

LUÍS GUSTAVO MARTINS BOTARO

BOTUCATU: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)

ASSIS
2015

LUÍS GUSTAVO MARTINS BOTARO

BOTUCATU: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)

Dissertação apresentada à Faculdade de
Ciências e Letras de Assis – UNESP –
Universidade Estadual Paulista para a
obtenção do título de Mestre em História
(Área de Conhecimento: História e Sociedade)

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de
Oliveira

ASSIS
2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca da F.C.L. – Assis – UNESP

B748b Botaro, Luís Gustavo Martins
Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928 – 1934) / Luís Gustavo Martins Botaro. - Assis, 2015
196 p. : il.

Dissertação de Mestrado – Faculdade de Ciências e Letras de Assis - Universidade Estadual Paulista.
Orientador: Dr. Eduardo Romero de Oliveira

1. Ferrovias. 2. Transporte ferroviário - História. 3. Botucatu (SP) – História. 4. Imprensa. I. Título.

CDD 385
981.612

Agradecimentos

À Oxalá e a Zambi, pela inspiração, calma e força para encarar as vicissitudes dessa caminhada.

Ao professor Eduardo Romero, com quem tive a felicidade e oportunidade de trabalhar em conjunto. Pela orientação dedicada, sugestões, as exaustivas correções e principalmente, pela paciência. Sempre deixando claro minha liberdade e independência nos conteúdos e nas escolhas. Minha eterna gratidão.

Aos professores Áureo Busseto e Nilson Ghirardello que participaram da defesa, pelas sugestões, avaliações que em muito contribuíram para este trabalho. Também agradeço ao professor Paulo Roberto Masseran, pelas indicações e sugestões no exame de qualificação. Muito obrigado.

Ao Centro Cultural de Botucatu, que visitei por algumas vezes desde minha pesquisa de iniciação científica para a coleta de fontes e material necessário. Em especial, agradeço a atenção e carinho de João Figueroa, Júlio e Flávio.

À Natali e a Maria Angélica do Complexo FEPASA em Jundiaí, que sempre recebeu não apenas a mim, mas todo o grupo de pesquisa de forma muito acolhedora e prestativa.

Agradeço ao grupo de pesquisa Projeto Memória Ferroviária pelas experiências e trabalhos em conjunto, tanto no Complexo FEPASA quanto nos congressos. A Thais Rodrigues, que em muito contribuiu com os mapas que utilizei na pesquisa e Juan Sanches, pelas conversas e sugestões de pesquisa. Em especial a Lucas Mariani (Luquinha), que também esteve ao meu lado por todo o processo de pesquisa, desde minha iniciação científica. Tive o prazer de conviver por quatro anos como amigo de graduação, pelos bares, congressos, pelos cafés no departamento, viagens a arquivos: obrigado, meu caro.

A minha família. Meu pai, Gilberto. Minha mãe, Marilene. Minha irmã, Ana Carolina (Ju). Minha eterna gratidão, por todos os conselhos e palmadas, pela minha formação enquanto ser humano. A confiança, o suporte emocional e de afeto. Por me ensinar a persistir, mesmo quando imaginei ou me deparei com grandes obstáculos. Assim como minha gratidão, meu amor por vocês é eterno.

À Daphne. Minha companheira de todos os dias ao longo de mais de 11 anos. Por estar sempre ao meu lado durante esse processo de pesquisa. Por dividir não somente os momentos de alegrias, como aqueles dias onde o peso do trabalho, a instabilidade emocional e ansiedade que por vezes apareciam. Agradeço também à sua família, Edson, Bernadete e William, pela confiança e por terem me acolhido.

Aos professores do departamento de História e funcionários da UNESP de Assis.

Aos meus amigos que tive o grande prazer em conhecer e dividir a experiência da graduação: Tiago Viotto, meu amigo de infância que pelas “coisas” da vida, acabamos juntos em Assis e no mesmo curso; Alexandre Simão, Luís Guilherme, Eduardo Vaccari, José Mantilha, Frederico, Marlon

“Brando” Luciano, Pedro “Boi” Teixeira, Rodrigo Botarri, Francis Vinicius, Raphael Martins, Mario, Pedro Victorasso, Luis Fernando, velho Mário, Carlos Alberto, Daniel, Anilton, Piter, Jefferson, João Pedro, William Cirilo, Lico e Leandro “Tucs” (amigos que fiz desde meu primeiro dia no processo de transferência), Ane, Mariana, Letícia, Ana Carolina, Natália, Bruna (Gabiru), Bruna, Cris, Priscila, Ana Clara. A todos vocês, meu muito obrigado. Pelo companheirismo, pelos trabalhos e seminários em grupo, pelas “idas e vindas” ao bar.

Por fim, agradeço à Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa e auxílio financeiro.

Londrina,
Abril de 2015

Ao meu avô, Herminio Botaro (*in memoriam*),

Que se faz presente em sua ausência.

BOTARO, LUÍS GUSTAVO MARTINS. **BOTUCATU: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)**. 2015, 196f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2015.

RESUMO

O processo de modernização das cidades do interior paulista, entre as últimas décadas do século XIX e primeiras do XX, é concomitante com as reformas dos grandes centros brasileiros, como Rio de Janeiro, São Paulo e Santos. A partir do crescimento demográfico e econômico gerado pela cultura cafeeira e pela presença da ferrovia, alguns municípios do interior paulista foram palcos de mudanças e reformas. Nossa pesquisa tem como objetivo geral investigar a imagem acerca da cidade de Botucatu, entre os anos de 1928 a 1934. Naqueles anos, os jornais (**Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias** e **Folha de Botucatu**) discutem melhoramentos urbanos necessários à modernização do espaço urbano, como o calçamento das ruas, ampliação dos serviços de distribuição de água, a estética dos espaços públicos e privados, bem como, uma preocupação com os hábitos e costumes da sociedade. Nesse período ocorreram também reformas e ampliações das estruturas ferroviárias da cidade colocadas em prática pela Estrada de Ferro Sorocabana, como a construção de oficinas, ampliação dos armazéns e a reforma do prédio da estação. Em síntese, nossa pesquisa tem como objetivo geral investigar qual a imagem acerca da cidade de Botucatu, a partir da égide da modernização, utilizando como fonte os jornais de Botucatu e os relatórios da companhia ferroviária.

Palavras-chave: Botucatu, Infraestrutura urbana, Ferrovia, Estrada de Ferro Sorocabana, modernidade.

BOTARO, LUÍS GUSTAVO MARTINS. **BOTUCATU: São Paulo's inland cities modernizations and urban infrastructure (1928-1934)**. 2015, 196f. Dissertation (Masters in History) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2015.

ABSTRACT

The São Paulo's inland cities modernizations, among the last decades of the nineteenth century and the first decades of the twentieth century, is concurrent with the large Brazilian cities renovations, as Rio de Janeiro, São Paulo and Santos. Since the economic and demographic growth generated by the coffee-growing culture and the railway presence, some of São Paulo's inland cities suffered changes and renovations. Our research aims to investigate the image of the city of Botucatu between 1928 and 1934. In those years, the newspapers (Correio de Botucatu, Jornal de Notícias e Folha de Botucatu) were discussing urban improvements that were necessary to the urban modernization, such as the paving of the streets, the extension of water distribution services, the aesthetics of private and public space as well as a concern with society's habits and behavior. During this period there were also reforms and extensions of the city's railway infrastructure, like the constructions of mechanical workshops, expansion of warehouses and the station's building renovation. This research aims to investigate what the Sorocabana Railway and the longed urban improvements meant, from the aegis of modernization, using the Botucatu's newspapers and the railroad company's reports as source.

Key-words: Botucatu, urban infrastructure, Railway, Sorocabana Railway, urban infrastructure, modernity

LISTA DE IMAGENS E MAPAS

IMAGENS

Imagem 01 - Casa de Caridade Portuguesa de Botucatu.....	p. 40
Imagem 02 - Praça João Pessoa.....	p. 100
Imagem 04 - Cinema Cassino inaugurado em 1933.....	p. 118
Imagem 05 - Cine Paratodos.....	p. 120
Imagem 06 – Propaganda da Cervejaria Bacchi.....	p. 122
Imagem 07 - Avenida Floriano Peixoto.....	p. 122
Imagem 08 - Prédio das oficinas e depósito de máquinas da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu.....	p. 156
Imagem 09 - Prédio das oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana de Botucatu.....	p. 157
Imagem 10 - Fachada do novo prédio da estação.....	p. 160
Imagem 11 - Novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu.....	p. 163

MAPAS

Mapa 01 - Divisão territorial do Estado de São Paulo no ano de 1900.....	p. 47
Mapa 02 - Comissão Geographica e Geologica (São Paulo, SP). Planta Geral do Rio Tieté (Barra do Rio Jacaré Grande ao Pontal).....	p. 50
Mapa 03 - Divisão territorial do Estado de São Paulo em 1933.....	p. 52

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. CAPÍTULO 1 - FRONTEIRAS E CIDADES: INTERIORIZAÇÃO, URBANIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA (1850-1930)	29
1.1. CONDICIONANTES DA EXPANSÃO E URBANIZAÇÃO DO INTERIOR PAULISTA: RELAÇÕES CAPITALISTAS DE PRODUÇÃO NA ECONOMIA CAFEEIRA	29
1.2. IMIGRANTE NO ESPAÇO URBANO	34
1.3. CAPITAL ESTRANGEIRO, FERROVIA E AÇÃO DO ESTADO NA INTERIORIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DO INTERIOR PAULISTA.....	43
2. CAPÍTULO 2 - MODERNIZAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA: RACIONALIZAÇÃO, SANEAMENTO, ESTÉTICA E COSTUMES URBANOS	58
2.1. TENDÊNCIAS E ABORDAGENS DOS ESTUDOS SOBRE HISTÓRIA URBANA E URBANISMO NO BRASIL 61	
2.2. REFORMAS URBANAS: ARQUÉTIPOS DA CIDADE MODERNA.....	62
2.3. MODERNIZAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA: O DESEJO DE CIDADE MODERNA.....	69
3. CAPÍTULO 3 - A MODERNA <i>URBS</i>: PROJETOS DE MODERNIDADE NOS PERIÓDICOS DE BOTUCATU	79
3.1. CONTEXTUALIZAR OS PERIÓDICOS.....	79
3.2. HORIZONTES URBANOS	86
2.3 O IDEAL DA <i>URBS</i> MODERNA	87
3.4. COMÉRCIO, INDÚSTRIA E OS MELHORAMENTOS DA CIDADE	112
3.5. CIDADE EM TRANSIÇÃO: VELHOS E NOVOS HÁBITOS	132
4. CAPÍTULO 4 - FERROVIA E CIDADE: A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA EM BOTUCATU	139
4.1. FERROVIA E MODERNIDADE	140
4.2. INTERAÇÃO ENTRE FERROVIA E CIDADE.....	145
4.3. FERROVIA, ESTRUTURAS E SERVIÇOS FERROVIÁRIOS EM BOTUCATU	148
4.3.1. NOVAS ESTRUTURAS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA EM BOTUCATU	149
4.3.2. SERVIÇO RODOFERROVIÁRIO: O AUTOMÓVEL ALIADO À FERROVIA.....	166
4.4. INTERAÇÃO POLÍTICA E SOCIAL: CRIAÇÃO DA SEDE DO SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA E A GREVE DOS FERROVIÁRIOS	174
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	185
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	190

1.

Introdução

Nossa pesquisa insere-se no campo da história da cidade. Ao tomarmos a cidade de Botucatu como objeto de estudo, no período de 1928 a 1934, elencamos enquanto objetivo geral compreender a imagem de Botucatu por meio dos jornais locais. Neste período, havia nos periódicos locais um discurso que ressaltava a necessidade de reformas e melhoramentos urbanos para que a cidade apresentasse enquanto uma “urb” moderna.

Nesse processo de mudanças, os jornais destacam alguns elementos necessários para que a cidade construísse uma imagem de cidade avançada e moderna no interior paulista nas primeiras décadas do século XIX, dentre eles: reformas e ampliações na infraestrutura urbana como a distribuição de água, esgoto e energia elétrica; a necessidade de apresentar-se uma cidade com uma estética dos “novos tempos” e que se distanciasse daquelas do período colonial, com novas construções de prédios públicos e privados, arborizações e pavimentações das praças, calçamento das ruas; o aumento das casas comerciais e estas sob novas formas de organização com vitrines e utilização da energia elétrica; o crescente número de estabelecimentos industriais e a dinâmica de seu funcionamento. Também havia uma preocupação com os modos e costumes a partir do contato com a nova tecnologia, como na criação da loja da Companhia Paulista de Luz e Força que demonstravam os novos produtos eletrônicos “modernos” que facilitaria o dia a dia, bem como a inquietação e as ressalvas dos cronistas dos jornais quanto às mudanças dos comportamentos dos mais jovens a partir das novas experiências com os filmes projetados nos cinemas.

Botucatu, como outras cidades do interior paulista, abrigava e fazia parte da linha tronco de trilhos de ferro, em seu caso, da Estrada de Ferro Sorocabana. Sendo assim, as estruturas ferroviárias e o funcionamento da mesma também engendravam uma imagem de cidade industrial e ferroviária. As reformas que ocorreram nas estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana localizadas na cidade de Botucatu como os armazéns e o prédio da estação, anunciadas e discutidas por meio dos jornais, reforçam a imagem de cidade ferroviária e de sua modernização. Ou seja, as reformas e a criação de novas estruturas e serviços da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu, aliado aos outros elementos já mencionados, são destacados pelos jornais da cidade como necessários para a modernização do espaço, da infraestrutura e da paisagem de Botucatu.

Dizemos modernização, pois entendemos que se trata de um período de reformas e melhoramentos urbanos que não se iniciam no período por nós proposto, entre os anos de

1928 a 1934. É um caminho um pouco mais longo, que tem seu início e fim anterior e posterior, respectivamente, de nosso período pesquisado. Sendo assim, passamos a um panorama de cidade de Botucatu antes de nosso recorte temporal para que possamos situar o leitor e contextualizar as mudanças e melhoramentos ocorridos entre o final da década de 1920 e início de 1930.

Assim como muitas cidades do interior paulista, Botucatu tem seu início antes da chegada da produção cafeeira e dos trilhos de ferro. O conhecimento de suas terras está relacionado com o antigo caminho indígena (e que posteriormente serviria como base para os jesuítas), Peabiru, que partia da capitania de São Vicente em direção ao interior desconhecido. Contudo, sua formação enquanto povoado ocorre no século XVIII, enquanto pouso e parada de abastecimentos dos viajantes que se dirigiam para o sertão (cf. GARCIA, 1993, p. 153; DONATO, 2008, p. 36).

Segundo o Almanaque de Botucatu publicado em 1920, destaca o ano de 1846 enquanto momento o qual foi fundada a Freguesia de Botucatu, a partir da doação de terras das famílias de Joaquim Costa e Cap. José Gomes Pinheiro, e sob a proteção e invocação da Sant'Ana (MAGALHÃES, 1920, p. 25). Posteriormente, 20 anos depois e elevada à sede de Comarca e em 1876 a categoria de Cidade (cf. GARCIA, 1993, DONATO, 2008). A criação de cidades a partir da doação de terras dos fazendeiros da região à Igreja, os Patrimônios Religiosos, foi uma prática comum dando origem a muitas cidades em São Paulo, e estava além das questões sagradas e espirituais. Estas discussões sobre o papel da Igreja nesse processo e a peculiaridade da formação destes patrimônios que posteriormente seriam elevados à categoria de cidades serão discutidas detalhadamente no capítulo 1.

Os dados referentes à Botucatu nesse período anterior a elevação à categoria de cidade são esparsos. Contudo, após a chegada da produção cafeeira por volta de 1860, a cidade recebe um ímpeto de desenvolvimento, devido a economia cafeeira, a chegada de imigrantes que movimentam o mercado de trabalho e de serviços. Segundo o memorialista Sebastião Almeida Pinto, em 1876 já havia na cidade de Botucatu: 12 estabelecimentos de fazenda e armarinho, 9 armazéns de molhados, 2 padarias, 3 farmácias, 3 hotéis, 3 alfaiatarias, 4 ferrarias, 1 ourivesaria e 2 selarias (PINTO, 1994, p. 17-18).

Não temos informações quanto ao número de habitantes da cidade de Botucatu ou do município¹ nos anos de 1870. Contudo, Sebastião Almeida Pinto escreve um panorama sobre Botucatu por volta da década de 70 do século XIX como:

[...] uma cidade ainda pequena, porém, já demonstrando sinal de progresso. As ruas existentes, a rua do Sapo (hoje Rangel Pestana), a do Curuzu, a Riachuello (hoje Amando de Barros) e a Cesário Alvim. Na rua Áurea, raras são as casas, sendo acima circundadas por matas e capoeiras que cobre os altos da cidade e as margens do Ribeirão Tanquinho. As ruas transversais não possuem casas, são grandes os números de taipa ou cercas, fechando os quintais. Os Bairros Altos e Boa Vista apresentam umas poucas casas. Não existe ainda o Bairro da Estação e a Vila dos Lavradores. Estes só aparecem após 1889, com a chegada da Estrada de Ferro Sorocabana a Botucatu. O centro da cidade é o largo da Santa Cruz, mais tarde denominada Jorge Tibiriça. O largo da Santa Cruz, atualmente, é a Praça João Pessoa. Em torno da Capela, poucas casas existem, formando um extenso vazio. Apenas situam-se a cadeia, a agência do correio, a câmara dos vereadores e algumas lojas. O Largo é o centro das atividades comunitárias. Aí se realizam as partes profanas das festividades religiosas (PINTO, 1994, p. 87).

Na descrição do autor, além das poucas ruas existentes, havia um pequeno comércio, as regiões das praças e da Igreja ainda pouco habitadas. E também, a vida urbana estava muito relacionada com as festividades religiosas, aquelas que ocorriam no Largo Santa Cruz, que posteriormente será a Praça João Pessoa, reformada e pavimentada no começo da década de 1930.

A chegada da companhia dos trilhos de ferro em 1889 com a Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro promove transformações não apenas na economia e dinâmica da vida urbana, como também na criação de espaços próprios, como a Vila dos Lavradores. Outros bairros surgiram após a chegada da ferrovia como a Vila Maria, que no período que estudamos estavam em discussão, pelos jornais, sobre a criação de acessos e ruas que interligasse de forma mais incisiva estes bairros com o centro da cidade e a estação da Estrada de Ferro Sorocabana.

Após a chegada da ferrovia, a cidade passou a abrigar estruturas para o funcionamento da companhia, como escritórios, armazéns, a estação ferroviária que demandavam a cidade um número considerável de mão-de-obra que, por sua vez, dinamizava o mercado interno de Botucatu. Com o passar dos anos, outras estruturas e serviços foram criados na cidade. Entre os anos de 1928 a 1934, houve a reforma dos armazéns bem como a construção de um novo prédio da estação e mais, no começo da década de 1930, houve a inauguração das Oficinas e Depósitos de Máquinas da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu, assim como a inauguração de Serviço Rodoviário da mesma companhia.

¹ Diferenciamos cidade e município. A partir do memorialista Hernani Donato, denomina cidade sendo o meio urbano de Botucatu e município envolvendo Botucatu e seus distritos, visto que era sede de Comarca de outras pequenas povoações, como Santa Cruz do Rio Pardo, por exemplo.

A interação entre ferrovia e cidade também aparece na inauguração da sede do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana em Botucatu no 1º de Maio de 1933, bem como na greve ferroviária em Janeiro de 1934, a qual os ferroviários locais também paralisaram suas atividades. Essas questões são tratadas com maior aprofundamento no capítulo 4, onde discutimos as relações entre ferrovia e modernidade, assim como a interação entre Botucatu e a Estrada de Ferro Sorocabana.

A respeito da urbanização, o crescimento da cidade após aumento da produção econômica e chegada da ferrovia era desordenado e caótico, como lembra a historiadora Liliana Garcia (1993, p. 155). Sendo assim alguns planos foram pensados para regulação desse crescimento, como o planejamento urbano do ano de 1892 executado pelo engenheiro Antônio Felix de Albernaz, contratado pela Câmara local. Tal plano visava o nivelamento das principais ruas da cidade (General Telles, César Alvim, Amando de Barros, Curuzu e Rangel Pestana) e também “o entroncamento de todas as referidas ruas com a Avenida Floriano Peixoto, preparada há alguns anos, mas até então a espera da abertura definitiva” (DONATO, 2008, p. 128). Essa avenida fazia a ligação com a estação da Estrada de Ferro Sorocabana, que assim como a Rua Amando de Barros, por exemplo, abrigava muitos estabelecimentos comerciais e indústrias, como aqueles de Petrarcha Bacchi.

Hernani Donato pontua que, o plano de nivelamento das principais ruas e a abertura da Avenida Floriano Peixoto que ocorrera entre 1892 a 1895, possibilitava a cidade que “quando o século XX se aproximava, a Botucatu urbanística estava pronta para recebê-lo: bairros à espera de construções, ruas bem traçadas, princípio de arborização e praças inúmeras a fazer o encanto dos moradores” (DONATO, 2008, p. 130). Segundo o próprio Donato, a população do município em 1900 era de aproximadamente de 26.000 habitantes, sendo que por volta de 6.000 estavam na cidade de Botucatu (DONATO, 2008, p. 25).

Na década de 1920, Botucatu já contava com maior número de estabelecimentos comerciais. Em 1922, houve a fundação da Associação Comercial de Botucatu sob a presidência do comerciante de Carlos Cesar, que em 1934 esteve à frente da administração da prefeitura.

Havia por volta de 289 estabelecimentos comerciais na década de 1920, sendo eles: 72 armazéns de secos e molhados, 25 lojas de fazendas e armarinhos, 10 espécies diversas, 16 açougues, 16 botequins, 18 casas de calçados, 15 barbeiros, 10 confeitarias, 8 farmácias, 8 alfaiatarias, 4 funilarias, 4 padarias, 4 oficinas de ferreiros, 4 selarias, 4 marcenarias, 3 relojarias, 3 joalherias, 2 ourivesarias, 2 tinturarias, 2 papelarias, 2 agências bancárias, 2 serrarias, 2 casas de fabrico e venda de aguardante, 2 depósitos distribuidores de máquinas

diversas, 2 ateliês de fotografia. Um dado interessante, é que dos 289 estabelecimentos comerciais, 89 deles estavam localizados na Rua Amando de Barros (DONATO, 2008, p. 577-578).

Por volta do final da década de 1920, o município já contava com aproximadamente 37.000 habitantes sendo que destes, entorno de 15.000 residiam na cidade de Botucatu. Somado a esse número de estabelecimentos comerciais, ainda podemos destacar os espaços de entretenimento, dois cinemas em funcionamento naquele período, o Cine-Teatro Espéria e o Casino. Este último foi adquirido pela Empresa Cinematográfica Reunidas de Botucatu, de propriedade de Emílio Pedutti, e foi totalmente reconstruído e inaugurado no início da década de 1930. Ainda no final dos anos de 1930 ainda foi inaugurado outro cinema, da mesma empresa, o Cine Paratodos. Símbolos da modernidade urbana, ambas as construções eram entendidas como espaços que dotavam a cidade com uma nova característica arquitetônica, além de serem espaços de sociabilidade, era também um local de contato e para acompanhar os lançamentos da moda e dos novos hábitos por meio dos filmes projetados.

No período que estudamos a cidade de Botucatu, trata-se de um momento que se discutiam, nos jornais, a ampliação das infraestruturas urbanas devido ao crescimento que a cidade vinha sofrendo e do que ainda era esperado. Medidas entendidas pelos jornais como necessárias a modernização da cidade de Botucatu. Passamos então aos objetivos de nossa pesquisa.

Em outra oportunidade, em uma pesquisa de iniciação científica desenvolvida na graduação, coletamos informações sobre a Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu no correr da década de 1930 por meio dos jornais locais.² Naquela ocasião, ressaltamos a imagem da ferrovia e sua importância ou não para o desenvolvimento de Botucatu no correr dos anos de 1930. Em nossa atual pesquisa, destacamos enquanto objeto geral a análise da imagem da cidade de Botucatu a partir dos jornais e seus discursos que relacionam as reformas e melhoramentos das infraestruturas urbanas identificadas enquanto necessária ou como decorrência à modernização da cidade entre os anos de 1928 a 1934.

A partir de nosso objetivo geral, pensamos no seguinte objetivo específico: como Botucatu tem sua origem ligada ao século XVIII e uma aceleração de desenvolvimento urbano devido a economia cafeeira do século XIX, consideramos necessário uma explanação sobre o processo de urbanização do território paulista. Sendo assim, propomos discutir a

² Pesquisa de Iniciação Científica desenvolvida entre os anos de 2009-2010, sob o título **Modernidade e Progresso: a Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu (1929-1939)** sob a orientação do Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira. A pesquisa fora financiada pela FAPESP, processo número: 2009/16717-6.

formação do território da Província e posteriormente Estado de São Paulo e seus condicionantes internos e externos, como o capital cafeeiro, a presença das ferrovias, o papel da imigração na formação de um mercado interno e de trabalho, bem como, na incipiente industrialização. Nesse processo também destacamos a formação de patrimônios religiosos que posteriormente transformaram-se em cidades, e também, a ação do próprio Estado por meio de suas instituições, que planejaram e executaram projetos que compuseram os meios para a expansão das fronteiras e da formação de cidades, transformando a sociedade e paisagem do interior paulista.

Como identificamos nos jornais um discurso de modernização de Botucatu no final dos anos de 1920 e início de 1930, outro objetivo específico de nossa pesquisa é realizar leituras que tratam sobre reformas urbanas. Neste sentido, destacamos as leituras sobre as reformas da capital Paris, considerado pela historiografia como arquétipo do urbanismo moderno, assim como aquelas referentes às reformas de São Paulo e Rio de Janeiro, referências para as cidades brasileiras no final do século XIX e início do XX. Dentre esse objetivo, investigar quais os meandros que aqueles que estavam à frente da administração das cidades do interior paulista utilizaram para reformar e “modernizar” seus centros urbanos.

Também colocamos enquanto objetivo específico identificar outros elementos que endossam a modernização de Botucatu. Buscamos investigar qual a imagem a respeito dos estabelecimentos comerciais e industriais para a cidade de Botucatu. Quais os valores a respeito da arquitetura, das vitrines, o uso de energia elétrica como força motriz assim como a percepção a respeito das máquinas utilizadas para a produção industrial local. No mesmo sentido, discutir a relação da sociedade botucatuense com os novos costumes e hábitos na experiência urbana como ir ao cinema e adquirir aparelhos eletrônicos.

Por fim, iremos averiguar a relação entre ferrovia e cidade, mais precisamente, a percepção e valores sobre a Estrada de Ferro Sorocabana e suas estruturas em Botucatu pelos jornais. Neste sentido, dissertamos sobre as reformas das estruturas ferroviárias na cidade, como o novo prédio da estação e dos armazéns, assim como a criação de novos serviços. Identificar qual a relevância dessas reformas para a imagem de Botucatu no período, enquanto cidade moderna e/ou ferroviária. Nessas relações entre ferrovia e cidade, identificar qual a relação da criação do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana e o movimento grevista na cidade com a política local por meios dos jornais de Botucatu.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, será utilizado como fonte principal um conjunto de periódicos, **Correio de Botucatu**, o **Jornal de Notícias** e a **Folha de Botucatu**. Todos estes periódicos encontram-se disponíveis para consulta no Centro Cultural de Botucatu.

Iremos analisar os jornais em vista de compreender as expectativas produzidas sobre a expansão das infraestruturas da companhia Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu (construção de oficinas e novo prédio da estação). No mesmo sentido, também utilizaremos os periódicos para poder identificar e analisar a imagem que envolvem a industrialização e o comércio da cidade de Botucatu. Assim, atentaremos se há a ideia de modernidade ligada tanto ao desenvolvimento industrial e comercial quanto a expansão ferroviária. Outra fonte são os relatórios da Estrada de Ferro Sorocabana para podermos compreender as políticas da companhia, quais estão sendo instituídas na cidade de Botucatu e como estas estão sendo assimiladas e representadas por meio dos periódicos. A consulta a estes relatórios foi realizada no Museu da Companhia Paulista em Jundiaí.

A partir da leitura dos jornais de Botucatu, percebemos uma discussão com o viés de dotar a cidade sob uma nova perspectiva, desde a organização de secretarias públicas, como na criação do Departamento de Obras Públicas tendo como representante a figura de um engenheiro; como a preocupação com a estética das estruturas físicas da cidade, seus prédios e espaços públicos e privados; e também, uma preocupação com a transformação dos hábitos da sociedade botucatuense num movimento para distanciar dos modos e costumes rurais, entendidos como “não civilizados”. Essa intenção, de vir a ser um centro urbano “moderno” não se tratava de algo único experimentado em Botucatu: outros centros urbanos brasileiros – de grandes e menores proporções habitacionais e dimensionais – passaram por situações similares: o desejo de tornar-se “moderna” em suas estruturas materiais, nos hábitos dos habitantes e na própria vivência cidadina, como na cidade de Franca (FOLLIS, 2004), em Rio Claro (SANTOS, 2002) e em Batatais (PEREIRA, 2005), todos no interior paulista.

Havia um movimento no Brasil, principalmente por parte de sua elite política e econômica, de inserir o país numa perspectiva internacional, de modernizá-lo e colocá-lo em direção ao progresso, na tentativa de mostra-se ao mundo (principalmente a parte ocidental) como uma nação que poderia equipara-se aquelas mais desenvolvidas e adiantadas, europeias e os Estados Unidos, mesmo que num futuro. Desde meados do século XIX até as primeiras décadas de 1900, sob o governo de D. Pedro II e principalmente com o início da República, podemos identificar tal movimento: como na criação de instituições para a reflexão sobre a própria nação final do período Imperial (OLIVEIRA, 2011, p. 114-115); no interesse do Brasil de proporcionar e participar das Exposições Universais (PESAVENTO, 1997a; HARDMAN, 1988; BARBUY, 1999); a relação com novas fontes de energias e objetos de consumo nesse período (o carvão, vapor, ferrovia, eletricidade, eletrodomésticos), o pensamento cosmopolita fundamentados na técnica e no saber científico, proporcionados pela

denominada Revolução Científico-Tecnológica, abarcariam o Brasil e influenciaria nas transformações que ocorreram no período Republicano:

[...] momento em que a Revolução Científico-Tecnológica se cristaliza [1870-1900], difundindo as novas concepções de economia globalizada e seus princípios de racionalidade técnica. Esse efeito globalizante e o ‘banco de ideias novas’ que o acompanham iriam articular a inserção do país nesse contexto modernizador e proporcionar a gestação de novas elites formadas pelos modelos de um pensamento científico cosmopolita. Essas elites atuariam, já na ordem republicana, como mediadoras na integração do país aos novos termos da gestão internacional (SEVCENKO, 1997, p. 35).

Dentre as consequências desse processo, podemos localizar também as reformas de centros urbanos, dentre eles os dois principais brasileiros, São Paulo e Rio Janeiro (SEVCENKO, 1992; 1997; PESAVENTO, 2002; BARBUY, 2006). Não cabe neste momento enumerar estudos sobre as intervenções, reformas e transformações em tais centros urbanos, e suas influências europeias, sobretudo a Paris de Haussmann. O que nos interessa é pensar mudanças e reformas pontuais na cidade de Botucatu, no centro-oeste do Estado de São Paulo entre o final de 1920 e início de 1930, que evocavam em alguns momentos como necessárias a modernização da *urb*, principalmente pelos jornais locais. Neste sentido, a partir da relação entre ferrovia e cidade, quais os valores estavam em discussão na cidade, tomando como fonte os periódicos e documentos oficiais da própria companhia ferroviária, frente a esta suposta “modernização” de Botucatu.

Quando pensamos na relação entre ferrovia e cidade, por meio de dois interlocutores, a companhia ferroviária e os periódicos, tomamos como ponto de reflexão a ideia de modernidade que envolve a ferrovia na cidade de Botucatu. Aqui podemos nos atentar ao conceito de modernidade, a partir de reflexões que supomos nos ajudar em nossa empreitada. O que por sua vez, postos nossa função de historiador que resulta num ato de selecionar leituras e fontes, acabamos por marginalizar algumas interpretações, visto a vastidão de estudos e interpretações sobre o conceito, que envolve desde sua perspectiva história e temporal, passando pela filosofia, pelos inventos tecnológicos, reformas de centros urbanos, literatura e crítica estética nas artes (arquitetura, pintura, escultura, a própria crítica das artes), na psicologia e seu estudos referente às consequências sobre o ser humano e sua sensibilidade quando inseridos nessa “modernidade”.

O conceito de modernidade, modernismo e moderno, discutido em várias frentes do pensamento, dentre as quais na própria história, podem ser compreendidos a partir da perspectiva da temporalidade: compreender a modernidade é “localizá-la na dinâmica histórica, atendendo as suas diferentes inserções, formas e expressões” no tempo (VELLOSO, 2007, p. 353). Neste perspectiva historicista do conceito, de sua relação com o tempo, Le Goff

ressalta que o conceito de modernidade está na relação entre o presente e o passado: “a relação entre antigo e moderno é construído pela atitude dos indivíduos, da sociedade e da sua época perante o passado, o seu passado”, que por sua vez, essa relação com o passado pode adquirir vários sentidos, como a repulsa ou anseio de um retorno aqueles tempos (LE GOFF, 2003, p. 175).

Nicolau Sevcenko ao deter-se sobre as transformações modernizadoras da cidade de São Paulo desenvolve suas reflexões principalmente sobre a vida cotidiana e cultural paulistana no correr dos anos de 1920. Faz uma análise do impacto das inovações tecnológicas e efeitos da urbanização na cidade de São Paulo, bem como das novas experiências de tempo e espaço na construção da modernidade paulistana, sobretudo pela imprensa e seus cronistas. Com sua forma peculiar de narrativa, procura reconstruir diferentes aspectos da ruptura e em diversos níveis de experiência o processo de urbanização e modernização da cidade de São Paulo em 1920.

Para compor a sua análise das mudanças ocorridas na cidade nas mais variadas abordagens (econômica, política, cultural), o autor toma alguns preceitos de Nietzsche e de Walter Benjamin. Primeiramente, em relação ao filósofo alemão, Sevcenko baseia sua análise sobre a modernidade norteando-se na concepção da dissolução dos valores herdados do século anterior, o radical esquecimento e distanciamento das ideias anteriores, e o despertar para o novo (SEVCENKO, 1992, p. 12).

Em Walter Benjamin baseia-se na concepção da contradição, do contraste, para melhor compreender as mudanças e transformações da sociedade paulistana em modernização. Baseia-se também nas discussões já trazidas por Benjamin sobre a pluralidade de espaços e sob uma perspectiva de tempo não mais linear, mas um tempo múltiplo, com uma multiplicidade de durações (SEVCENKO, 1992, p. 15).

Ainda sobre essa perspectiva inserida no âmbito da temporalidade, Berman pontua a modernidade como uma experiência coletiva e vital. Segundo o autor, trata-se de “uma experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo” (BERMAN, 2007, p. 24). A “experiência vital e histórica” da modernidade é sentida pelos homens que a vivem como sendo os únicos a experimentá-las, e por isso, desenvolveu uma rica história e uma variedade de tradições próprias. Neste sentido de ser compartilhados por todos, Berman ressalta que a modernidade:

“[...] anula todas as fronteiras geográficas e racionais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos

despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo que é sólido desmancha no ar’ (BERMAN, 2007, p. 24-25).

Quando Berman volta-se para os autores do século XIX, como Baudelaire, Marx, Goethe, Dostoievski para demonstrar a ambiguidade, angústia e contradição; ressalta que homens e mulheres ao viver nesse processo de intensa e permanente mudança, ao buscar “apreenderem o mundo moderno e de se sentirem em casa nele”, de serem sujeitos da modernização, Berman conceitua esse processo de modernismo: a ação dos indivíduos a se transformarem junto ao mundo ao seu redor (BERMAN, 2007, p. 11). Nesse processo de transformação e autotransformação do indivíduo, o autor destaca a mudança no espírito dos homens e das mulheres ao experimentar as vivências em uma sociedade em processo de “modernização”: “fusão de suas forças materiais e espirituais [da vida moderna], a interdependência entre o indivíduo e o ambiente” (BERMAN, 2007, p. 174)³.

Assim como Berman, Sandra Pesavento (2002) também utiliza das representações literárias para compreender o processo de modernização e reformas em três centros urbanos: Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Ao abordar diversos literários contemporâneos as tais transformações do espaço urbano, que pontuavam em seus escritos representações sobre as reformas, o urbano, a modernização e suas diversas consequências, Pesavento destaca que esses discursos e são capazes de migrar no tempo e no espaço, o que ela denomina de “desterritorialização”. Devido a questões semelhantes que as cidades enfrentam, sobretudo no que se refere as reformas e experiências urbanas, essas imagens podem migrar no tempo e espaço (PESAVENTO, 2002, p. 22).

Entretanto, nesse processo de migração, como a imagem sobre a modernidade urbana, Pesavento ressalta que passa por uma recepção, o qual implica numa releitura pelos grupos sociais, que por sua vez, constitui novos significados: nesse processo de ressignificação “ao se apropriarem de representações construídas em outro contexto – e que podem ser datadas e localizadas, correspondendo a situações particulares -, seus novos detentores estabelecem aproximações, limites e equivalências” (PESAVENTO, 2002, p. 23). Para exemplificar tal pressuposto teórico-metodológico, ainda em Pesavento, ao tomar o exemplo da cidade de

³ Sobre essa transformação do indivíduo inserido num ambiente em constante transformação, conferir a leitura de Berman sobre Baudelaire. No terceiro capítulo do livro *Tudo que é sólido desmancha no ar*, Berman mostra essa mudança na própria figura de Baudelaire e de seus escritos, bem como quando discute a reflexão de Baudelaire sobre o artista moderno, na atitude do artista de inserir-se na multidão e dissolução de seus valores e símbolos que os ofuscam, e também no indivíduo comum quando do episódio retratado *Olhos dos pobres* (cf. BERMAN, 2007, p. 158-203).

Porto Alegre nos anos de 1930, pontua que mesmo distante das grandes metrópoles como Nova Iorque, Paris e Rio de Janeiro, tanto no que se refere à distância espacial quanto na dimensão das transformações, as reformas e mudanças que ocorriam na capital do Rio Grande do Sul eram sentidas e entendidas por seus contemporâneos como a modernização da cidade. A concepção de que uma metrópole moderna estava associada às grandes avenidas, ao crescimento da população, a infraestrutura urbana (lazer, comércio, luz, água e esgoto), das exigências de higiene, racionalização do espaço público eram também entendidas como necessárias a cidade de Porto Alegre. Por isso, a elite rio-grandense e aqueles que sofriam as consequências dessas mudanças, viviam e “suscitavam sensações, percepções” de serem modernos e de estarem ligados com as demandas ocidentais de modernização (PESAVENTO, 1995, p. 282).

