de 1912, 460 eran hechos en los talleres de la compañía, 60 importados de Rio de Janeiro, y los demás venían de Inglaterra y Estados Unidos⁴⁵. En 1917 vence una concurrencia para el fortalecimiento de los vagones para la *Brazil Railway* o “conocido constructor nacional, Sr Trajano de Medeiros y Co”. La referida concurrencia envolvía el fortalecimiento de pasajeros de primera y segunda clase, carros de correo y equipaje; vagones de mercancías y animales.⁴⁶

⁴⁵ Ritt (1895)

⁴⁶ Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1920 ANPFVM 754 A 4

La importancia de los talleres de reparación y oficinas en el proceso de urbanización puede ser percibido en todo Brasil. En el estado de Paraná fue construido un ferrocarril que tenía como principal producto de transporte la hierba mate construida por los franceses – *Compagnie Generale des Chemins de Fer Brasiliens*. En el inicio del siglo XX fue incorporada al de la *Brazil Railway*, comandado por el empresario Percival Farquhar. Este empresario en el inicio del siglo XX controlaba todos los emprendimientos ferroviarios en la región sur de Brasil y tenía inversiones en varios países de América del Sur y en otras regiones de Brasil. Sus emprendimientos eran fundamentalmente especulativos y se beneficiaban de las garantías financieras ofrecidas por el gobierno brasileño. La ciudad de *Ponta Grossa* en el estado de Paraná era sede de las oficinas de la *Companhia de Estradas de ferro*, entroncamiento ferroviario (ligando la línea longitudinal de Sao Paulo – Rio grande con el trecho, inicialmente francés, de la Paraguá-Curitiba) y sede de varias madereras y aserraderos. Es un ejemplo de las relaciones entre ferrocarril, industrialización y urbanización.

En Sao Paulo las oficinas de la *Companhia Paulista*, inauguradas en 1893, en la ciudad de Jundáí asociaban reparación de locomotoras y servicios generales en un mismo y grandioso espacio.



Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Jundáí. Século da fundação
Fonte: Acervo da pesquisa
Foto: Anselmo Turazzi

Jundáí fue fundado en el inicio del século XVII pero apenas en 1865, en la víspera de la llegada de la *Sao Paulo Railway*, fue elevada a la categoría de la ciudad. Las principales actividades eran aquellas ligadas a la creación y comercio de mulares y equinos, “*siendo un entroncamiento de caminos que llevan para el interior y para la capital. Sirviendo de puerto seco y hospedaje para las tropas que se aventuraban para el interior de Brasil, la ciudad era conocida entre los viajeros por ofrecer una estadía buena y comfortable cerca del rio*”⁴⁷

⁴⁷ Pontes(1955), p.38 y Makino(1981)

La llegada del ferrocarril, primero de la *Sao Paulo Railway* y cuatro años después la *Companhia Paulista*, contribuyó para alterar el perfil de la ciudad. En el día de la inauguración del trecho de la *Paulista* ligando Jundiaí a Campinas se inauguró la iluminación pública don luz de queroseno en las calles *Barão de Jundiaí* y *Rosario*, las mas importantes de la localidad. La preocupación con reformas urbanas, asociando embellecimiento, infraestructura y salubridad, aparecen en Jundiaí como en el resto de casi todas las ciudades brasileñas, marcando un periodo de “belle époque tropical”. La Cámara se preocupaba explícitamente con el abastecimiento de agua y con cuestiones de salud pública que resultaron en la construcción de un nuevo matadero municipal, de contratos para la limpieza pública y la construcción de un hospital y un cementerio. Se creó un Jardín Municipal, se reorganizó el cementerio y se arreglaron y nivelaron las calles centrales. En 1885 se inauguró la nueva casa de la “Cámara e Cadeia” y se concluye la reforma de la iglesia Matriz, reinaugurada en 1891. Aparecen cinemas y casas de espectáculo destacándose *Teatro Polytheama* con capacitada para 3000 personas. Las elites locales muy rápidamente se mudan de Jundiaí con dirección a Campinas o Sao Paulo. La ausencia de las elites puede ser percibida por la existencia de casonas en la ciudad. El único existente todavía es el *Solar do Barão* que fue construido en 1862 por el *Barão de Jundiaí*. Excepto casos raros, las casonas anteceden al ferrocarril y a la expansión vertiginosa del café. Los procesos analizados por la bibliografía para Río Claro son muy semejantes a las que aquí se destacan para Jundiaí. A pesar de esto vale destacar que esta última ciudad asumirá en la virada para el siglo XX un perfil de ciudad industrial que la distingue de Río Claro, la cual a pesar de toda su diversidad económica permanece marcada por la agricultura cafetera.