Mesmo recorrendo a leituras que indicam reflexões sobre grandes centros e reformas e intervenções dos governos nestas cidades, o que também nos atentamos, é pensar a questão da modernidade e modernização urbana em um pequeno centro urbano, e no caso, do interior paulista nos primeiros anos de 1930. Como vimos, há diversos estudos que abordam a modernização urbana, em diversas áreas do conhecimento humanístico, mas poucos sobre as pequenas cidades. Neste sentido, ao trazer tal discussão para pequenos centros, distantes da Capital, temos que nos atentar as generalizações, e não cometer o equívoco ao trazer e rotular as intervenções dos grandes centros nas pequenas cidades:

O problema é que essa generalização pode tornar-se inadequada ou insuficiente para explicar como se processou a transformação das pequenas e médias cidades do interior do país, que não vivenciaram as mesmas potencialidades de cidades como Rio de Janeiro, capital nacional do período, e São Paulo, capital do Estado mais rico da federação. Inscrita em realidades históricas diversas, a modernização urbana apresenta diferenças importantes, pois uma cidade não se submete a um modelo sem modifica-lo (FOLLIS, 2004, p. 16-17).

Esse conceito de desterritorialização da ideia e/ou concepção de cidade moderna, que tem seu arquétipo principal a Paris sob as reformas do Barão de Haussmann (PESAVENTO, 2002, p. 89-100; BARBUY, 2006, p. 70-73; BERMAN, 2007, p. 180-182), é importante para pensarmos o caso de Botucatu no início da década de 1930. Entretanto, já adiantamos aqui que não se trata de recortar um modelo e impor uma análise num outro espaço e momento, sob outras conjunturas. O que podemos pensar é que alguns princípios que nortearam as reformas de Paris, como a racionalização do espaço urbano, a preocupação com a circulação de pessoas e mercadorias, higiene e principalmente reformas que abrangiam a estética urbana eram discutidos e interpretados pela política e imprensa local no princípio dos anos 1930 em Botucatu. Com veremos no decorrer do segundo capítulo de nosso trabalho, os ideais de

higiene, estética aliado ao conforto estavam presentes nos discursos dos jornais que além de voltar-se para as estruturas urbanas, como calçamento e as praças públicas, também remetiam ao comércio, mais precisamente aos prédios comerciais, sua arquitetura e serviços prestados.

No que se refere à relação comércio e cidade, apoiados nas reflexões de Heloísa Barbuy sobre o comércio paulistano, mais precisamente na região conhecida como Triângulo, a autora pontua que as determinações do poder público de reformas e intervenções urbanas e nos prédios privados, que desejava a circulação de ar e de luz foram catalisados pelos comerciantes, que desejosos de colocar em prática novos padrões e modos de exibirem suas mercadorias (por meio das vitrines organizadas sob novos princípios), ajudavam na transformação da feição da cidade “com novos estilos e arremedos de modernidade” (BARBUY, 2006, p. 54). Os prédios, serviços e produtos comerciais, aliados aos conceitos e ideais de urbanismos e na própria exposição e organização dos produtos, atuaram na transformação do cenário urbano: tanto na estética urbana quanto com hábitos, que a autora denomina de cosmopolitismo (BARBUY, 2006, p. 26-29).

Os novos produtos que circulavam e eram expostos por meio das vitrines e dos anúncios de jornais e revistas, que ganhavam a mentalidade das pessoas, engendraram, segundo Heloísa Barbuy “uma moderna febre de novidades e celebração do presente, promoviam a dinâmica das transformações rápidas, impondo a desconexão com a tradição” (BARBUY, 2006, p. 77). A “desconexão” com o passado era reforçado com os novos modos de se vestir, inspirados no vestuário da prática esportiva que começava a compor o cotidiano (SEVCENKO, 1992, p. 49), bem como, a partir da influência do cinema, sobretudo entre os mais jovens, no caso da capital São Paulo nos “frenéticos anos 20” (SEVENCKO, 1992, p. 92-94).

Na mesma direção de Nicolau Sevcenko (1997) e Heloísa Barbuy (2006), Antony Giddens ressaltava que as intensas transformações, sobretudo no final do século XIX, transformam os modos de vida em sua amplitude e magnitude:

Os modos de vida produzidos pela modernidade nos desvencilham de todos os tipos tradicionais de ordem social, de uma maneira que não têm precedentes. Tanto em sua extensionalidade quanto em sua intencionalidade, as transformações envolvidas na modernidade são mais profundas que a maioria dos tipos de mudança característicos dos períodos precedentes. Sobre o plano extensional, elas serviram para estabelecer formas de interconexão social que cobrem o globo; em termos intencionais, elas vieram a alterar algumas das mais íntimas e pessoais características de nossa existência cotidiana (GIDDENS, 1991, p. 14).

A moda e os modos são algumas vertentes da manifestação da modernidade e das transformações geradas entre a segunda metade do século XIX e início do século XX. Ao tomar como referência Walter Benjamin, Renato Ortiz ressaltava que a “modernidade encontra-

se ancorada num substrato material sem o qual ela não poderia se expressar” (ORTIZ, 1998, p. 29). As transformações materiais que ocorrem nesse período aliadas no dinamismo do contexto internacional que envolviam novos equipamentos, produtos e processos de produção interiorizam na vida cotidiana, que segundo Nicolau Sevcenko:

[...] essas mudanças [econômicas e materiais] irão afetar desde a ordem e as hierarquias sociais até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos. De fato, nunca, em nenhum período anterior, tantas pessoas foram envolvidas de modo tão completo e tão rápido num processo dramático de transformações de seus hábitos e costumes, suas convicções, seus modos de percepção e até seus reflexos instintivos (SEVCENKO, 1997, p. 7).

Inúmeros são os desdobramentos tecnológicos desse momento que foram decorrência, e por outro lado, fonte de dois momentos peculiares no desenvolvimento da sociedade: a Revolução Industrial e a Revolução Científico-Tecnológica. Viviam-se os desdobramentos da primeira: na perspectiva global de economia de modo industrial, distribuído em grandes proporções pela ferrovia e navios a vapor; mas a partir de 1870, como atesta Nicolau Sevcenko, sob movimento que ficou denominado Revolução Científica-Tecnológica, desencadeou transformações qualitativas e quantitativas na economia industrial, resultado da aplicação das mais recentes descobertas científica aos processo produtivos, “possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade, e os derivados do petróleo, dando origem a novos campos de exploração industrial” (SEVCENKO, 1997, p. 8-11).

Sobre essas mudanças técnicas e econômicas, na mesma direção de Sevcenko (1992; 1997), Renato Ortiz argumenta que estas transformações também abarcam a sociedade na esfera cultural, com novas formas de sensibilidade e sociabilidade (ORTIZ, 1998, p. 28). Neste sentido, em sua reflexão sobre França no século XIX, identifica o que ele denominou de “dois séculos XIX”⁴ o que o leva a pensar em “duas modernidades”: aquela associada ao carvão, ao telégrafo, a ferrovia e navios a vapor; e uma segunda, num outro substrato técnico, onde destaca-se o automóvel, o avião, cinema, eletricidade. (ORTIZ, 1998, p. 29-31).

Dentre estes símbolos da modernidade material, a ferrovia concerne no centro do diálogo em nossa pesquisa: a sua relação com a cidade. Tomamos assim a premissa de que a ferrovia marca a paisagem urbana, sobretudo no oeste paulista. No estudo de Odilon Nogueira Matos sobre o desenvolvimento ferroviário paulista, comenta que a chegada da ferrovia é um

⁴ Assim como Sevcenko (1997), Ortiz ao pontuar “dois séculos XIX” não pensa numa ideia de linearidade ou prolongamento: ressalta que se trata de uma descontinuidade, onde a sociedade se desloca para outro patamar (ORTIZ, 1998, p. 13-59).

marco para a história da cidade, pois traz junto a ela diversos serviços, aparelhamentos e estruturas ferroviárias para o funcionamento da linha: “tudo isso reflete sobre a vida na cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades” (MATOS, 1974, p. 117). No caso específico de Botucatu, a agitação fora tamanha que, segundo o memorialista Hernani Donato, algumas pessoas saíram feridas tamanho número de expectadores e êxtase (cf. DONATO, 2008).

Há na historiografia ferroviária, pesquisas que abarcam a relação ferrovia e cidade: estudos sobre a criação de cidades devido a chegada ou a passagem na linha férrea, como exemplo ao longo da Noroeste do Brasil (GHIRADELLO, 2002; 2011); no mesmo sentido, trabalhos que abordam o papel da ferrovia na urbanização, colonização e povoamento de certas áreas ainda não habitadas (OLIVEIRA, 2011; CAMPOS, 2011).

Ao estudar o caso da modernização do centro da cidade de Franca, Fransegio Follis destaca que o café, o crescimento do número de habitantes e a chegada da ferrovia favoreceram e engendraram a incorporação de ideais de progresso e modernidade em voga nos principais centros urbanos brasileiros (FOLLIS, 2004, p. 36). Ainda sobre a ferrovia, Follis ressalta que a partir dos trilhos da Mogiana (companhia ferroviária que alcançou a região de Franca), possibilitou o contato com outros centros urbanos mais desenvolvidos, “criando assim condições favoráveis à padronização da cidade nos moldes já institucionalizados em outros centros urbanos” (FOLLIS, 2004, p. 37).

Seguindo por este viés, da relação ferrovia e cidade, os centros urbanos passaram por um desenvolvimento e valorização de suas regiões. E nesse processo, a arquitetura urbana também sofrera as consequências da chegada da ferrovia. Segundo Eduardo Oliveira,

Com o início da era ferroviária, as cidades passaram a se desenvolver e perdem a característica de povoados rurais, já que os trilhos possibilitaram a comunicação entre várias regiões do país. Através da mudança da relação tempo x distância, vários aspectos da sociedade vão se modificar, inclusive no tangente à urbanização e à arquitetura, uma vez que se torna possível o deslocamento de todos os tipos de materiais [de construção] para todas as áreas. As cidades formadas guardarão importantes características próprias, com relação aos traçados urbanos (OLIVEIRA, 2011, p. 121-122).

Ao julgar que trabalhamos como periódicos, faz-se necessário pontuar cautelas e ressalvas teórico-metodológicas peculiares em relação às fontes impressas. Para tal recorremos aos suportes abordados pela historiadora Tania Regina de Luca (2008a; 2008b). Para evitar contradições e má reconstrução do passado por meio de fontes impressas, faz-se necessário conhecimento do material impresso: sua produção e conteúdo não podem ser analisados de maneira isolada. Deve estar associada às condições de produção e as técnicas

jornalísticas do momento. O tipo de papel, se a produção é artesanal ou em escala industrial, sua tiragem, a presença ou ausência de imagens. O historiador deve estar atento e refletir sobre a materialidade dos impressos, e neste sentido, sua historicidade. Conhecer o jornal nas suas especificações internas e historicizá-las, pois segundo a autora, as transformações do tempo “resultam na complexa interação entre técnicas de impressão disponíveis, valores e necessidades sócias” (LUCA, 2008a, p. 118).

Assim como é necessário conhecer suas especificações de produção, conteúdo, técnicas, ter o esclarecimento do grupo e colaboradores do impresso analisado é um artefato que torna mais claro o posicionamento e conteúdo do material abordado. Como o periódico constitui-se essencialmente em discurso, e neste sentido, a forma como destaca um assunto, ou uma manchete de capa, não é obra do acaso. Conhecer os idealizadores do impresso, colaboradores mais próximos, as suas ligações com diferentes poderes traz a luz significados e pretensões do próprio impresso, o que justifica não somente a escolha de matérias, mas a própria linguagem utilizada pelo impresso e as significações criadas pelo mesmo (LUCA, 2008b, p. 140).

Quando nos voltamos para os periódicos frente à questão da modernidade, as reformas e mudanças desejadas e apontadas pelos jornais como meio de tornar a cidade com um aspecto “moderno”, partimos da ideia de que nesse processo, a imprensa local, por meio de seus periódicos adotava como função a tarefa de “interpretar, selecionar, reforçar e criticar os caminhos seguidos para que a cidade se modernizasse” (GOODWIN JUNIOR, 2007, p. 98). Temos como hipótese de que, ao selecionar e interpretar as reformas desejadas para a cidade, os periódicos pensam de forma distinta, a partir de seus interesses e daqueles que estão por traz dos jornais, o que supomos tratar de projetos para cidade de Botucatu, que visavam a sua “modernização”. Partimos, então, da ideia de que a imprensa em diferentes momentos “não só assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais, mas muito frequentemente é, ela mesma, espaço privilegiado de articulação desses projetos” (CRUZ; PEIXOTO, 2007, p. 258-259).

Os Para responder as questões que levantamos, organizamos nossa pesquisa em quatro capítulos. No primeiro capítulo sob o título *Fronteiras e cidades: interiorização, urbanização e modernização no interior paulista (1850-1930)*, elaboramos uma contextualização geral da dimensão econômica e social do Estado de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Destacamos na formação do território paulista a presença da cultura cafeeira, das ferrovias, dos imigrantes estrangeiros e nacionais enquanto mão-de-obra rural e urbana, do capital internacional e a própria ação do Estado na

organização e direcionamento do processo de expansão das fronteiras em direção a oeste, bem como, na formação e desenvolvimentos de cidades.

No segundo capítulo, *Modernização no interior paulista: racionalização, saneamento, estética e costumes urbanos*, propomos uma análise das reformas e transformações urbanas dos grandes centros, passando pela cidade de Paris, entendida como um arquétipo da cidade moderna, e no Brasil, para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, referências para as cidades do interior paulista. Em sequência, concentramos nossas leituras para as experiências e reformas das cidades do interior paulista, as políticas e estratégias do poder local que visam à criação e regulação de espaços para as “vivências da modernidade” como praças, avenidas e cinemas. Atentamo-nos também para as transformações dos costumes nessas cidades e a influência dos imigrantes neste sentido.

No terceiro capítulo, *A moderna urbs: projetos de modernidade nos periódicos de Botucatu*, contextualizamos os jornais que utilizamos como fonte de pesquisa, suas ligações políticas, partidárias tanto em nível local como estadual e as relações que estabeleciam com a elite política e econômica de Botucatu. Em sequência, discutimos as reformas urbanas - infraestrutura - realizadas na cidade, entendidas pelos jornais enquanto necessárias ou como consequências do “progresso” e para transformar Botucatu em uma “urbs moderna”. Nesse processo, destacamos também a influência (ou não) do comércio, das indústrias e de produtos comercializados e produzidos na construção de uma imagem de “cidade moderna”. Também tentamos recuperar as preocupações, que ganhavam as páginas dos jornais, sobre os costumes urbanos e a dissolução dos valores “tradicionais” devido aos “novos” tempos e do contato com a tecnologia, como os cinemas.

Por fim, no quarto capítulo de nossa dissertação, *Ferrovia e cidade: a Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu*, procuramos nos atentar para o discurso dos jornais, **Correio de Botucatu** e **Jornal de Notícias**, acerca das estruturas e serviços ferroviários que estavam em funcionamento ou ausentes na cidade. Dentre as quais destacamos a construção de novos armazéns de carga, um novo prédio da estação e a criação da sede do Serviço Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu. Também ressaltamos a interação entre ferrovia e cidade na criação da sede do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana em Botucatu, assim como a greve que ocorrera companhia que também afetou os serviços prestados pela empresa na cidade.

1. CAPÍTULO 1 - FRONTEIRAS E CIDADES: INTERIORIZAÇÃO, URBANIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO INTERIOR PAULISTA (1850-1930)

Pretendemos neste capítulo inicial fazer uma contextualização geral da dimensão econômica e social do Estado de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do século XX. Sendo assim, vamos dissertar sobre alguns temas que julgamos importantes para a compreensão de nossa pesquisa, os quais giram em torno das mudanças e transformações da cidade de Botucatu entre os anos de 1928 a 1934, sua relação com a Estrada de Ferro Sorocabana a partir da questão da modernidade, tomando como fonte dois jornais da cidade: **Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias**, e **Folha de Botucatu**.

A partir desse objetivo, vamos discorrer neste primeiro capítulo sobre a dimensão econômica da Província e posteriormente do Estado de São Paulo, enfatizando a cultura cafeeira e o papel da ferrovia enquanto dois fatores que estão interligados e compõem a dinâmica urbana e econômica de algumas cidades do interior paulista, dentre elas Botucatu. A economia cafeeira e toda a estrutura necessária para o seu funcionamento demandaram transformações no espaço urbanos das cidades do interior e na própria urbanização do Estado de São Paulo.

Nesse processo de urbanização do interior paulista, a presença da ferrovia e dos imigrantes também é um elemento destacado nas leituras que fizemos para a composição deste capítulo. Entendemos que, tanto os trilhos de ferro quanto a constante chegada de imigrantes nas cidades e para a produção cafeeira, bem como a presença de migrantes nacionais, favoreceram o desenvolvimento urbano do interior paulista, criando-se condições para a formação de um mercado interno e um mercado de trabalho, transformando o cotidiano, os costumes e a própria paisagem urbana. Também destacamos a presença e o papel do próprio Estado no planejamento e execução de ações que visavam à urbanização e interiorização de seu território, motivado por questões econômicas e por aquelas de caráter simbólico.

1.1. Condicionantes da expansão e urbanização do interior paulista: relações capitalistas de produção na economia cafeeira

A expansão das fronteiras paulistas a partir da segunda metade do século XIX e primeiras décadas do século XX culminou na urbanização e criação de cidades pelo interior

do Estado. Nesse processo, vários fatores sustentaram tal movimento fronteiriço, como a expansão da produção cafeeira e da rede ferroviária em direção ao oeste/interior do Estado de São Paulo, a Lei de Terras de 1850, o desenvolvimento de relações capitalistas de produção, com o constante movimento migratório para tais regiões como mão-de-obra agrícola e urbana, o desenvolvimento industrial e a ação do próprio Estado na colonização das terras e formação de cidades.

A demanda por maior produção cafeeira devido ao bom preço no mercado externo fora um dos elementos que sustentaram a expansão das fronteiras paulistas. Os altos preços do café aceleraram a inserção do Brasil na economia mundial. Segundo Sérgio Silva, em países ainda periféricos, como o Brasil do século XIX, o comércio teve um papel fundamental para o início do desenvolvimento e das relações capitalistas de produção (SILVA, 1976, p. 29-30). Seguindo a exposição de Sérgio Silva, o comércio e trocas de produtos são os elementos angulares no processo e iniciação da econômica capitalista. Contudo, não transformam as relações de produção das mercadorias; essas alterações ocorreriam a partir do estágio subsequente do comércio mundial: a exportação de capital para tais países, que no caso específico do Brasil, seriam aplicados direta ou indiretamente na criação de um mercado de mão-de-obra com o financiamento da imigração para a construção de estradas de ferro e implantação de serviços urbanos (SILVA, 1976, p. 34).

No que se refere ao Brasil, e mais precisamente ao Estado de São Paulo, as relações capitalistas de produção ganham ímpeto com a Lei de Terras de 1850. Para Ghirardello, a Lei de Terras é fundamental para a expansão e urbanização de São Paulo, pois ao tornar a terra uma mercadoria e adicionar valor à mesma, facilita-se a compra de terras ocasionando uma rápida ocupação do espaço rural paulista (GHIRARDELLO, 2010, p. 30). Com a monetarização e aquisição de valor, a terra enquanto mercadoria, a propriedade e o parcelamento do terreno passam a ser uma frente de investimento do próprio capital cafeeiro, como um campo de inversão de capital. A Lei de Terras assume uma função especial, pois demarca e separa a terra pública da privada, e esse incipiente “processo de demarcação de terras devolutas foi decisivo para que o planejamento territorial do Brasil iniciasse seus primeiros passos” (BERNARDINI, 2007, p. 42).

As bases das relações capitalistas de produção, nas quais o complexo cafeeiro paulista encontrou as condições para o seu desenvolvimento - com a Lei de Terras de 1850, a entrada de imigrantes para a substituição da mão-de-obra escrava, investimentos na mecanização e melhoria da produção em prol de maior lucratividade, o funcionamento das ferrovias no transporte de modo mais econômico e seguro, e a diversificação da aplicação do capital

cafeeiro - legitimam a reprodução e expansão do capitalismo tanto na capital quanto no interior paulista a partir da produção e lucratividade do café (CANO, 1983, p. 17-18). Neste sentido, a economia de mercado e o avanço capitalista aliado à expansão das linhas ferroviárias são fatores que proporcionaram o dinamismo e a rápida ocupação territorial e, por consequência, a urbanização do Estado de São Paulo a partir de 1850 (GHIRARDELLO, 2010, p. 15-26).

O ingresso do Brasil na economia capitalista dá-se a partir da exportação do café, produção com a qual a Província e, posteriormente o Estado de São Paulo, lidera a produção e comercialização nacional. Com o aumento da demanda exterior pelo café, havia a necessidade de ampliação da área produtora, portanto, de novas terras. Nesse sentido, para autores como Thomas Holloway (1984), Pierre Monbeig (1998) e Ghirardello (2010), a interiorização do Estado de São Paulo fora desencadeada, sobretudo, pela cultura cafeeira. A busca pelas riquezas gerada pela produção cafeeira era o objetivo principal para a expansão dos limites territoriais, principalmente no século XIX (MONBEIG, 1998, p. 23).

O processo de interiorização em direção ao “oeste paulista” toma maior proporção na segunda metade do século XIX, com o aumento da demanda da produção cafeeira. Inicialmente produzido no Vale do Paraíba Paulista, a atividade cafeeira encontra nesta região alguns obstáculos para a expansão de sua produção, como aquelas referentes à própria condição ambiental:

Os rotineiros processos agrícolas empregados e as próprias condições do solo e da topografia fariam com que, à restrição ditada pela disponibilidade potencial de terras, fosse adicionada outra, gerada pela erosão e exaustão, diminuindo assim, a oferta de terras para o café, acelerando novo deslocamento, agora em direção ao “Oeste Paulista” (CANO, 1983, p. 24-25).

Junto ao problema ambiental, as implicações da Lei de proibição do tráfico de escravos impõem algumas restrições aos fazendeiros, sobretudo na inversão de seu capital. Com a repressão inglesa à entrada de novas levas de escravos no Brasil, houve uma valorização do mesmo, com alto custo aos fazendeiros para manterem sua mão-de-obra fundamental para as fazendas de café.

A valorização do escravo e o alto custo despendido com mão-de-obra teve consequência direta na produção cafeeira do Vale do Paraíba paulista. Mediante o crescente gasto com a importação de mão-de-obra e a necessidade de maior lucro por meio da produção cafeeira, as fazendas de café dessa região passaram por um processo de especialização: utilizavam toda a sua extensão para o cultivo do café, reduzindo ou extinguindo os espaços destinados à cultura de subsistência, muitas vezes cultivada pelos próprios escravos (CANO,

1983, p. 26). Esse movimento de especialização teve como agravante para o fazendeiro um aumento na despesa com a subsistência que antes estava inserida no seio do processo de produção.

Com o aumento do custo para a manutenção da produção cafeeira, uma parcela significativa de seus lucros estava comprometida, dificultando a inversão de capital para o aumento da lucratividade. O investimento em tecnologia de produção, por exemplo, na mecanização e beneficiamento, acabou por não aumentar a lucratividade dos fazendeiros, como aconteceu com aqueles do “Oeste Paulista”. Segundo Wilson Cano, aqueles que investiram na mecanização da produção, ao invés de aumentar seus ganhos, apenas amenizaram a derrocada financeira (CANO, 1983, p. 28).

Com as limitações econômicas e naturais para a expansão das fazendas de café no Vale do Paraíba paulista, houve uma complexa ampliação das fronteiras em direção ao Oeste das cidades de Jundiaí, Campinas e Rio Claro. Diferentemente da região anterior, no “oeste paulista” encontraria-se uma grande quantidade de terra disponível para produção cafeeira, além das condições climáticas ideais (CANO, 1983, p. 31). A quantidade de terras disponíveis e o emprego de tecnologia na produção cafeeira aumentavam significativamente a produtividade econômica dos fazendeiros do café:

A alta produtividade das terras paulistas, aumentando as margens de lucro da cafeicultura, passa a exigir, cada vez mais, a ocupação de novas terras, com o que podia converter lucros em inversões, na forma de novos plantios. Entretanto, à medida que a fronteira agrícola do café mais se distanciava, em direção ao interior surgia um freio natural a essa acumulação, representado pelos altos custos de transporte do produto, entre as zonas de produção e o porto de embarque (CANO, 1983, p. 33).

A expansão do território nesse primeiro momento, entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX não se fazia às escuras. Em locais que se tornariam futuras cidades, já se encontrava um incipiente povoamento, pontos de pouso e reabastecimento de tropas nos caminhos que ligavam a Província de São Paulo às regiões mineradoras de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais (MONBEIG, 1998, p. 129-137):

Quando se intensificou a cultura de cana-de-açúcar e começaram as plantações de café, na depressão periférica, desenvolveram-se as fazendas isoladas e aglomerações satélites, à sombra dos velhos pousos, então promovidos à categoria de centros regionais (MONBEIG, 1998, p. 25).

A região na qual atualmente está inserida a cidade de Botucatu foi área de pouso para os viajantes que se destinavam às minas de Mato Grosso e Goiás, partindo da cidade de Sorocaba. Ponto de descanso de mulas e tropas que transportavam os mantimentos necessários à sobrevivência dos mineiros em terras longínquas (DONATO, 2008, p. 43). Este não é somente o caso de Botucatu, outras cidades também foram pousos de descanso e de

comercialização de bens de subsistência para as trocas a caminho de Mato Grosso, como a futura cidade de Rio Claro (HOGAN; OLIVEIRA; NETO, 1986, p. 5-7). Ainda cabe lembrar que a região de Botucatu contava com os chamados “caminhos religiosos”, utilizados pelos jesuítas no período de catequização, rota importante para a interiorização do oeste paulista (DONATO, 2008).

No processo de expansão das fronteiras para o interior paulista havia não somente a presença de indígenas nessa vasta região, que ainda travavam conflitos devastadores no século XIX, como também a presença de mineiros. Estes, por sua vez, agiam no desbravamento e na maioria das vezes, em um incipiente povoamento dessas regiões à espera da produção cafeeira. Entretanto, deixaram suas marcas no oeste paulista com a inserção de novos hábitos e consumo de alimentos, e também imprimiam suas características na arquitetura local. Ghirardello identifica a construção de moradias a pau a pique, comum em tais circunstâncias de desbravamento, como uma influência mineira (2010, p. 130). O autor, ao estudar a formação de patrimônios religiosos no interior paulista entre os anos de 1850 e as primeiras décadas do século XX, caracteriza as capelas construídas nessa instância de urbanização sob o modelo mineiro tradicional: “frontão triangular com óculo, janelas no coro, porta de entrada, telhado em duas águas, esteios de madeira, taipa de mão e sineira independente do corpo principal [...] Sua planta deveria conter a nave principal, capela-mor, sacristia, e as vezes, naves laterais” (GHIRARDELLO, 2010, p. 135).

Como já pontuamos, e seguindo a reflexão de Holloway (1984), Monbeig (1998) e Ghirardello (2010) que classificam a produção cafeeira como um dos fatores decisivos para a expansão das fronteiras e, por conseguinte, para a urbanização de São Paulo entre os anos de 1850 aos primeiros anos de 1900. A crescente necessidade de novas terras para o plantio de café engendrou a conquista de novas áreas. Contudo, cabe lembrar que a abundância de terras ainda inexploradas, bem como sua fertilidade e clima favoráveis à produção cafeeira, não foram os únicos motivos e fatores que levaram à expansão do território. As condições econômicas e políticas dos fazendeiros, bem como seu “espírito empreendedor”, somaram-se a esta empreitada: muitos desses fazendeiros não retiravam suas economias unicamente da agricultura, visto que alguns atuavam em outros ramos, como no comércio, casas de importação e transporte (MONBEIG, 1998, p. 96-97).

Os fazendeiros paulistas aplicaram suas economias em diversos setores e serviços, naqueles de cunho rural, financiando e proporcionando crédito para compra de propriedades (DEAN, 1971, p. 43), nos serviços urbanos demandados nas cidades que se desenvolviam e na incipiente industrialização (DEAN, 1971; SAES, 1986). A partir da ânsia de aumentar a

lucratividade da produção em conformidade com o crescente mercado cafeeiro, muitos fazendeiros aplicavam seu capital na tecnologia de beneficiamento para aperfeiçoar sua produção (DEAN, 1971, p. 44). Para Warren Dean, o patrocínio inicial de incentivo à imigração como forma de substituição da mão-de-obra escrava e a inversão de capital na constituição de ferrovias são dois elementos que ilustram a “faculdade criativa dos cafeicultores” (DEAN, 1971, p. 42).

Entretanto, esse processo de investimento de capital em tecnologia de produção e no incentivo à mão-de-obra livre não significa que os produtores de café do Oeste Paulista se caracterizem como modernos e aqueles do Vale do Paraíba Paulista como conservadores – como naquela clássica oposição entre a mentalidade empreendedora de fazendeiros paulistas e a aristocrática dos fazendeiros fluminenses. Tendo em vista que ambos os espaços de produção utilizou-se mão-de-obra escrava, mesmo nas novas regiões produtoras do oeste paulista, o trabalho escravo estava lado a lado com o imigrante, e também, o uso de técnicas e equipamentos agrícolas de plantação foi mínimo (AQUINO, 2010, p. 79). Essa ideia situar os cafeicultores como conservadores, em referência àqueles àqueles do Vale do Paraíba e como liberais, aos do Oeste Paulista é anacrônica, pois,

[...] em as ambas as regiões os cafeicultores não deixavam de ser proprietários de terras reacionários, consorciados a traficantes de almas negras e dependentes do mercado externo. Uma elite dirigente que impôs um regime monárquico, praticamente único nas Américas, e a última a abolir o trabalho escravo, carece de atributos democráticos e progressistas (AQUINO, 2010, p. 80).

Em relação à diversidade de investimentos por parte dos fazendeiros e do próprio capital cafeeiro, Sérgio Silva destaca então que tal capital apresenta-se em diversos aspectos sendo ao mesmo tempo capital agrário, industrial, bancário, comercial. Chama atenção que estes distintos aspectos cumprem funções específicas, contudo, não definem frações de classes relativamente autônomas: “não havia uma burguesia agrária cafeeira, uma burguesia comercial, etc., mas uma burguesia cafeeira exercendo múltiplas funções” (SILVA, 1976, p. 60). O autor não menciona a ascensão e presença de outros setores sociais que integrariam esse capital comercial e industrial, como os imigrantes analisados por Warren Dean (1971).

1.2. Imigrante no espaço urbano

No conjunto de fatores que agem no processo de expansão das fronteiras e na urbanização do interior paulista, o imigrante é uma peça fundamental no complexo cafeeiro. Com a escassez e encarecimento do escravo enquanto mão-de-obra, o imigrante trabalhador assalariado possibilita, em associação com outros fatores, criar as bases para as

transformações no processo de produção em direção àquelas ensejadas pela economia capitalista.

A constante entrada de imigrantes, sobretudo europeus em um primeiro momento, possibilitou a criação de um mercado de trabalho que desencadeou uma série de transformações no espaço rural e urbano paulista. Com menos custo desprendido pelo produtor de café na manutenção da mão-de-obra – visto a diferença de valor na manutenção de um escravo e de um imigrante (cf. HOLLOWAY, 1984, p.61-68) – tornava-se possível a aplicação de suas economias na mecanização e melhoria da produção. O trabalho assalariado permitiu assim a criação de uma camada social com poder aquisitivo capaz de movimentar o mercado de bens de consumo; além de aumentar a disponibilidade de mão-de-obra para que fosse utilizada nas demandas urbano-industriais (CANO, 1983, p. 50).

Dentre as práticas para assegurar a fixação dos imigrantes a terra e na plantação de café, além do salário base, era concedido ao trabalhador um pedaço de terra para a plantação de sua subsistência, fator muitas vezes determinante para o imigrante fixar-se nas propriedades cafeeiras (HOLLOWAY, 1984). As plantações em terras externas às de café ou intercaladas com as mesmas, utilizadas para a produção de suas subsistências, quando havia excedente, eram comercializadas criando-se um mercado interno que abasteceria cidades e vilas próximas (SILVA, 1976, p. 50-54). Tais formas de assegurar o imigrante nas propriedades só foram estabelecidas depois de constantes reclamações e interferências dos países “exportadores” de mão-de-obra devido às condições dos imigrantes no Brasil e nas fazendas de café, seus principais destinos principal (cf. HOLLOWAY, 1984). Segundo Maria Lúcia Lamounier, todo o processo de importação dos imigrantes, a viagem, as formas e cláusulas em relação as quais eram estabelecidos os contratos de trabalho “na época, denunciados como outro tipo de escravidão”, adicionando ainda os baixos salários, as condições de trabalho e de habitação precárias, era constantemente denunciado (LAMOUNIER, 2008, p. 227).

A historiografia sobre a imigração, sobretudo para São Paulo, em muito destaca o papel do imigrante na formação do mercado de trabalho, tendo em vista a constante entrada de mão-de-obra livre e assalariada catalisada pela criação de novas fazendas para a produção do café. E nesse meio, a ferrovia também é ressaltada como campo de inserção de mão-de-obra imigrante, favorecendo e fortalecendo o mercado de trabalho. Entretanto, sobre a relação entre ferrovia e trabalho livre cabem algumas ressalvas.

Maria Lúcia Mamounier observa que na construção das ferrovias no Brasil e especificamente em São Paulo havia o uso de mão-de-obra imigrante, tanto na operação e

manutenção das estruturas ferroviárias, como na própria construção das linhas férreas. Entretanto, poucos trabalhos acadêmicos abordam esse processo de construção e sua relação com a mão-de-obra livre, sendo um dos fatores as poucas informações e registros dos funcionários, visto que, as companhias ferroviárias “tercerizavam” esse trabalho, por meio do sistema de empreitada. Além disso, os trabalhadores contratados para a construção de linhas férreas (assentamento dos trilhos) estavam submetidos a condições distintas e inferiores daqueles contratados para outras funções, como administrativas, de operação, ou nas oficinas (LAMOUNIER, 2008, p. 217). Todavia, muitos imigrantes de diferentes nacionalidades foram trazidos e incorporados na construção dos trilhos de ferro. Estavam sob condições precárias de serviços e submetidos a contratos de trabalho com cláusulas rígidas, decretadas e incentivadas pelo próprio governo por meio de suas instituições – como o Decreto de 1870 do Ministério da Agricultura, que incentivava a imigração chinesa para o trabalho na construção dos trilhos de ferro – além de assegurar às empresas contratantes uma carga horária para tais contratados:

[...] de até doze horas diárias de trabalho, o Decreto permitia a empresa a transferência dos contratos dos trabalhadores e obrigava o trabalhador a renunciar ao direito de “reclamar contra o salário estipulado, ainda que seja maior o de outros jornaleiros livres ou escravos do Brasil” (LAMOUNIER, 2008, p. 230).

Não há como negar a importância das ferrovias, sobretudo no Brasil e em São Paulo, como meio de incentivar e disseminar novas formas de organização do sistema e modo de trabalho, baseado nas relações e valores burgueses e capitalistas.⁵ Tal importância pode ser percebida, sobretudo, nos serviços de manutenção e operação das companhias ferroviárias, e por meio da bibliografia (cf. GARCIA, 1992; MOREIRA, 2008). Entretanto, no que se refere ao processo de construção das linhas férreas, no trabalho de abertura dos terrenos para o assentamento dos trilhos de ferrovia, ele “contribuía para cristalizar propostas de promoção de relações de trabalho mais ‘tradicionais’ baseadas na coerção e submissão de trabalhadores a contratos de serviços e a legislações repressivas”, a partir de contratos que, se quebrados, poderiam acarretar prisões ou outras punições (LAMOUNIER, 2008, p. 241). Segundo Lamounier (2008, p. 218), a partir da segunda metade do século XIX, as mudanças e transformações nas relações de trabalho que eram discutidas e projetadas baseavam-se nos “contratos de serviços e legislações repressivas” de uma sociedade fundamentada no trabalho escravo.

⁵ Voltaremos nesta discussão no terceiro capítulo deste trabalho, quando discutiremos a ferrovia e seu caráter simbólico.

A expansão e o avanço das fazendas de café alimentados pelo mercado externo e pela constante entrada de imigrantes, a criação de um mercado interno de trabalho e de subsistência, junto aos serviços ferroviários e urbanos: tudo isso, intensificou o processo de urbanização do interior paulista. Sendo assim, as cidades tornaram-se também destino dos imigrantes europeus, visto que muitos daqueles que aportavam em Santos tinham experiência nas atividades voltadas ao comércio e à indústria em sua terra natal (HOLLOWAY, 1984; DEAN, 1971). As cidades criavam expectativas de melhoria de vida e ascensão social para os imigrantes, tornando o espaço urbano uma válvula de escape, uma alternativa ao trabalho com o café nas fazendas. O sonho de possuir e administrar seu próprio negócio incentivava o deslocamento para as cidades. Contudo, foram raros os colonos que se tornaram negociantes de grandes estabelecimentos comerciais e/ou industriais, sendo que a maior parte daqueles que se dirigiram para as cidades empregaram-se no comércio ou nas incipientes indústrias (cf. SANTOS, 2002; TRUZZI, 1986, p. 93).

O campo do comércio e indústrias, das manufaturas, para aqueles imigrantes que aportavam com capital e conhecimento técnico, estava aberto em suas possibilidades. Warren Dean destaca alguns fatores que incentivavam os imigrantes a este caminho, dentre eles: o interesse dos fazendeiros em investir seus capitais na expansão e aquisição de novas fazendas para o café e certo desinteresse pelas manufaturas, porém não podemos negligenciar a participação do capital cafeeiro e dos produtores de café em empresas urbanas (bancos, empresas de importação/exportação, serviços urbanos), como discutido por Saes (1986). Além desse argumento utilizado por Dean, o autor destaca outros dois como razões da preponderância dos imigrantes no ramo do comércio e indústria: “é a ausência quase completa de um quadro de paulistas nativos com estilo urbano de vida” que oferecia aos imigrantes possibilidades de empreendimento (DEAN, 1971, p. 58).

O terceiro elemento desse processo dissertado pelo autor, que relaciona por sua vez o papel daqueles imigrantes empresários com a industrialização, é o mercado que a massa de imigrantes tanto rurais quanto urbanos ofereciam. Segundo Dean, os hábitos alimentares, as preferências sobre o vestuário e até mesmo arquitetônicas eram desconhecidos dos negociantes nativos (DEAN, 1971, p. 60). Sendo assim, a demanda por tais produtos tornou-se uma oportunidade para imigrantes no investimento em casas de importação e posteriormente, com a acumulação de capital, a inversão de capitais nas indústrias alimentares e indumentárias. De toda forma, os imigrantes que aportavam em Santos e dirigiam-se para o interior paulista, tanto de origem rural quanto aqueles oriundos das cidades, conseguiram visualizar as lacunas existentes nas cidades em formação, e alguns tiveram a oportunidade de

se inserirem no mercado adquirindo assim outra fonte para o sustento (SANTOS, 2002, p. 49). Nesse processo de inserção no mercado das cidades, os imigrantes estrangeiros acabaram modificando os hábitos e costumes no cotidiano, a exemplo dos imigrantes alemães na cidade de Rio Claro.

Ao realizarem o cultivo do necessário à sua subsistência nas terras estabelecidas pelos fazendeiros, na parceria, passaram a vender o excedente semanalmente à população das cidades e vilas vizinhas, contribuindo em primeiro lugar para a diversificação do cardápio alimentar da população (antes majoritariamente composto pelo arroz, milho, feijão farinha, carne e derivados de porco), introduzindo a horticultura, mel de abelhas, leite, manteiga fresca, queijos, frutas (SANTOS, 2002, p. 47).