Fig.3: planta de la ciudad de Jundiaí

Jundiaí se va transformando en una ciudad industrial y de grande industria. La expansión urbana del periodo se caracteriza por la configuración de barrios de operarios tanto del ferrocarril como de operarios de otras fábricas que entonces se instalaban en la ciudad. Además de estos nuevos barrios urbanos, vale destacar la constitución del núcleo colonial de *Barão de Jundiaí*. En éste se instalaron principalmente italianos y fueron concedidos lotes urbanos y rurales desarrollándose una agricultura de subsistencia volcada para el

abastecimiento de la ciudad así como una serie de establecimientos comerciales y de servicios⁴⁸.

A la par de estas transformaciones acontecían aquellas ligadas directamente al ferrocarril. La construcción de la estación que serviría a la *Ingleza* y posteriormente a la *Paulista* es el primero de estos marcos. La *Companhia Paulista* afirmaba que “*para la acomodación conveniente de sus operarios, siguiendo el ejemplo de lo que se practica en los grandes centro industriales, (hará) construir cerca de los talleres pequeñas habitaciones, que albergarán a los empleados por un precio razonable, encontrándose listas 40 casas*”⁴⁹. En 1924 con la creación de una sección específica para la construcción de casas, este número aumenta a 110.

Los talleres eran locales para la reparación del material ferroviario. Los de la *Paulista* funcionaban inicialmente en Campinas, con el argumento de que no había mas área en Campinas y “*por la necesidad de escoger un lugar más cerca al punto de desembarque de los materiales importados y que fuera recomendable desde el punto de vista de la salubridad y medios de vida fáciles*” fue escogida la ciudad de Jundáí para la construcción de los nuevos talleres. Los terrenos necesarios situados en la parte baja de la ciudad a lo largo y junto del trecho inicial de la línea, fueron obtenidos casi sin dificultades. La construcción de los talleres fue iniciada en 1893, ocupando un área total 145.091 m². “

El vasto edificio es de forma rectangular, mide 355 metros de largo por 65 de ancho. En el cuerpo central, compuesto de dos pisos, se encuentran instalados las oficinas de la Inspectoría General de la Locomoción, de la Línea y de la Contabilidad; en los dos grandes cuerpos laterales funcionan, de un lado los talleres de las locomotoras, con capacidad para la reparación de 16 locomotoras, esto es el correspondiente efectivo de 100 máquinas, y de otro lado los talleres de de reparación de carros y vagones, consiguiendo reparar al mismo tiempo 12 carros de pasajeros y 60 vagones de carga, lo que corresponde a las necesidades de 150 carros y 2000 vagones”⁵⁰.

Todo “*el vasto edificio se asienta sobre cimientos de piedra; sus paredes de 0.40m de espesor son de ladrillo, y el soporte del tejado así como las columnas intermediarias sobre las que descansa, están hechas de acero, circunstancia que aleja cualquier probabilidad de incendio en general. La forma de la cobertura del edificio fue cuidadosamente estudiada con el fin especial de permitir buena distribución de luz, no solo en el como de trabajo de las maquinas sino a lo largo del espacio destinado a las bancadas de los operarios... Para los trabajos nocturnos existe la iluminación eléctrica, especialmente suministrada por una*

⁴⁸ Filippini (1990)

⁴⁹ *Relatório da Companhia Paulista* de 20/04/1894, p. 15

⁵⁰ *Relatório da Companhia Paulista*, 1984. p. 14. El material utilizado en esta investigación se encontraba guardado en este edificio que hoy tiene como uso las oficinas de reparación de los trenes españoles urbanos adquiridos por el Gobierno del Estado, un museo Ferroviario y una biblioteca...

instalación situada en un edificio independiente... esta instalación abastece luz a 40 casas para operarios que la Companhia Paulista poseía en Jundiaí en la parte alta de la ciudad, y a una escuela nocturna de aprendices... La ventilación fue hecha por marcos móviles de las ventanas a lo largo de todo el edificio, la distribución de agua es abundante en todos los puntos y es suministrada por la propia empresa. Hay también adecuado un sistema para canalizar las aguas pluviales. Las líneas de servicio y maniobra miden en extensión 6.164 m ... el plano de los talleres atendió al requisito esencial de separar el trabajo en metal del de madera haciéndolos próximos e independientes. En Brasil son estos talleres tal vez los únicos, incluso entre los construidos recientemente, que presentan de modo completo esta excelente disposición general”⁵¹

El impacto del edificio fue enorme no solamente por significar la contratación y transferencia de centenas y centenas de trabajadores como por su escala monumental. Es la instalación y no la construcción del edificio de la estación que hace a la ciudad de Jundiaí crecer en esta dirección, consolidando la importancia de la ferrovía en la vida urbana. Esta situación se repite en la ciudad de Río Claro, también localizada en el estado de Sao Paulo e integrante de las líneas de la *Companhia Paulista*. Daniel Hogan sustenta la tesis: “que no fue la condición de punta de los rieles que hizo crecer la ciudad, como no fue por su aspecto de transporte que el ferrocarril contribuyó para la urbanización, sino más precisamente por los empleos creados y la infraestructura de la industria, servicios y comercio generada. Es como sede primero de la *Companhia Rio Claro* (1889) y después de las oficinas de la *Paulista* (1892), que el crecimiento urbano adquiere un ritmo acelerado”⁵². Christian Chevandier estudia la implantación, a partir de 1889, de los talleres de la compañía francesa *Paris-Lyon-Mediterrane* (PLM) en la pequeña ciudad de Oullins, Francia. La concentración de los servicios de reparación en esta comunidad, suprimiendo otras oficinas existentes en la región parisiense y en Arles, van a tener impactos muy semejantes a los de Río Claro y Jundiaí. La ciudad de Oullins se desarrollará de acuerdo con los ritmos de las oficinas y en apenas tres años los talleres ya daban empleo al 20% de la población local⁵³.

Entre 1893 y 1911 veremos expandirse en Jundiaí actividades de varios tipos destacándose, debido a su escala, la Casa Arens que hacía máquinas para labranza y la Fabrica de Tejidos São Bento. Ambas se situaban entre los edificios de los Talleres y la estación de tren. Las dos empresas y la *Companhia Paulista* empleaban casi 2000 personas en una ciudad que tenía 12000 habitantes. Solo la *Companhia Paulista* consumía 10% (4.406.400 litros/día) del total diario del agua abastecida por los manantiales de *Japy* y de *Morro* para la ciudad⁵⁴.

⁵¹ Pinto (1979), pp104/105.

⁵² Hogan et alli (1986)

⁵³ Chevandier(1990), pp 21/31. Ribeill (1999)

⁵⁴ Leroy (2001). El autor estudia la historia de Morcenx, Francia donde aparecen elementos semejantes a los encontrados en Jundiaí. El complejo ferroviario se sitúa distante de la ciudad preexistente (patrón también Migennes y Oullins) y acaba por consolidar dos ciudades donde el ferrocarril tiene un papel motor de la

Las muchas asociaciones relacionadas a la *Paulista* fueron apareciendo en la ciudad principalmente en la primera década del siglo XX. El Gramio Recreativo creado el 14 de noviembre de 1900 funcionó hasta 1917 en la casona de la familia del Coronel *Leme da Fonseca*, localizado en la *Rua Barão de Jundiá* con *Padroeira*. En 1917 se transfiere para la calle Rangel Pestana en un terreno de aquellos delimitados por la Intendencia y que hacían parte de la ocupación que ligaba la ciudad alta y la baja, por donde corrían los rieles de la *Paulista* y de la *Ituana*. La ocupación de esta cuesta que sale del lugar donde se localiza el cementerio *Nossa Senhora do desterro*, la iglesia de São Bento, la actual plaza del Fórum yendo hasta los terrenos ocupados por la Vila Arens y cruzada por la *Rua Barão de Jundiá*, ocurre a partir de los años finales del siglo XIX. En estas calles reticuladas, definidas a partir de la ciudad antigua y continuando el trazado preexistente, habitarán la mayoría de los operarios del ferrocarril de Jundiá. La distancia que separa la ciudad preexistente (en lo alto) de las líneas férreas en la bajada, es ocupada por cinco cuadras definidas por las calles *Rangel Pestana*, *Marechal Deodoro da Fonseca (ex-Capitão Damázio)*, *Prudente de Moraes e XV de Novembro* y sus transversales, en sentido perpendicular a la línea férrea. Las casas donde vivían fuesen propias o arrendadas tenían un patrón similar: adosadas, sin retroceso del lote y en general puerta y ventana. Las mejores, en general ocupadas por los jefes de estación y talleres, nunca quedaban muy cerca de los rieles, en función del terreno. A pesar de estar adosadas tenían un pequeño retroceso lateral que hacía las veces de terraza y creaba un distanciamiento en relación a la calle. Las casas construidas por la *Paulista* eran de ladrillo, adosadas y se asemejaban más al patrón de las casas más simples como las encontradas en las áreas ocupadas cuando la llegada de los talleres⁵⁵.