Além da inserção de novos produtos alimentícios do excedente da produção, os imigrantes alemães da cidade de Rio Claro também participaram diretamente da industrialização da cidade, como da introdução e do aperfeiçoamento das máquinas para o beneficiamento de café, da fabricação de cervejas, e nos setores de serviços e profissões liberais, como proprietários de casas de secos e molhados, ferrarias, alfaiates, proprietários de carros para aluguel, arquitetos, ourives (SANTOS, 2002, p. 54-55).

Entretanto, temos que tomar nota que nem todos os imigrantes que aqui aportavam tinham plenas condições de abri casas comerciais e importadoras, e constituírem grandes fortunas. Aqueles que aqui chegavam com algum capital e conhecimento técnico tinham maiores chances nesse empreendimento, são o que Dean chama de “burgueses imigrantes” (DEAN, 1971, p. 59). Entretanto, havia aqueles que preferiam retornar ao seu país de origem com alguns recursos econômicos adquiridos como empregados; enquanto que uma parcela que se tornou grande proprietária de fazendas de cafés, como os imigrantes Francisco Schmidt e a família Lunardelli (HOLLOWAY, 1984, p. 210-248), ou mesmo como pequenos proprietários no oeste do Estado, nas primeiras décadas do século XX (MONBEIG, 1988). Warren Dean ressalta o papel dos imigrantes que atuavam no ramo de importação como segmento social sublime no processo de industrialização, que a partir do capital resultante do comércio, do conhecimento adquirido em seu país de origem e da experiência no ramo de importações, facilitava-se a estes imigrantes empresários os investimentos em indústrias (DEAN, 1971, p. 62).

Tomando como pressuposto a participação dos imigrantes que atuavam no ramo das importações como origem dos futuros investimentos nas indústrias, Wilson Cano ressalta nesse processo o capital cafeeiro como elemento imprescindível e que “promoveu essa primeira expansão industrial, tanto de forma direta como indireta”, visto que muitas vezes os fazendeiros investiam diretamente em indústrias, dentre elas a de beneficiamento; ou

indiretamente “quando seus lucros transitavam pelo sistema bancário (ou investidos na própria constituição dos bancos)” que por sua vez financiavam aqueles interessados no ramo industrial (CANO, 1983, p. 129).

No debate historiográfico entre a relação café e indústria, outros fatores evidenciam a subordinação da indústria ao complexo cafeeiro, como no que se refere a própria mão-de-obra imigrante que ingressara sobretudo para a produção cafeeira, mas que por distintas razões também foi utilizada no meio urbano e no setor industrial (CANO, 1983, p. 126). O papel da ferrovia, integrante do complexo cafeeiro dissertado por Cano, também desdobra em efeitos positivos para a indústria. Não apenas em relação ao tráfego da produção e matéria-prima, mas também passaram a requerer infraestruturas para seu pleno funcionamento, como oficinas de reparos mecânicos, de construção e montagem, promovendo também o aperfeiçoamento e escolas específicas da mão-de-obra (CANO, 1983, p. 53). Em contrapartida, Sérgio Silva desconstrói a tese da infraestrutura cafeeira como elemento elementar para a industrialização e acrescenta outros elementos que a enquadram:

A ideia de que a economia cafeeira fornece uma “infraestrutura” para a indústria, por exemplo, parece-nos extremamente enganosa. Em primeiro lugar, porque ela obscurece a unidade entre café e indústria. Em segundo lugar porque, concretamente, é impossível atribuir os progressos realizados nessa época em setores como a energia elétrica e urbanização, por exemplo, unicamente ao crescimento da economia cafeeira.

[...]

O crescimento vertiginoso da eletrificação e da urbanização, elementos fundamentais para a indústria nascente, não podem ser entendidos sem que consideremos os progressos simultâneos na indústria. Ele é, ao mesmo tempo, condição e resultado dos progressos da indústria (SILVA, 1976, p. 99).

Seguindo a reflexão de Sérgio Silva (1976), Helena Carvalho de Lorenzo toma como objeto de estudo a relação entre o desenvolvimento industrial e a difusão e ampliação do uso da energia elétrica no Estado de São Paulo (1993; 1994/1995). A autora identifica a introdução da força e luz elétrica ao conjunto de transformação econômica e social da expansão capitalista cafeeira, sobretudo no interior paulista, que por sua vez preparara o terreno para o avanço futuro da eletrificação urbana e industrial (LORENZO, 1994/1995, p. 130).

Ao dividir em três momentos a relação e desenvolvimento da indústria paulista e o uso da força motriz elétrica, identifica a década de 1920 (segundo o recorte proposto pela autora) como período de consolidação da eletricidade como energia de consumo para a produção industrial (LOREZANO, 1993). Período esse em que houve um aumento da disponibilidade da energia elétrica enquanto força motriz gerada por hidroelétricas e transmitidas às regiões mais distantes, eliminando a necessidade da indústria estar próxima à fonte energética ou que

fizesse parte da própria planta do prédio industrial. A autora também ressalta que no correr dos anos, houve um processo de ganho qualitativo e quantitativo no desenvolvimento industrial, em um movimento de diversificação da produção de bens de consumo (LORENZO, 1994/1995, p. 133-136).

Assim como muitas cidades do interior paulista, durante todo o período de expansão das fronteiras e urbanização, desde a segunda metade do século XIX a cidade de Botucatu recebera imigrantes oriundos de distintos países: norte-americanos, sobretudo da região sul, após a derrota da guerra civil, italianos, portugueses, espanhóis, japoneses e “árabes” como registrados pelo memorialista Hernani Donato (DONATO, 2008, p. 321-348). Na cidade de Rio Claro, interior de São Paulo, a presença dos imigrantes alemães fez-se sentir com a criação da Escola de Língua Alemã, da Igreja Luterana e a construção de um cemitério para os alemães. Instituições que, segundo Fábio Alexandre dos Santos, eram fundamentais para a vida social e urbana desse grupo de imigrantes na cidade (SANTOS, 2002, p. 53). A vida urbana não reservava tantas facilidades aos imigrantes, visto o trabalho excessivo com longas jornadas. Contudo, tinham mais chances de poderem exercer atividades culturais, sociais, recreativas e associativas: criação de escolas primárias, em alguns casos a publicação de jornais e no idioma estrangeiro (variava quanto à predominância da origem dos imigrantes), criavam-se “sociedades de socorro” e de cunho trabalhista (TRUZZI, 1986, p. 94).

Além de mão-de-obra para os variados serviços urbanos, os imigrantes também imprimem na sociedade novas formas de sociabilidade, costumes e hábitos. Para citar alguns exemplos, o imigrante norte-americano natural do Alabama Leonard Yancey Jones, fora o primeiro dentista com diploma a abrir consultório em Botucatu, bem como entusiasta do “foot-ball”, integrando a equipe pioneira do Sport Club Botucatuense (DONATO, 2008, p. 325). Os portugueses também ingressaram na cidade, principalmente no ramo do comércio, e fundaram em 1901 uma sociedade de socorros mútuos a “Caridade Portuguesa Maria Pia”, que tinha como objetivo “encontrar emprego, alimentar e vestir os que não pudessem trabalhar, atender com médico e farmácia aos necessitados, auxiliar no funeral, ajudar no repatriamento, socorrer filhos dos associados e as viúvas” (DONATO, 2008, p. 327). Além da própria influência cultural, como a religião protestante no caso dos imigrantes norte-americanos, destaca-se a criação de uma escola para os filhos dos imigrantes italianos “Dante Alighieri” para a difusão da língua e cultura italiana (DONATO, 2008, p. 379).



Imagem 1: Casa de Caridade Portuguesa de Botucatu. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

Além da imigração pela qual aportavam ao Brasil estrangeiros de distintas nações, a participação do migrante nacional e dos trabalhadores livres e pobres, brancos e negros também é significativa nas atividades agrícolas e urbanas. Pela constante necessidade de abastecimento de mão-de-obra, sobretudo a partir das dificuldades impostas ao mercado de escravos, os trabalhadores nacionais eram constantemente recrutados para os trabalhos nas fazendas de café de São Paulo em diversas atividades. Segundo Maria Lucia Lamounier, “estes trabalhadores [nacionais livres] eram recrutados nos momentos de pico do trabalho, para atividades que colocassem em risco a vida dos escravos ou que não eram de interesses dos imigrantes” (LAMOUNIER, 2007, p. 356).

Os trabalhadores nacionais, além das atividades nas fazendas de café, também estavam presentes no meio urbano cumprindo distintas funções. A presença dos imigrantes estrangeiros na formação do mercado de trabalho é dividida com os trabalhadores nacionais, que atuavam como pedreiros, carpinteiros, ambulantes, na conservação de estradas, no cultivo da produção de subsistência e venda nos mercados urbanos, na construção de ferrovias (LAMOUNIER, 2007).

Contudo, mesmo desempenhando diversas funções nos espaços urbanos e rurais, parte da elite política que defendia a vinda de imigrantes estrangeiros caracterizava o trabalhador nacional como indolente, preguiçoso e avesso ao trabalho disciplinado. Essa caracterização ganha força com os discursos de engenheiros das ferrovias e empreiteiros que buscavam mão-

de-obra para os trabalhos de construção e assentamento dos trilhos ferroviários, visto que muitos trabalhadores nacionais abandonavam tais serviços. Para Maria Lúcia Lamounier, o trabalho na construção das ferrovias era uma fonte complementar da renda desses trabalhadores, tendo em conta que o trabalho no campo era sazonal. Devido a esta característica, nos intervalos entre a plantação e a colheita, os trabalhadores nacionais dirigiam-se para outros serviços, como a construção das ferrovias, como forma de garantir e manter “a independência, diante das leis que podiam restringir sua autonomia e mesmo sua liberdade” (LAMOUNIER, 2007, p. 267).⁶ A presença dos imigrantes na sociedade paulista, sobretudo no interior paulista, fora constante a partir da segunda metade do século XIX, tanto no campo quanto na cidade. Em ambas as esferas deixaram suas marcas, como vimos no correr do texto e pela extensa bibliografia sobre o tema. Entretanto, mesmo com o enriquecimento de alguns imigrantes, tanto por meio da aquisição de propriedades, como pelo comércio e indústria, houve certa resistência quanto à participação de modo mais direto e efetivo dos imigrantes nas decisões políticas das cidades nas quais residiam e administravam suas economias.

Sobre a presença do imigrante em São Paulo, Warren Dean destaca que não havia restrições quanto à acessibilidade do imigrante a adquirir uma propriedade de terra, por exemplo, ou que estavam excluídos das ocupações econômicas mais prestigiosas (DEAN, 1971, p. 58). Entretanto, no período denominado de Velha República, a estrutura política das cidades estava limitada àqueles com propriedade de terra, sendo os coronéis a figura central, de modo que o “poder privado fazia com que a força eleitoral lhes conferisse prestígio político, natural coroamento de sua privilegiada situação econômica e social de dono de terras”, sendo tratada como impertinente a pretensão de qualquer outro elemento fora desse círculo, incluindo aí os imigrantes, a cargo político local (BARBOSA; MICELI; TRUZZI, 2012, p. 137).

Mesmo em uma estrutura política de restrita participação houve, principalmente entre os imigrantes, aqueles que chegaram a ocupar cargos como vereadores e chefes de executivos em algumas cidades do interior paulista. Dentre os meios que possibilitavam tal movimentação política, estavam os que se davam devido aos casamentos e laços de família: um imigrante, com certa credibilidade econômica e social casava-se com a filha de algum dono de terra de família tradicional, o que lhe conferia prestígio; outro meio era a partir do enriquecimento, em negócios industriais ou no comércio; e por fim, possuir diploma ou títulos

⁶ A autora refere-se às leis do Código Penal de 1830 que incluíam cláusulas e penas específicas a trabalhadores livres e sem contratos para forçar os brancos pobres e ex-escravos negros ao trabalho.

capazes de diferenciá-los da maioria dos imigrantes, como farmacêutico, advogado, engenheiro, médico, aproximando-o assim das elites oligárquicas (BARBOSA; MICELI; TRUZZI, 2012, p. 139-140).

Na conjuntura da década de 1930, com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, houve uma reorganização da política em nível municipal. Sob um governo centralizador, em substituição aos poderes da Câmara Municipal, dera-se início a um sistema de Conselhos Consultivos para a administração local, possibilitando a presença de novos agentes políticos, como os imigrantes mais abastados economicamente e os profissionais liberais (BARBOSA; MICELI; TRUZZI, 2012, p. 142). Outra forma de inserção do imigrante na política local fora por meio de associações, como as Associações Comerciais, que passaram a ter maior participação na política das cidades. Com uma diretoria formada em sua maioria por imigrantes comerciantes e industriais, acabavam por participar de modo consistente e ativo das decisões políticas e administrativas das cidades (BARBOSA; MICELI; TRUZZI, 2012, p. 142-144).

1.3. Capital estrangeiro, ferrovia e ação do Estado na interiorização e urbanização do interior paulista

Assim como as condições econômicas e políticas dos fazendeiros de café favoreceram a expansão do território paulista, aquelas externas a São Paulo e ao Brasil também influenciaram tal processo. A conjuntura internacional, como o aumento de consumo em massa do café na Europa e nos Estados Unidos que se industrializavam, o fluxo de mão-de-obra inicialmente da Europa Meridional em direção ao Brasil, sobretudo a São Paulo e, por conseguinte, o aumento da produção cafeeira nessa região, é caracterizado por Holloway como a “expansão na periferia da moderna economia capitalista” (HOLLOWAY, 1984, p. 17).

Ainda sobre esta perspectiva externa, cabe ressaltar o papel do capital estrangeiro, que a partir da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do XX está presente em diversos investimentos no Brasil, em distintas áreas e serviços, como na constituição de bancos, casas de importação e exportação, no aperfeiçoamento técnico em prol da produção cafeeira, na construção de ferrovia como a São Paulo Railway. Cabe lembrar aqui que o capital estrangeiro está presente em todo o período de expansão das fronteiras e urbanização. Entretanto, em determinados momentos com maior ou menos participação, variando de acordo com as possibilidades e adversidades econômicas em diversos serviços e em distintos

períodos. Neste sentido, Monbeig afirma que não é possível compreender a marcha para o oeste como um fenômeno local: “desde seu início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico. Ambas não cessaram de ser solidárias” (MONBEIG, 1998, p. 104-105).

Um dos principais investimentos do capital estrangeiro, e que possibilitou maior produção e expansão das fronteiras, fora a criação da São Paulo Railway: desde a técnica, até o material e capital foram de origem inglesa. Até então, o transporte da produção, antes açucareira e posteriormente cafeeira, era realizado por estradas de terra ao lombo de mulas, o que acarretava altos custos e desperdício da produção pelos caminhos tortuosos e mal conservados, o que comprometia boa parte dos lucros. Com a construção da São Paulo Railway, os custos diminuíram assim como o tempo de viagem. A linha que interligava a cidade de Jundiaí a Santos era uma espécie de funil que recebia toda a produção cafeeira até meados da década de 1930, quando a então Estrada de Ferro Sorocabana quebra o monopólio com a construção da linha de Mairinque a Santos (cf. MATOS, 1974).

A construção da São Paulo Railway trouxe maior dinâmica para a cultura cafeeira. Entretanto, a companhia não efetivou o prolongamento de seus trilhos em direção a outros centros produtores, frustrando inicialmente os fazendeiros de zonas adiante de Jundiaí. Com desinteresse em prolongar os trilhos, coube à iniciativa privada dos grandes fazendeiros de Campinas, Piracicaba, Rio Claro, Jundiaí e de cidades próximas a essas, a organização de outra companhia ferroviária que ampliasse os trilhos para além da cidade de Jundiaí: a Companhia Paulista de Estrada de Ferro.

Nosso intuito aqui é elucidar a participação inicial dos fazendeiros de café no empreendimento ferroviário como acionistas de algumas companhias, e também, a importância da ferrovia enquanto um dos elementos que fundamentam a interiorização e urbanização do interior paulista.

Enquanto empresas, as estradas de ferro foram um marco na organização capitalista da produção cafeeira: expandiram-se primeiramente para servir aos interesses dos produtores de café, sobretudo no transporte da produção cafeeira, com um custo menor do que o de outrora realizado no lombo de mulas, e ao mesmo tempo, as ferrovias beneficiavam-se dos excedentes do capital gerado pelo café, que eram investidos na extensão dos trilhos. Como lembra Liliana Garcia, a ferrovia desempenha dois papéis nesse período:

Um por se tornar uma oportunidade nova e altamente rentável para a aplicação do capital excedente gerado pelo complexo cafeeiro, e outro referente à sua nova lucratividade, lhe conferiu o caráter de novos capitais que permitiram uma nova aplicação do excedente desse complexo (GARCIA, 1992, p. 17-18).

Na construção das principais ferrovias em São Paulo (como a Companhia Paulista, a Companhia Mogiana e a Companhia Ituana), a presença de fazendeiros ligados ao café na lista de acionistas é significativa. Uma forma de diversificar a aplicação do capital em um empreendimento que, por um lado, facilita e assegura o escoamento da produção de forma segura e com menor custo; e, por outro, garante maior lucratividade, visto que se trata de uma empresa com interesses e objetivos próprios que muitas vezes entrou em conflito com o capital e interesses cafeeiros (SAES, 1986, p. 40-45; 64-79).

Uma excessão nesse processo de constituição de ferrovias paulistas, em meados do século XIX, é a formação da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro, que teve o início de sua construção no ano de 1872. Diferentemente das demais companhias citadas, a Sorocabana não teve no café a base para sua organização, pois, seu capital era oriundo do capital comercial/mercantil, sobretudo, dos produtores de algodão (SAES, 1986, p. 43-44). Maria de Fátima Salum Moreira destaca a participação da economia algodoeira no processo de formação dessa companhia. Entretanto, segundo sua análise, a iniciativa para a construção da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro visava à ligação da Fábrica de Ferro Imperial de Ipanema à cidade de Sorocaba, e desta a São Paulo (MOREIRA, 2008, p. 50).⁷

Como consequência da extensão e ampliação dos trilhos de ferro, houve um movimento de mão dupla que possibilitou a ampliação das zonas produtoras de café e o desenvolvimento e criação de cidades em São Paulo: a urbanização do território. A produção cafeeira e a expansão dos trilhos ferroviários criaram novas zonas produtoras, o que fez desenvolver centros urbanos, principalmente aqueles que passaram a abrigar a ferrovia e/ou alguma estrutura ferroviária, como armazéns, oficinas, escritórios (CANO, 1983; GARCIA, 1992; GHIRARDELLO, 2010). Neste sentido, seguindo as reflexões de Pierre Monbeig (1998), o modelo de ocupação de novas áreas do Estado de São Paulo está no trinômio café-ferrovia-sistema de cidades (PUPIM, 2008, p. 36).

Ainda sobre o processo de urbanização e expansão das fronteiras, a criação de patrimônios religiosos fora um meio recorrente de formação urbana no interior da Província de São Paulo, alcançando também o período republicano. Como referência ao próprio nome, são terras doadas à Igreja Católica, que fazia a divisão e disponibilizava-as àqueles interessados em viver naquele patrimônio. Cabe ressaltar que a terra disponibilizada não era

⁷ A Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro sofrera algumas transformações durante o final do século XIX e início do século XX. Passando a iniciativa privada e capital estrangeiro entre os anos de 1907-1919, sob a representação de Percival Farquhar, quando teve o nome de Sorocabana Railway Company. Em 1919, a companhia retorna a administração pública, sob a denominação de Estrada de Ferro Sorocabana. Para ver mais sobre o período que a Sorocabana esteve sob capital estrangeiro, conferir a dissertação de mestrado de Lucas Mariani Corrêa (2014).

vendida, e sim usufruída a partir da taxa anual, o foro (GHIRARDELLO, 2010, p. 16). A formação desses patrimônios que muitos tornariam cidades proporciona a urbanização do interior paulista principalmente no período imperial, tendo em vista o poder centralizador característico do Império, que acabava sendo o responsável pela criação dos povoados. Para Ghirardello, a Igreja Católica “se tornou válvula de escape que, às margens das leis maiores ou na ausência de leis específicas, de maneira ágil e independente promovia a expansão urbana, afinal, em São Paulo, mais de quinhentas cidades foram criadas” (GHIRARDELLO, 2010, p. 75).

A criação dos patrimônios religiosos e os motivos que levaram à doação por parte de fazendeiros de uma área de sua propriedade para a Igreja Católica estão além das questões sagradas e espirituais. O surgimento de um povoado próximo à fazenda do doador garantiria e facilitaria mão-de-obra para a abertura de futuras terras para a lavoura e na própria produção, proporcionaria o comércio e serviços necessários. A Igreja Católica também cumpria uma função de cartório, registrando imóveis e as terras, assegurando a posse (GHIRARDELLO, 2010, p. 79).

Sendo assim, a criação do patrimônio religioso seria benéfico para os três segmentos envolvidos: o fazendeiro, a Igreja e o Estado. Para os cafeicultores, o povoamento viabilizava mão-de-obra, sustentava um comércio e serviços necessários, além do patrimônio tornar-se um elemento que facilitaria a chegada da ferrovia e ser um campo aberto para a inversão de capitais. No que se refere à Igreja, possibilitava o aumento de seu patrimônio eclesiástico e imobiliário. E para o Estado, os encargos da formação urbana estariam além de sua responsabilidade, cabendo-lhe funções legislativas, condições de transporte e oferta de mão-de-obra (GHIRARDELLO, 2010, p. 86).

Nilson Ghirardello (2010), ao tratar da urbanização do interior paulista e da criação de patrimônios religiosos, está próximo da assertiva de Monbeig (1998) sobre a expansão das fronteiras paulistas e o papel do café e das ferrovias nesse processo, em um primeiro momento da expansão territorial. Para Ghirardello, a necessidade de ampliação das áreas para a produção cafeeira foi a responsável pela ocupação de maior parte do território paulista, potencializada pela ferrovia que transportava a produção e impulsionava a formação dos patrimônios religiosos no interior ou desenvolvia aqueles já existentes, em um amplo processo de urbanização do território (GHIRARDELLO, 2010, p. 47).

Contudo, uma especificidade de Ghirardello em relação a Pierre Monbeig consiste no planejamento da urbanização que decorreu no interior paulista a partir de 1850 até o século XX. Para Monbeig (1998), o processo de urbanização está ligado ao café, mas passa a

impressão de que, em um primeiro momento de expansão, entre os anos de 1850 ao início do século XX, o movimento de ampliação das fronteiras e a consequente urbanização da Província/Estado ocorre de forma desordenada, caótica, seguindo unicamente os interesses do aumento da produção cafeeira. Nilson Ghirardello entende a produção cafeeira como catalizador da urbanização. Ao analisar a formação de alguns patrimônios religiosos, o autor ressalta semelhanças na constituição dos mesmos, como no modelo de arruamento, preocupações do Estado com a salubridade e criação de Códigos de Postura, acesso às vias de comunicação. A partir destas semelhanças, o autor ressalta que a criação dos patrimônios religiosos “eram partes de um processo maior, e não casual, de urbanização do centro e centro-oeste do Estado” (GHIRARDELLO, 2010, p. 24).

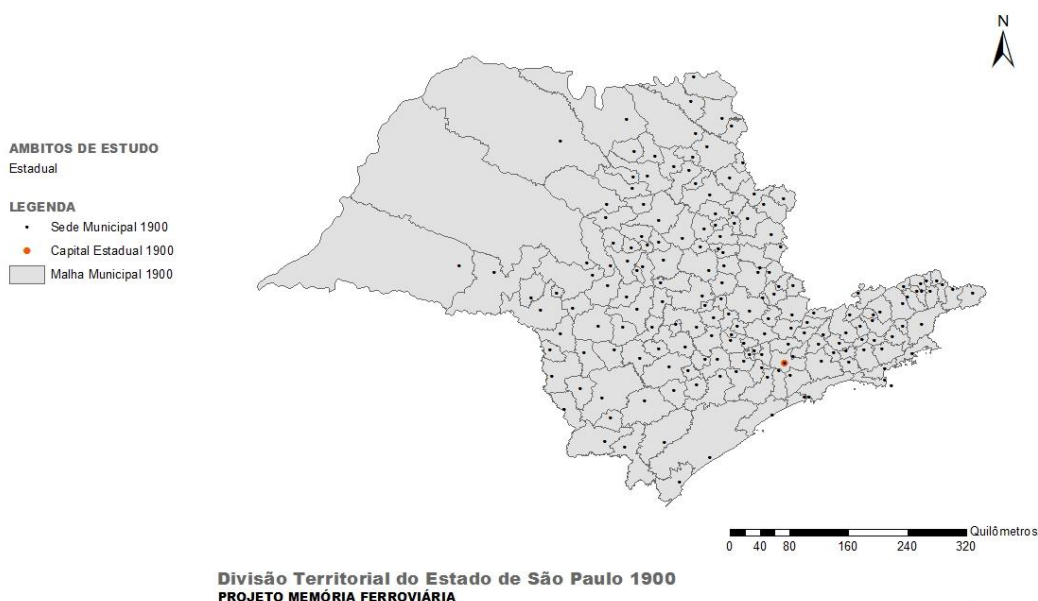
Muitas cidades do interior paulista que se desenvolveram com a economia cafeeira, a presença da ferrovia e imigrantes tornaram-se consumidoras de uma gama de infraestruturas. Em alguns casos, a infraestruturação urbana tivera como agente o próprio Estado, mas, principalmente os serviços demandados como de água, esgoto, força e energia, bancos, entretenimento, foram alvos de inversão do capital por parte da elite econômica vinculada à produção cafeeira (CANO, 1983; SAES, 1986; GHIRARDELLO, 2010, p. 37). Sendo assim, Nilson Ghirardello observa que o processo de urbanização da Província e posteriormente do Estado de São Paulo está ligado a um processo de infraestruturação do território, mais precisamente dos espaços agrários, berço de grande parte da elite econômica e política de São Paulo, que além de ver na criação de infraestruturas um meio de reprodução e diversificação do capital, legitimava suas bases eleitoreiras (GHIRARDELLO, 2010, p. 37-38).

Inicialmente, nas primeiras regiões onde o café estabeleceu-se como principal produto econômico, como o Vale do Paraíba paulista e as cidades localizadas na Depressão Periférica, (como Jundiaí, Campinas, Rio Claro, Piracicaba, Jaú, Botucatu), o café, assim como as ferrovias, não precederam tais cidades, já encontrando assim, centros urbanos formados, como os patrimônios religiosos (MONBEIG, 1998; GHIRARDELLO, 2010). Entretanto, com a produção cafeeira e a chegada de ferrovias nessa região, aceleram a urbanização do interior e o desenvolvimento urbano, visto que a ferrovia integrava as zonas produtoras, garantia os investimentos e a criação de serviços nas cidades, a transformação da paisagem e o incentivo às reformas urbanas (GHIRARDELLO, 2010, p. 151-185).

Ao pensarmos na expansão das fronteiras de São Paulo e consequentemente no processo de urbanização do interior paulista, utilizando como referência as explanações de Pierre Monbeig (1998) que distingue duas fases da urbanização. Um primeiro momento, como vimos nas linhas acima, entre os anos de 1850-1900: período em que a produção

cafeeira constituía-se como fator principal de ampliação e interiorização do território de São Paulo, num elo estreito com a expansão das ferrovias e na constante entrada de imigrantes europeus como mão-de-obra nas fazendas e nas cidades que se desenvolviam. Na interpretação do autor, a produção cafeeira organizou e motivou a racionalização do território paulista, a criação de patrimônios religiosos que muitos se tornariam cidades, junto ao desenvolvimento das linhas férreas (MONBEIG, 1998; PUPIM, 2008, p. 26-29; 33-41; GHIRARDELLO, 2010).

Em um segundo momento da marcha pioneira – que se direcionava ao oeste da cidade de Botucatu em direção ao Planalto Ocidental – houve mudanças significativas nesse processo, tornando a marcha para o oeste ainda mais complexa. A interiorização seguiu o traçado da expansão das principais linhas ferroviárias, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atingindo as regiões do extremo oeste paulista, em sua maioria ainda ausentes tanto de cidades quanto de produção econômica, as quais por sua vez, também ficaram conhecidas pelas ferrovias que contemplavam essas regiões, como: Alta Paulista, Noroeste, Alta Sorocabana (MONBEIG, 1998, p. 182). No mapa a seguir, conseguimos visualizar o território do Estado de São Paulo nos anos de 1900, e a ausência de cidades na região da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no então oeste do território, região que se direcionava a expansão dos trilhos de ferro.



Fonte: IBGE

Organizador: Thais Rodrigues Monteiro

ANO 2015



Mapa 01 - Divisão territorial do Estado de São Paulo no ano de 1900. Fonte: Projeto Memória Ferroviária

Novas diretrizes conduziram a marcha pioneira paulista a partir do século XX. O café, ainda sendo o principal produto de exportação paulista, passou a dividir espaço com outras culturas agrícolas, visto que nessas “novas” regiões, a terra não possuía a fertilidade para a produção cafeeira como aquela da Depressão Periférica. Além da diversificação econômica, houve também a diversificação étnica dos imigrantes, como japoneses, sírios e de outras localidades européias, assim como migrantes de outras regiões do Brasil, sobretudo, nordestinos que também se descolavam para o oeste paulista em busca de novas oportunidades (MONBEIG, 1998, p. 201-204). Nesse segundo momento da expansão e urbanização do interior paulista, outro elemento passa a ser ainda mais decisivo do que no período anterior: a participação cada vez mais efetiva do governo estadual em direcionar a colonização e interiorização de São Paulo, dirigida pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

A formação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas tinha como escopo a promoção da economia de São Paulo articulada com as riquezas geradas pelas atividades agrícolas, a infraestruturação territorial e seu planejamento urbano do interior paulista. O objetivo e a gerência do Estado no papel de articular, planejar e executar projetos para o desenvolvimento econômico é entendido por Sidney Bernardini como uma consequência da formação de um Estado burguês moderno no Brasil: constituição que ocorre com as transformações das relações de trabalho (substituição da mão-de-obra escrava pela livre) e com a República, marcada pela descentralização do poder e atribuição de autonomia aos Estados que compõem a Federação (BERNARDINI, 2007, p. 27-38).

Mesmo a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas preocupando-se com a infraestruturação do território articulado com o desenvolvimento agrícola, essa não foi uma iniciativa do período republicano:

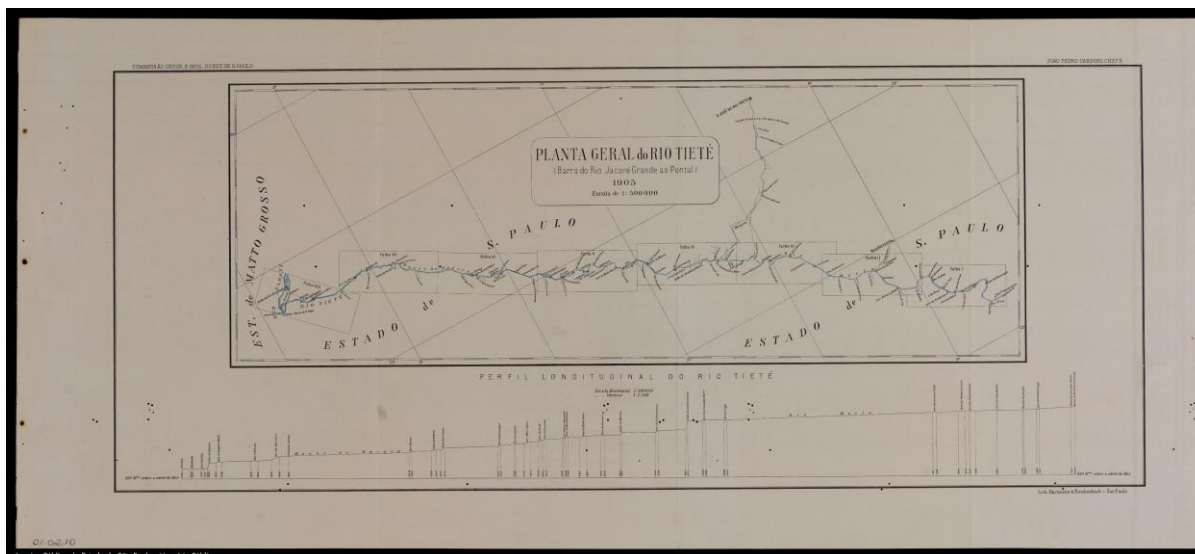
O governo republicano herdou do Império a responsabilidade pela sua modernização e promoção de políticas “desenvolvimentistas” no sentido de imprimir ao estado a capacidade de gerar riquezas e promover a principal atividade agroexportadora do país. Este cenário já estava definido no governo provincial de São Paulo na segunda metade do século XIX, de acordo com o avanço da base material, com os novos sistemas de transporte, pelas ferrovias e de todo um novo sistema de produção, com a instalação de indústrias fabris (BERNARDINI, 2007, p. 75).

Ligada à Secretaria de Agricultura do Estado São Paulo, a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, fundada em 1886, era incumbida de estudos geográficos, cartas topográficas e geológicas do território paulista; ou seja, um levantamento de dados de ordem científica que “viabilizassem a implementação de uma série de empreendimentos, fosse na área agrícola, na ocupação de terras ou estabelecimento de uma rede viária (inclusive de

navegabilidade, conforme atesta a expedição à bacia do Rio Paranapanema) (OLIVEIRA; SILVA, 2011, p. 123).

Em consonância com os objetivos da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no desenvolvimento econômico e urbanização de São Paulo, ambas as instituições também cumpriam uma função simbólica. Suas ações em mapear e conhecer cientificamente o território paulista respondiam não somente às necessidades econômicas, mas também às próprias elites políticas que se diziam progressistas e modernas, que ainda não tinham amplo conhecimento do território de seu Estado: a porção do extremo oeste, a partir da cidade de Bauru, ainda desconhecida e representada nos mapas como “pouco exploradas”, era “uma mancha, uma resistência, um ponto escuro nas estratégias de domínio. A reivindicação de Estado mais progressista da nação sofria um golpe diante deste inconveniente espacial” (ARRUDA, 1997, p. 173).

A necessidade de mostrar os efeitos dos trabalhos da Comissão, esta mais no campo simbólico e agia na construção da memória. Uma das estratégias da Comissão Geográfica de São Paulo fora a criação de mapas, como resultado de suas pesquisas e ações sobre o conhecimento do território paulista. A necessidade de mostrar os efeitos dos trabalhos da Comissão, segundo Gilmar Arruda, era mais de ordem simbólica, pois agia na construção da memória sobre aquela região, até então despovoada e “improdutiva”. Para o autor, mesmo não se iniciando os trabalhos de exploração econômica, os mapas e relatórios produzidos eram utilizados como instrumentos e representavam para a elite política e a sociedade paulista o progresso a partir do conhecimento científico: a ciência como meio de tornar tal região, não inteiramente povoada, inexplorada economicamente e com a presença de índios ou indivíduos caracterizados como “atrasados” culturalmente, em uma região próspera e civilizada (ARRUDA, 1997, p. 175-182).



Mapa 02 - COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA (São Paulo, SP). Planta Geral do Rio Tieté (Barra do Rio Jacaré Grande ao Pontal). São Paulo, 1905. 1 mapa. Escala 1:500.000. Acervo APESP.

Dentre os desdobramentos da atuação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, entre os anos de 1892 a 1927, houve aqueles ligados ao processo de urbanização do interior paulista. Visto que, o objetivo nuclear das ações desse órgão público era o desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo, de sua infraestruturação para que se pudesse ocupar e desfrutar do comércio em escala internacional. Sendo assim, Bernardini pontua que, como a Secretaria estava à frente de um programa de ocupação do território para a promoção do desenvolvimento econômico no interior, ela acaba em consequência por atuar na urbanização e na definição do desenho territorial paulista (BERNARDINI, 2007, p. 99).

Dentre as ações que possibilitaram o desenho territorial e sua consequente urbanização estava a política de colonização dirigida pelo Estado de São Paulo por meio da então Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Não vamos nos aprofundar em tal questão, nos processos e vicissitudes desta política. Contudo, cabe ressaltar que já haviam planos de colonização desde o período imperial e que por sua vez, o período republicano herdou, o qual é denominado pelo autor como “primeiro momento da colonização” (BERNARDINI, 2007, p. 177-179).

A partir de 1897, até as primeiras décadas do século XX, em um segundo período da colonização, a Secretaria participa diretamente da criação e implantação de núcleos coloniais. Nesse período, seguindo as diretrizes da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas para a colonização, os núcleos formados teriam suas instalações próximas a ferrovias para o escoamento da diversificada produção, com toda a viação interna dos núcleos urbanos concluída, com residência pronta a moradia do colono, além de escolas e campos de

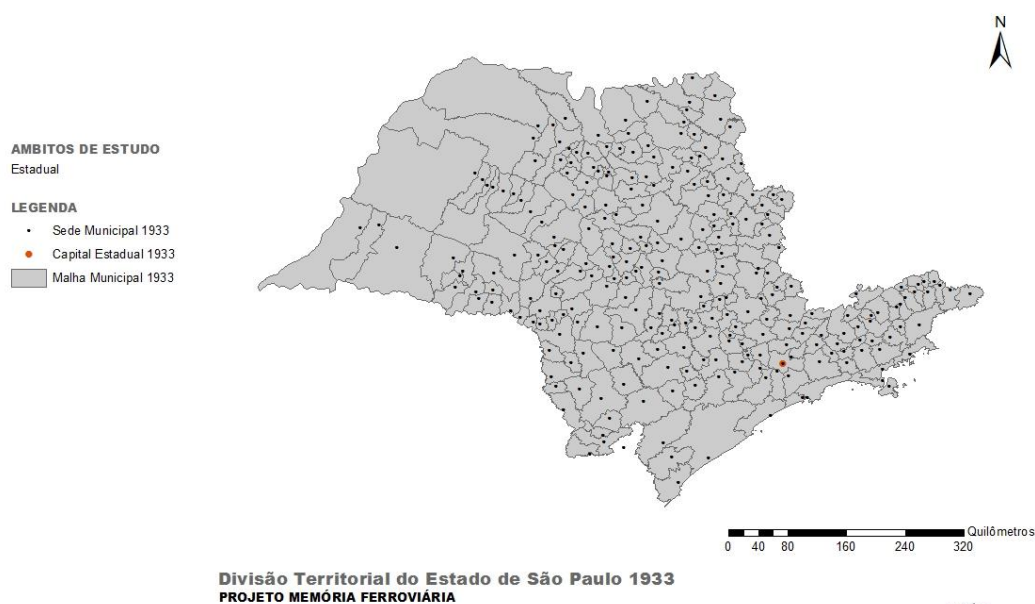
experiência para o aumento e melhoramento da produção. Para Bernardini, essa política de colonização direcionada pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas para a criação de espaços para instrução e introdução dos colonos, acesso a vias para o escoamento da produção se constitui a partir de ações modernizantes por parte do Estado, bem como essencial para o processo de diversificação da produção, ocupação do território e urbanização (BERNARDINI, 2007, p. 182-183).