En una ciudad marcada por la actividad industrial la presencia del ferrocarril y sus asociaciones es determinante. Muchos de ellos constituyen una aristocracia operaria y hacen parte de la élite local⁵⁶. En el cambio para el siglo XX se establecieron vínculos estrechos entre las ciudades servidas por la *Companhia Paulista* donde Jundiá se va caracterizando como ciudad operaria.

El ferrocarril aparece al final de este trabajo como un elemento importante de la urbanización. Estimulan el incremento de las actividades económicas y de la población.

evolución urbana. Pero, a diferencia de otras ciudades, que viran la implantación de una estación, en el trayecto Bordeaux-Bayonne, Morcenx fue palco de una importante creación industrial que caracterizó, junto con el equipamiento ferroviario su perfil de ciudad industrial. Ver especialmente pp 27 a 46.

⁵⁵ Existe en Jundiá un conjunto de casas y trazado bastante ilustrativo de esta situación, localizado en la bajada próxima a los rieles entre las calles Pio XII, Prudente de Moraes y Angelo Ferrancini. Los relatos de la *Companhia Paulista* indican los calores gastados en la construcción de sus casas para trabajadores y los obtenidos con los arriendos de las mismas. La relación entre estos costos muestra a este como un excelente y lucrativo negocio para la empresa. El patrón de las casas y el retorno obtenido (cerca del 3.5%) indican semejanzas muy grandes para los mismo procedimientos e inversiones realizados por PLM en Francia.

⁵⁶ Hobsbawm (1987)

Hacen parte de un cuadro de constitución de lo que la bibliografía viene denominando como construcción de la ciudad moderna. Indisolublemente asociadas a la velocidad, incrementan la movilidad, deseada y temida, consolidan la práctica de los viajes, hacen parte de un nuevo cuadro que se delinea en la sociedad brasileña a finales del siglo XIX, la *belle époque* tropical. Por tanto, como ya afirmaba Gilberto Freyre en los años 1940, quien dice tren o transporte ferroviario habla sobre todo de un rico complejo sociocultural.

Entretanto, a partir de los resultados aquí presentados, no nos parece posible sustentar la idea de consecuencias o características comunes a todo este proceso, aunque referido a la civilización del café o a una única línea, en el caso de la *Paulista*. Las condiciones previas y las particularidades de cada localidad interfirieron de forma decisiva en los significados que el ferrocarril trajo para la organización del mercado de trabajo y del espacio urbano. Creando ciudades como en la línea Noroeste, definiendo ciudades industriales como en Jundiaí, haciendo parte de la constitución de una metrópoli como en Campinas; los impactos son innegables, pero distintos. El ferrocarril crea y articula nuevos ejes de crecimiento en las ciudades y entre ellas, marca el paisaje con sus edificios y trabajadores, con sus asociaciones y huelgas, pero siempre de forma múltiple. En este sentido podemos formular como hipótesis general que, en Brasil, la asociación industrialización, ferrocarril y urbanización ocurre en ciudades que contienen Oficinas de Restauración y Reparación de las diversas compañías ferroviarias.

BIBLIOGRAFIA

- ARANHA, Gervácio Batista (2001); *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais(1880-1925)*. Tese de doutoramento, História, IFCH-UNICAMP, Campinas,
- BÉGUIN, François Béguin(1994),"Paysages vue du train; littérature et géographie" in: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* no 10/11. AHICF, Paris
- BENEVOLO, A, *Introdução á história ferroviária no Brasil* . Recife, Ed Folha da Manhã, 1953
- BOWIE, Karen (1999) "Les gares du Nord et de l'Est au siècle dernier" in Isaac Joseph (org) *Villes en Gare*. L'Aube ed, Paris.
- BOWIE, Karen (1991/1992), "L'impact de l'essor du chemin de fer sur la profession architectural en France au XIX siècle" in: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no 5/6. AHICF, Paris
- BOWIE; Karen;(2001); *La modernité avant Haussmann, formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853, Ed. Recherches, Paris*
- CARPINTERO, Antonio Carlos (1991); *Momento de ruptura*. Dissertação de Mestrado, FAUUSP, São Paulo
- CHEVANDIER, Christian (1990) "Quand le PLM annonçait la fermeture d'un atelier parce que ses ouvriers n'avaient pas fait grève: Oullins, 1891" in: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no 3. AHICF, Paris, pp 21/31.

- CYRINO, Fábio Rogério P;(2000), *Café, ferro e argila*. Dissertação de Mestrado, FAU USP, São Paulo
- DEAN, Warren (1971), *A industrialização de São Paulo*, Difel, São Paulo
- FAUSTO, Boris(1991); *Historiografia da imigração para São Paulo*. IDESP, São Paulo
- FOOT-HARDMAN Francisco;(1988), *Trem fantasma, a modernidade na selva.*, Companhia das Letras, São Paulo
- GHIRARDELLO, Nilson (1999); *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. Tese de doutoramento, FAU-USP, São Paulo
- HAHNER, June E. (1993) *Pobreza e política: os pobres urbanos no Brasil 1870-1930*. EdUNB, Brasília
- HOGAN, Daniel J. Hogan et alli, (1986);*Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. NEPO, UNICAMP, Campinas
- HOLANDA, Sergio Buarque de Holanda,(1986); *Raízes do Brasil*. José Olympio, Rio de Janeiro
- KUHL, Beatriz (1998), *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo*. Ateliê Editorial/FAPESP, São Paulo.
- LAMBERT, Michele (1989), *Les voies ferrés et les gares dans les villes*. Maitrese, École d'Architecture Paris-Belleville,
- LANNA, Ana Lúcia Duarte (1996), *Santos, uma cidade na transição*, HUCITEC, São Paulo
- LAPA, José Roberto de Amaral(1996), *A cidade, os cantos e os antros.*, EDUSP, São Paulo
- LEROY, Julien (2001) *Morcenx: ville ferroviaire, 1852-1939*. Maitrise d'histoire, Universté Michel de Montaigne, Bordeaux,
- MAKINO, M (1981), *Jundiaí: povoamento e desenvolvimento, 1655-1854*. Dissertação de Mestrado, FFLCH-USP, São Paulo
- MORSE, Richard (1970); *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo
- NOTAMICOLA, Donato e POUPARIN, François (1991/1992); "Um siècle d'architecture ferroviaire: le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, 1837-1937" in: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n. 5/6. AHICF, Paris
- PICON, Antoine (1991/1992)"Apprendre à concevoir les gares: l'enseignement de Léonce Reynard" in: *Revue de Histoire des Chemins de Fer*, v. 5/6.AHICF, Paris
- PINTO,Alfredo Moreira (1979); *A cidade de São Paulo em 1900.*, Governo do Estado, São Paulo
- PONTES, Ä (1955), *Elementos para a história de Jundiaí*. São Paulo
- PRADO Jr., Caio (1989); *A cidade de São Paulo, geografia e história*. São Paulo
- PRATA, Juliana Mendes (2000); *Hospedaria dos Imigrantes: reflexões acerca do patrimônio cultural*. Dissertação de Mestrado, FAUUSP, São Paulo
- REIS FILHO, Nestor Goulart (2000), *Imagens e vilas do Brasil Colonial*. EDUSP/IO, São Paulo
- REIS FILHO,Nestor Goulart (1994); *São Paulo e outras cidades*. São Paulo
- RIBEILL, George (1987); "Les fondations strategiques des grandes gares parisiennes" in: *Les grandes gares parisiennes du XIX siècle*.Ed. Castalia, Madrid pp.27/38

RIBEILL, Georges (1999) *PLM-City, histoire d'une ville née du rail, Migennes*. Chez l'auteur, Paris

RITT, George (1895), "Les chemins de fer dans l'État de Sao Paulo", 19 de outubro de 1895 in: *Correspondance Consulaire et Commerciale*, tomo 26, Ministère des Affaires Étrangères. MAE/Paris

SANTOS, Fabio Alexandre (2000) *Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906*. Dissertação de Mestrado, Economia UNICAMP, Campinas

SCHIVELBUSCH Wolfgang; (1990), *Histoire des voyages en train*. Le Promeneur, Paris

SESSO Jr.; Geraldo (1970), *Retalhos da velha Campinas*, Campinas

SIMMONS, Jack (1991); *The Victorian Railway*. Thames and Hudson, New York