Nesse processo, no qual estão inseridas as práticas de colonização, a repartição de terras para a criação de pequenos núcleos para a produção e povoamento do território, houve também a participação direta de particulares, tanto de fazendeiros que dividiam suas propriedades, quanto da criação de companhias loteadoras que compravam terras visando comercializá-las. Seguindo a divisão em dois períodos da expansão territorial do Estado de São Paulo, proposta por Monbeig (1998), no segundo momento, a terra tornou-se mais acessível (BERNARDINI, 2007, p. 20). O fazendeiro de café, antes o único que incorporava novas porções de terras nesse processo de expansão da produção e consequentemente do território, passa a dividir tal atividade com as companhias loteadoras de terra, que influenciaram o surgimento de novos centros urbanos e das pequenas propriedades rurais (PUPIM, 2008, p. 42). Assim, produtores e fazendeiros de café associavam-se às companhias loteadoras, algumas formadas também pelo capital exterior, que loteavam porções de terras adquiridas em pequenas propriedades com o interesse de vendê-las, sendo os principais compradores os imigrantes (MONBEIG, 1998, p. 202).

A divisão e comercialização de pequenas propriedades por parte de empresas privadas caracterizam o terceiro momento da colonização do interior paulista, com a conquista de terras em direção ao oeste do Estado (BERNARDINI, 2007, p. 187). Entretanto, diferentemente da proposta inicial, muitas vezes fazendeiros e companhias dividiam as terras sem dotá-las de benfeitorias e sem controle da produção, que sob a política do Estado era destinada à diversificação da produção. Sendo assim, houve a necessidade de uma maior regulamentação do Estado sobre a divisão e criação de pequenas propriedades: para a divisão do terreno em pequenos lotes em prol da comercialização de terras, o proprietário deveria comprovar a posse da terra, estar localizado próximo a reservas de água e nas redondezas de uma estação ferroviária, além de o proprietário ter a obrigação de construir estradas de rodagem para o acesso dos moradores às estradas públicas mais próximas (BERNARDINI, 2007, p. 190-191).

Nesse segundo momento da expansão das fronteiras e da urbanização do Estado de São Paulo, a partir das primeiras décadas do século XX, a ferrovia mantém sua função aquém

do escoamento da produção. Diferentemente do período anterior, na qual a ferrovia seguia a produção cafeeira e alcançava núcleos urbanos já formados, a extensão dos trilhos das companhias ferroviárias nessa porção oeste de São Paulo alcançava regiões ainda despovoadas, e assim, assegurava o início da produção econômica e a formação de novas cidades (MONBEIG, 1998, p. 195-197). A região a oeste de Bauru, ainda com presença indígena e desconhecida, fora desbravada e povoada a partir da construção e expansão da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que implicaria na denominação da região Noroeste. A partir das estações ferroviárias da Noroeste do Brasil foram iniciados núcleos urbanos, que além de intensificarem o povoamento, asseguraram o funcionamento das estações e estruturas ferroviárias devido à violência indígena (GHIRARDELLO, 2002).



Fonte: IBGE

Organizador: Thais Rodrigues Monteiro

ANO 2015

Mapa 03 - Divisão territorial do Estado de São Paulo em 1933. Acervo: Projeto Memória Ferroviária



Neste mapa é possível visualizar a expansão do território paulista a partir do século XX. Com a porção oeste do Estado mais conhecida e já urbanizada, destacamos não somente o papel do Estado, mas também das próprias companhias ferroviárias no processo de expansão. Ressaltamos aqui, o papel da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na urbanização da região que ficara conhecida pelo nome da companhia, em direção ao noroeste do Estado. Contudo, outras companhias também agiram nesse processo de urbanização do

Estado de São Paulo, e ajudaram na configuração do território paulista: a Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana, direcionando seus trilhos para as regiões que ficaram conhecidas na memória dos paulistas como “Alta Paulista” e “Alta Sorocabana”.

Na região do Estado de São Paulo denominada Alta Paulista, servida pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a extensão dos trilhos da companhia assegurou o povoamento e a comunicação com essa área do estado. A ação das companhias ferroviárias na expansão de seus trilhos por regiões desabitadas pode ser entendida como uma oportunidade de ampliação de seus negócios, sobretudo, abrindo novos campos para a produção e núcleos urbanos que passavam a depender da companhia ferroviária para se conectar com as cidades já estabelecidas (CAMPOS, 2011, p. 94). Ao adentrar a região da Alta Paulista, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro criou outra empresa destinada à colonização, a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (1927), que a partir das concessões do Estado foi responsável pelo loteamento e comercialização de terras na região, bem como pela implementação junto ao governo do programa de colonização que, como consequência, acarretaria no povoamento daquela área. Assim, a companhia atuava no povoamento que garantiria lucros tanto no transporte de pessoas, quanto da produção agrícola que, por sua vez, teria as condições necessárias para iniciar suas atividades (CAMPOS, 2011, p. 96). Cabe ressaltar que, dentre as cidades que surgiram na Alta Paulista, Piratininga teve seu traçado planejado e executado pela própria Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CAMPOS, 2011).

Além dos trilhos de ferro que faziam a comunicação entre as regiões mais afastadas com aquelas áreas onde já havia uma rede urbana estabelecida, Monbeig destaca as estradas de rodagem, que asseguravam o tráfego de pessoas e mercadorias e a comunicação entre as cidades mais afastadas das estações ferroviárias: as estradas, a partir de carros e caminhões, aumentavam o raio de abrangência da ferrovia:

As estradas novas procuravam especialmente as pequenas lavouras que se ensaiavam nas florestas afastadas das estradas de ferro. As administrações municipais, sustentadas pelas companhias de estradas de ferro e pelas empresas de colonização, esforçavam-se em desenvolver uma política rodoviária procurando incorporar as suas circunscrições, através das estradas, as zonas capazes de progredir (MONBEIG, 1998, p. 199).

A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que estendeu seus trilhos em direção à Alta Paulista pelas cidades de Marília e Piratininga, além de criar a empresa que loteou e colonizou tal porção territorial, também construiu estradas de rodagem nessa região e atuou como empresa de transporte rodoviário. Seria uma forma de integrar as cidades dessa região com aquelas que eram servidas por estações da companhia com o intuito de iniciar o

desenvolvimento de cidades e da produção econômica, e quando alcançassem maior rentabilidade, seriam então estendidos os trilhos da Paulista até as mesmas (MONBEIG, 1998, p. 230).

Nessa segunda fase da marcha pioneira, após a década de 1930, houve uma diversificação da produção econômica, devido à crise no preço do café no início dos anos de 1900, e a produção cafeeira passa a dividir espaço com outras atividades agrícolas e industriais. Além da crise do produto, as terras dessa porção oeste do território, não era tão férteis quanto aquelas terras ao leste, território compreendido pela primeira marcha pioneira. Adicionando a estes fatores, isto é, a crise no preço do café e a ausência de terras férteis, houve também nesse período, com o crescimento das grandes cidades paulistas, principalmente Santos e São Paulo, um aumento da demanda de produtos de primeira necessidade, dentre eles a carne.

A diversificação da produção econômica abarcava produtos como o café que não fora totalmente extinto (inclusive sua havia presença em pequenas propriedades) (MONBEIG, 1998, p. 261-273), o milho e o arroz, que abasteciam e eram comercializados nos núcleos urbanos próximos; o algodão, que já era plantado pelos grandes produtores em período de baixa no preço do café, e que também fora produzido pelos pequenos produtores, e por fim, a carne. Segundo Monbeig, houve um crescimento populacional intenso nas cidades do leste do território paulista, principalmente na capital e na cidade de Santos, que por sua vez aumentou a demanda e consumo de produtos de primeira necessidade como a carne: houve a coincidência da abertura de um grande mercado consumidor e da chegada do movimento pioneiro até as zonas propícias à criação de gado, estimulando tal atividade em cidades como Barretos e Olímpia na Zona Araraquarense, e na região mais ao sul, próximo ao Rio Paraná, nas proximidades de Indiana e Porto Tibiriçá (MONBEIG, 1998, p. 182-183).

A ocupação das margens do Rio Paraná aparece associada à criação de gado, como uma consequência da criação de uma via de comunicação que ligasse o sul de Mato Grosso (produtor de gado) com o litoral de São Paulo. Tal acesso seria possível com a travessia do Rio Paraná nas margens paulistas em direção à cidade de Campos Novos Paulistas, então ponta de trilho da Estrada de Ferro Sorocabana na região denominada como Alta Sorocabana. Segundo Eduardo de Oliveira, nesse processo de travessia do Rio Paraná até alcançar a cidade de Campos Novos Paulistas, formou-se uma estrada boiadeira, portos fluviais para o transporte de gado via navios a vapor, bem como, pontos de pousadas e postos comerciais que, como consequência direta, acarretou o surgimento de cidades nesta rota, como Indiana e Nova Independência (OLIVEIRA; SILVA, 2011, p. 125). Cabe ainda ressaltar que, a

construção desses portos, estradas boiadeiras e ferrovias fora uma iniciativa privada, mas com concessão pública, que desdobrou na formação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso que atuou então na colonização, povoamento e formação de núcleos urbanos da região da Alta Sorocabana (OLIVEIRA; SILVA, 2001, p. 122-133).

Nesse segundo momento da marcha pioneira no território paulista, as formações de núcleos urbanos e de áreas para a produção agrícola seguiram os traçados das companhias férreas, diferentemente do primeiro momento. Com o anseio de encontrar terras férteis para a produção de café, mas com a desvalorização do produto e pela ausência de terras férteis, bem como, a demanda por outros produtos, desencadeou uma diversificação da produção agrícola. Diversificação que fora possível a partir do loteamento em pequenas propriedades e do acesso destas com as vias de comunicação. Sendo assim, Rafael Pupim ressalta que, assim como no primeiro momento, a expansão e interiorização do território paulista neste segundo momento também foram norteadas pelos interesses econômicos, dessa vez mais racionais, tanto visando à diversificação da produção quanto o próprio terreno enquanto objeto de comércio (PUPIM, 2008. p. 42).

A interiorização e ocupação dessa porção do território paulista não fora somente uma ação de particulares, como fazendeiros, e das companhias de loteamento e ferroviária, nem visava somente à exploração econômica. O Governo atuava com concessões, sobretudo para as linhas férreas, em uma relação público-privada. Tinha também como anseio uma lógica já utilizada de controle “político-estratégico do território através da ocupação de terras e povoamento, agora recorrendo à abertura de vias férreas de comunicação” (OLIVEIRA; SILVA, 2011, p. 124). Tal postura estratégica estava ligada à defesa do território nacional, como na construção da ferrovia Noroeste do Brasil, de iniciativa do governo Federal, que propunha a ligação da cidade de Bauru a Corumbá, no Mato Grosso. Uma preocupação que fora despertada principalmente após a Guerra do Paraguai, propondo assim a necessidade de integração de regiões até então isoladas por meio da ferrovia (QUEIROZ, 1997).

A formação do território paulista e a consequente criação de cidades pelo interior do Estado são resultantes de uma ampla gama de fatores e ações que envolvem desde o capital estrangeiro até a presença de instituições estaduais que projetavam e executavam projetos visando a exploração econômica, a transformação social e cultural do espaço e dos habitantes do Estado de São Paulo. Os trilhos de ferro, o intercâmbio das produções e pessoas favoreceram a criação de municípios, que passaram a abrigar imigrantes estrangeiros e migrantes nacionais, novos serviços, infraestruturas e hábitos que pouco a pouco foram modificando a paisagem e os costumes do que era então considerado “sertão” paulista.

2. Capítulo 2 - Modernização no interior paulista: racionalização, saneamento, estética e costumes urbanos

Por modernização do espaço urbano, entendemos as ações poder político das cidades, ou de iniciativas privadas que se ajustavam ao poder local, em prol de reformas urbanas e melhorias de infraestrutura entendidas como necessárias. Essa modernização se faz presente, por um lado, nas novas infraestruturas urbanas - como energia elétrica e abastecimento de água, as preocupações com o saneamento e racionalização da malha urbana. Por outro, ela encerra uma preocupação com os hábitos dos cidadãos e em restringir, por meio de leis e fiscalização, costumes que não condizem com os desejos e valores daqueles que projetavam na cidade a sua transformação.

Sendo assim, dividimos o capítulo em três partes que imaginamos ser importantes para a compreensão do que chamamos de experiências de modernidade nas cidades do interior paulista. Primeiramente, inserimos uma discussão sobre as tendências do estudo da história urbana e do urbanismo no Brasil. Os preceitos e temas atualmente discutidos pelos pesquisadores da área do urbanismo. Em um segundo momento, atentamo-nos para as reformas e transformações urbanas dos grandes centros, passando pela cidade de Paris, entendida como um arquétipo da cidade moderna, e no Brasil, para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, referências para as cidades do interior paulista. E por fim, direcionamos nossas leituras para as experiências de modernização urbana e de algumas mudanças de costumes nas cidades do interior paulista. A criação de espaços para a experiência urbana da modernidade como praças, avenidas e cinemas.

Antes de adentrarmos nas experiências de modernidade em algumas cidades do interior paulista, acreditamos que seria interessante pensarmos, brevemente, sobre a ideia de elite. Há muita referência nas leituras que realizamos a respeito da capacidade e necessidade dos próprios municípios em direcionar, projetar e executar as reformas urbanas entendidas como modernizadoras das estruturas urbanas. Mas o que seria elite?

Ao tratar sobre *Teoria das Elites*, Norberto Bobbio define, a partir de alguns pensadores como Gaetano Mosca e Volfredo Pareto, que *Teoria das Elites* é um modo de pensar que caracteriza que “em toda sociedade, existe, sempre e apenas, uma minoria que, por várias formas, é detentora do poder, em contraposição a uma maioria que dele está privada”, e tal minoria detém o poder político de tomar e impor decisões sobre o restante da sociedade, mesmo recorrendo em alguns casos à força (BOBBIO, 1998, p. 385). Ainda segundo Mosca e

Pareto, destacam a capacidade da elite da sociedade de manter as estruturas sociais para assegurar seus prestígios econômicos e políticos, mesmo tendo que incentivar as mudanças e transformações necessárias às relações econômicas, sociais, políticas e culturais que assegurem e mantenham sua posição e privilégio de comando (NORONHA, 2008, p. 26).

Ambas as posições, de Mosca e Pareto, diferenciam a sociedade em duas partes: governantes e governados. Sendo que, no que se refere aos governantes, Pareto insere alguns elementos no que ele entende como elite. Segundo Bobbio, Pareto parte da diferença e desigualdade em todos os campos de atividades, sendo assim, “dispõe-se em vários níveis, que vão do superior ao inferior; chamou de Elites aqueles que fazem parte do grau superior” e concentrou suas análises nos “indivíduos que, ocupando os graus superiores de riqueza e do poder, constituem a Elite política” (BOBBIO, 1998, p. 386). Pareto, ao dissertar sobre os períodos de ascensão e decadência dessa elite, retrata que é constante esse movimento e conflito de interesses entre as elites, que se combinam e interagem, sendo as principais: a elite política, a econômica e a intelectual (BOBBIO, 1998, p. 386).

Noronha ressalta que há uma flexibilidade do conceito de elite por parte de Pareto, visto que este insere novos elementos não ficando restrito àquele de destaque e prestígio econômico e/ou político:

Além disso, o conceito nomeia estratos sociais vinculados à burocracia, ao conhecimento, à religião, sem mencionar os grupos estrategicamente organizados em sociedades secretas, como maçonarias.

Assim fica claro que a elite política possui uma origem social descentralizada, muitas vezes estrategicamente articulada nas instituições da sociedade civil, o que significa que não é apenas a burocracia estatal que fornece projeção política. E esse é um elemento fundamental para se entender a elite política: ela não se restringe genericamente a semelhança de origem econômica, social ou cultural, mas a de coordenada capacidade de intercâmbio estrutural. O fator econômico, burocrático, religioso e intelectual, entre outros, fornece todas as condições para os mecanismos de reprodução social desse segmento (NORONHA, 2008, p. 27).

É interessante também destacar o conceito de Wrigth Mills sobre a elite. Para o norte-americano, e pensando na sociedade americana por volta de 1930, elite seria um círculo restrito de indivíduos da sociedade, que compartilham um vínculo baseado na riqueza, no poder e no próprio prestígio social, e que ocupam posições de destaque na sociedade, como no Estado, nas Forças Armadas e nas empresas. Segundo Paulo Martinez, para Mills, o “fator predominante na caracterização das elites é o poder econômico ou a faculdade de usá-lo a partir da posição ocupada nas principais instituições sociais” (MARTINEZ, 1997, p. 21). Mosca e Pareto pensam a elite tendo por base a aristocracia do século XIX da sociedade europeia, onde os laços de sangue e títulos eram, talvez, os fatores de distinção social; diferentemente, na sociedade norte-americana dos anos 1930, estudada por Mills, as Forças

Armadas detinham prestígio junto à sociedade, bem como elementos empresariais e industriais. Estes novos setores do comércio e do ramo industrial, que compunham a elite de Mills, “não surgiram de repente: elas foram resultado de um longo processo de transformação na economia e, por consequência, na organização social e política, constituindo novas elites de estilo completamente diferente das tradicionais” (MARTINEZ, 1997, p. 22).

Essas teorias das Elites respondem a questões de seu tempo. Sendo assim, Bobbio disserta que tais teorias que dividem a sociedade entre aqueles que possuem poder e decisão e aqueles desprovidos dessa capacidade, que constituem às massas, isto é, a maioria da sociedade, são preceitos de uma

[...] concepção essencialmente desigual da sociedade, como uma visão estática ou inteiramente cíclica da história, com uma atitude mais pessimista do que otimista da natureza humana, com uma incredulidade quase total em relação aos benefícios da democracia, com uma crítica radical do socialismo, como criador de uma nova civilização, e com uma desconfiança que se aproxima do desprezo pelas massas portadoras de novos valores.

[...]

No primeiro momento de sua aparição, a teoria das Elites serviu de bacia coletora de todos os humores antidemocráticos e anti-socialistas (mais exatamente para alguns antidemocráticos porque anti-socialistas), provocados pelo aparecimento do movimento operário. E permitiu formular, de uma maneira que até então não tinha sido assim tão nítida, a antítese Elite-massa, onde o termo positivo era o primeiro e negativo o segundo (BOBBIO, 1997, p. 387).

No que se refere ao Brasil, a passagem do Império à República é significativa para pensarmos sobre a perspectiva de uma elite. No regime monárquico, no final do século XIX, já não se conseguia sustentar e estimular a aristocracia rural, e também, em sua maioria, não era possível conciliar os interesses da elite proveniente da cultura cafeeira. Movimento que, a partir do regime republicano, provocou algumas mudanças na participação política culminando na abertura de espaço para novos segmentos, que segundo Paulo Martinez:

Apesar de ocorrerem distúrbios internos até a consolidação do novo regime, as classes dirigentes se recompuseram, abrindo espaços para ascensão de camadas médias da população. Criaram uma economia um pouco mais dinâmica e mantiveram o caráter conservador da sociedade e o isolamento das massas populares e trabalhadoras, que em sua maioria estavam confinadas ao campo, já que a força econômica ainda estava ligada na agricultura, especialmente aquela ligada ao café (MARTINEZ, 1997, p. 30).

Em São Paulo, a partir da segunda metade do século XIX, podemos caracterizar o que ficou denominada de *elite cafeeira paulista*, formada por aqueles setores ligados à produção, financiamento e comércio de café, bem como, à formação de empresas ferroviárias e do setor industrial. Essa elite permanece no poder até as primeiras décadas do século XX e, mesmo não sendo homogênea, organizam-se sob o sistema republicano como um poder regional e local para fazer interferências na política nacional, em defesa de seus anseios enquanto classe (SAES, 2010, p. 191). Com o intenso processo de urbanização do final do século XIX e das

primeiras décadas do século XX, assim como a industrialização que, ainda incipiente, estava presente em algumas cidades do interior paulista, emergiu uma parcela da população que buscava participação política tanto em nível local, como representantes em escala estadual e nacional. Adjunto ainda aqueles de profissões liberais, como advogados, médicos, engenheiros, jornalistas e intelectuais:

Até a década de 1930, a estrutura social brasileira conservou muito nítida a divisão em dois níveis, com a minoria detentora de todos os poderes, a maioria despojada de quase tudo e as camadas intermediárias pouco expressivas em número e influência. O desenvolvimento urbano-industrial modificou bastante as condições econômicas, sociais e políticas: permitiu a ascensão das massas populares e o fortalecimento de classes médias, diversificando os interesses, democratizando um pouco a participação da massa no jogo de poder (MARTINEZ, 1997, p. 48-49).

As definições de elite são amplas e heterogêneas, respondendo cada qual a questões de seu tempo. Todavia, buscamos recortar um pouco a discussão e tomar o conceito como ferramenta para compreender as ações do que entendemos que sejam locais das cidades do interior paulista na virada do século XIX e primeiras décadas do século XX, as quais visavam a modernização das estruturas, dos modos e costumes de vida urbanos. Sendo assim, entendemos enquanto elite das cidades do interior paulista, aqueles que participavam diretamente da administração política local, bem como, aqueles que detinham uma situação econômica privilegiada, ligada ao comércio, indústria e/ou agricultura e que direta ou indiretamente também participavam ou almejavam participar da administração pública desses municípios.

2.1. Tendências e abordagens dos estudos sobre história urbana e urbanismo no Brasil

Além da perspectiva do imaginário e da imagem urbana, pesquisadores de diferentes áreas direcionam seus trabalhos para a discussão do urbanismo enquanto disciplina. Dentre os temas que atualmente ganham espaço nas discussões acadêmicas, podemos destacar: a circulação de ideias e ideais urbanistas no Brasil; os projetos urbanos e a sua aplicabilidade; além da distinção entre reformas idealizadas e a realizadas (FERNANDES; GOMES, 2004). Atualmente, também desperta a atenção dos pesquisadores estudos que enfatizavam as correntes ideológicas dos profissionais que atuaram nas cidades brasileiras, sua formação e as relações sociais que estabeleciam; as instituições criadas em defesa de seus interesses e como locais de discussões de ideias e projetos (CAMPOS, 2008; 2010). E outro campo de estudos, que Sarah Feldman destaca a necessidade de maior número de pesquisas é aqueles que tratam

sobre a legislação urbanística no Brasil: as leis e instituições que as fiscalizavam (FELDMAN, 2001).

A cidade de Botucatu, recorte espacial de nossa pesquisa, foi local de reformas e melhoramentos urbanos entre os anos da década de 1920 e 1930. Tais reformas, algumas colocadas em prática e outras apenas expressas enquanto desejos da elite política e/ou econômica local eram discutidas pelos jornais da cidade. Nas notícias e crônicas estavam presentes os movimentos e mudanças do meio urbano botucatuense daquele período, onde podemos identificar os ideais e projetos que norteavam as ações e discursos daqueles que, devido a sua posição social e ou política, almejavam transformações urbanas para a cidade de Botucatu.

Nesse sentido, entendemos que a análise de reformas urbanas em um determinado período, não pode estar desvinculada dos projetos e desejos da política local ou até mesmo nacional: o urbanismo enquanto saber e projeto político (MARTINS, 2000). Tomamos então como pressuposto a relação do urbanismo com as demandas da ordem política vigente em um determinado espaço e tempo delimitado. Nesta mesma perspectiva, Sarah Feldman, ao abordar a legislação urbanística no Brasil, lembra que as leis e normas não podem ser entendidas fora de seu contexto, visto que se apoiam em modelos de gestão e em determinada teoria administrativa, que pode ser municipal, estadual e/ou nacional (FELDMAN, 2001, p. 38-40). Mas como pensar o urbanismo no Brasil, principalmente no período de nosso interesse, as primeiras décadas do século XX? Quais os desejos e projetos de cidade no interior paulista que estavam em discussão nesse momento?

2.2. Reformas urbanas: arquétipos da cidade moderna

A urbanização moderna tem como seu principal expoente a Paris da segunda metade do século XIX, principalmente no período de reformas, transformações e reorganização de sua malha urbana. Entretanto, outras cidades-capitais também sofreram intervenções em seu traçado visando à modernização de suas estruturas e o embelezamento do núcleo urbano, como Viena, Londres e Petersburgo (cf. BERMAN, 2007). Contudo, Paris tornou-se o arquétipo da cidade moderna, “metonímia da modernidade urbana”, que segundo Sandra Pesavento, deve-se à força das representações construídas sobre a cidade de Paris, tanto aquelas literárias quanto pela projeção urbanística de seus projetos (PENSAVENTO, 2002, p. 31).

Administrada pelo Barão Haussmann, a cidade de Paris sofrera um plano geral de remodelação de seu espaço urbano, visando a higienização, racionalização e o embelezamento

do espaço urbano parisiense. Tal tríade de valores que legitimavam as ações e intervenções no espaço urbano da cidade era, por sua vez, influenciada e inspirada pelo “ideal de cidade aberta” trazido pelo Iluminismo. O que já era discutido e colocado em prática nas reformas urbanas parisienses antes das ações de Haussmann. A concepção de cidade aberta, além de prezar pela circulação de ar (já entendida como necessária a melhores condições de higiene), de pessoas e ideias, é:

a expressão tanto de um processo de transformação capitalista do mundo quanto da renovação cultural trazida pelo Iluminismo, que explicava a realidade sob novas luzes.

[...]

A ilustração é responsável por uma visualização da cidade como virtude, centro da alta cultura, núcleo produtivo por excelência, germe do progresso econômico e social, símbolo da civilização e *locus* privilegiado de realização do pensamento racional em todas as suas manifestações (PESAVENTO, 2002, p. 38).

As ações de Haussmann são legitimadas pelo conhecimento técnico e científico de engenheiros e higienistas. A higiene tornou-se uma ideologia que sustentava e incentivava as intervenções que remodelariam a cidade de Paris: abertura dos bulevares que cortavam toda a cidade; a investida contra as moradias dos menos favorecidos, entendidas como focos de doenças, o constante movimento de demolição e construção de casas, estabelecimentos comerciais/serviços que, seguindo as normas e regras de construção, racionalizava, padronizava e embelezava o núcleo urbano parisiense. Em contrapartida, houve um processo de expulsão dos pobres e menos favorecidos do centro da cidade, adjunto a uma intensa especulação imobiliária, devido não somente à falta de moradia, mas também ao aumento dos preços dos imóveis localizados nas novas áreas remodeladas. Esse movimento especulativo atinge todos os setores da sociedade, que por meio da imprensa e caricaturas, representavam esse processo (cf. PESAVENTO, 2002). Nesse sentido, Pesavento enfatiza que as reformas e a transformação de Paris fora resultante da ação da economia capitalista:

A legitimidade de tais intervenções não se dão apenas em torno de exigências científicas, mas também de uma lógica econômica e financeira do capitalismo triunfante. Demolir, construir, desenvolver as comunicações e otimizar a prestação de serviços públicos configuravam-se como oportunidades lucrativas para o investimentos de capitais. Portanto, a ideia do lucro se conjuga e reforça os imperativos da estética, da higiene e da técnica (PESAVENTO, 2002, p. 93).

Ao abrir grandes avenidas, os bulevares que se tornariam símbolos da modernidade urbana (PESAVENTO, 2002; BERMAN, 2007), agiriam sobre aspectos importantes da nova cidade: na circulação de ar, uma das normas determinantes para a higienização da cidade; na circulação de mercadorias e pessoas, sob as novas exigências da econômica capitalista; e no embelezamento urbano, pois cortavam pontos estratégicos da cidade, por onde se deixavam vislumbrar as construções e monumentos. Entretanto, tais avenidas cumpriam também outro

papel nesse processo de racionalização da malha urbana: além de expulsar do centro de Paris pobres e operários, entendidos como “classe perigosa”, facilitava o movimento de tropas governamentais para sufocar possíveis revoltas populares (FOLLIS, 2004, p. 26).

As propostas de reformas urbanas não são isentas de interesses e pressupostos políticos. Sérgio Martins ressalta que a partir das demandas das transformações da sociedade capitalista, os projetos que visavam uma nova perspectiva de urbanização foram realizados a partir do momento em que o Estado toma a iniciativa de promover as reformas. Entretanto, tal ação do Estado não fica restrita aos desdobramentos em favor da economia capitalista. O urbanismo moderno surge também com pretensões de dominar a realidade e a política urbana submetendo-as a sua ordem: com um discurso e ações embasadas em uma suposta neutralidade política, camuflados pelo conhecimento científico e técnico, com o objetivo de neutralização e organização da vida urbana. A neutralização aqui tem como alvo as revoltas desencadeadas em meados do século XIX, sobretudo da classe operária, devido a situações de condição de vida nas cidades que sofreram intensas transformações devido à industrialização, como em Londres e Paris. O controle de tais movimentos populares, que colocavam em risco a dinâmica da econômica capitalista, também estava no centro das discussões sobre as propostas de reformas urbanistas. Então, segundo Sérgio Martins, o urbanismo moderno não estava apenas interessado na reforma urbana e cuidados com a higiene, mas também no controle da vida urbana e, por conseguinte, da classe entendida como perigosa, a operária. (MARTINS, 2000, p. 43-45).

As reformas de Haussmann tornaram-se modelo para o mundo ocidental: uma forma acabada de modernidade. A cidade de Paris deu materialidade às representações criadas sobre a complexidade das reformulações do traçado urbano, das experiências e vivências nesse processo de mudanças, de constante transformação da cidade e do próprio homem nesse meio (BERMAN, 2007). A imagem de Paris entrelaçou-se com o imaginário de modernidade criado a partir dessa complexidade social e cultural. Paris tornou-se um modelo exportável de referencia urbana moderna (PESAVENTO, 2002, p. 159).

O modelo *haussmanniano* de reforma urbana alcançou os trópicos, e fora influência para ações que visavam a transformação da malha urbana de algumas cidades, sendo uma delas o Rio de Janeiro, então capital brasileira. O principal expoente e que liderou as reformas da cidade foi o então o prefeito Pereira Passos, com o auxílio do Presidente Rodrigues Alves nos primeiros anos do século XX. Contudo, a cidade do Rio de Janeiro já vinha sofrendo

alguns melhoramentos urbanos, além de ter se tornado palco de discussões de projetos para a reformulação de sua estrutura e malha citadina.

Com a vinda da família Real para o Rio de Janeiro no início do século XIX, a então designada capital do Reino começou a receber alguns melhoramentos, visto que se tornou o centro político-administrativo do Império português. Principalmente transformações referentes à vida cultural da nova capital, como os projetos para a construção da Biblioteca Nacional, do Jardim Botânico e a iniciativa da Missão Artística Francesa. Com novas funções atribuídas à cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX, e por sediar o principal porto da nação, ela também se tornou o caminho pelo qual adentravam novas ideias, modos, costumes referentes aos novos processos de modernização e transformações urbanas (PESAVENTO, 2002, p. 165).

É importante ressaltar que, diferentemente das cidades europeias como Paris, onde as questões referentes à urbanização ganharam corpo com o crescimento e inchaço das cidades devido à industrialização, a cidade do Rio de Janeiro ganhou nova dinâmica após ser transformada em centro administrativo, comercial, financeiro, político e cultural. Esta nova posição inicia-se com a chegada da Corte, e é reforçada com a Independência. A transformação do Rio de Janeiro em capital político-administrativa é um dos fatores que desencadeou a crise urbana da cidade do Rio de Janeiro em meados do século XIX (PECHMAN; FRITSCH, 1985, p. 147). As reformas urbanas da capital desdobrou discussões sobre *classe perigosa* e *classe pobre*, os quais ambos os conceitos estavam embaraçados e inter-relacionados, classificados como aqueles que, devido à sua habitação e modos de vida catalisavam a propagação de doenças, o que fez com que se tornassem alvos da elite política carioca. Sendo assim, ainda no período Imperial, na segunda metade do século XIX, já havia preocupações quanto à regularização dos cortiços no centro da cidade, associando tais espaços e seus moradores a potenciais focos de epidemias que assim, demandavam atenção dos poderes públicos (CHALHOUB, 1996, p. 35).

Contudo, foi no início da República que as ações mais intervencionistas aconteceram na cidade do Rio de Janeiro e teriam como consequência uma alteração significativa da paisagem urbana. Desde o Império, estava ganhando espaço na política e na opinião pública, o discurso de engenheiros e médicos sanitaristas. Para estes, a higienização dos espaços e os hábitos dos cidadãos eram vistos como um caminho possível para que o Brasil alcançasse o progresso: a solução dos problemas de higiene, sobretudo na cidade do Rio de Janeiro, vitrine do Brasil e por onde adentravam inúmeros imigrantes. De acordo com esse discurso, a

higienização seria capaz de direcionar o Brasil ao progresso em consonância com os países Europeus. E fora justamente no período republicano, mais precisamente no governo e Floriano Peixoto que os sanitaristas atingiram uma posição e destaque na política nacional: a ideologia da higiene cada vez mais estava inculcada na sociedade e legitimaria, assim como na França, as intervenções na malha urbana do Rio de Janeiro (CHALHOUB, 1996).

Pesavento (2002) entende essas transformações urbanas como um projeto político, cujas reformas e propostas são parte de um processo de representação de um determinado grupo social, que por sua vez produz imagens e representações do espaço urbano desejado. A historiadora observa a elite carioca (aqueles de prestígio econômico e político), na passagem do período da Monarquia para a República, que não se reconheciam sob a situação urbana (estética) e de vivência da cidade do Rio de Janeiro:

[...] a identidade urbana não poderia ser construída em cima de um a cidade feia, perigosa, caótica. A cidade do desejo negava a cidade real, e o espelho deveria refletir a imagem de uma urbe higiênica, linda e ordenada. (PESAVENTO, 2002, p. 169).

A reforma e remodelação de grande parte do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro dirigida por Pereira Passos fora influenciada pelas reformas de Haussmann, o que já é um consenso entre os historiadores brasileiros.⁸ E por sua vez, Pereira Passos agiu em função daquela tríade de valores: a racionalização da malha, o saneamento e higienização do espaço urbano e seu embelezamento (FOLLIS, 2004, p. 29).

Uma das máximas expressões da reforma de Pereira Passos foi a construção da Avenida Central, um bulevar, elemento que reforça a influência das ações de Haussmann. Sendo a principal aspiração da elite carioca e do prefeito Pereira Passos transformar a cidade do Rio de Janeiro para criar uma feição metropolitana, de influência europeia e principalmente francesa, Sandra Pesavento discorre que houve um distanciamento entre a cidade deseja e aquela realizada. Todavia, mesmo que a aproximação com as reformas de Paris ficasse restrita a pequenos elementos isolados, a “transformação” da malha e a vida urbana na capital brasileira eram vivenciadas enquanto um *ethos* moderno:

[...] o efeito da representação faz com que o elemento isolado, o caco, o detalhe seja tomado como expressão do conjunto ou comparável a uma situação desejada. Assim, não importava que a Rua do Ouvidor fosse quase um beco ou que a avenida Central não tivesse a pompa e a dimensão da parisiense Champs Elysées, pois a sensação de viver numa metrópole dava sentido à existência. Ora, sendo o imaginário social forma de representação do mundo, ele se legitima pela crença e não pela autenticidade ou comprovação (PESAVENTO, 2002, p. 161).

⁸ Pereira Passos acompanhou as reformas do Barão Haussmann em Paris, devido à sua estada nessa cidade para complementar sua formação enquanto engenheiro (PESAVENTO, 2002, p. 167; FOLLIS, 2004, p. 29).

Para a construção da Avenida Central, marco da cidade moderna construída nos trópicos, tiveram como consequência um grande número de demolições e expropriações, aberturas de avenidas e perseguição aos cortiços na cidade do Rio de Janeiro. Todavia, outros desdobramentos foram resultantes desse processo: o desalojamento de pobres e trabalhadores que residiam nos cortiços e a especulação imobiliária. Por um lado, a caça e demolição dos cortiços, entendidos como *locus* de doenças, deixou centenas de trabalhadores e pobres sem moradia e uma ausência de preocupação por parte do Estado quanto à situação dos mesmos. Por outro lado, uma enorme especulação imobiliária, visto a ausência de moradias suficientes para aqueles que tiveram que abandonar suas casas em prol do progresso urbano. Com a expansão dos limites da cidade do Rio de Janeiro antes e durante as reformas de Pereira Passos, esse processo entendido como uma oportunidade de investimentos e enriquecimento para empresários.

Em consonância com os ideais dos sanitaristas, muitas chácaras compradas e anexadas ao espaço urbano foram loteadas, também surgiram serviços de infraestruturas (como o transporte urbano puxado por bondes) que foram constituídos para integrar tais regiões ao centro. Ocorreu uma aliança entre o conhecimento científico (aplicado por intermédio dos preceitos da ideologia da higiene defendida pelos sanitaristas) e o capital, pelas ações de empresários do ramo imobiliário e de transporte, que em muitos casos eram uma mesma pessoa. Por serem muitas vezes vereadores ou pessoas com forte influência política, conseguiam as concessões e facilidades de forma privilegiada (CHALHOUN, 1996, p. 52-56).

A modernização da cidade do Rio de Janeiro não ficara restrita ao embelezamento, à racionalização do espaço urbano e ao combate das epidemias por meio da demolição dos cortiços. Houve uma preocupação com os modos e costumes e a sociabilidade dos cidadãos para adequá-los a novas exigências da vida moderna. Com a destruição dos cortiços, houve uma expulsão dos pobres do centro da cidade e também, uma condenação de hábitos populares: como a livre circulação animais (como vacas e cães) e mendigos. Pessoas que não trajavam vestimentas como paletó e sapatos eram proibidos de transitar pelo centro urbano, principalmente pelas ruas simbólicas como a Avenida Central (PESAVENTO, 2002, p. 176). A modernização da infraestrutura urbana do Rio de Janeiro foi acompanhada de preceitos estéticos e de intenso controle sobre a população, sobretudo, a parcela pobre. As intervenções na cidade do Rio de Janeiro visavam diversas melhorias por meio da ação do Estado de um lado, e por outro, pelo controle e regularização de ações, serviços e hábitos da população,

principalmente daqueles que colocavam em risco o bem estar coletivo e que condenavam a imagem da cidade (PECHMAN; FRITSCH, 1985, p. 155).⁹

A capital do Rio de Janeiro, desde a chegada da Corte e principalmente após as reformas de Pereira Passos já no período republicano, torna-se referência em reformas para os demais centros urbanos. Todavia, outras cidades sofreram grandes intervenções e também acabaram numa posição de imagem e modelo a ser seguido, principalmente pelas cidades do interior paulista, como foi o caso da capital do Estado de São Paulo.

Assim como Rio de Janeiro, a cidade de São Paulo já vinha sofrendo transformações em suas estruturas urbanas desde o período Imperial. Abertura de novas ruas, demolições de prédios do período colonial e construção de outros sob novos modelos arquitetônicos, a substituição dos lampiões de querosene pelos movidos a gás. Medidas que buscavam reproduzir uma estética parisiense e um traçado mais racional da malha urbana (FOLLIS, 2004, p. 32). Concomitantemente ao crescimento da cultura cafeeira e um processo de expansão das fronteiras e produção, a cidade de São Paulo torna-se uma referência para o estado paulista enquanto centro econômico, comercial (e incipiente industrialização), de serviços, seio de discussões políticas e culturais. Nesse processo de crescimento populacional, a preocupação com a higiene também era pauta de discussão da política local, e o principal alvo eram as moradias da classe trabalhadora e pobre: os cortiços.

Também movidos pela ideologia da higiene presentes na fala de engenheiros e médicos sanitaristas, o olhar sobre os cortiços e aqueles que os habitavam carregava os preceitos de um ambiente de “caos”, “desordem”, onde disseminavam doenças e residiam aqueles que não tinham hábitos “civilizados”. Assim como em outros centros citadinos, as intervenções por parte da administração pública nesses espaços era feita de forma violenta e visava o controle sobre tais moradias e seus moradores (ROLNIK, 1993, p. 42). Tais ações, seguindo o desejo de transformação da estética urbana, as demolições dessas áreas que abrigavam cortiços e suas reconstruções tinham como objetivo tornar tal espaço uma área salubre, com uma nova estética para “receber atividades e populações *chics*” (ROLNIK, 1993, p. 43). Nesse processo de demolição de áreas “prejudiciais” e de hábitos “bárbaros”, desencadeavam-se uma capitalização e valorização de determinadas áreas urbanas em virtude de seus melhoramentos. As reformas de Antônio Prado, como a construção do Teatro Municipal, a construção de praças e alargamentos de ruas no centro “velho” da cidade, devem

⁹ As intervenções e regulações por parte do Estado ocorriam em diversas atividades e segmentos: desde ações sobre a regulação do trabalho, da propriedade, da moral pública. No texto de Sérgio Pechman e Lilian Fritsch podemos encontrar de modo mais detalhado as intervenções do poder público na cidade do Rio de Janeiro para efetivar a modernização desejada pela elite política (PECHMAN; FRITSCH, 1985, p. 156-161).

ser entendidos como uma ação estratégia imobiliária e política, de acordo com Raquel Rolnik (1993). Pelo lado imobiliário, o centro de São Paulo que fora remodelado, acumulava investimentos urbanos de longo tempo, além de ser local de distribuição de rede de transportes, de intensa circulação de pessoas e centro comercial, o que acarretava uma valorização imobiliária daquela região. Do ponto de vista político, as ações de remodelação e melhoramentos estéticos no centro da cidade vêm ao encontro do desejo de modernização da cidade e sua sociedade paulistana: “espécie de cartão de visitas, imagem que a cidade exhibe para fora, mas, sobretudo que o poder urbano exhibe para a totalidade da cidade” (ROLNIK, 1993, p. 44).

Reformas, demolições, construções, intervenções, controle sobre o espaço urbano e seu habitante são características da urbanística moderna, a qual teve como seu principal expoente a cidade de Paris, e foram motivadas por um conjunto de potencialidades. Mas há outras características também a citar, o inchaço habitacional decorrente da industrialização no caso parisiense, e nas cidades brasileiras (Rio de Janeiro e São Paulo) por tornarem-se centros políticos, econômicos e culturais; a transformação da higiene enquanto ideologia por engenheiros e médicos sanitaristas que defendiam o combate a insalubridade; a necessidade de tornar a malha urbana mais racional para os novos usos das cidades, enquanto espaços que abrigavam o capital e os modos de produção. Por fim, uma renovação estética do centro urbano, construções de prédios seguindo novas tendências arquitetônicas, distintas de um passado medieval, colonial. Tais conjuntos de fatores são muitas vezes inseridos em um processo único em favor do desenvolvimento e de demandas da economia capitalista. As reformas urbanas dessas cidades, além de serem constituídas para as demandas econômicas do momento, são carregadas de um valor simbólico e representativo daqueles que executaram tais projetos: dos valores que desejavam alcançar e fazer com que fossem compartilhado pela sociedade como um todo, de mostrarem-se moderno, civilizados ou ao menos direcionados para as tendências oriundas do mundo europeu ocidental.

2.3. Modernização no interior paulista: o desejo de cidade moderna

Mas como pensar esse processo de transformação, reforma e desejo de modernizar-se nos pequenos centros urbanos, sobretudo aqueles do interior paulista nas primeiras décadas do século XX? Se haviam, quais os modelos de reforma urbana eram utilizados enquanto referência? Quais eram os agentes dessas transformações e quais os meandros utilizados pela elite política e econômica das cidades do interior paulista para colocar em ação as mudanças

que julgavam necessárias em âmbito local? O processo de urbanização do interior paulista é o mesmo das grandes cidades?

No Brasil, devido à estrutura econômica, social e política, desde o período colonial até a segunda metade do século XIX, a sociedade era fundamentalmente agrária, deixando as funções urbanas limitadas ou como mera extensão do poder e espaço dos grandes proprietários rurais. Salvo aquelas que eram portuárias ou a capital da Província, a vida urbana era pouco movimentada, agitada apenas aos domingos e feriados devido a missas ou outras cerimônias religiosas (COSTA, 1979, p. 179-183). A vinda da família Real para o Rio de Janeiro e a Independência desencadearam novas condições no processo de urbanização, tendo em vista a necessidade de estruturar as capitais das Províncias, a criação e aumento de cargos públicos para a gerência política-administrativa. Todavia, a população ainda era maioritariamente rural, principalmente no interior, onde era difícil perceber e delimitar os limites entre o meio urbano e rural. Segundo Emília Viotti da Costa, no início do século XIX, a forma como era organizada as estruturas políticas, econômicas e sociais não possibilitou a urbanização em maiores proporções, visto que eram as mesmas do período de domínio português (COSTA, 1979, p. 185-188).

Contudo, na segunda metade do século XIX, houve mudanças na estrutura econômica e social que contribuíram para o processo da urbanização, como a diminuição do uso de mão-de-obra escrava e a presença do imigrante livre nas cidades e no campo, o desenvolvimento de ferrovias que facilitavam o escoamento da produção; e a crescente especialização e divisão no processo de produção (exigências industriais na produção cafeeira). Esses fatores possibilitaram um movimento do mercado interno e seu crescimento, além de um consequente favorecimento da urbanização e uma vida urbana mais intensa, especializada e diversificada:

As transformações ocorridas na segunda metade do século XIX – abolição da escravatura, desenvolvimento das redes de transporte, imigração e industrialização – não foram suficientes para alterar fundamentalmente a orientação da economia, mas contribuíram para a formação de um incipiente mercado interno, estimulando a urbanização. A tendência a concentração de capitais em certas áreas, cuja economia estava em expansão (regiões cafeeiras), irá motivar uma modernização mais rápida dessas regiões (COSTA, 1979, p. 206).

Chegamos aqui a um dos pontos que entendemos ser crucial para compreendermos o processo de modernização das cidades do oeste paulista entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do seguinte: o capital cafeeiro. A expansão da produção cafeeira para o interior do Estado de São Paulo e principalmente, a inserção cada vez maior de áreas ao sistema capitalista de produção provocaram mudanças na estrutura urbana de cidades do interior paulista e também em suas experiências do cotidiano dos centros citadinos.

Entendemos que o desenvolvimento das cidades do interior paulista, sobretudo no final do século XIX e começo do XX, é fruto tanto da presença do capital agrícola (cafeeiro), quanto da expansão comercial resultante da integração do país ao mercado internacional e de investimento do capital estrangeiro. Sendo assim, as cidades brasileiras estão voltadas para o mundo europeu e norte-americano, e sobre tais polos é que vão direcionar os olhares à procura de modelos, ideais e valores. (LANNA, 1996, p. 18-19).

Entretanto, pontuar e explicar as reformas nas cidades do interior paulista apenas enquanto consequência da inserção de demandas da economia capitalista limita as reflexões sobre o processo de modernização desses centros urbanos. A urbanização que toma forma na segunda metade do século XIX, sobretudo na Província e depois no Estado de São Paulo, além de ser fruto do desenvolvimento do capitalismo, é também decorrência do contato com valores, modos de vida e comportamentos do mundo europeu e norte-americano. Sendo assim, Ana Lucia Lanna caracteriza as cidades – aqui podemos inserir as cidades do oeste paulista –, em um movimento de procura de padrões europeus e burgueses de vivências e experiências urbanas. Sendo assim, ao defrontar a realidade das cidades brasileiras com aquelas experimentadas na Europa, há um movimento dualista: por um lado, a exaltação do novo, das novas construções e modos/estilos/experiências do cotidiano urbano, e por outro, a condenação de passado colonial presenciado tanto nas construções e na arquitetura, quanto nos modos de vida e costumes da população (LANNA, 1996, p. 20-22).

De forma mais direta, o processo de modernização das cidades do interior paulista, não pode ser entendido apenas enquanto participação da econômica capitalista ou da concentração do capital (agrário e estrangeiro) nesses locais. Era também um processo pelo qual as elites políticas e econômicas desses núcleos urbanos buscavam experimentar vivências e modos de vida considerados “civilizados” e “urbanos”, em um espaço que necessitava se distanciar da paisagem e dos hábitos “rurais” e “atrasados”.

Em Rio Claro, interior de São Paulo, com o crescente enriquecimento devido à agricultura cafeeira, os homens que detinham condições políticas e econômicas buscavam transformar não somente as estruturas da cidade, mas os modos de vida, mesmo que tais atitudes e desejos indicassem movimento de contradição, como dissertado por Fábio Alexandre dos Santos:

Os homens que detinham o capita, em sua maioria, não eram homens rústicos. Muito pelo contrário, alguns haviam exercido cargos importantes nas esferas governamentais, possuíam contatos com a Europa, para onde muitas vezes enviavam seus filhos para estudar, sabiam o que se passavam na capital do Império, eram homens que já haviam vivido em cidades e que conheciam a vida urbana. *Por isso mesmo, na cidade que projetavam, estes homens se preocupavam com a imagem de*

si próprios, pois suas imagens sociais deveriam ser condizentes com a imagem econômica. Nesse processo, enquanto discutiam a importação de trabalhadores livres, ao mesmo tempo continuavam comprando escravos de regiões decadentes (SANTOS, 2002, p. 57) (grifo nosso).

Dentre as estratégias para mostrar-se enquanto homens e cidades civilizadas, houve a construções de alguns espaços que se tornaram referências para a cidade e sua vida urbana. Dentre eles, a construção do Teatro São João, “uma das expressões mais concretas dessa identificação das elites urbanas com um determinado ‘projeto civilizador’” (SANTOS, 2000, p. 58) e o Gabinete de Leitura, a fim de apresentar e incentivar o hábito da leitura na e para a cidade (SANTOS, 2002, p. 62).

Neste sentido, cabe examinar um pequeno número de experiências de modernização de estruturas urbanas; ou seja, experiências que ansiavam por uma racioanlização, saneamento e higienização dos espaços urbanos, aliados ao seu embelezamento e mudança de hábitos em algumas cidades do interior paulista na virada do século XIX para o XX.

A cidade de Franca teve uma transformação mais intensa com a produção cafeeira e principalmente com a chegada da ferrovia aos seus limites, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro. Até então, o núcleo urbano de Franca era limitado a festividades religiosas, e era difícil perceber as distinções entre espaço urbano e o rural. A partir da agricultura cafeeira e do momento em que os trilhos da Companhia Mogiana alcança a cidade de Franca, ocasiona-se como consequência o crescimento do número de habitantes, aumento e melhoramentos dos serviços prestados pela cidade, como a criação de hotéis, restaurantes, escritórios e atividade comercial mais intensa. Tais elementos são entendidos por Follis como transformadores, pois possibilitaram que o espaço urbano recebesse investimentos em melhorias de suas estruturas (FOLLIS, 2004, p. 32-34).

Franca, assim como a maioria das cidades do interior paulista, não sofrera nenhum plano intervencionista por parte do Estado, como a cidade do Rio de Janeiro, São Paulo ou Santos.¹⁰ Todavia, como ressalta Fransérgio Follis, as reformas que ocorreram em Franca seguiram a tríade de valores que legitimaram as reformas de grandes centros, como Paris e Rio de Janeiro: higienização, racionalização e embelezamento da malha urbana que foram colocados em prática sob ações da Câmara Municipal em concomitância com particulares (FOLLIS, 2004.).

Por não dispor de recursos necessários para efetivar as mudanças e reformas necessárias à modernização das estruturas urbanas, duas foram as estratégias adotadas pela elite política de Franca: a criação de impostos e uma forte fiscalização e cobrança junto à

¹⁰ Sobre a reforma da cidade de Santos, conferir Ana Lúcia Duarte Lanna (1996).

população, e um segundo elemento, foi a pareceria e concessão entre o poder público e privado, que muitas vezes misturavam-se. Para exemplificar, a limpeza das ruas da cidade e a coleta do lixo era uma preocupação do Poder Público, visto que havia discussões tanto por parte dos políticos na Câmara, quanto nos jornais locais sobre o combate e solução higienista como meio de alcançar a civilização. Para efetivar tal medida e dar continuidade ao serviço de coleta, impostos eram cobrados daqueles que usufruíam desse serviço, assim como de outros, no caso do abastecimento de água e esgoto (FOLLIS, 2004, p. 65-72).

O desejo de tornar a cidade de Franca moderna, também passava pela implementação de uma estética urbana. A construção de praças e jardins, o alargamento das ruas e a construção de prédios com uma nova arquitetura eram incentivados pelo Poder Público local. Contudo, como não dispunham de grande capital necessário a tais reformas e para as desapropriações necessárias, muitas vezes os particulares (sobretudo aqueles de maior posse) abriam mão da indenização ou mesmo investiam recursos na construção de uma praça, por exemplo, pois o empreendimento valorizaria os imóveis nas proximidades. Como as praças e jardins eram construídos no centro, local onde residia a elite política e econômica de Franca, tinham seus imóveis valorizados com as reformas e novas construções idealizadas pela prefeitura local (FOLLIS, 2004, p.50-54).

Com a crescente importância econômica da cidade devido à economia cafeeira, à ferrovia e à dinâmica comercial, a cidade passa a ser *locus* de investimentos e melhoramentos. A transformação e modernização desejada pela elite política, e que ganhava adeptos devido aos discursos dos jornais de Franca, fora gradual e direcionada pela Câmara Municipal. Contudo, houve forte presença e participação do capital privado nos investimentos para as melhorias urbanas. Aqueles que detinham o capital, que muitas vezes participavam da política enquanto vereadores ou cargos de confiança, utilizavam desse prestígio e posição para aprovar seus projetos, como no caso da construção do prédio do teatro e do hotel: uma iniciativa pública, mas com o uso do capital privado, a partir de vários benefícios, como isenção de impostos (FOLLIS, 2004, p. 90-103). Essa parceria entre o interesse público de melhorias por meio da iniciativa privada estendeu-se para outros serviços urbanos, como o fornecimento de força e luz elétrica, em que alguns membros da elite local organizaram-se e a partir dos privilégios conquistados junto ao Poder Público fundaram a Companhia Francana de Eletricidade, que forneceria luz e força elétrica à Franca (FOLLIS, 2004, p. 121-129).

Entretanto, a modernização da cidade não ficava restrita aos melhoramentos nas estruturas e nos serviços que a cidade passava a oferecer. Havia uma preocupação com hábitos dos cidadãos e com a delimitação entre o espaço urbano e o rural, ou seja, maior

controle e regulação sobre os hábitos e costumes. Houve, então, a proibição de criação de animais nas residências, ou soltos nas ruas, assim como o abate de animais sem as condições de higiene entendidas como necessárias. A forma como limpar os quintais e tratar o lixo e a “água servida” eram outras ações impostas pelo Poder Público; defendidas e legitimadas pela ideologia da higiene e, principalmente, como ações que visavam a modernização e tornar civilizados os comportamentos e modos dos cidadãos (FOLLIS, 2004).

A criação de impostos e taxas e a maior fiscalização e cobrança dos mesmos por parte do Poder Público das pequenas cidades do interior paulista fora uma ferramenta utilizada para que se pudesse colocar em prática algumas medidas que eram entendidas como modernizadoras do espaço urbano, e conseqüentemente, dos hábitos dos cidadãos. Houve assim, um movimento similar na cidade de Batatais, também no interior paulista, que entre as últimas décadas do século XIX e início do século XX ansiava pela modernização de suas estruturas e costumes de seus habitantes.

Robson Mendonça Pereira, ao analisar a modernização da cidade de Batatais sob a administração de Washington Luís, ressalta também que as mudanças ocorridas na segunda metade do século XIX ressignificou o papel das cidades, principalmente aquelas do interior paulista. A chegada de imigrantes europeus em substituição à mão-de-obra escrava, o desenvolvimento de meios de comunicação e a incipiente industrialização estimularam a urbanização do interior de São Paulo. Mas, segundo o autor, a economia cafeeira, as novas aplicações de seu capital e sua diversificação no meio urbano junto à ferrovia foram dois elementos principais para a modernização material do espaço urbano nas cidades do interior paulista (PEREIRA, 2005, p. 26-27). Sobre a ferrovia, especialmente, o autor destaca que com a chegada da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro houve um processo de reocupação e renomeação dos espaços de memória coletiva dos tempos da ocupação mineira:

[...] extirpando traços da antiga cultura caipira, substituindo-os por marcos civilizatórios mais condizentes com o progresso e modernidade em voga e promovendo o desaparecimento dos traços do antigo sertão, que passou a denominar-se ‘Alta Mogiana’. (PEREIRA, 2005, p. 75).

Muitas cidades do interior paulista sofreram reformas em sua estrutura e malha urbana visando à modernização da “urb” entre as décadas finais do século XIX e início do século XX. Sendo assim, tais medidas eram concomitantes às intervenções das grandes cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, São Paulo e Santos. Neste sentido, Robson Pereira entende a modernização das cidades do interior paulista como apropriações de diferentes concepções de reformas urbanas, nacionais e internacionais, que foram adaptadas às cidades paulistas emergentes da econômica capitalista: uma vez que eram criadas ou estavam se desenvolvendo

a partir do capital agrário e comercial associados, por sua vez, ao capital estrangeiro (PEREIRA, 2005, p. 27-28).

Além dessa peculiaridade, que seria a ressignificação de diferentes estilos e modelos de reformas urbanas adaptadas nas cidades do interior paulista, o autor chama atenção para o municipalismo. Ou seja, a capacidade do próprio município de dirigir a modernização de seu espaço urbano. Contudo, devido às verbas municipais serem escassas, a alternativa para arrecadação de rendas é a criação, regulamentação e cobrança de impostos municipais: sobre prédios residenciais e comerciais, sobre a produção agrícola, industrial e a regularização dos automóveis, por exemplo (PEREIRA, 2005, p. 91-96). No caso de Batatais, as reformas urbanas e a defesa do municipalismo por parte da elite política local, da qual fazia parte o então chefe da Câmara Washington Luis, estimularam a iniciativa privada dos “coronéis” (aqueles que detinham capital econômico e força política), em concorrências públicas para os serviços e melhoramentos urbanos. A defesa da autonomia municipal¹¹ resultou em um movimento ambíguo: se por um lado havia falta de recursos da parte do Estado, por outro, os fazendeiros e empreendedores da cidade se beneficiavam ao financiarem e emprestarem recursos às melhorias urbanas, através de relações sociais/políticas que os favoreciam, como isenções de impostos e outras formas de beneficiamento que acabavam por valorizar os imóveis desses particulares. (PEREIRA, 2005, p. 113).

Até aqui vimos pelas experiências de algumas cidades do interior paulista, a participação do capital cafeeiro na modernização dos espaços urbanos. A participação da elite econômica das cidades, sobretudo aquela formada por fazendeiros-empresários, que além da atividade agrícola, investiam seus recursos em melhorias urbanas, como nos serviços de água e luz elétrica, bem como, na construção de espaços entendidos como modernos, tais como teatros e praças. Entretanto, entendemos que as cidades onde o capital cafeeiro é consistente, junto à atividade ferroviária, também eram palco de um comércio dinâmico, que atendia não apenas o mercado local, mas também o regional. E a participação desse comércio, com a arquitetura dos estabelecimentos e as disposições de suas vitrines, e principalmente seus produtos, também atuam na modernização do espaço e dos costumes urbanos (BARBUY, 2006).

A economia cafeeira e a presença dos trilhos de ferro, em algumas cidades, ocasionaram a urbanização, como vimos anteriormente. Entretanto, outros fatores

¹¹ Na pesquisa de Robson Pereira, o pano de fundo das discussões e dos meios para a urbanização e modernização do espaço urbano é a questão do municipalismo: a defesa da autonomia municipal e por isso, a ausência ou tênue relação com o poder e políticos da administração estadual. (cf. PEREIRA, 2005).

contribuíram para o processo. A ferrovia demandava mão-de-obra, não somente para assentar os trilhos, como na construção e no trabalho em armazéns, escritórios, oficinas assim como nos cafezais que já sentiam a falta de braços para o plantio e a colheita de café a partir da segunda metade do século XIX. A importação de braços, agora na figura do imigrante europeu (principalmente em primeiras circunstâncias), atuaria nessas ausências, como em outras, e consequentemente provocaria significativas mudanças no cenário rural e urbano.

Fabio Alexandre dos Santos, ao analisar a cidade de Rio Claro entre os anos de 1850 a 1906, nota que a chegada da ferrovia na cidade atuou não somente no processo de escoamento da produção cafeeira, mas ajudou a criar, ou melhor, a solidificar as bases do mercado interno, visto que houve também a presença cada vez maior de imigrantes (SANTOS, 2002, p. 88). Ainda sobre o mercado interno, a contínua chegada de imigrantes assalariados começou a minar a autossuficiência das fazendas, e estas por sua vez passaram a representar um mercado para uma série de funções e serviços urbanos que intensificaram-se. Com a crescente ampliação e demanda por novos serviços, Fabio dos Santos ressalta que tal movimento foi responsável pela diversificação das funções urbanas, no caso de seu estudo sobre a cidade de Rio Claro, os que mais souberam aproveitar as lacunas que se abriam durante esse processo foram os imigrantes (SANTOS, 2002, p. 93).

Muitos imigrantes dirigiam-se para o campo tanto como mão-de-obra em um primeiro momento, como enquanto proprietários de terras. Por outro lado, alguns se destinaram à cidade, ora devido às difíceis situações no campo, ora pela experiência e vivência urbana em sua terra natal. Nas cidades do interior, os imigrantes estavam presentes enquanto mão-de-obra operária nas pequenas indústrias, bem como no comércio, enquanto comerciantes ou como donos de estabelecimentos comerciais. Na atividade comercial, os imigrantes poderiam ser tanto mãos-de-obra, quanto proprietários, e não enfrentaram dificuldades sociais; isto é, não tiveram que rivalizar com outro grupo social que os excluísse da atividade comercial. Segundo Oswaldo Truzzi, por um lado, havia uma falta de interesse dos fazendeiros na atividade comercial, e de outro, a presença de ex-escravos e de brancos pobres que não estavam “afeitos às novas lides urbanas que as transformações sociais em curso ensejavam” (TRUZZI, 1986, p. 212).

Assim como comentamos, e noutro capítulo poderemos nos ater com maior ênfase, a dinâmica comercial da cidade, em nosso caso de Botucatu, os quais seus estabelecimentos comerciais e produtos neles vendidos, são caracterizados enquanto elementos que evidenciam a “modernidade” e “progresso”, segundo os jornais locais. Caminhando no mesmo sentido, aparece a indústria, atividade na qual muitos imigrantes aplicaram seu capital e que é símbolo

do desenvolvimento urbano. Muitos imigrantes iniciaram suas atividades como comerciantes, e com o capital levantado, percebendo as ausências de atividades e serviços, investiam em indústrias que suprissem a demanda em nível local e regional, como as atividades de beneficiamento, marcenaria, serralheria, alfaiataria. Ou seja, o imigrante foi elemento essencial para o processo de urbanização e modernização das cidades, dentre elas, as do interior. Além de força de trabalho no campo e na cidade, suas marcas enquanto classe social estão nas atividades comerciais e industriais, nos produtos que vendiam e que atendiam as demandas local e regional, bem como, na arquitetura que por vezes empregavam em suas residências ou em seus estabelecimentos, muitas vezes típica de sua região de origem, nas agremiações e clubes que formavam para manter as tradições e um espaço de sociabilidade (Cf. TRUZZI, 1986; SANTOS, 2002).

Baseado nas reflexões de Warren Dean sobre a industrialização, Truzzi ressalta que além das circunstâncias favoráveis, o desenvolvimento das indústrias toma forma a partir do momento em que os interesses da elite estão empenhados na atividade (TRUZZI, 1986, 209). Seguindo tal preceito, entendemos que a modernização do espaço urbano também ocorrera a partir do momento em que a elite econômica e política direciona seu olhar e anseios para as reformas das estruturas das cidades, tanto enquanto possibilidade de aplicar seu capital em novas frentes, quanto pelo desejo de transformar e civilizar o espaço e costumes a sua volta, a cidade da qual fazia parte.

Numa primeira instância, devido ao enriquecimento advindo da atividade e produção cafeeira, os fazendeiros produtores de café foram aqueles encarregados da modernização do espaço e estruturas urbanas, e os mesmos cultivavam também uma autoimagem como agente civilizador. Além de investir capitais nas atividades urbanas, como na energia elétrica, por exemplo, também estavam presentes na construção de espaços entendidos como núcleo de civilização: teatros, centros culturais e literários. Segundo Truzzi, a participação na construção das linhas férreas fora o elemento mais simbólico da civilização empreendido pelos fazendeiros: além de seu papel enquanto meio de locomoção e escoamento da produção e riqueza da região, eram marcos da paisagem urbana, a civilização *in loco* (TRUZZI, 1986, p. 126-127).

É importante ressaltar que nesse período de grande influência dos fazendeiros, tanto econômica quanto política, no que se refere ao urbanismo, ao lado dos produtores de café enquanto detentores do capital havia aqueles que detinham o conhecimento científico e técnico para empreender os melhoramentos urbanos desejados. Os anos de 1895 a 1930 foram um período de melhoramentos para as cidades existentes, principalmente os realizados nas

áreas centrais do meio urbano. Aqueles que projetavam e auxiliavam na execução das reformas eram os engenheiros, de formação nacional ou do exterior, sobretudo de países como Inglaterra, França e Estados Unidos. Dentre seus principais campos de atuação estavam a construção de ferrovias e as obras de infraestruturas urbanas, sobretudo aquelas relacionadas ao saneamento urbano. Devido à influência principalmente do urbanismo francês, as reformas que tinham como objetivo transformar as estruturas urbanas herdadas da economia colonial visavam à circulação de ar e pessoas, bem como de saneamento urbano consequente do crescimento demográfico desordenado, mas sem negligenciar a estética, principalmente nas áreas centrais (LEME, 1999, p. 22-23).

Entretanto, com o enriquecimento dos imigrantes, sobretudo por meio das atividades comerciais e industriais, também podemos entendê-los enquanto agentes de mudanças e modernização do espaço urbano. A posição econômica faz com que a classe anseie por maior participação na política, em defesa de seus interesses enquanto classe produtora e participativa da economia local. Mesmo com algumas exceções, a participação política dos imigrantes começa a ganhar mais força a partir de 1920, mas sobretudo em 1930, com o governo de Getúlio Vargas que abriu espaço para ascensão política de novos grupos sociais: o movimento de 1930 “emprestou novo ímpeto ao movimento associativo urbano de modo geral. E, ao fazê-lo, abriu novas oportunidades de projeção social e econômica a extratos marginalizados, muitos de origem imigrante (TRUZZI; MICELI; BARBOSA, 2012, p. 141-142).

Esse movimento de ascensão política dos imigrantes, principalmente daqueles de maior prestígio econômico, envolvidos em atividades comerciais e industriais, possibilita também sua participação e direcionamento nas reformas e mudanças ocorridas na cidade, para que atendessem também sua demanda enquanto classe produtora. A ascensão de Vargas ao poder possibilitou uma ampliação e inclusão de novos setores da sociedade na vida política, principalmente aqueles ligados às atividades urbanas. Esses setores da “nascente” elite urbana, não acarreta na ruptura com aqueles que detinham um capital ligado às atividades agrícolas, mas abriu maior espaço para que comerciantes e industriais (muitas vezes imigrantes) buscassem representantes de seus interesses políticos e econômicos, e assim, maior participação e dominação nas cidades (RIBEIRO FILHO; SILVA; DORNELLAS, 2012, p. 5-6).

3. Capítulo 3 - A moderna *urbs*: projetos de modernidade nos periódicos de Botucatu

3.1. Contextualizar os periódicos

Um dos caminhos por nós utilizados para compreender as mudanças de Botucatu foram as impressões publicadas pelos jornais locais, tanto aquelas referentes às infraestruturas urbanas, ao modo de vida citadino, quanto em relação às transformações e expectativas trazidas pela ferrovia e suas estruturas ferroviárias, a partir do discurso da modernidade. Ao recortarmos nossa discussão inicial entre os anos de 1928-1934, notamos que dois periódicos publicam com maior periodicidade e afimco periodização e intensidade: o **Correio de Botucatu** e o **Jornal de Notícias**.

Temos conhecimento de que durante o início dos anos de 1930 havia outros jornais em circulação na cidade. Na própria notícia de inauguração do **Jornal de Notícias** é publicado um pequeno histórico da imprensa botucatuense. Entretanto, muitos desses jornais não possuíam, segundo a notícia, uma publicação periódica e devido a questões financeiras e/ou políticas, muitos encerraram a sua publicação (JORNAL DE NOTÍCIAS, 22 nov. 1931, ano 01).

Antes de adentrarmos nas notícias e publicações de ambos os periódicos, pensamos que ao lançar nossos olhares para as relações dos jornais com grupos sociais, econômicos e políticos, tanto em nível local quanto regional, podemos trazer luz ao nosso propósito que é pensar a modernidade por meio das notícias e informações publicadas nos jornais. Com esse nosso objetivo definido, mapeamos os editores, a relação destes com seus colaboradores, com partidos e ideais políticos, com grupos econômicos e instituições locais. Essa é uma estratégia que muito pode revelar sobre o que tais jornais entendiam como modernidade para a cidade de Botucatu: os valores inculcados nas reformas de espaços públicos e privados; na inauguração de serviços de infraestrutura urbana, bem como, para o funcionamento e melhoramentos ferroviários pelos quais a cidade passava naqueles anos.

Segundo Hernani Donato, o **Correio de Botucatu** é um dos jornais mais antigos da cidade, tendo iniciado sua publicação em 1901, sob a direção e propriedade de Miguel de Avarenga. É também o veículo de informação com maior número de publicações, visto que encerra seus trabalhos na década de 1970. Em nosso recorte cronológico, o **Correio de Botucatu** estava sob a propriedade e direção de Deodoro Pinheiro Machado (DONATO, 2008, p. 224).

Esse jornal se colocava como um órgão sem partido e fins políticos, que almejava abarcar o interesse de toda a sociedade botucatuense. Como exemplo dessa tentativa de distanciamento de uma filiação partidária por parte do jornal, podemos ressaltar a apresentação do próprio periódico pela figura de Deodoro Pinheiro, sobre seu discurso de inauguração da Praça João Pessoa, em Botucatu:

Orientador de uma folha independente, não se filiava a correntes partidárias e nem defendia interesses políticos individuais. Estava, sempre e sempre, com o povo, cuja vontade sempre queria respeitar e cujas aspirações sempre desejava interpretar (CORREIO DE BOTUCATU, 27 dez. 1931, ano 31, p. 1).¹²

Mesmo sendo uma informação publicada pelo seu jornal a respeito do seu posicionamento, tal postura é intrigante quando nos voltamos para as notícias entre os anos de 1928-1930 e de 1933-1934. No primeiro intervalo, o **Correio de Botucatu**, a partir de suas páginas, deixa evidente sua relação com o Partido Republicano Paulista e seus líderes locais, dentre os quais o então prefeito Octacílio Nogueira. Nas eleições de outubro de 1928, por exemplo, algumas notícias traduzem a relação entre o **Correio** e o Partido Republicano Paulista. Dentre elas, destacamos uma publicação de 30 de Outubro de 1928, dia das eleições para Câmara Municipal, assinada por Deodoro Pinheiro:

Afinal, eis-nos no grande dia. Hoje, em todo o Estado de São Paulo, realizar-se-ão as eleições de vereadores e juizes de paz. Para Botucatú, florescente, civilizada e culta capital da vasta zona sul paulista, o pleito de hoje se reveste de notável significação. Nele, mais uma vez, o pujante coeso e invencível Partido Republicano Paulista, fará uma eloquente demonstração de prestígio, derrotando os seus adversários – o Partido Democrático (CORREIO DE BOTUCATU, 30 out. 1928, ano 28, p. 1).

O fruto dessas eleições, que contaram com um intenso apoio do **Correio de Botucatu** ao Partido Republicano Paulista, fora a Câmara Municipal formada em sua maioria por vereadores filiados ao P.R.P.: sete vereadores eram membros do diretório local do Partido Republicano Paulista, sendo somente um eleito do Partido Democrático (CORREIO DE BOTUCATU, 31 out. 1928, ano 28 p. 1). Nesse sentido, houve a reeleição de Octacílio Nogueira para o cargo de prefeito local, bem como, a promoção de elementos do P.R.P. que tomariam as frentes dos departamentos que direcionavam e organizavam as ações da prefeitura, como o departamento de Obras Públicas e Higiene (CORREIO DE BOTUCATU, 17 jan. 1929, ano 28, p.1).

Havia por parte do **Correio de Botucatu** uma relação amistosa com o então prefeito Octacílio Nogueira. O jornal publicava em suas páginas entrevistas com o prefeito, que

¹² Manteremos a forma da escrita como encontrado nas fontes.

tratavam de seus projetos para com a cidade, bem como, reproduziam notícias publicadas em outros jornais, como no caso do jornal **O Dia**, da capital São Paulo:

A administração do sr. Octacílio Nogueira em Botucatú surprehende até aos mais pessimistas.

Quem acompanha o rythimo da evolução botucatuense, nota que nos últimos tempos o seu progresso se vem acelerando, dando-nos a percepção immediata de que à frente dos destinos do Município se encontra um homem de vontade, e um leal servidor da collectividade (CORREIO DE BOTUCATU, 07 mai. 1929, ano 28, p. 1).

Supomos aqui certa aproximação entre as ideias do jornal **Correio de Botucatu** com a administração do P.R.P. em âmbito local, chefiada pela figura de Octacílio Nogueira. O que não significa que o jornal não tecia ponderações, críticas e caminhos possíveis a serem seguidos, no que se refere às ações públicas da prefeitura, para Botucatu e seus distritos.

Todavia, com a ascensão de Vargas ao poder em 1930, houve mudanças no cenário político local, e iniciou-se uma aproximação entre alguns membros do P.R.P, dentre eles Octacílio Nogueira, a Liga Revolucionária, chefiado em Botucatu por Leônidas Cardoso, que assumiria a prefeitura em 1931. De toda forma, o **Correio de Botucatu** inicialmente faz duras críticas ao governo e à figura de Leônidas Cardoso, que por sua vez fora tema de uma matéria do **Correio da Manhã** de São Paulo. Em uma entrevista do jornal paulistano com alguns membros da política de Botucatu, o fazendeiro Pedro Serra Negra afirmou que havia um jornal na cidade que, “pleiteou uma subvenção mensal de cem contos de réis e, não conseguindo, iniciou um severo ataque contra o prefeito” [Leônidas Cardoso] (CORREIO DE BOTUCATU, 05 jun. 1931, ano 30, p. 1). Essa acusação fora rebatida no mesmo número do **Correio de Botucatu**, que contra-acusou Serra Negra de estar no “terreno das intriguinhas”, reafirmando que o posicionamento do **Correio** contra a administração de Leônidas Cardoso era devido à sua “mentalidade muito curta e atrasa para administrar o município rico e progressista” e não “pelo facto de termos vetadas quaesquer pretensões matereais da prefeitura” (CORREIO DE BOTUCATU, 05 jun. 1931, ano 30, p. 1).

Dentre as mudanças e tensões entre o **Correio de Botucatu** e os diretórios políticos locais, em meados de 1933, houve uma reviravolta no posicionamento e ideais políticos do jornal. Todo aquele teor desdobrado de suas publicações em favor do P.R.P., entre os anos de 1928-1930, passa a ser utilizado como instrumento, a partir de 1933 e principalmente em 1934, em defesa dos interesses políticos e sociais do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo. E no início do ano de 1933, entre aproximadamente março e agosto, Deodoro Pinheiro Machado, proprietário e diretor do **Correio de Botucatu**, assume o governo da cidade,

indicado pelo então Interventor Federal Paulista Waldmiro de Lima, um dos idealizadores do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo.¹³

Não vamos nos ater, nesse momento, ao governo e à administração de Deodoro Pinheiro. Por outro lado, o que propomos destacar é a abertura que faz em seu jornal em favor do novo partido: o Partido Socialista Brasileiro de São Paulo. Durante o ano de 1933, entretanto, e com maior intensidade no ano de 1934, seu jornal publica inúmeras notícias e crônicas que tratam do ideal de socialismo: os projetos de governo do partido; a diferença entre comunismo e socialismo; a necessidade da participação dos operários e ferroviários na política, tanto em nível local quanto estadual. Tratava-se de um momento político de entusiasmo, pois naquele ano de 1934, haveria a formação de uma nova Constituinte, pela qual Deodoro Pinheiro Machado tentaria sua eleição como deputado estadual.

Essas questões partidárias são relevantes para compreendermos as críticas, sugestões e até mesmo um repúdio do **Correio de Botucatu** frente às ações, reformas e projetos que a prefeitura almejava colocar em prática no decorrer desses anos. Sendo assim, caminhamos para algumas considerações sobre o outro periódico por nós utilizado: o **Jornal de Notícias**. Temos o mesmo propósito: trazer à luz suas relações com partidos e ideais políticos, bem como verificar se havia uma aproximação do jornal com grupos econômicos locais.

O **Jornal de Notícias** inicia a sua publicação em 22 de Novembro de 1931, sob a direção de João Thomaz de Almeida e a gerência de Nello Pedretti. Seu período de atividade é relativamente curto, tendo se encerrado no início de Novembro de 1934. Nesses três anos de publicação, por quase todo o período, manteve-se sob a mesma direção.

João Thomaz de Almeida afasta-se da direção do jornal na medida em que se aproxima da política local da cidade. Em 1933, quando a cidade estava sob o governo de Deodoro Pinheiro Machado, Thomaz de Almeida foi indicado para compor o Conselho Municipal de Botucatu (JORNAL DE NOTÍCIAS, 11 de jul. de 1933, ano 02, p. 01). Posteriormente, com a substituição de Deodoro Pinheiro da prefeitura, em seu lugar assume o engenheiro e Capitão João Batista Corrêa, que convida ao cargo de secretário da prefeitura municipal o diretor do **Jornal de Notícias**, que permanece até o final do governo de Carlos Cesar, sucessor de João Batista Correa (23 de Julho de 1933, ano 2, p. 04).

Enquanto J. Thomaz de Almeida envolvia-se na política local de Botucatu, Nello Pedretti acumulava a dupla função de gerente e diretor do jornal, e permanece cumprindo este

¹³Para ver mais sobre a fundação e ideias do Partido Socialista Brasileiro e sua peculiaridade no Estado de São Paulo, ver o artigo de Denis Karepovs (2006). Para uma leitura sobre os meandros e propostas do citado partido, conferir a tese de Adalberto Araújo Neto (2012).

duplo cargo até 16 de julho de 1934, quando Álvaro Monteiro assume a gerência e a direção do **Jornal**. Não são publicados os motivos que levaram à saída de Nello Pedretti, nem mesmo se faz referência à pessoa de Álvaro Monteiro, sua função antes de ser diretor e gerente interino (como era denominado no rodapé superior do jornal).

Durante seu período de atividade, principalmente nas notas editoriais em comemoração ao aniversário do **Jornal de Notícias**, era destacado seu papel apartidário, sem filiação política, que almejava somente uma função: ser útil à sociedade local. Por isso publica em sua nota de inauguração:

Para isso merecer [conquistar o público leitor] não promettemos nem sóes nem mundos, esperando apenas alcançar a justa recompensa do esforço expendermos em prol das idéas de empreendimentos que visem o bem geral de todos quantos lutam e sofrem, e vivem nesta grande zona que habitamos e que a Sorocabana atravessa. Mantermos linha de respeito a todas as ideias políticas ou religiosas e si nellas tocar, o faremos com caráter informativo, evitando, intransigentemente, questões pessoais e discussões estereis que a ninguém aproveita e muito menos a collectividade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 22 nov. 1931, ano 01, p. 1-2).

O **Jornal de Notícias** coloca-se como meio de informação que caminha ao-encontro dos interesses da população botucatuense, ressaltando questões e “empreendimentos que visem o bem geral”. Na nota de comemoração de seu segundo ano de atividades em Botucatu, o jornal reforça o seu compromisso com a cidade e com sua população:

Iremos empregando os nossos esforços, afim de conseguirmos levar avante nossa empreza e até dotar nossa cidade de um jornal moderno e capaz de concorrer para o progresso local e desta grande parte do Estado. (JORNAL DE NOTÍCIAS, 24 nov. 1932, ano 02, p. 1).

Nessas notas editoriais, o **Jornal** deixa transparecer sua função: ser parte do desenvolvimento da cidade, bem como, auxiliar nessa trajetória. Seu papel, além de informar, teria o propósito de ir ao encontro do bem coletivo, que seria o enriquecimento e desenvolvimento da cidade de Botucatu, bem como de toda a zona a que a cidade pertence.

Podemos aqui nos atentar para a relação entre o jornal e grupos sociais e políticos, tanto em nível local quanto estadual. Primeiramente, partimos do pressuposto de que tal jornal estava em consonância com os valores e interesses da classe comerciante e industrial de Botucatu. Alguns indícios fazem com que caminhemos para essa direção. Em primeiro lugar pelo fato de seus anunciantes e as propagandas publicadas pelo **Jornal de Notícias** serem em sua maioria, de estabelecimentos comerciais, indústrias ou de produtos da indústria local; diferentemente do **Correio de Botucatu**, que anunciava produtos de grande circulação no mercado paulista (como remédios, automóveis, armas) - anúncios recorrentes em outros jornais estaduais e sem ligação direta com o comércio local. Um segundo ponto que destacamos é a criação de uma sessão onde se discutiam e traziam informações sobre a

economia em nível local, estadual e federal: *Comércio, Lavoura e Industria*. Visando o desenvolvimento da economia, nesta sessão encontravam-se informações sobre melhores métodos de plantio e colheita de variados produtos; informações sobre os industriais e produtos locais que eram premiados em exposições. Isto é, são notícias direcionadas à “classe produtora” da cidade de Botucatu. Entretanto, vale destacar que por “classe produtora” entendia-se: os proprietários de estabelecimentos comerciantes, industriais e os produtores agrícolas. Outro ponto que vale destacar, e que pode indicar uma aproximação entre o jornal e os comerciantes e industriais, é que esses anunciantes do **Jornal de Notícias** eram membros da Associação Comercial, e alguns desempenhavam funções na administração da instituição, em cargos como de tesoureiro, secretário e presidente.

Dentre esses fatores que indicam certa relação entre o **Jornal** e a “classe produtora de Botucatu”, outro indicador deve ser ressaltado aqui. Havia uma publicação da Associação Comercial de Botucatu com o título de **Revista Comercial**. Em alguns desses números da citada revista, publicada sob a tutela da instituição comercial, havia a participação de J. Thomaz de Almeida, então diretor do **Jornal de Notícias**, tanto como colaborador da revista como enquanto seu representante (CORREIO DE BOTUCATU, 03 mai. 1930, ano 29, p. 1). Devemos fazer uma ressalva de que não se trata do **Jornal de Notícias** ser um porta-voz da Associação Comercial, visto que a instituição até tinha sua própria publicação; entretanto, a presença de artigos assinados pelo diretor do **Jornal** na revista publicada pela Associação Comercial pode indicar alguns elementos e valores em consonância entre ambos.

Em âmbito local, o **Jornal de Notícias** demonstra certa aproximação com a administração de Carlos Cesar, sobretudo no ano de 1934, em que se tornou prefeito sob a indicação de Armando Salles de Oliveira, na época, interventor e líder do Partido Constitucionalista. Carlos Cesar era comerciante e fora presidente da Associação Comercial local e já havia sido vereador por duas vezes na cidade de Botucatu, segundo suas palavras no discurso de posse (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 mar. 1934, ano 3, p. 1). Cabem aqui algumas ressalvas sobre a posse de Carlos Cesar, tanto no que se refere ao espaço e atenção dispensados por parte do **Jornal de Notícias** para com sua administração, quanto ao papel da Associação Comercial local em sua indicação a respeito de uma propaganda do Partido Constitucionalista que aparece com muita frequência nas páginas do **Jornal**.

Primeiramente, podemos aqui fazer menção ao apoio gerido pela Associação Comercial de Botucatu na indicação de Carlos Cesar e seu papel na política local. Essa participação ganhou repercussão nos jornais da cidade, principalmente no **Correio de Botucatu** que se posicionava contra essa aproximação da instituição em relação à política,

afirmando que ela deveria cuidar dos interesses da “classe produtora”, limitada em suas ações políticas. Entretanto, essa discussão sobre a participação política da Associação Comercial e a possível ação política na cidade de Botucatu serão discutidas em outro momento. Basta somente tornar evidente que houve uma relação entre a posse de Carlos Cesar e a Associação Comercial, visto que o próprio **Jornal de Notícias** trazia tal informação (JORNAL DE NOTÍCIAS, 04 mar. 1934, ano 3, p. 4).

Uma segunda observação é a respeito do espaço que o **Jornal de Notícias** destinava às ações e projetos realizados pelo prefeito Carlos Cesar. Diferente do **Correio de Botucatu**, o **Jornal** fazia uma ampla cobertura de inaugurações e dos serviços executados pela administração municipal de Carlos Cesar, reproduzindo seus discursos, descrevendo as personalidades presentes em tais ocasiões. Com Carlos Cesar à frente da prefeitura local e apoiado pelo Interventor Federal e líder do Partido Constitucionalista, entre as linhas da notícia que tratava sobre a posse do novo prefeito, em março de 1934, aparecem no **Jornal de Notícias** pequenas propagandas do Partido Constitucionalista e da formação de um diretório na cidade de Botucatu: “o Partido Constitucionalista é o partido dos Paulistas” e “Botucatuênes a postos! O Partido Constitucionalista, nestes dias será instalado nesta cidade” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 mar. 1934, ano 3, p.1).

O diretório do Partido Constitucionalista de Botucatu era formado por comerciantes e industriais que eram sócios da Associação Comercial local, dentre eles podemos citar: Petrarca Bacchi (importante industrial) e Pedro Chiaradia (sócio de Emilio Pedutti, os quais eram donos de uma grande empresa que dominava, na cidade e na região, as casas de diversão, principalmente cinemas e teatros). Mesmo com o crescente número de inscritos em filiação ao Partido Constitucionalista local - como publicado pelo **Jornal de Notícias** – e a estreita relação entre o jornal e Carlos Cesar (indicado e favorável aos ideais do partido), o **Jornal de Notícias** não faz de suas páginas um espaço específico de defesa dos ideais do Partido Constitucionalista.

Diferentemente do **Correio de Botucatu**, que entre os anos de 1933-1934 fez forte propaganda em prol do Partido Socialista Brasileiro, o **Jornal de Notícias** tenta manter-se neutro, abrindo espaço para vários partidos políticos, dentre eles, o próprio Partido Socialista Brasileiro, o Partido Republicano Paulista, a Frente Integralista e claro, o Partido Constitucionalista. Porém, na maior parte das vezes, as propagandas sobre este último eram maiores, tendo ocasiões em que abrangiam toda a página, divulgando seus principais intuitos e projetos políticos. Entretanto, o **Jornal de Notícias** não deixa de publicar as visitas de líderes do Partido Socialista, ou de informar horário e data de discursos e comícios do P.R.P.,

além de publicar em vários números o que seria a Ação Integralista: sua função frente ao Estado; seu papel perante a família e os operários.

Talvez esse posicionamento e estratégia seja fruto de seu editorial, de manter certa distância de bandeiras e ideais políticos, com o intuito de abranger o maior número de posicionamentos possíveis e manter-se como uma folha informativa. Mas dentre todas as publicações e propagandas de projetos e comícios, se sobressaem aquelas referentes ao Partido Constitucionalista. Em relação a essa maior referência partidária, supomos que ela pode ser explicada na relação e articulação entre o **Jornal de Notícias** e a Associação Comercial. Os anunciantes do jornal eram, em sua maioria, industriais e comerciantes filiados à Associação Comercial e membros do diretório do Partido Constitucionalista. Uma segunda hipótese pode utilizar o argumento de que o **Jornal de Notícias** apoiou a eleição de Carlos Cesar, primeiro presidente da Associação Comercial, que por sua vez era aliado e um dos representantes do Partido Constitucionalista local.

Também é válido destacar que no final do ano de 1934, o **Jornal de Notícias** anuncia que passaria por reformas em suas instalações. Contudo, ao iniciar o ano de 1935, volta com outra denominação: **Folha de Botucatu**. Sob a propriedade de Pedro Chiaradia mantém-se, assim como o **Jornal**, destacando as atividades comerciais e industriais de Botucatu, visto que seu proprietário era membro da Associação Comercial e sócio de Emílio Pedutti (na Empresa Cinematográfica Reunidas de Botucatu), este era também presidente da Associação Comercial e proprietário da Empresa Gráfica de Botucatu, onde era produzida a **Folha de Botucatu** (FOLHA DE BOTUCATU, 10 abr. 1936, ano 2, p. 6).

O intuito até aqui foi trazer de forma mais elucidativa o que pretendemos ao longo desse capítulo: discutir, as relações sociais e políticas dos jornais para que possamos refletir sobre as reformas e infraestruturas, o comércio e a indústria sob o conceito de modernidade presente nos discursos do **Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias** e **Folha de Botucatu**. Para tal, lançamos mão da contextualização de ambos os periódicos, suas aproximações com grupos políticos e econômicos locais, pois, partimos do pressuposto de que, a partir dessas interações, possamos entender melhor quais os valores por traz da interação ferrovia e cidade por meio de suas notícias.

3.2. Horizontes urbanos

Propomos aqui uma leitura das reformas e mudanças que ocorreram ou eram desejadas para a cidade de Botucatu, tendo em vista a modernização do espaço urbano local. Nossa estratégia consiste em mapear tais mudanças para que possamos entender quais os valores que

eram sustentados por ambos os jornais para com a sociedade botucatuense, o que também implicaria uma proximidade entre esses valores e os serviços ferroviários prestados a Botucatu pela Estrada de Ferro Sorocabana.

A inquietação que nos move neste momento é o discurso nas notas editoriais e os valores que aparecem nas notícias: o papel do jornal para servir ao desenvolvimento da cidade e de toda a zona na qual Botucatu estava inserida; de interpretar a vontade do povo, como nos discursos do **Correio de Botucatu** e do **Jornal de Notícias** que vimos anteriormente. Nesse sentido, as preocupações inseridas nas páginas dos jornais demonstram, além de um trabalho interpretativo que buscava discorrer sobre a importância das mudanças e reformas que ocorriam na cidade, também um esforço e exercício de escolha que ponderavam as ações políticas e de outras personalidades locais importantes, em função de seus interesses e das necessidades demonstradas por essa sociedade. Sendo assim, cada periódico possui uma interpretação e uma posição perante a sociedade botucatuense, as quais seguem os princípios norteadores de suas publicações.

As mudanças e reformas nas quais estamos interessados aqui são aquelas relacionadas com a ideia de modernidade para a cidade de Botucatu, tal como aparecem nos jornais. Sendo assim, ficamos atentos às notícias que tratam sobre inaugurações ou visitas de prédios públicos ou privados, como exemplo, a da construção do novo prédio da estação em 1934; de reformas de espaços públicos, como a Praça João Pessoa; ações de políticas públicas ou de particulares que se referem à infraestrutura urbana: calçamento das ruas e calçadas; construção de ruas e pontes para interligar os bairros mais afastados com o centro urbano; serviços de água e esgoto; distribuição e uso da energia elétrica; a referência às indústrias e industriais botucatuenses. Junto a essas reformas, também nos atentamos para produtos e anúncios que foram publicados nos jornais, como forma de compreender quais os valores sustentados pela ideia de modernidade que aparece nos jornais de Botucatu.

2.3 O ideal da *urbs* moderna

A partir da leitura do **Correio de Botucatu** e do **Jornal de Notícias** podemos identificar algumas de suas avaliações frente às mudanças que ocorriam na cidade. Classificamos como avaliações devido ao fato de, em muitos momentos, ambos os jornais não apenas noticiarem tais reformas e transformações, mas passarem a ter um papel de agentes nessas mudanças: suas ações seriam em função de encaminhar soluções para determinadas questões; de criticar, caso as atitudes de personalidades públicas como o prefeito, ou de particulares, não estivessem em consonância com o que o jornal ansiava para Botucatu.

Em nosso recorte temporal, isto é, entre os anos de 1928-1934, as notícias do **Correio** acabam por abarcar principalmente a política em nível local e estadual. Em meio a tais discussões, podemos encontrar e identificar algumas das reformas que aconteceram em Botucatu, bem como, aquelas desejadas pelo jornal. E nessas notícias, atentaremos para os pontos que tratam e dialogam com uma possível concepção de modernidade identificando para isso os valores discutidos pelas fontes e o diálogo com outros centros urbanos, na tentativa de encontrar também uma identidade para a Botucatu: uma cidade “moderna”.

A preocupação com a infraestrutura urbana aparece como uma constante nas notícias do **Correio de Botucatu**. Antes de adentrarmos no diálogo com as fontes, ressaltamos aqui que tomaremos esse conceito de “infraestrutura” no mesmo sentido da reflexão de Cristina Campos: serviços básicos para o funcionamento da cidade, como o saneamento (acesso à água e esgoto), acesso e distribuição de energia elétrica, no que se refere ao transporte e estruturas para a circulação de mercadorias e informações (CAMPOS, 2010, p. 29-30).

As ações que eram desenvolvidas pela prefeitura local, tanto em nível de construção como de fiscalização das obras particulares ou públicas, ficavam a cargo dos secretários e chefes de departamento que, na maioria das vezes, não tinham formação ou qualificação apropriada para desempenhar as tarefas. Nesse sentido, o **Correio de Botucatu**, ao noticiar algumas das reformas que estariam programadas para o ano de 1929, solicita à prefeitura a criação de uma repartição de Obras Públicas que deveria ser conduzida por um profissional qualificado:

Assim não é extemporâneo o lembrete que vae neste artigo. Agora que os nossos vereadores estão organizando dados da receita e despesas da municipalidade para 1929, é ocasião de se projectar e converter em lei a criação de um departamento especial sob a denominação de Obras Públicas, na Câmara Municipal. Para director dessa nova repartição escolha-se e convide-se um engenheiro de comprovada competência.

[...]

O erro imperdoável das passadas administrações, e cujas consequências hoje soffremos, foi justamente o de não collocar, à frente das obras realizadas pela municipalidade, competências technicas que fosse garantia segura da fiel execução e durabilidade da mesma (CORREIO DE BOTUCATU, 20 nov. 1928, ano 28, p. 1).

As experiências passadas, e no caso, o jornal refere-se a exemplos negativos, acabam por legitimar seu discurso. O posicionamento do **Correio de Botucatu** de cobrar a criação de uma secretaria de Obras Públicas local leva-nos a duas ponderações: primeiro, demonstra uma preocupação com a racionalização das ações da prefeitura, no que se refere às reformas urbanas. Segundo, indica o papel do jornal de pontuar soluções para os problemas enfrentados pela cidade de Botucatu, principalmente para os referentes às atuações da administração pública local. Muitos problemas infraestruturais e urbanos são avaliados e solucionados com

o apoio e fiscalização de profissionais especializados, como poderemos visualizar na questão da água e esgoto.

Dentro do nosso recorte temporal, o problema de insuficiência de distribuição e acesso da população à água em Botucatu é publicado inúmeras vezes por ambos os jornais locais. No início de 1928, o **Correio de Botucatu** publicava que as residências localizadas entre as ruas Cesário Motta, D. Lucio e General Telles, por volta de sete dias “não veem um pingô d’água se quer”. Segundo o jornal, a escassez de água não ocorreu devido à falta de água na região, mas sim, a má distribuição, e por isso faz a seguinte recomendação ao prefeito:

Isso se dá unicamente pela má distribuição. Se a prefeitura, na esquina da rua General Telles mandasse colocar um registro, o mal seria remediado.

[...]

Pedimos com urgência, para esse lamentável descuido, a atenção do esforçado sr. governador da cidade. S. s. mande collocar um simples registro no ponto a que alludimos acima e cessará a grita justíssima, nesse trecho, contra a carência d’água (CORREIO DE BOTUCATU, 11 jan. 1928, ano 27, p. 2).

O **Correio de Botucatu** não apenas informa sobre a ausência de água, como também pontua uma solução e solicita ao prefeito que a coloque em prática. Nessa região da cidade, o problema permanece até março daquele ano de 1928, quando o **Correio** publica que o então prefeito Octacílio Nogueira havia encomendado um registro da capital, São Paulo, para solucionar tal problema: “Feita a reclamação ao sr. prefeito, S. s. atendeu-a com a melhor boa vontade, mandando vir um registro da capital que foi collocado em lugar competente”, e segundo a notícia, “jorrou água das torneiras” (CORREIO DE BOTUCATU, 03 mar. 1928, ano 27, p. 1).

Entretanto, essas medidas pontuais não solucionam todo o problema da escassez de água na cidade de Botucatu. Uma solução parcial¹⁴ viria naquele ano de 1928, em um momento ímpar da política local: no dia anterior à eleição de outubro que iria formar o corpo administrativo de Botucatu para os próximos dois anos. Às vésperas da eleição municipal, em 30 de outubro daquele ano, o **Correio de Botucatu** publica uma notícia sobre a solução do problema da água na cidade. A notícia não esclarece quais as regiões que seriam beneficiadas, ou se toda Botucatu estaria livre daquele problema. Todavia, o interesse maior da notícia fora o de utilizar tal ação do prefeito de trazer uma solução para tal deficiência como uma propaganda do Partido Republicano Paulista e do próprio prefeito Octacílio Nogueira, que era candidato mais uma vez:

É assim que o sr. Octacílio Nogueira vence aos seus inimigos. A rethorica fácil dos democratas não é o meio de combater, nem é digna de ser combatida.

¹⁴ Aqui destacamos como uma solução parcial, visto que, por meio da leitura dos jornais, encontramos o problema do abastecimento de água por todo o nosso recorte temporal.

É assim que se responde a esses partidinhos combalidos e rachíticos, muito bem vestidinhos de rethorica, mas cheio de perversidade.

[...]

Nota alegre: um eleitor disse ao dr. Elias Alves Correia, percorrendo com os olhos toda aquella gente: “não tenho medo dr., que só com este povo, nós venceremos depois de amanhã”.

Ahi, Batuta! (CORREIO DE BOTUCATU, 30 out. 1928, ano 28, p. 1).

Na própria notícia fica clara tanto intenção da ação, quanto a discurso do jornal referente a esse empreendimento que seria servir de argumento para a reeleição de Octacílio Nogueira e dos vereadores filiados ao P.R.P. A fala do eleitor na notícia é esclarecedora nesse sentido, principalmente pela exclamação final do próprio jornal.

Todavia, o que mais nos interessa é como foram instalados os equipamentos necessários para a solução de tal problema. Passados alguns dias das eleições, o **Correio de Botucatu** publica uma notícia que traz à luz ricas informações sobre a instalação dos novos equipamentos, e principalmente sobre a atuação de profissionais especializados à frente dos trabalhos. O **Correio** noticia uma entrevista com o engenheiro Roberto Napolitano responsável por fiscalizar e acompanhar o empreendimento. Em sua fala aparecem outros elementos que indicam a preocupação com uma ação racional para solução da distribuição de água. Ao comentar sobre seu papel em tal empreendimento, o engenheiro ressalta:

Ouvi opiniões de distintos engenheiros sobre o systema de engordadores que empreguei. São elles: dr. José Alves Feitosa, da Secretaria de Agricultura, dr. Delphino e dr. Ferraz, ambos da Sorocabana, que esponderam sobre o systema os melhores juízos. Vários canos foram enviados a Escola Polytechica para serem examinados.

- E as machinas dr., são boas?

- As machinas foram construídas na Alemanha pela Casa Siemens & Schckert, por projeto meu. São bem feitas e funcionam com muita precisão.

- A instalação das machinas...

- Eu a dirigi. O sr. naturalmente viu que procurei fazer tudo o melhor possível. Vários engenheiros competentes examinaram a montagem das machinas e só tiveram palavras de elogios (CORREIO DE BOTUCATU, 07 nov. 1928, ano 28, p. 1).

Tais elementos já denotam a presença de especialistas e profissionais capacitados na realização de certas iniciativas de melhorias urbanas. A participação de engenheiros em nível local, bem como, de profissionais ligados ao Estado, à Estrada de Ferro Sorocabana e à Escola Politécnica significa uma preocupação com ações racionais e com mão-de-obra especializada à frente dos empreendimentos da administração municipal. Preocupação essa que não era exclusiva da cidade de Botucatu. Em outras cidades do interior paulista, como Franca e Batatais, bem como grandes centros urbanos, como Rio de Janeiro e São Paulo, havia a presença de engenheiros que estavam à frente dos principais empreendimentos e ações engendradas pelas prefeituras.

Segundo Cristina Campos (2010), a figura do engenheiro fazia-se presente desde o período imperial, e tornou-se ainda mais participativa na República, principalmente em São Paulo, com a criação e organização da Inspetoria Geral das Obras Públicas da Província de São Paulo e a Superintendência de Obras Públicas (esta última criada no período republicano) (p. 58-63). No que se trata da Superintendência de Obras Públicas, havia ainda uma repartição destinada exclusivamente à questão da água e dos esgotos nos centros urbanos, tendo à frente sempre um profissional com capacitação técnica e sobretudo em engenharia, para que assim se pudesse fazer os levantamentos referentes ao melhor ponto de captação, a necessidade da população e o volume de água necessário por dia e por habitante (CAMPOS, 2010, p. 132-144).

Além da presença do engenheiro nos setores públicos, as cidades que eram criadas, ou que ganhavam outra dinâmica e importância no oeste paulista, sobretudo devido à presença das ferrovias, eram locais que ofereciam uma gama de serviços para os engenheiros, como o saneamento urbano, a construção de prédios públicos e privados, na questão da iluminação e força elétrica (SILVA, 2012, p. 32-33). Também devemos considerar que, a partir do final do século XIX e nas primeiras décadas do XX, há uma “crescente percepção da importância das atividades técnicas e científicas” nos espaços urbanos do interior paulista, região na qual o desenvolvimento da economia capitalista estava diretamente ligado aos núcleos citadinos que, por isso, demandavam infraestruturas correspondentes (SILVA, 2012, p. 137).

O problema do abastecimento de água da cidade persistiria, mesmo com os melhoramentos realizados durante o governo de Octacílio Nogueira. Segundo o **Jornal de Notícias**, a requisição de ações por parte da prefeitura se fazia em função do crescimento urbano de Botucatu, que demandava melhorias e ampliações dos serviços de água e esgoto:

Uma cidade quando chega ao grau de desenvolvimento como a nossa, vai apresentando, aos seus administradores, problemas a resolver e melhoramentos que se tornam cada vez mais imprescindíveis. Esses problemas e melhoramentos, chegando a um dado momento têm de ser resolvidos e feitos, impostos pela vida citadina que os exige, sob pena de retrogradar. Mas a vida de uma cidade, chegando a um ponto de progresso, não pode retrogradar, pois, os capitais avultados empregados nas construções tais como prédios, fábricas, escolas, igrejas, casas comerciais, e mil e outros requisitos de uma cidade, resiste a todas as crises e com maior ou menos celeridade vai avançando, vai instalando novas iniciativas, novos índices de progresso (JORNAL DE NOTÍCIAS, 21 mai. 1933, ano 2, p. 01).

O **Jornal de Notícias** pontua que o crescimento urbano de Botucatu exigia que a infraestrutura citadina acompanhasse tal desenvolvimento para não se tornar deficitária. Na matéria em questão, os melhoramentos aos quais se faz menção são de abastecimento de água e a instalação da rede de esgoto que, segundo a reportagem, já não mais condiziam com as

demandas urbanas. Segundo consta na reportagem, as instalações da rede de água e esgoto de Botucatu foram instaladas em meados de 1906:

Quando naquela data (1906) se fizeram as instalações não se previu o enorme desenvolvimento que teve a cidade. Administrações posteriores melhoraram a rede de água, mas, foram puros remendos, verdadeiras medidas de emergência, sem alcançar resolver o caso como devera. A verdade é que o problema continua desafiando solução capaz de proporcionar água potável a população e a respectiva rede de esgotos suficiente para a hygiene da cidade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 21 mai. 1933, ano 2, p. 01).

Sob o governo local de Cap. João Batista Correa de Melo, sucessor de Deodoro Pinheiro – entre agosto de 1933 e março de 1934 – o problema ainda persistia. Entretanto, o **Jornal de Notícias** trata do agravamento do problema como resultante da última administração, que despendia gastos excessivos em “incenso aos ídolos da política” e para “fabricar eleitores”, fazendo referência aos almoços e reuniões entre o então prefeito Deodoro Pinheiro, o líder do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, Armando Laydner, e os ferroviários botucatuenses (JORNAL DE NOTÍCIAS, 23 nov. 1933, ano 02, p. 4). Na inauguração do melhoramento realizado pelo Octacílio Nogueira em 1928, as deficiências do sistema de água e esgoto de Botucatu também são tratadas como frutos de más administrações públicas da prefeitura.

As consequências da falta de água e do bom funcionamento da rede de esgoto da cidade eram entendidos como catalisadores para a disseminação de epidemias. As relações entre epidemias e saneamento nortearam e legitimaram reformas e intervenções públicas nos principais centros urbanos do país, como no Rio de Janeiro e em São Paulo. Nos últimos anos do século XIX e início do XX, o Rio de Janeiro, por exemplo,¹⁵ já vinha sofrendo reformas pontuais, tal como indica Pesavento (2002). Todavia, foram as intervenções almejadas e licenciadas por Pereira Passos que promoveram uma transformação da cidade por meio da modernização do porto e da racionalidade da configuração urbana (visando o melhor fluxo de mercadorias até o porto e deste para o centro e estação ferroviária) e do saneamento básico. (SEVCENKO, 1998, p. 22).

Ressaltando o saneamento e o ideal de higiene, Sidney Chalhoub comenta que esta ideologia higienista encontrou grande adesão por parte da elite política e econômica da capital do Brasil. Aqueles que estavam à frente da administração local entendiam que o conhecimento técnico e científico (neutro e apolítico) de engenheiros, médicos e sanitaristas

¹⁵ Ressaltamos aqui a cidade do Rio de Janeiro tendo em vista que, segundo Sandra Pesavento, como capital do Império e da República, essa era a “porta de entrada às ideias novas, concebidas no bojo do processo de renovação urbana que acompanhou a emergência da modernidade. Assim, foi a primeira das cidades a se defrontar no espelho, em crise de identidade” (PESAVENTO, 2002, p. 165).

seriam um instrumento que solucionaria alguns problemas urbanos, como aqueles referente à higienização; medidas que visavam também atingir os hábitos da população do Rio de Janeiro, sobretudo da parcela mais pobres, dentro de um propósito também civilizatório. Ou seja, a administração pública defendia que, a partir dos princípios de higiene um possível caminho para elencar o Brasil frente ao progresso dos países civilizados (CHALHOUN, 1996, p. 35). Visão que, por sua vez, era baseada nas experiências europeias e acreditava que a partir do conhecimento técnico e racional de médicos e sanitaristas sobre as questões citadinas, poderia se estabelecer uma nova ordem urbana (CALDEIRA, 2007, p. 194).

Os ideais de higiene, principalmente aqueles referentes à necessidade de água e rede de esgoto para os dejetos, eram discutidos também pelos jornais de Botucatu. Ambos os jornais locais abordavam a “questão da água”:

O problema de água é desses que não permitem delongas, pois a rede de esgotos sem a carga necessária de água que a faça funcionar como é mister, torna-se um perigo eminente. Esgotto sem água é mil vezes preferível não tê-lo [...]
A falta de água é verdadeiramente alarmante. As medidas precisam ser tomadas com toda a energia e imediatamente, para evitar que se desenvolva na cidade alguma epidemia (JORNAL DE NOTÍCIAS, 23 nov. 1933, ano 02, p. 4).

Na administração da prefeitura por Carlos Cesar – comerciante e ex-presidente da Associação Comercial de Botucatu – entre março de 1934 e agosto de 1935, encontramos mais uma vez a busca por soluções em relação ao insuficiente abastecimento de água local. Dos meses de julho a agosto de 1934, a escassez de chuvas no período agravou ainda mais a questão da água em Botucatu. Em uma nota publicada pelo **Jornal de Notícias**, direcionada aos habitantes da cidade, a prefeitura solicita a economia no uso de água:

Deante da prolongada estiagem que estamos passando, o fornecimento de água cada vez mais difícil, mas, com a cooperação de todos, esse inconveniente pode ser em parte remediado.
A prefeitura está empregando o máximo de seus esforços para que Botucatú fique com sua rede de Água e Esgotos perfeitamente aparelhada para corresponder ao progresso da cidade, mas, sendo um empreendimento de vulto, que necessita serios estudos e enormes despesas, não poderá ser resolvido de repente (JORNAL DE NOTÍCIAS, 12 de ago. 1934, ano 3, p. 4).

No intuito de encontrar uma solução para tal problema, o então prefeito Carlos Cesar traz de São Paulo dois engenheiros. O objetivo de tal visita era percorrer as nascentes próximas a Botucatu e verificar se a captação dessas nascentes solucionaria a insuficiência do abastecimento de água daquele período, bem como, para os próximos anos. De toda forma, o **Jornal de Notícias** enfatiza que tal problema referente à água e ao esgoto era devido às más administrações passadas do governo municipal, que comprometiam o desenvolvimento de Botucatu e legitimavam o então governo de Carlos Cesar e suas ações na busca pela melhor solução:

Desde há muito que o abastecimento de água potável para Botucatú e o ampliação e melhoramento da actual rede de esgotos tem sido um dos problemas mais prementes das nossas administrações municipais passadas, que na hora do aperto, davam uma solução de momento, a espera que as finanças permitissem sanar essa grave lacuna cuja duração constitui uma seria ameaça ao progresso de nossa cidade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 26 jul. 1934, ano 3, p. 4).

Todavia, os problemas com a falta de água em Botucatu persistem e atravessam a década de 1930. No ano de 1939, a **Folha de Botucatu** detalhava que havia, aproximadamente, três mil e duzentas residências no perímetro urbano, sendo que por volta de um mil e quinhentas casas distribuídas por diversos bairros não eram “servidas nem com água nem com esgoto”. Na mesma matéria, comenta que a prefeitura havia aberto concorrência para tal serviço, contratando assim, um engenheiro para a criação de um projeto a ser executado. No parecer do engenheiro, comentado pelo jornal, destaca-se a baixa qualidade das águas nos mananciais próximos à cidade:

De todas as águas que possuímos e que são distribuídas à população, somente a do Pardinho está em condições mais favoráveis. Nas análises procedidas verificou-se que as águas do Rio Pardo, Pinheirinho, Fazenda Cintra, possuem uma acentuada turbidez, coloração e um índice de ferro muito significativo. A água do Campão Grande foi dada como não potável no passo que a do Pardinho apresenta o seguinte resultado: oxigênio consumido e coloração elevada com ligeira turbidez (FOLHA DE BOTUCATU, 12 jul. 1939, ano 5, p. 4).

A localização de fontes cada vez mais distantes do “centro”, que gerava em consequência o encarecimento dos investimentos para obter uma melhor e mais eficiente distribuição de água, somava-se à baixa qualidade das águas disponíveis. O **Correio de Botucatu** comentava sobre a “grande quantidade microbiana” nas águas que saíam das poucas torneiras, visto que havia uma ausência desse serviço em toda a cidade, desde “Villa dos Lavradores, Bairro Alto, Boa Vista, Lavapés, altos da cidade e o próprio veio central”: a “falta de água avulta; a pouca que cahe das torneiras é suja...” (CORREIO DE BOTUCATU, 14 abr. 1939, ano 38, p. 1).

Em função de se mostrarem interessados em uma cidade melhor e em defesa do que defendiam como “verdade” o **Correio de Botucatu** e o **Jornal de Notícias** utilizavam as notícias publicadas sobre as infraestruturas urbanas para legitimar ações e administrações dos prefeitos com os quais estabeleciam certa proximidade. Ambos os jornais não apenas noticiavam a inauguração de algum empreendimento ou a sua ineficiência, mas depositavam em suas publicações uma carga de valores e partidarismos, bem como, pontuavam o que acreditavam ser soluções para os problemas urbanos.

Havia também um posicionamento em comum sobre a necessidade de requisição de profissionais com conhecimento técnico e racional para lidar com as questões da ineficiência

da infraestrutura urbana. Sendo assim, os jornais destacavam a figura desses profissionais (engenheiro e técnicos) na busca por soluções e também reivindicavam uma imagem de administração equivalente aos grandes centros.

Outros problemas de infraestrutura urbana são discutidos pelos jornais de Botucatu entre os anos de 1928-1934, e os periódicos fazem alusão ao fato de que estes são decorrentes do crescimento e desenvolvimento da cidade. Além da escassez e má distribuição de água e esgoto em Botucatu, problemas de outra ordem eram ressaltados pelo **Jornal de Notícias**, como as vias e ruas que interligavam os bairros mais afastados com o centro urbano. O crescimento da cidade, que era mensurado também através dos novos bairros que iam se formando, bem como, o aumento daqueles já existentes, demandava assim uma melhor comunicação entre tais regiões e o centro. A necessidade de criação de vias de comunicação entre os novos bairros e o centro da cidade era uma questão que ganhava as páginas do **Jornal de Notícias**. O crescimento urbano de Botucatu era visto então como consequência do desenvolvimento econômico da cidade, como índice de “progresso”:

O perímetro urbano de Botucatu está se alargando enormemente. Da Villa Antarctica em início, até a Villa S. Therezinha e Lavapés, da Villa Maria, Boa Vista, Bairro Alto até outro extremo da cidade, já são bem extensas as ruas [...]

Isso tudo é sinal de progresso, mas, necessário se torne ir tomando medidas de acordo com o crescimento para, no futuro, não surgirem problemas de difícil solução.

A Villa dos Lavradores só tem com a cidade uma via de comunicação, essa mesma apertada embaixo do pontilhão por onde passa a Estrada de Ferro Sorocabana. (JORNAL DE NOTÍCIAS, 29 nov. 1931, ano 1, p. 4).

A formação de novos bairros e o crescimento dos já existentes demandavam certas necessidades de infraestrutura da cidade, segundo os jornais. Dentre elas, a criação e conservação de vias de acesso entre as áreas adjacentes e o centro da cidade e, além disso, que tais vias tivessem largura suficiente para o bom andamento do trânsito de pedestres e automóveis.

O diretor do **Jornal de Notícias** J. Thomaz de Almeida, no início do ano de 1933 assinou algumas matérias sobre a necessidade de vias de comunicação para ligar os bairros mais periféricos com o centro da cidade, com outros bairros e a estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Trata-se de duas matérias sob o título “Praças e ruas” e “Ruas e avenidas” que haviam sido publicadas na **Revista Comercial**,¹⁶ em 1930, e que J. Thomaz de Almeida reedita para mostrar que os problemas e o alerta feito por ele anteriormente ainda persistia em

¹⁶Cabe aqui lembrar que a **Revista Comercial** era publicada pela Associação Comercial de Botucatu, e o diretor do **Jornal de Notícias**, J. Thomaz Almeida publicou algumas matérias naquela revista, que posteriormente foram reeditadas em seu jornal.

Botucatu. Nessas matérias, além de críticas às administrações anteriores sobre as deficiências de comunicação entre os bairros, J. Thomaz de Almeida pontua algumas soluções.

A ligação entre a vila Maria e a estação da Estrada de Ferro Sorocabana é um dos temas abordados pelo diretor do **Jornal de Notícias** que, por sua vez, deixava claro que a demanda de mais uma via de acesso entre o bairro e a estação visavam benefícios no campo da economia:

Para a estação Sorocabana, Botucatú só tem uma entrada e essa mesma agora foi agravada com o serviço decorrente do armazém de cargas da citada estrada, cujo serviço antes da construção do novo armazém era feito por uma travessa a montante da estação.

[...] Existe o bairro denominado Villa Maria, que fica na colina fronteira da qual está a estação Sorocabana, sendo também um bairro com uma só saída.

Um plano perfeitamente viável e que harmonizaria perfeitamente esses inconvenientes que apontamos, seria a abertura de uma avenida bem espaçosa, ligando a estação à Vila Maria, e aproveitando-se o ensejo para rectificar a rua do matadouro.

Desse melhoramento resultariam diversas vantagens: Economia, porque as indemnizações serão relativamente modicas; a abertura de mais uma via de comunicação por onde poderá ser feito o tráfego para os armazéns da estrada de ferro evitando-se o congestionamento; enfim, um melhoramento que se não foi feito agora terá que ser feito futuramente com mais dispêndio [...] (JORNAL DE NOTÍCIAS, 19 mar. 1933, ano 02, p. 1).

As preocupações de J. Thomaz de Almeida são duas: a abertura de uma avenida que tornaria mais acessível a vila Maria à estação da Sorocabana, o que evitaria os congestionamentos para o acesso aos armazéns da mesma; e que tal medida fosse tomada naquela ocasião, visto que os custos de desapropriação eram ainda baixos, o que diminuiria as despesas com o empreendimento.

O **Correio de Botucatu** também se manifestou em relação ao bairro Vila Maria, publicando um pequeno manifesto junto a um abaixo-assinado sobre a situação dos moradores daquela região da cidade. Neste texto, endereçado ao então prefeito Major Antônio Moura Campos, os moradores reivindicavam uma ligação fácil com o centro da cidade para seu “maior desenvolvimento e conforto de seus moradores”, e justificava esse “melhoramento” pelo fato de que tal região “assumiu uma importância considerável pelo número de prédios ali construídos, dando abrigo para muitas famílias de operários” (CORREIO DE BOTUCATU, 06 mar. 1931, ano 30, p. 4).

No mesmo número do **Jornal de Notícias**, o diretor reedita outra matéria intitulada “Ruas e avenidas”, na qual ainda trata sobre a necessidade de construção de mais vias de comunicação entre os bairros:

Botucatú é uma cidade cujo perímetro urbano está se alargando de todos os lados, e, as construções, os bairros, as villas, estende-se e alargam-se, sem haver sido até hoje estudado um plano que preveja inconvenientes ou veja as vantagens de se fazer

grandes vias ou avenidas de ligação comunicando os extremos da cidade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 19 mar. 1933, ano 02, p. 1).

A ênfase de seus comentários está na necessidade de realização de tais medidas com urgência devido ao baixo custo da desapropriação de terrenos e prédios, visto que são áreas que ainda não possuem tantas construções ou loteamentos: “[...] já dissemos presentemente ou em prazo relativamente curto, esse melhoramento terá custo diminuto comparado com o que poderá custar quando as construções e melhoramentos aumentarem” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 19 mar. de 1933, ano 02, p. 1).

J. Thomaz de Almeida esclarece que devido ao momento de crise, visto que escrevia em meados de 1930, tais medidas podiam não parecer tão necessárias, mas antecipava ele que, quando as atividades comerciais voltassem a ganhar força, o acesso à estação e armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana seria insuficiente, visto que dava-se somente pela Avenida Floriano Peixoto. Sendo assim, podemos entender que sua preocupação com a criação de vias de comunicação entre os bairros estava voltada para as demandas do comércio e indústrias da cidade, principalmente no que se refere ao acesso aos armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana, local intermediário para o recebimento e envio de mercadorias. E também vale destacar que, essas duas reportagens são publicadas primeiramente na **Revista do Comércio**, periódico vinculado à Associação Comercial de Botucatu, o que justifica tais críticas e soluções apontadas para as questões das vias de comunicação entre os bairros e a estação.

Ainda em março de 1933, J. Thomaz de Almeida continua a fazer do assunto reportagens para o **Jornal de Notícias**, com matérias sobre o urbanismo e a necessidade dos cuidados com as vias de comunicação entre os bairros de Botucatu. Somam-se àquelas, mais duas reportagens sobre tal temática, enfatizando as mesmas questões, benefícios e soluções. Vale ressaltar que todas essas críticas realizadas pelo **Jornal de Notícias** e lideradas pela figura de João Thomaz de Almeida, são publicadas no mês março de 1933, momento concomitante à indicação de Deodoro Pinheiro Machado, proprietário e diretor do **Correio de Botucatu**, a chefe da administração da prefeitura da cidade.

Além do acesso a estes novos bairros que iam se formando e desenvolvendo, havia uma preocupação quanto à maneira que tais espaços iam se urbanizando, sem “ordem” e fiscalização por parte do poder público local. No ano de 1937, a **Folha de Botucatu** chama a atenção para a ausência de “planos” para a urbanização desses bairros, que já contavam com “uma grande quantidade de predios novos e modernos”, “crescendo ao Deus dará, em obedecer a directrizes predeterminadas, dentro de uns poucos annos mais um novo problema se apresentará a nossa edilidade, qual seja o de urbanizar o novo bairro” (FOLHA DE

BOTUCATU, 28 fev. 1937, ano 2, p. 1). Não apenas a ligação com os bairros eram discutidas pelos jornais, mas também, a forma pela qual se dava a sua urbanização, isto é, sem controle e fiscalização das autoridades locais.

Dentre as questões sobre a infraestrutura da cidade de Botucatu que eram discutidas pelo **Jornal de Notícias** e pelo **Correio de Botucatu**, o ajardinamento das praças públicas e o calcamento/pavimentação das ruas da cidade também foram assuntos muito presentes nas administrações públicas e nas notícias publicadas. Tais empreendimentos são tratados pelos jornais como melhoramentos urbanos que visavam tornar a cidade de Botucatu moderna, por meio do embelezamento das ruas e espaços públicos, melhor qualidade do ar e o bom funcionamento do tráfego.

Ao tratar sobre a necessidade do ajardinamento das praças públicas de Botucatu, dois motivos principais são destacados por J. Thomaz de Almeida: o embelezamento urbano e a melhor qualidade do ar:

Innegavel ser um jardim para uma cidade uma necessidade, principalmente quando ella vae se adensando, fazendo um papel de respiradouro, oxygenando o ambiente e embellezando o local (JORNAL DE NOTÍCIAS, 19 de mar. de 1933, ano 2, p. 1).

As ações que ocorreram nos grandes centros, como Paris e Rio de Janeiro, assimilavam as reformas necessárias à higiene, que envolviam o saneamento e a circulação de água e ar, além da estética urbana. Ao legitimar as intervenções por meio do discurso higienista, incluíam-se planos de remodelação do espaço urbano visando também o seu embelezamento (CHALHOUB, 1996; PESAVENTO, 2002; BERMAN, 2007). Nas cidades europeias que sofreram transformações, principalmente com a crescente industrialização, a preocupação com criação de praças e espaços verdes manifesta-se, sobretudo, “quando as cidades começam a ficar extensas e seus habitantes ficam longe da natureza [...] outrossim, as nascentes noções de salubrismo e higiene” e também reforçam a criação de “espaços abertos e ventilados que, supõe-se, permitem a dispersão dos miasmas” (PARADEDA, 2003, p. 53).

Assim, espaço das praças esteve presente nos projetos urbanos do século XIX e início do XX. Ao pontuar as principais correntes do urbanismo moderno, Júnia Marques Caldeira destaca a presença da praça cumprindo distintas funções em diferentes momentos históricos. Em consequência do crescente aumento populacional, decorrente da industrialização que também estava em ascensão, a cidade passa a ser “problematizada e surgimento de uma produção teórica põe em evidência a questão da organização social e sua relação com a organização espacial” (CALDEIRA, 2007, p. 195). Segundo Caldeira,

Diante dessas transformações, a estrutura forma da cidade modifica-se e, com ela, os espaços simbólicos tradicionais perdem significado. É o caso da praça pública que, diante do crescimento territorial da cidade moderna e do surgimento de edificações,

que passam abrigar e acolher diversas atividades praticadas nos espaços tradicionais, depara-se com um momento de declínio na condição de local de sociabilidade. As praças passam a assumir gradativamente o papel de vazios urbanos articulados ao sistema viário e ao abrigo de monumentos (CALDEIRA, 2007, p. 196).

Na cidade de Botucatu, a praça ainda cumpre uma função de espaço público para a sociabilidade e com uma forte conotação estética para o meio urbano. No correr dos anos de 1928-1934, o embelezamento da cidade é uma constante no discurso do **Correio de Botucatu**. A necessidade de reformas nas áreas centrais da cidade é registrada em várias notícias e editoriais e sugere, principalmente, o ajardinamento das praças públicas e o calçamento das ruas da cidade. Ao abordar reformas que supostamente seriam colocadas em prática pelo então prefeito Octacílio Nogueira, o **Correio de Botucatu** deixa transparecer quais os valores e a função da praça pública para a cidade, segundo o jornal:

O anno corrente será cheio de realizações fecundas para a nossa cidade. Melhoramentos de vultos serão introduzidos em seu ambiente, de modo a torna-la uma “urbs” moderna. As suas praças mais centrais, até aqui relegadas ao abandono por administrações que não quizeram compreender a importância desses logradouros para o bom nome da cidade, no correr desse ano serão ajardinadas (CORREIO DE BOTUCATU, 05 mar. 1929, ano 28, p. 1).

As reformas dos espaços públicos, sobretudo das praças, além de terem sido alvo de denúncias dos jornais locais, também estiveram entre as preocupações das administrações públicas de Botucatu. O interesse no “embelezamento” da cidade era a principal bandeira do Tenente Leônidas Cardoso, representante da Legião dos Revolucionários que assume a prefeitura em abril do ano de 1931. No seu discurso de posse, faz a seguinte declaração:

As obras encetadas pelos meus antecessores terão em minha pessoa um atento e fiel continuador. Novas obras, todas visando o embelezamento e a grandeza de Botucatú serão levadas a efeito (CORREIO DE BOTUCATU, 21 abr. 1931, ano 30, p. 1).

Dentre os melhoramentos anunciados pelo novo prefeito, o calçamento das ruas e o cuidado com as praças públicas são destacados. Numa entrevista publicada pelo **Correio de Botucatu** com o Diretor de Obras Públicas Antonio Fernandes Vilas Boas, este confirma o programa de governo e ações do então prefeito que segundo ele: “concorrem de modo directo para o embelezamento, o conforto e progresso de Botucatú” (CORREIO DE BOTUCATU, 24 abr. 1931, ano 30, p. 1).

Julgamos que a principal atitude de Leônidas Cardoso foi a reforma da Praça João Pessoa, “antiga” Praça Ataliba Leonel. No ato de inauguração, o discurso do então prefeito ressalta a figura de João Pessoa como “martyr da causa revolucionária”, da qual o próprio Leônidas Cardoso fora participante. Esse movimento de substituição do nome da Praça indica a presença real e simbólica do Governo Revolucionário de Getúlio Vargas em Botucatu.

No início do ano de 1931, o **Correio de Botucatu** vinha publicando algumas notícias e colunas a respeito da Praça João Pessoa. Numa destas colunas, o autor chama atenção para as ações do prefeito Antonio de Moura Campos, que não “priorizava” a Praça João Pessoa (situada na região central da cidade) e as reformas demandadas por esse espaço e acabou reformando outros espaços públicos, como a Praça Carlo del Preste.

As praças centrais sempre tiveram maior atenção do poder público das cidades, principalmente devido ao seu entorno, que normalmente abriga residências da elite econômica que, em alguns casos, também estava envolvida na política. A historiografia sobre cidade bem aponta esse movimento: a valorização das propriedades em volta de praças, que devido a sua posição central, estavam rodeadas por prédios públicos importantes e sob um padrão estético e arquitetônico que as diferenciava na paisagem urbana. Ao descrever a Praça Saebra no romance *Gabriela, Cravo e Canela*, Jorge Amado comentava sobre a relação da política local e a escolha dos espaços a serem reformados:

Aquele era o mais belo jardim da cidade. As más línguas diziam ter a intendência atenções especiais para com aqueles logradouro devido à vizinhança da casa do coronel Ramiro [produtor de cacau e membro da elite política de Ilhéus]. Mas a verdade é que na praça Saebra elevam-se também o edifício da intendência, a sede do Progresso [clube dos “jovens” e estudantes] e o Cinema Vitória [...] além dos sobrados e casas, dos melhores da cidade. É natural que os poderes públicos cuidassem com especial carinho a praça. Fora ela ajardinada durante um dos períodos de governo do coronel Ramiro (AMADO, 2001, p. 57).

Na coluna publicada sobre a Praça João Pessoa era também discutido o significado daquele local para a população de Botucatu, os usos e a serventia possíveis daquele espaço: “O ajardinamento da Praça João Pessoa, com um coreto ao centro, onde, aos domingos e feriados, se possa ouvir um pouco de música, que, sendo quase divina, tanto nos ameniza as agruras da vida, é cousa indispensável” (CORREIO DE BOTUCATU, 05 fev. 1931, ano 30, p. 3).

O descanso do dia-a-dia, os encontros, o contato com a música e a “elevação cultural” são elementos ressaltados e que legitimam, segundo o jornal e seu colunista, as reformas daquele espaço público. Em uma segunda publicação, ressaltam-se os benefícios que a reforma da Praça João Pessoa traria para cidade de Botucatu, principalmente, o “embelezamento” urbano:

Tenho certeza que todos que se interessam pelo progresso de Botucatú hão de estar de acordo com o que por mim foi dito com toda a sinceridade. A Praça João Pessoa, por uma razão de ser muito natural da sua localização privilegiada por ser, como já disse, localizada no cento ou melhor, no coração da cidade, não pode deixar de merecer uma atenção toda especial dos administradores dos negócios municipais. Embellezar a Praça João Pessoa importa em se dizer que toda a cidade ficará embellezada.

É bem de se enxergar que, mesmo assim como está, sem nenhum embelezamento sem nenhuma comodidade, uma paisagem tosca que mais se parece com um becco sem sahida, o povo desta terra, sedento por distração, buscando o sopro refrigerante de uma brisa que passa docemente, procura todas as tardes a Praça João Pessoa, disputando cada um dos que ali vão, um dos escassos e toscos bancos[...] a Praça João Pessoa, lá nessas alturas [reformada], será o encanto, o elevo da população botucatuense; a vida toda desta formosa Botucatú há de, por certo, vibrar ali, num concerto indispensável e harmônico de bemestar, de sossego, de calma e alegria (CORREIO DE BOTUCATU, 07 fev. 1931, ano 30, p. 1).



Imagem 02 - Praça João Pessoa reformada, calçada e “ajardinada”. Bancos enfileirados para o “descanso diário” e para receber a “sopro refrigerante de uma brisa que passa docemente”. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

Apesar da falta da data em que fora feita a fotografia, podemos visualizar a rua pavimentada, na área central de Botucatu, a existência de muitos bancos enfileirados com pessoas fazendo uso dos espaços, seja para passar o tempo ou num descanso breve nas sombras das árvores, de passeios e recreação ao uso do local para trabalho, como podemos destacar no canto esquerdo os engraxates. Nilson Ghirardello, ao tratar as praças enquanto espaço público, “onde a natureza estava domada, que levava as pessoas à contemplação e a lugares distantes, longe do dia a dia maçante, dos problemas cotidianos” (GHIRARDELLO, 2010, p. 207).

Na cidade de Botucatu, havia uma preocupação das praças enquanto um ambiente limpo, com o intuito de ser um “respiradouro” da cidade. Contudo, a maior preocupação da administração pública e dos jornais para com a praça referia-se à estética urbana e esse espaço enquanto *locus* de lazer, de *footing* e encontros, de práticas “modernas” e “civilizadas”. A preocupação de criar e manter a praça enquanto espaço limpo, organizado, pavimentado, iluminado, com coreto para “apreciar música” era, segundo Ghirardello, a antítese da natureza

ao redor, virtualmente perigosa. Mesmo parecendo contraditório, o autor ressalta que “moradores dessas cidades buscavam nesse paisagismo dissimuladamente disciplinado não a natureza, mas sim a civilização da qual esse modelo de espaço se originou” (GHIRARDELLO, 2010, p. 208).

Os espaços públicos como as Praças da cidade eram entendidos pelo **Correio de Botucatu** como local que deveria estar bem cuidado, visto que, depositava na cidade um aspecto de beleza, que por sua vez, transparece sua “modernidade”. A relação entre “embellezamento” e “modernidade” está presente no discurso do **Correio de Botucatu**, principalmente no que se refere aos espaços públicos. Dentre esses espaços que passavam a ideia de modernidade e beleza, o calçamento das ruas de Botucatu foi também um tema muito discutido. Este pensamento também estava dentre alguns prefeitos que passaram pela administração de Botucatu, como a figura do Major Antonio de Moura Campos, representante do Partido Democrata, cujas ações eram voltadas para o calçamento das ruas, construção de calçadas e meio-fio, entendidos enquanto melhoramentos que “beneficiariam o progresso de Botucatu” e fortaleceriam uma “imagem de cidade moderna” (CORREIO DE BOTUCATU, 25 mar. 1931, ano 30, p. 4). Entre os anos de nosso recorte, e a partir dessa questão do calçamento, o ano de 1933 é de significativa importância: período em que Deodoro Pinheiro Machado, proprietário do **Correio de Botucatu**, esteve à frente da prefeitura e por meio de seu jornal, publicou o denominado “plano de calçamento” para as ruas de Botucatu.

O calçamento das ruas de Botucatu evoca certos valores para os quais devemos atentar-nos para que assim possamos reconstruir e compreender o que era entendido como “modernidade” para a cidade de Botucatu naqueles anos iniciais de 1930. Para o **Correio de Botucatu**, tal empreendimento visava à estética urbana, que por sua vez, junto com outros elementos, dá-nos subsídios para que entendamos o que é moderno para o jornal. Em um notícia sob o título *Modernizemos a nossa cidade*, podemos mapear alguns desses elementos:

Para que Botucatú se apresente, aos olhos dos que nella habitam e dos que a visitem, uma “urbs” limpa, confortável e moderna, outra coisa não lhe falta que o calçamento do seu perímetro urbano.

O atrazo na introdução desse reclamado melhoramento é deveras lamentável. Outras cidades, como Piracicaba e Sorocaba, que tiveram os seus serviços de calçamento dos seus perímetros urbanos iniciados bem após os daqui, já os ultimaram (CORREIO DE BOTUCATU, 15 mar. 1929, ano 29, p. 1)

Existia uma comparação entre cidades do interior paulista, no sentido de legitimar as ações realizadas em Botucatu. As referências feitas a outros centros urbanos, como Sorocaba e Piracicaba, demonstram que a preocupação com o calçamento não era exclusivamente de Botucatu. Entretanto, não podemos afirmar que os valores sobre o calçamento são os mesmos.

Para o **Correio de Botucatu**, o calçamento visava oferecer conforto, estética e higiene. Um tripé sustentado por valores que endossavam o que o jornal traduzia como modernidade.

Essas transformações eram tratadas como um desejo comum a toda a população botucatuense, sendo assim, o **Correio de Botucatu** reafirmava-as como responsabilidade do poder público local. Em mais uma notícia desse jornal, ressalta-se que:

Para as grandes cidades, como por exemplo, Botucatú, o calçamento é necessidade imprescindível e inadiável, constituindo, pode-se dizer, o desejo do povo. Sob todos os pontos de vista, elle [calçamento] beneficia. Com a sua existência, evita-se a poeira, um dos maiores conductores de doenças; torna-se mais fácil e menos onerosa a conservação das ruas, enfim, traz grandes benefícios que, por serem sobejantemente conhecidos, não precisam ser registrados aqui. Assim sendo, para os bons administradores, o calçamento está entre as suas cogitações. Mas aqui em Botucatú, os nossos dirigentes não pensam desse modo. E por isso, a nossa cidade só conta com duas ou três ruas calçadas. Entre as demais, que não estão calçadas, há muitas ruas que o transito é completamente impossível, tanto a transeuntes como a de vehiculos (CORREIO DE BOTUCATU, 30 abril. 1929, ano 29, p. 02).

Havia por parte do **Correio** uma preocupação que visava não somente a estética urbana, que julgava ser alcançada pelo calçamento de suas ruas. Mas este melhoramento estava também em consonância os valores e qualidade em relação ao higiene e ao conforto. Na maioria dos casos, o calçamento das ruas das cidades estava mais concentrado na região central, e sua implantação visava evitar os buracos que se criavam nas ruas nos dias chuvosos, assim como, evitar a poeira nos dias mais secos, que além de serem considerados como meios de transmissão de doenças, sujavam as mercadorias dos comerciantes. A crescente presença dos automóveis também incentivava o calçamento das ruas, já que até então, “era comum, como equipamento suplementar ao automóvel, a utilização de pás e enxadas para que as pessoas pudessem se livrar de atolamentos” (CHIRARDELLO, 2010, p. 240).

O cuidado com a estética urbana é, assim, associado à modernização da cidade. O calçamento das ruas, justificado pela melhoria do tráfego de pessoas e veículos, além de motivos de saúde e higiene, visava constituir um projeto de cidade moderna para Botucatu que ganhava as páginas do **Correio de Botucatu**. O **Correio**, por meio de suas matérias, cobrava do prefeito e da Câmara algumas ações que promovessem tais melhorias. Em uma notícia sob o título *O que precisamos da câmara, nesse anno*, esses elementos que se julgava ser o caminho para a modernização de Botucatu aparecem como necessários:

A presente legislatura promete ser auspiciosa para a cidade. O centro urbano está fadado a ser transformado condignamente. Será embellezado com lindos jardins e o conforto estupendo que sóe ser o calçamento das ruas completará o plano de remodelamento projectado pela administração municipal. O ladrilhamento dos passeios públicos que ainda não passaram por esse melhoramento precisa ser exigido pela prefeitura, afim de que a sua obra de embellezamento não fique incompleta. Não poucos trechos de ruas localizadas no centro urbano ainda não têm os respectivos passeios decentemente ladrilhados. Dahi

a necessidade de se regularizar esse serviço, exigindo dos proprietários de terrenos ou de prédios, que ainda não o fizeram, que o façam.

Em conclusão: ajardinadas as praças Coronel Moura e Dr. Jorge Tibiriça; calçadas a paralelepípedos as nossas principais ruas; ladrilhados os passeios das vias públicas do centro urbano – Botucatu se transformará numa cidade confortável e elegante, e a actual administração passará a história local, abençoada por um povo que pouco, muito pouco até hoje recebeu dos representantes que tem tido na Câmara Municipal (CORREIO DE BOTUCATU, 23 de Março de 1929, ano 29, p. 1).

Havia então, por parte do **Correio de Botucatu**, uma preocupação não somente em cobrar das autoridades públicas locais o calçamento das ruas da cidade, mas também, em pontuar sugestões e críticas sobre as ações da prefeitura que não iam ao encontro do que o jornal julgava como a melhor alternativa ou forma de realizar tal empreendimento: indicava, pois, os caminhos e estratégias a serem seguidas para um melhor rendimento das obras e, caso a prefeitura tomasse iniciativas distintas daquelas desejadas pelo **Correio**, suas páginas se constituíam em espaços de críticas e oposição a tais ações:

Considerando judicioso os conselhos e aproveitáveis considerações que bordávamos há dias, em torno da necessidade imprescindível de ser reiniciado o serviço de calçamento a paralelepípedos do perímetro urbano da “urbs”, a prefeitura municipal resolveu effectivar a medida solicitada.

[...]

Somos de parecer que a prefeitura reinicia mal o serviço de calçamento, pelas ruas em questão. Antes de calçar as ruas longitudinaes, as transversaes o deviam ser, isto porque estão mais sujeitas às consequências das chuvas que não tardarão impiedosas, que já vae longe e penoso o esteio...a conservação das ladeiras é custosa e difficil.

[...]

Em todo caso, o que é preciso é calçar a cidade. Comece-se por aqui ou por ali. E que o inicio das obras não se façam tardar. Para tanto há dinheiro de sobras nos cofres municipaes. E ao terminar este ligeiro registro sobre os propósitos em que se encontra o prefeito de introduzir em Botucatu, o suspirado calçamento, não podemos furtar ao prazer de imodestamente declarar que, o gesto do governo da cidade, é o reflexo da acceitação de mais uma campanha bem orientada deste jornal (CORREIO DE BOTUCATU, 13 ago. 1931, ano 30, p. 1).

O trecho transcrito é extenso, mas necessário para demonstrar o papel que o **Correio de Botucatu** assumia frente a algumas reformas que eram desejadas e/ou realizadas na cidade. O calçamento fora uma de suas principais frentes de combate durante esses anos. A necessidade dessa infraestrutura visava “fazer” de Botucatu uma cidade moderna por meio de sua estética é questão central nas notícias publicadas sobre o tema pelo **Correio**. Nesse caminho, quando algumas de suas reivindicações eram acatadas pela prefeitura, logo se publicava em suas páginas uma reiteração do papel e da função do jornal para com a sociedade botucatuense: auxiliar na administração pública. Algumas crônicas de colunistas também se convertiam em espaço para tais reivindicações. Quando da publicação sobre a situação da Rua 5 de Abril, que estava repleta de buracos que dificultavam o tráfego de automóveis e pedestres, o jornal destacava seu “aspecto bello-horrível” que comprometia “o

renome de Botucatú moderna” (CORREIO DE BOTUCATU, 23 abr. 1930, ano 29, p. 2). Meses depois, numa parte do jornal destinada ao cronista Juca Pinga, ao comentar sobre a situação da citada Rua 5 de Abril, este ressalta o início das obras para o calçamento e manutenção da rua e parabeniza o jornal que, a partir de sua denúncia, que a partir de sua denúncia, atentou as autoridades para a situação de tal área da cidade (CORREIO DE BOTUCATU, 16 ago. 1930, ano 29, p. 1).

O calçamento da cidade de Botucatu, conforme as notícias de ambos os jornais, não estava orientado segundo um plano a ser executado. Como podemos notar pelo **Correio de Botucatu**, que tecia críticas à forma como ele era dirigido, demonstrando não haver uma racionalidade em tal processo. A partir de uma notícia publicada em 1939, podemos visualizar, segundo a descrição do então vice-diretor da Escola Normal da cidade, as condições das ruas e avenidas de Botucatu no ano de 1930:

Apenas era revestida a extensa arteria que compreende as ruas Major Mateus, Avenida Floriano Peixoto e Amando de Barros, no trajeto compreendido entre os cruzamentos desta ultima com a rua Cesario Mota e da primeira com a rua Cruz Pereira, além de diversos quarteirões, uns seis ou sete, ligando a rua Amando de Barros a rua Cesario Alveim (CORREIO DE BOTUCATU, 29 out. 1939, ano 38, p. 1).

Ao comentar sobre os avanços que estavam acontecendo a propósito do calçamento das vias urbanas de Botucatu naqueles anos de 1939, a notícia destaca os benefícios de possuir as ruas com tal melhoramento, de apresentar a cidade como “moderna”, utilizando como exemplo a Rua Curuzú. Segundo o vice-diretor, antes de estar calçada, “esta via publica sofria nos seus interesses. Os seus predios desvalorizam. Alguns eram até abandonados. Com o calçamento, novas forças recuperou” e assim, o que antes estava em vias de deterioração, aparece entre “novas construções, e hoje, é uma bôa, movimentada e confortável artéria” (CORREIO DE BOTUCATU, 29 out. 1939, ano 38, p. 1).

Numa entrevista concedida por Deodoro Pinheiro ao **Correio de Botucatu**, quando estava a frente da administração comenta sobre a criação de um projeto que visava o calçamento das ruas da cidade:

Ainda não sei com que recursos poderei contar desde logo para realizar os meus projectos de embellezamento da cidade. Entretanto, é meu firme pensamento tornar Botucatú uma “urbs” não só agradável pelo clima estupendo de que é dotada, como também pelo conforto que possa proporcionar àquelles que aqui aportam. Os trabalhos de calçamento da cidade não serão paralyados em hypostese alguma (CORREIO DE BOTUCATU, 2 mar. 1933, ano 32, p. 1).

Para realizar seu objetivo de tornar a cidade um espaço com uma estética agradável, Deodoro Pinheiro consegue a aprovação de seu plano. Não há por parte das notícias do **Correio de Botucatu** – nem do **Jornal de Notícias** – informações mais precisas de como

seria realizado tal plano. De toda forma, fora aprovado pelo Departamento da Administração Municipal: um empréstimo que visava o calçamento de cem mil metros quadrados da área urbana de Botucatu num intervalo de cinco anos (CORREIO DE BOTUCATU, 20 mai. 1933, ano 32, p. 1). Entretanto, se não conseguimos mais informações de como seria a realização desse plano, podemos compreender ao menos qual o intuito de Deodoro Pinheiro através de uma coluna assinada pelo então prefeito:

Não me compete o elogio da grandiosa obra, mas a realização integral do projecto – disso tenho eu certeza absoluta – transformará Btucatú numa das cidades mais confortáveis, asseiadadas e lindas do Brasil. De fato, macadamizado todo seu perímetro urbano, sargeteadas e abauladas todas as ruas dos bairros, desaparecidos todos os sulcos profundos existentes paralellamente ao riacho Lavapes, Botucatú, terá concretizado um empreendimento de urbanização admirável, terá satisfeito os seus mais momentosos problemas [...] Calçada a área urbana, sargetada a área suburbana, extintos os buracos da parte baixa da cidade, esta se equipará às primeiras do Estado, em grandeza e urbanização. As propriedades se valorizarão naturalmente (CORREIO DE BOTUCATU, 24 jul. 1933, ano 32, p. 1).

O projeto de Deodoro Pinheiro pode-nos trazer muitos significados sobre o que seu jornal entendia como “modernidade” e “moderno” para a cidade de Botucatu. Valores como conforto, higiene e, principalmente, estética – os quais já foram postos aqui como uma importante tríade para a transformação do espaço urbano – reaparecem no plano do citado prefeito. Dentre essas questões, sobressai o calçamento urbano como principal aspecto para tornar a cidade moderna e esteticamente melhorada.

Com a exoneração de Deodoro Pinheiro do cargo de prefeito, aquele projeto para o calçamento de todo o espaço urbano foi deixado de lado. Em 1936, com Deodoro Pinheiro entre os vereadores eleitos, voltou-se à discussão sobre o calçamento da cidade. Em agosto daquele ano, o **Correio de Botucatu** destaca que a Câmara Municipal havia novamente aprovado a execução do plano inicial de Deodoro Pinheiro, aquele de 1933, bem como, a proposta da empresa Luiz Cascaldo & Irmãos, que efetivaria o calçamento a paralelepípedos de “cem mil metros quadrados da cidade”, e “dentro de quatro annos, Botucatú será uma das cinco cidades mais limpas, modernas e bonitas do Estado” (CORREIO DE BOTUCATU, 20 ago. 1936, ano 35, p. 1 e 4). Além de identificar a empresa que calçaria a cidade, o jornal destaca por onde começaria esse processo de calçamento:

Acreditamos que nestes proximos 120 dias a rua Curuzú começará a receber os beneficios do calçamento a paralelepípedos e nos princípios do anno proximo a parte da cidade onde se localisam os mais notaveis estabelecimentos públicos, por sua vez sera galoardada [sic] com o grande melhoramento.

Pelo plano, dentro de cinco annos, todo o perimento urbano estará calcado, bem como as principaes ruas da Villa dos Lavradores, do Bairro Alto e do Bairro da Boa Vista (CORREIO DE BOTUCATU, 13 ago. 1936, ano 35, p. 1).

O projeto que passaria a ser executado priorizaria as ruas centrais de Botucatu, sobretudo aquelas que abrigavam os principais prédios públicos e estabelecimentos comerciais da cidade, o mesmo procedimento seria empregado nos os bairros mais afastados que iam se formando. Ao menos no plano, os melhoramentos alcançariam as áreas mais distantes, contudo, apenas nas principais vias onde estavam localizados as indústrias e comércio.

De toda forma, esse debate sobre o calçamento teve alguns momentos conflituosos que também ganham as páginas dos periódicos, como no **Jornal de Notícias**. Esse jornal destinava o espaço de suas páginas ao debate referente à carga de impostos destinados à efetivação do calçamento das ruas de Botucatu. A classe que reclamava tal situação era a dos comerciantes e industriais da cidade que, por meio da Associação Comercial e do **Jornal de Notícias**, faziam ganhar voz as suas reivindicações. As reuniões aconteciam naquela instituição comercial, na qual eram constituídos representações e abaixo-assinados que eram publicados pelo **Jornal de Notícias**.

Dentre as representações e reclamações por parte dos comerciantes e industriais, podemos destacar algumas principais, como: o número e a carga de impostos que o contribuinte era taxado, e também, segundo a representação da Associação, eram pagos impostos referentes ao calçamento e impostos referentes à viação o que significava “uma dualidade de impostos da mesma natureza, e que terá a mesma aplicação, e pelos mesmos efeitos, tende a desaparecer um deles” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 17 abr. 1932, ano 1, p. 04).

Em uma das cartas endereçadas ao prefeito, e que fora publicada pelo **Jornal**, sobre a questão do calçamento da cidade e do imposto cobrado para tal, podemos perceber com maior clareza os pontos de críticas da Associação Comercial e seus associados. São três tópicos destacados de questionamentos:

1º) Aos suplicantes parece que os impostos prediais e de viação que pagam, é a contribuição legal, com o producto dos quaes a Camara é incumbida, como mandatária do povo, a conservação do melhor modo possível, as ruas da cidade. E não como esta procedendo a Prefeitura, executando uma lei que, embora indiretamente, attribue as despesas com o calçamento aos proprietários urbanos! Estes são obrigados a fazer as calçadas, ou passeios, que circundam e marginam as suas propriedades, e isto pela razão intuitiva que as calçadas servem também para preservar os predios dos danos causados pelos temporaes, os quaes, de outra forma lhes causariam prejuizos directos. 2º) que entendem não ser pelo facto do calçamento das ruas cumular de beneficios, pode essa lei continuar a vigorar, eis que a maioria dos habitantes da cidade, não pode auferir vantagens a poder dos sacrificios exclusivos dos proprietários! 3º) entendem que o serviço de calçamento deve ser feito com verba tirado da receita municipal, e que esse serviço é imprescindível aqui à boa economia da Camara, além de outros motivos hygienicos,

pelo de ser inclinado o terreno que abriga a cidade; sendo portanto, determinado por ordem geral e não por vontade e pedido dos proprietários (JORNAL DE NOTÍCIAS, 24 de abr. de 1932, ano 01, p. 4).

Junto às publicações que evocavam o descontentamento e protesto por parte de alguns membros da classe produtora da cidade de Botucatu, o **Jornal de Notícias** também publica uma carta resposta do então prefeito Tente Leonidas Cardoso. Nesta ocasião, o prefeito mostra-se surpreso com tal indicação por parte dos comerciantes e industriais, bem como, pelo apoio da Associação Comercial em tal causa:

Agora que a prefeitura, procurando por todos os meios, sem medir sacrifícios, concorrer para o progresso de nossa terra, em realizações que o povo inteiro pode dar testemunho, é de admirar que essa Associação uma das testemunhas do empenho dessa Prefeitura em beneficiar o povo, venha endossar o protesto de alguns descontentes que, forçosamente, não desejam o progresso local, procurando ver em leis da Municipalidade vícios de inconstitucionalidade e de dualidade de impostos. E assim concitando à todos que não paguem os impostos, que tão justamente gravam os contribuintes, mas, que em compensação vem trazer as suas propriedades e a seus bens incontestável aumento de valor (JORNAL DE NOTÍCIAS, 17 abr. 1932, ano 1, p. 04).

Em meio a essas manifestações, o **Jornal de Notícias** acaba por apoiar o protesto que a Associação Comercial de Botucatu liderava em defesa de seus associados. Neste sentido, o jornal afirma que não se tratava de algo pessoal contra os serviços prestados pelo então prefeito, ou que os comerciantes e a Associação Comercial iam contra o desenvolvimento urbano da cidade, mas que o número de impostos e taxas que o contribuinte deveria quitar era o verdadeiro obstáculo para o crescimento da cidade. E também engrossava o discurso de que a Associação apenas cumpria o papel de defesa de seus associados, e do direito de reivindicação:

A Associação não esta endossando protestos de descontentes, apenas pugnando por um direito que julga haver em favor dos contribuintes, qual seja o de não se pagar dois impostos sobre a mesma cousa, como o de calçamento e viação. Tanto o ofício apresentado pela Associação, como a representação que vae ser apresentada [a segunda matéria sobre o tema publicada no dia 24 de abril de 1932] procuram diminuir a enorme carga que asphyxia o contribuinte que está sobrecarregado de taxas, impostos, emolumentos e tantas outras despesas. Essa sobre carga, sim, é que está tolhendo o progresso da cidade, porque dificulta sobremodo a manutenção dos que aqui residem ou se estabelecem (JORNAL DE NOTÍCIAS, 17 abr. 1932, ano 1, p. 04).

Na contramão dessas manifestações, posicionava-se o **Correio de Botucatu**. Em uma notícia bem enfática sobre a situação do calçamento de Botucatu, que envolvia a atitude da Associação Comercial, o **Correio** não se limita a informar a situação dos impostos, mas também critica e interpreta “os sentimentos e aspirações do povo botucatuense”:

A attitude da directoria da Associação Commercial de Botucatu, colocando-se em opposição ao imposto do calçamento, ecoou dolorosamente no espírito público, por intempestiva, por extemporânea e por injusta.

[...]

Há 15 annos vigora entre nós o imposto sobre o calçamento. No transcurso desse longo período de tempo, nenhuma voz se ergueu para verberar e protestar contra a promulgação de uma lei que visava melhorar o aspecto da cidade calçando as suas ruas.

Os commerciantes varejistas, concentrados na artéria mais importante da urbs, sempre desejaram e sempre bem disseram o melhoramento concorrendo alegre e generosamente pró sua implantação. Isso porque, sensatos, sempre souberam comprehender que o benefício os visava particularmente, resguardando do pó vermelho e terrível as mercadorias expostas à venda e valorizando consideravelmente as suas propriedades.

Logo, é nosso parecer, á Associação Commercial não cabia autoridade para falar em nome dos capitalistas, entidade de uma classe especial e diversa que é...Excedeu-se em escrúpulos, portanto, a ilustre directoria da conceituada entidade commercialina. E escrúpulo inexplicável no caso em debate, que teve o condão de crear para desgraça de Botucatu, uma solução de continuidade na obra mais notável que a administração do sr. Leonidas Cardoso vinha impondo, a contento geral, com o escopo de transformar a capital da Zona da Sorocabana numa cidade assejada, confortável e moderna (CORREIO DE BOTUCATU, 16 abril. 1932, ano 31, p. 1).

A citação é extensa, mas podemos com ela ilustrar algumas importantes considerações e posicionamentos de ambos os jornais. Primeiramente, neste e noutros casos, percebemos interesses distintos entre os jornais. O **Correio** ansiava por uma cidade “moderna” por meio do calçamento de suas ruas. Sendo assim, promover-se-ia a valorização dos imóveis, chegar-se-ia a tão a condição de conforto e higiene nas ruas de Botucatu, visto a ausência dos buracos nas ruas de terras e da poeira nos dias de calor. Por outro lado, o **Jornal de Notícias** posicionava-se a favor das ações e reivindicações da Associação Comercial local: ambas as instituições percebiam uma alta carga de impostos sobre a classe produtora, que segundo o **Jornal** e a própria instituição comercial, era o setor da sociedade que possibilitaria o progresso de Botucatu, através dos lucros gerados pelo comércio e indústria. Além da reivindicação da carga de impostos, esse setor era contrário à determinação de que os commerciantes deveriam reformar suas calçadas consideradas espaços de uso comum, e neste sentido, pontuavam que era uma despesa da administração pública a manutenção de tais espaços, já que recebia impostos para tal fim.

Essas manifestações contrárias aos impostos sobre o calçamento da cidade de Botucatu não ficavam restritas à liderança e organização da Associação Comercial. Os moradores e proprietários de comércios da Rua Curuzú também se organizaram e realizaram abaixo-assinados para cancelar o pagamento do imposto referente ao calçamento, visto que os valores do imposto não eram revertidos em obras de calçamento daquela rua. Os moradores, em carta ao então prefeito Cap. João Batista Correa de Melo, deixavam claro que o ato não era contra o imposto:

Os habitantes da Rua Curuzu continuam, desde a fundação da cidade, até agora, até este momento em que vos dirigimos este apelo, a respirar o pó vermelho da rua, e arcar com as despesas da limpeza das fachadas de suas residências, constantemente sujas pela poeira.

Devemos vos confessar que não estamos contra o imposto, desde que a nossa rua, receptáculo das impurezas da parte alta da cidade, dada a sua localização na parte baixa, seja devidamente calçada como foram nas outras acima referidas. Essas medidas, além de ser um ato de justiça, pois todos devem usufruir os benefícios da pavimentação, vem colocar o abaixo assinados dentro de grande princípio do nosso Código Civil em que todos são iguais perante a lei (JORNAL DE NOTÍCIAS, 17 dez. 1933, ano 3, p. 3).

Dentre essas questões sobre impostos, tanto o caso da Associação Comercial de Botucatu como a representação e abaixo-assinado realizados pelos moradores da Rua Curuzu, podem-nos conduzir a algumas reflexões sobre. Primeiro, os objetivos do calçamento são três: o embelezamento urbano, a melhoria no tráfego de pessoas e mercadorias e, por fim, uma questão de higiene e saúde, tendo em vista a reclamação dos moradores da Rua Curuzu. Em segundo lugar, a prefeitura da cidade demonstra não ter fundos suficientes para tal empreendimento que abrangia toda a área urbana de Botucatu, nem um plano de pavimentação, visto a ausência do calçamento em algumas ruas (até mesmo centrais) e a carga de impostos criada. Pois bem, a deficiência de fundos próprios para prestar os serviços à população pode ser uma consequência da crise econômica de 1929. Segundo Liliana Garcia, no período pós-1929, a cidade entra num período de decadência econômica, em vista do o baixo valor do seu principal produto, o café (GARCIA, 1996, p. 162). Sendo assim, os impostos eram uma ferramenta do poder público municipal para colocar em prática seus projetos de calçamento. De toda forma, devido também à crise, era a justificativa dos comerciantes e da Associação Comercial, de que os impostos agravam ainda mais a situação dos proprietários de estabelecimentos comerciais.

No que se refere ao embelezamento urbano, em muitas cidades, os proprietários dos prédios eram os responsáveis pelas reformas estéticas, tanto do prédio quanto de seu entorno. Essa era uma obrigação e um dever, mesmo que fosse puramente exterior (BARBUY, 2006). Além do pagamento de impostos, havia ainda a responsabilidade do proprietário nesse processo, o que gerava o descontentamento, visto que o benefício era para toda a população, mas o gasto vinha somente de uma classe, segundo o discurso dos comerciantes no **Jornal de Notícias**. Mesmo que as medidas, como o calçamento, valorizassem a propriedade e os bens do entorno, havia um descontentamento devido ao número de impostos a pagar além de outros gastos com a propriedade.

Podemos aqui pontuar algumas considerações sobre as reformas e melhoramentos que foram realizados e aqueles desejados para a cidade de Botucatu, a partir dos jornais locais, a

fim de torná-la uma cidade “moderna”. Havia uma preocupação com medidas e ações que visassem à melhor execução dos planos para com a cidade por meio da racionalização das estratégias urbanas e da figura do engenheiro e de técnicos à frente do departamento de Obras Públicas de Botucatu. Como sugere Pesavento, em sua análise literária sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro na virada para o XX, a “presença dos engenheiros se faria sentir com força nos novos tempos da modernidade” (PESAVENTO, 2002, p. 174). Citamos o exemplo da escassez de água na cidade de Botucatu e as ações da administração pública em trazer especialistas, técnicos e engenheiros na tentativa de resolver tal problema, o que também cumpria uma função simbólica para as cidades: uma solução racional, com bases científicas na resolução dos problemas urbanos de Botucatu.

Ambos os jornais desejam a “modernização” de Botucatu, mas a partir de meios distintos. Por um lado, o **Correio de Botucatu** preocupava-se com as reformas que visavam à estética urbana, como o calçamento das ruas e o ajardinamento das praças públicas, que eram entendidas como necessárias para que a cidade de Botucatu se apresentasse como uma cidade “moderna” para seus habitantes e para aqueles que a visitavam. Sendo assim, recorria a valores como conforto, higiene e embelezamento para fiscalizar, cobrar e incentivar ações da prefeitura que, por meios das reformas em tais estruturas, viessem ao encontro de seu discurso de tornar a cidade “moderna”. Tal perspectiva ganha maior destaque no período em que Deodoro Pinheiro Machado, proprietário e redator do **Correio de Botucatu**, esteve à frente da prefeitura municipal. O jornal publica seu projeto de tornar a cidade “moderna” a partir das reformas em espaços públicos e principalmente, por meio do calçamento das ruas da cidade, melhoramento que levaria ao conforto, higiene e embelezamento: tripé de reformas consideradas essenciais para tornar a cidade “moderna”, segundo o **Correio de Botucatu**. Esses marcos urbanos, como as ruas calçadas e jardins arborizados e ajardinados, transpassam a dimensão espacial da cidade e engendram uma imagem e um padrão de identidade para as cidades (PESAVENTO, 2002, p. 264).

Por outro lado, o **Jornal de Notícias** ressaltava outras reformas e demandas que o poder público municipal deveria acatar para que a cidade continuasse seu “progresso”. Percebia que o crescimento de Botucatu exigia atitudes da prefeitura para assegurassem o bom funcionamento e a dinâmica da cidade, como a abrangência do abastecimento de água e esgoto e a criação de ruas e avenidas que possibilitariam a interligação dos bairros afastados da região central da cidade, onde estava localizada a estação da Estrada de Ferro Sorocabana, bem como, os principais serviços existentes na cidade, como bancos, escritórios e o comércio. Essas são propostas de reformas estruturais do meio urbano, que visavam evitar o

congestionamento e privilegiar a facilidade na circulação de mercadorias e consumidores para o centro da cidade e para o espaço principal de chegada e envio de mercadorias, a estação, propondo uma reorganização do espaço urbano de acordo com os ideais de progresso e ordem econômica burguesa, visto que os principais privilegiados seriam os comerciantes e industriais locais (PESAVENTO, 2002, p. 270).

Tanto o **Correio de Botucatu** como o **Jornal de Notícias** faziam de suas páginas espaços onde, por meio de seus discursos, opinavam, reapropriavam, enfatizavam e excluía medidas que cada qual julgava necessárias para que Botucatu alcançasse sua “modernização” e o “progresso”. Sendo assim, ponderavam as medidas e ações tomadas pela prefeitura, segundo a afinidade que mantinham com os prefeitos.

3.4. Comércio, Indústria e os melhoramentos da cidade

Vimos até aqui, por meio de dois jornais locais, as preocupações com a infraestrutura urbana de Botucatu. Dentre elas, selecionamos o calçamento e a criação de novas ruas e ligações entre os bairros, além do abastecimento de água e esgoto. Esses melhoramentos eram entendidos, em alguns momentos, como consequência da, ou necessidade para, a “modernização” da cidade de Botucatu. Tal fala não estava presente apenas nas notícias dos jornais, mas também, nos discursos dos políticos (principalmente dos prefeitos) que utilizavam tais melhoramentos como meio de legitimar seus governos e solidificar suas campanhas políticas.

Havia então, uma preocupação com um bom funcionamento da cidade em termos de infraestrutura, e também, uma atenção com a estética urbana, como vimos anteriormente com os casos das praças públicas e do calçamento das ruas. Entretanto, o desejo de embelezar a cidade não estava restrito a estes dois elementos. A arquitetura das casas, prédios públicos e privados, engendrava igualmente tal aspiração de tornar a cidade com uma aparência agradável e elegante: “de annos a esta parte edifica-se muito nesta cidade. Nota-se nas construções apurado bom gosto. Isto dá um aspecto moderno a urbs” (CORREIO DE BOTUCATU, 01 jun. 1929, ano 28, p. 2). Os espaços ou regiões, principalmente da área central de Botucatu, que não condiziam com os ideais defendidos pelo jornal, eram duramente criticados pelo mesmo. Ainda demonstrando descontentamento, o jornal publicava junto à notícia possíveis soluções para o caso:

As administrações municipaes de 20 e 30 annos passados erraram não impedindo que o perímetro da cidade tomasse extensão enorme, quando no centro eram e são ainda numerosíssimos os terrenos baldios. Hoje, uma cidade de grande extensão, cheia de muros. Portanto feia e difficil de ser administrada.

[...]

Se o imposto sobre terrenos baldios no perímetro urbano já é pesado, eleva-se mais e triplicque essa taxa. Só assim os proprietários que não podem ou não querem edificar nesses terrenos serão constrangidos a os vender a quem possa construir.

[...]

O caso é que sem a extinção dos muros, Botucatu continuará sempre sendo uma cidade feia (CORREIO DE BOTUCATU, 26 mar. 1929, ano 28, p. 1).

De toda forma, ao pensar na relação entre o comércio e a indústria, o que pretendemos nesse espaço do texto é: perceber se havia uma relação entre os novos produtos e serviços que eram proporcionados à cidade, a estrutura dos prédios comerciais e industriais, os equipamentos industriais, com a “modernidade” presente e desejada no discurso dos jornais para Botucatu. Quais os valores que eram ressaltados pelos jornais para com esses estabelecimentos, que envolviam produtos domésticos, casas de diversões e novos serviços que eram inaugurados na cidade?

Havia, se assim podemos estabelecer, uma relação de interesses entre o **Jornal de Notícias** e a “classe produtora” de Botucatu. Como já vimos anteriormente, identificamos alguns pontos que nos fazem pensar e caminhar por estas trilhas. Neste sentido, o **Jornal de Notícias** ressalta que o papel das casas comerciais, bancárias e industriais é preponderante e rotula o desenvolvimento de um centro urbano. Essas instituições, bem amparadas e em pleno funcionamento, são pré-requisitos para que a cidade possa deslumbrar um futuro próspero. Tais valores são colocados em evidência quando o **Jornal** trata sobre a cidade de Ourinhos:

Este importante município cada vez mais em progresso, conta innumeros melhoramentos e está collocado entre os melhores da Zona. Tem importantes casas commerciaes, dois bancos, Casa de Saúde, Escola de Commercio e outras (JORNAL DE NOTÍCIAS, 29 nov. 1931, ano 1, p. 2).

O **Correio de Botucatu** também chama a atenção para o papel do comércio e das indústrias na prosperidade da cidade. A dinâmica do comércio de Botucatu é evocada como símbolo de uma metrópole. Quando da organização de uma guarda noturna para a cidade, o **Correio** salientava que “Botucatu já é uma grande metrópole, com um commercio intenso” e por isso, seus “grandes estabelecimentos commerciais precisam ser directamente fiscalizados dia e noite” (CORREIO DE BOTUCATU, 10 jan. 1929, ano 28, p. 1).

A presença de casas comerciais que envolviam desde produtos como roupas masculinas e femininas, bares, hotéis, restaurantes, confeitarias, endossavam uma perspectiva de crescimento da cidade: tais espaços com diferentes atividades, “compõe uma rede interativa de experiências centrais no contexto social e cultural: como a fonte de uma nova identidade e de um novo estilo de vida” (SEVCENKO, 1992, p. 34; BARBUY, 2006). Além do movimento comercial, a inauguração de estabelecimentos comerciais, a presença de produtos de outras regiões como das capitais São Paulo e Rio de Janeiro evocavam uma

imagem de estar em conexão com as sociedades “modernas” e seus hábitos “civilizados” e de suas próprias transformações: “os navios chegando da Bahia, Recife e do Rio, entupidos de encomendas: o conforto crescendo dentro das casas. Lojas e lojas, vitrines convidativas. A cidade aumentando e se transformando” (AMADO, 2001, p. 296).

Entretanto, tal perspectiva de transformação urbana não estava atrelada apenas à quantidade desses estabelecimentos em Botucatu. A estrutura física, a higiene e a organização desses espaços, e também a utilização de iluminação elétrica são elementos que denotam um aspecto de “modernidade” não somente para tais locais, mas para toda a cidade de Botucatu.

Em uma notícia que ainda trata sobre a inauguração das reformas realizadas na Praça João Pessoa, o **Correio de Botucatu** utiliza-se de referências e analogias de peças de vestuários para tratar sobre tal melhoramento. A escolha dessa reportagem não está focada na inauguração da Praça, mas nas estruturas ao seu redor: em espaços públicos e privados que, segundo os princípios do jornal, demandavam reformas:

Compreendendo que para transformar a antigamente abandonada Botucatú numa cidade moderna, mister se tornaria revestir os seus públicos logradouros com fatiotas novas, o sr. prefeito determinou a confecção de um bonito e vistoso paletó para vestir o logradouro mais central – a Praça João Pessoa. O paletó – o belvelde – está em vias de conclusão e cai como uma luva no corpo que irá agasalhar.

Mas, si se pensou no paletó, olvidou-se a calça, pois as pernas – o muro ao fundo do bosque – continuam expostos com horríveis remendos que são os feiosos anúncios ali borrado, verdadeiras tatuagens mal feitas em braço de marinheiro inglês.

O chapéu – o larguinho fronteiro ao Esperia [cinema local] -vai ser, já, confeccionado pela sociedade proprietária do imóvel.

Os pés – as paralisadas obras do Casino [cinema local] e a inacabada construção onde funcionará a Confeitaria Central – só Deus sabe quando terão meias e botinas. A filosofia figueiral do Emilio Peduti doutrina que dinheiro leva-se no caixão...

O colete, no caso em foco, é aquele muro sem pintura, pegado ao Bar Casino. Essa peça, todavia, não preocupa porque basta uma injeçãozinha de óleo canforado da prefeitura para ser levada essa veste, cujo o aspecto, hoje, é de ensebamento (CORREIO DE BOTUCATU, 14 nov. 1931, ano 31, p. 1).

Assinada apenas com a sigla D.P, a pequena crônica acima transcrita, trata o espaço urbano de Botucatu como um corpo humano. Causa uma impressão que tais locais estão vivos no interior da cidade, e precisam de uma vestimenta para cobrir seus membros: reformas e melhoramentos que tornariam tais espaços protegidos e “embelezados”. Na crônica do **Correio de Botucatu** não era somente a administração pública que era cobrada e/ou criticada para levar a cabo as reformas e melhoramentos que iam ao encontro dos desejos do citado jornal. Espaços privados com fachadas ou arquitetura, bem como seus proprietários, que não condiziam com valores discutidos pelos jornais da cidade eram duramente criticados por eles.

Um exemplo de espaço público criticado pelo **Correio de Botucatu** é o do Mercado Municipal que sofrera diversas críticas pelo atraso que, segundo o jornal, representava. Descrevia-se a estrutura e os serviços realizados no mercado municipal como na contramão

do que era desejado para a cidade de Botucatu. “Nosso velho mercado que não poucos serviços tem prestado a nossa população já está cansado. Como tudo neste mundo passa, ele também precisa ir para as calendas gregas. Daí a necessidade de seu arrasamento” (CORREIO DE BOTUCATU, 14 nov. 1928, ano 28, p. 2). A utilização do espaço do mercado pelos feirantes e pela população já não mais condizia devido ao seu aspecto velho e anti-higiênico, e neste sentido, o **Correio de Botucatu** sugere seu “fim” e que sejam realizadas feiras no interior da cidade, junto às praças públicas.

O **Correio de Botucatu** inicia uma mobilização por meio de suas páginas em prol da realização das feiras livres. Este movimento, que aparece em outras cidades brasileiras, como a Rio de Janeiro sob a administração de Pereira Passos (vide MASCARENHAS, 2005), também era endossado pelo viés sanitaria. Segundo Gilmar Mascarenhas, as feiras livres surgem como uma iniciativa modernizadora, em substituição dos velhos mercados e práticas coloniais, como os ambulantes:

Surge como símbolo de ordem, higiene e progresso. A rua como espetáculo organizado, a estética colorida das barracas padronizadas, sua disposição geométrica, cada feirante devidamente enquadrado com sua numeração e seu lugar precisamente demarcado, os horários de início e término vigiados rigorosamente pelo policiamento (MASCARENHAS, 2008, p. 82).

Ao criticar o prédio do Mercado Municipal de Botucatu, o **Correio** fazia-o tanto pela percepção higienista quanto pelo viés da estética do prédio, visto que não se enquadravam nos preceitos desejados pelo jornal. O desejo de feiras livres na cidade de Botucatu pode também ser entendido enquanto uma prática que vem ao encontro de uma parcela da população que ansiava por uma cultura moderna: “a substituição de ‘velhas formas’ por ‘novas formas’ de comércio conforme estas lhe parecerem mais a direita na linha do progresso” (MASCARENHAS, 2008, p. 80). Ainda segundo Mascarenhas, e a partir da concepção de Marshall Berman (2007) referente à constante “modernização da modernidade”, a decadência das feiras livres por volta da década de 1970 fora devida não somente às questões econômicas e políticas, mas no que se refere ao próprio imaginário: com a crescente número de supermercados, as feiras livres que antes eram locais símbolo de modernidade (engendrado pela percepção de higiene e conforto), passam a ser combatidas pela grande imprensa como espaços de desconforto, de insegurança, de falta de higiene e principalmente, por atrapalhar o andamento do trânsito (MASCARENHAS, 2008, p. 79).

Este parecer por parte do **Correio** não visava somente à substituição do prédio por outro com aspectos que poderiam ser denominados como “modernos”. O próprio uso do mercado para seu fim de comércio era questionado pelo jornal: “Hoje em dia mercados são

coisas fora de moda. As feiras livres tomaram o seu lugar. E não será Botucatu que vai deixar de acompanhar esse passo da civilização” (CORREIO DE BOTUCATU, 14 nov. 1928, ano 28, p. 2). No correr dos anos, esse também fora um dos temas de discussão do **Correio de Botucatu**: as feiras livres e o combate ao prédio do mercado. Várias notícias em tom de denúncias eram feitas, principalmente sobre a precariedade de como eram realizados os serviços no interior do prédio. A recomendação das feiras livres fora colocada em prática somente em 1930 e o **Correio** ressalta que tal medida foi uma vitória de seu jornal:

De há muito batia esta folha pró-implantação de feiras livres nessa cidade. O nosso mercado, por imprestável e anti-hygienico não mais preenchia a sua finalidade. Assim, mister se faziam providencias para que o povo não continuasse a ser prejudicado com a imprestabilidade daquele próprio municipal. Afinal, vimos victoriosa mais uma idéa sustentada por essas colunas. O jornal da Câmara vem de publicar edital da Prefeitura instituindo as feiras livres. Praças publicas, previamente designadas, às quintas, sábados e domingos, serão ocupadas pelos mercadores de fructas, aves, caprinos, verduras, gêneros alimentícios (CORREIO DE BOTUCATU, 02 ago. 1930, ano 29, p. 3).

Por defender a implementação das feiras livres sob os preceitos de que o prédio do mercado municipal era velho, antiestético e já não condizia em higiene e com as demandas da sociedade, o **Correio de Botucatu** faz uma campanha pelas feiras livres, forma então “civilizada”, “moderna” e “ordeira”, contemporânea de realizar comércios. Quando de sua implantação, o jornal coloca-se como porta-voz e idealizador das feiras, publicando sugestões sobre a organização das mesmas e combatendo aqueles que eram contrários, como o prefeito Leonidas Cardoso, que extingue as feiras livres quase um ano após o início de suas atividades (CORREIO DE BOTUCATU, 17 jul. 1931, ano 30, p. 1).

As questões do prédio do Mercado Municipal, assim como as feiras livres, persistem no decorrer da década de 1930. No ano de 1937, o **Correio de Botucatu** volta a tratar da ausência do Mercado Municipal, bem como, da desorganização das feiras que ocorriam na Praça Coronel Moura:

Feira livre contraproducente e anti-hygienica. Mercadorias e hortaliças expostas á poeira e ao sol, e verdureiros e povo amargando chuvas, frios, e raios solares. Uma feira livre assim, é indecencia e deshumanidade. Indecencia pela desorganização e falta de qualquer requisito de asseio. Deshumanidade, por expor ás intemperies o povo que compra e os humildes chacareiros que vendem (CORREIO DE BOTUCATU, 4 abr. 1937, ano 36, p. 1).

Assim como em relação aos prédios públicos, destacamos aqui as mudanças desejadas frente ao mercado municipal, evidenciamos que havia uma atenção por parte dos jornais para com os prédios privados. A arquitetura dos estabelecimentos destinados ao comércio e/ou ao entretenimento local, quando de suas reformas ou devido ao estado precário de suas estruturas, era alvos de críticas ou elogios por parte dos jornais locais. Quando da reforma da

Casa Alberto, um espaço destinado à moda masculina, o **Jornal de Notícias** assim destaca tal melhoramento:

Acaba de passar uma importante reforma a conhecida Casa Alberto, de propriedade do sr. Alberto Verderesi e que, acompanhando o progresso local, dotou seu estabelecimento de calçados e chapéus, com ótimas e artísticas vitrinas [...]
Botucatu vae, assim, sendo dotada de casas comerciais modernamente installadas e capazes de servirem ao publico com todos os mais recentes e exigentes requisitos (JORNAL DE NOTÍCIAS, 03 abr. 1932, ano 1, p. 4).

A estética, a partir do uso de vitrines, era a substância que tornava o estabelecimento “moderno” e que por sua vez, acompanhava o “progresso” de Botucatu. Medida que norteava os novos traçados das casas comerciais dos grandes centros urbanos, que visavam por meio da transparência dos vidros utilizados nas vitrines, possibilitar a visualização do espaço interno da loja e de seus produtos por aquelas que estão as ruas (BARBUY, 2006)

Dentre os melhoramentos que aconteceram em locais destinados ao comércio, as reformas e construções de espaços destinados ao entretenimento, como cinema e casas de diversões, houve uma expectativa grande com as reformas do Cinema Casino, quando este fora adquirido pela Empresa Cinematográfica Reunidas de Botucatu, de propriedade de Emilio Peduti (presidente da Associação Comercial) e de Pedro Chiaradia (um dos líderes do futuro diretório do Partido Constitucionalista local) (CORREIO DE BOTUCATU, 28 jan. 1929, ano 28, p. 1). É importante ressaltar que tal empresa cinematográfica estará presente em outras cidades, como Ourinhos e também em outros Estados, como Paraná e Mato Grosso. Seu proprietário, Emilio Peduti, também foi diretor da Rádio Emissora e da Rádio Municipalista de Botucatu e nos anos de 1948 participou ainda mais diretamente da política local, elegendo-se vereador cumprindo ainda dois mandatos enquanto prefeito da cidade, entre os anos de 1952 a 1955 e entre os anos de 1960 a 1963 (AGUIAR, 2001, p. 61).

A expectativa quando da compra do Casino pela empresa Reunidas, segundo o **Correio de Botucatu**, era reformá-lo: ampliar seu espaço e fazer daquele prédio “um ambiente de verdadeiro conforto e elegância”, com a substituição de suas paredes de tábuas por constituídas de tijolos, para que se transformasse em uma “casa de diversões a altura do progresso de Botucatu” (CORREIO DE BOTUCATU, 21 mar. 1929, ano 28, p. 1). Todavia, o espaço que inicialmente seria apenas reformado, como é anunciado meses depois, seria totalmente destruído para a construção de um novo prédio. As notícias parecem ser repetitivas, mas o que nos interessa são os valores em torno do cinema a ser construído:

Os actuaes proprietários do Cinema Casino tiveram uma ideia magnifica: em vez de submeter a reformar o antigo barracão dessa casa de diversões, vão demolil-o, substituindo-o por um edificio totalmente novo e sumptuoso.
[...]

Realizado o esplendido desideratum, uma das mais graves e notadas lacunas em nossa cidade desaparecerá. Carecíamos de um centro de diversões, no gênero, a altura de nosso progresso e que com conforto recompensasse a preferencia de nosso povo a arte que imortalizou Rodolpho Valentino

[...]

O edificio a ser construído honrará os nossos foros de “urbs” adeantada (CORREIO DE BOTUCATU, 11 abr. 1929, ano 28, p. 2).

O **Jornal de Notícias** também noticia em suas folhas a construção do novo cinema para a cidade de Botucatu. Quando da instalação da cobertura do novo prédio, o jornal destaca que tal empreendimento vem ao encontro do “progresso de Botucatu”, visto que as outras casas de diversões, dentre elas cinemas, “já não correspondem as necessidades quer em commodidade, quer em hygiene, iluminação e outros requisitos” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 01 jan. 1933, ano 2, p. 1). Além da estética do prédio, muito questionada pelo **Correio de Botucatu**, da boa aparência, os serviços prestados pelo cinema não estavam em consonância com o crescimento e dinâmica da cidade, que por sua vez, exigia melhor qualidade que envolvesse conforto, iluminação, higiene e como mostra a citação acima retirada do **Jornal de Notícias**.

Ao tomar como objeto de estudo os cinemas da cidade de São Paulo, Inimá Simões comenta que os primeiros prédios que eram utilizados como cinema, na maioria das vezes, tinham sido teatros ou barracões adaptados que serviam antes como espaços para outras atividades de lazer, como os *rinks de patinação* (1990, p. 15). Posteriormente, já no correr das primeiras décadas do século XX, as construções de espaços para abrigarem os cinemas passam a ser racionalmente pensadas e projetadas, calculando-se a melhor disposição das cadeiras, a reorganização do espaço físico já que o prédio não atenderia a mais que uma função como no caso dos teatros-cinemas, a iluminação, ventilação, conforto dos clientes, acessos para o prédio e as salas (SIMOES, 1990, p. 35).



Imagem 04 - Cinema Cassino inaugura em 1933. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

Em uma notícia que antecipava e informava sobre a inauguração do novo cinema, o **Correio de Botucatu** destacava a seguinte nota sobre a arquitetura do prédio que seria inaugurado nos próximos dias: “em lindo estylo futurista, o novo cinema local, adornado com artísticas pinturas, satisfaz perfeitamente o fim que se destina e vem também contribuir, em parte, com o embelezamento da nossa cidade” (CORREIO DE BOTUCATU, 22 jul. 1933, ano 32, p. 1). As impressões estéticas marcam as notícias publicadas pelo **Correio de Botucatu**. Na abordagem da inauguração do cinema, mais uma vez, é a estética do prédio que é ressaltada: “um dos maiores do Estado. Moderno, luxuoso, possuindo lindas decorações, deverá ser o cinema preferido pela elite botucatuense e pela nossa mocidade, educada e exuberante de vida” (CORREIO DE BOTUCATU, 26 jul. 1933, ano 32, p. 1). Assim como as estruturas e vitrines das casas comerciais e os produtos vendidos nas lojas imprimiam, segundo Heloisa Barbuy (2006), um sentimento de cosmopolitismo e modernidade, o cinema também atinge o espaço urbano nesse mesmo sentido. A arquitetura e a organização do espaço interno do cinema passavam “a concepção suntuosa das salas e o luxo ostentado parecem avalizar os esforços civilizatórios da elite local” (SIMÕES, 1990, p. 18). Vale lembrar também, que ainda nesse sentido civilizatório, Simões resalta os modos e vestimentas daqueles que frequentavam tais espaços; o contato com outros hábitos, modas e modos de vida, sobretudo urbanos, que eram vistos por meio da tela do cinema. Sobre a

influência e recepção da indústria cinematográfica em São Paulo, Inimá Simões ressaltava os filmes norte-americanos que,

Com suas descrições do estilo americano de vida, da velocidade da sociedade contemporânea, mostrando a vertigem das grandes cidades, os empresários operosos e mulheres elegantes, empolgam e emocionam o redivivo espírito bandeirante que pulsa no ritmo das máquinas modernas e constrói uma casa por hora na cidade (SIMÕES, 1990, p. 42).

A construção do Cine Cassino é entendida como de um estabelecimento moderno pela arquitetura e estrutura do novo prédio, que passam a indicar o “progresso” da cidade de Botucatu. Contudo, em 1934, o **Correio de Botucatu** chama a atenção para a necessidade de construção de um cinema com preços alternativos e para um público mais popular, considerando o Cassino um espaço apenas para entretenimento das classes mais abastadas, uma “elite” e com todas as suas “etiquetas”:

Botucatú progride. Mas não deve progredir sómente no sentido das grandes organizações commerciaes e industriaes. Deve progredir em todos os sentidos, de forma a proporcionar igualmente o bem estar e as relativas regalias do seu progresso entre todos os que concorrem para o seu desenvolvimento.
Botucatú tem o Cassino para suas elites. Botucatú precisa do seu cinema popular, para que as camadas populares possam assistir os mesmos films do Cassino, por menores preços de ingresso, e sem as exigências das etiquetas sociaes (CORREIO DE BOTUCATU, 15 fev. 1934, ano 33, p. 1).

O historiador Marcos Aguiar comenta sobre a diferenciação social no “desfruto do lazer” entre os cinemas da cidade, destacando o Cine Cassino e o Paratodos, identificando que aqueles que frequentavam o Cassino cumpriam uma “rigorosa etiqueta social”: “os homens compareciam de terno e gravata, enquanto as mulheres desfilavam pelos corredores com suas melhores roupas”, enquanto que o Paratodos era conhecido, popularmente enquanto “pulgueiro”, “relegado, em termos de conforto”, e os filmes ali exibidos eram primeiramente apreciados pelos expectadores do Cine Cassino (AGUIAR, 2001, p. 62).

O Cine Paratodos foi inaugurado no ano de 1937 e tinha como proprietária a Empresa Cinematográfica Reunidas de Botucatu, a mesma à qual pertencia o Cine Casino. Na matéria de inauguração, a **Folha de Botucatu** associa a construção e as estruturas do novo cinema como elementos que legitimam o “progresso de Botucatu”.

O arquiteto, Sr. Adolfo Dinucci esforçou-se para dar a Botucatú uma obra de arte que a enriquecesse e que fosse motivo de orgulho para o seu povo tendo conseguido plenamente o fim colimado.
Nada, absolutamente nada, falta ao Paratodos, que oferece as maiores comodidades ao povo, de par com os mais modernos aperfeiçoamento técnicos.
[...]
É uma das modernas e grandes concepções cinematográficas que assombram pela técnica, pela grandiosidade, pela riqueza, pela audácia e pela beleza que nela se contem (FOLHA DE BOTUCATU, 02 jul. 1937, ano 3, p. 1).



Imagem 05 - Cine Paratodos, atualmente, teatro e cinema público de Botucatu. Destaque para a fachada do edifício, Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

A presença do arquiteto, bem como, as instalações e equipamentos “modernos” conferem aos cinemas da cidade de Botucatu uma imagem de estabelecimentos que causam “orgulho” e um sentimento de que a cidade caminhava em direção ao “progresso” e que “modernizava-se”.

Voltando ao Cine Cassino, o **Jornal de Notícias** destaca as sessões de inauguração com suas entradas esgotadas para a projeção do filme *O Sinal da Cruz*. Comenta sobre o ambiente confortável, “finamente completo, e quem nelle ingressa, recebe imediatamente a mais suave das impressões, sente-se ipso-facto confortado das horas passadas nos afazeres diurnos” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 30 jul. 1933, ano 2, p. 1). Além dessa notícia, chama-nos a atenção uma aparente consonância de valores entre ambos os jornais no que se refere ao comércio local, além de outro ponto que também nos prende. Ao tratar da inauguração do Casino, o **Jornal de Notícias** faz o seguinte comentário à participação de uma indústria local no funcionamento do estabelecimento: “é dever fazer-nos notar que a industria local contribuiu com dois terços na edificação do bello prédio. A iluminação e a força são provenientes das Uzinaz Hydro-Eletricas Petrarca Bacchi” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 30 jul. 1933, ano 2, p. 1).

Petrarca Bacchi, filho de imigrantes italianos, fora considerado um dos maiores industriais de Botucatu nos anos sobre os quais nos debruçamos, tendo sido o principal parceiro do **Jornal de Notícias**, em cujas páginas aparecem frequentemente propagandas de suas indústrias, além de ser membro do diretório do Partido Constitucionalista e da Associação Comercial de Botucatu, instituições as quais o jornal havia certo apreço. Era proprietário das Indústrias Italo-Brasileiras, consideradas pelo **Jornal** como um “complexo industrial local”, que abrangia diversos serviços, dentre eles: a fabricação de produtos alimentícios; de bebidas como cervejas, chopes e refrigerantes; serralheria; assim como era proprietário de fazendas de café e atuava na venda e compra de terrenos. Dentre esses serviços e empreendimentos de propriedade de Petrarca Bacchi, um deles se sobressaía: a “Uzina Hydro-Elétrica”.



Imagem 06 – Propaganda da Cervejaria Bacchi. Um dos produtos produzidos pelas Indústrias Italo-Brasileiras de propriedade de Petrarca Bacchi. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.



Imagem 07 - Avenida Floriano Peixoto. Na ocasião, ainda não pavimentada, mas com instalações de energia elétrica. Ao lado direito, o segundo edifício abriga o prédio da Indústria Italo-Brasileira de Petrarca Bacchi, identificado com seu nome na parte superior. Segundo o memorialista botucatuense João Figueroa, ali estava a maior parte da produção de Bacchi, assim como sua residência. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

As empresas Ítalo-Brasileiras de propriedade de Petrarca Bacchi estavam localizadas na Avenida Floriano Peixoto, a mesma que dava acesso à Estrada de Ferro Sorocabana. Na imagem acima, encontra-se ainda não pavimentada, mas com a instalação da energia elétrica, força motriz das casas comerciais e industriais de Botucatu. Vale ressaltar também, que fora o próprio Bacchi quem interferiu, por meio da Associação Comercial de Botucatu, na solicitação das reformas nas estruturas ferroviárias e na pavimentação do trecho que dava acesso à estação da Estrada de Ferro Sorocabana, como veremos no próximo capítulo.

No primeiro número do **Jornal de Notícias** foram publicadas, em duas páginas inteiras, informações das quedas d'água, os materiais e equipamentos utilizados, sua potência e um material fotográfico da usina em questão. No interior paulista, mais a oeste da região da Sorocabana, como na cidade de Botucatu, Helena de Lorenzo ressalta que havia centros isolados e descentralizados de fornecimento de energia e força elétrica: principalmente entre os anos de 1900 e 1920, estes estabelecimentos próximos a quedas de água (uma necessidade devido à ausência de técnica mais apurada para a geração de força e luz elétrica) serviam os núcleos urbanos (LORENZO, 1993, p. 98). Entretanto, nos remetermos aqui não à forma como fora construída e a técnica empregada, mas ao sentido e valor que eram depositados naquela indústria, ou seja, sua importância para funcionamento do comércio e de outras indústrias da cidade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 22 nov. 1931, ano 1, p. 4-5). A figura de Petrarca Bacchi e suas indústrias eram relacionadas pelo **Jornal** como alicerces para o desenvolvimento e “progresso” da cidade de Botucatu. Ao enfatizar sua infância humilde e riqueza ganha pelo trabalho penoso, a notícia ressaltava:

O sr. Petrarca Bacchi, o formidável creador desse já notável parque industrial Italo-Brasileiras – é desses homens raros cujas iniciativas e perfeito bom senso pratica, força, activa, incita o Progresso da cidade que, em boa hora, o recebeu em seu seio (JORNAL DE NOTÍCIAS, 30 set. 1934, ano 3, p. 1).

A imagem que era criada a partir de suas indústrias, encaradas como um “complexo industrial”, engendrava uma ideia de que as indústrias eram uma das bases para o “progresso” da cidade de Botucatu, segundo o **Jornal de Notícias**. O título da notícia anterior é por si só simbólico e muito significativo: *o sr. Petrarca Bacchi força o progresso*, além de ser ainda mais elucidativo quando remetemos a uma propaganda de seu “complexo industrial” publicada pelo **Jornal**. No espaço destinado à Usina Hidroelétrica, o texto da propaganda ressalta que a usina abastecia a eletricidade para mais de dois mil estabelecimentos colocando em evidência alguns deles: fornecia “força e luz” para as oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana de Botucatu; para os dois jornais da cidade, o **Jornal de Notícias** e **Correio de Botucatu**; para estabelecimentos comerciais, dentre eles, o Hotel Paulista e o Hotel Glória; e para o funcionamento de outras indústrias, como a de Serafim Blasi e de Angelo Milanesi, voltada para fabricação de máquinas de beneficiamento de café (JORNAL DE NOTÍCIAS, 23 set. 1934, ano 3, p. 4).

Segundo Marcos Aguiar, após a crise de 1929, a produção cafeeira de Botucatu não conseguiu se recuperar e não encontrou outra atividade econômica proporcional (AGUIAR, 2001, p. 39). Contudo, para os jornais de Botucatu, as indústrias da cidade vão assumindo uma posição de destaque na economia e nas transformações urbanas. A **Folha de Botucatu**,

sucessora do **Jornal de Notícias** como já destacamos no início do texto, ressalta que “quando uma cidade deixa de enfraquecer a sua produção agrícola pelo cansaço de suas terras ou por qualquer outro motivo, em substituição surgem as indústrias” (FOLHA DE BOTUCATU, 04 mar. 1938, ano 02, p. 1).

Sobre as indústrias da cidade, a **Folha de Botucatu** publica uma série de cinco matérias sobre alguns estabelecimentos industriais da cidade, “com o unico fim de tornar conhecida e admirada a nossa cidade no conceito dos outros grandes centros do interior paulista” (FOLHA DE BOTUCATU, 18 jan. 1939, ano 4, p. 1). Nas publicações, o jornal não comenta o porquê da escolha das cinco indústrias ressaltadas, sendo elas: a fábrica de produtos alimentícios de Virgínio Lunardi & Irmãos; a de propriedade de Serafim Blasi (Serafim Blasi & Cia), que produzia máquinas para beneficiamento de diversos produtos, com destaque para o café; a fábrica São João de fogos de artifício, de João Antunes Ribeiro Homem; o estabelecimento industrial de Angelo Milanesi & Irmãos de fundição de ferro, peças e de construção de máquinas para serralherias e beneficiamento de produtos agrícolas, por exemplo; e por fim, a empresa de Manoel Alvarez: a Fábrica Colosso de sabão. Nas matérias sobre tais indústrias, a **Folha** destaca as formas e os processos de produção, as máquinas utilizadas com o intuito de caracterizar Botucatu enquanto uma cidade industrial e “progressista”.

O uso da energia e força gerada pela indústria de Petrarca Bacchi proporcionava o funcionamento do comércio e de outras indústrias locais que, por sua vez, eram índices de “progresso” e “modernidade” para o **Jornal de Notícias**. Sobre essa afirmativa, podemos remeter a uma circular de autoria da Associação Comercial publicada pelo **Jornal de Notícias** sobre a cidade de Botucatu. Ao comentar sobre as indústrias locais, a circular ressalta duas delas:

As industrias de Botucatu muito honram não só esta cidade como todo o Brasil por já diversas vezes haverem concorrido à Exposições e recebendo prêmios e diplomas de honra. Destaca-se primeiro logar as [frase não compreendida devido a deterioração da fonte] Máquinas de Beneficiar Café de Serafim Blasi & Cia, que há merecido e continua a merecer os maiores elogios pela parte dos produtores de café e técnicos desse produto. A Officina Blasi é bem montada e com ótimo forno de fundição e de instalação moderna; Força e Luz – Botucatu é servida por duas empresas de Força e Luz Elétrica: Companhia Paulista de Força e Luz, que faz a iluminação da cidade e distribue força a Municipalidade para o funcionamento da bomba hidráulica, e a Empresa Hidro Elétrica – Bacchi que fornece força e luz para particulares comprando \$400 o kv. A Empresa Hidro Elétrica – Bacchi veio trazer maior progresso para Botucatú e evitar que os pequenos industriaes, deante dos preços exorbitantes da Companhia Paulista de Força e Luz, paralisassem as suas fabricações (JORNAL DE NOTÍCIAS, 17 mai. 1934, ano 3, p. 4).

Ao colocar em evidência a Hidroelétrica de propriedade de Bacchi, o discurso da Associação Comercial pontua que além de uma fonte de energia e força elétrica, também a partir desses serviços, foi possível que os pequenos comerciantes e industriais mantivessem sua atividade. Os discursos da Associação Comercial e do **Jornal de Notícias** possuem certas proximidades de valores ao identificar: primeiro, o papel da energia e força elétrica para o desenvolvimento da cidade em nível econômico; bem como, o papel de Petrarca Bacchi no que se refere ao desenvolvimento econômico e da classe produtora da cidade, composta por comerciantes e industriais, para o incremento de atividades fundamentais para o “progresso” de uma cidade. É importante compreender que a partir das primeiras décadas do século XX, não somente o café que geria a economia dos municípios e do próprio Estado de São Paulo: as indústrias e o comércio ganhavam mais espaço nos centros urbanos como atividade econômica, e por sua vez, a energia e força elétrica possibilitavam um desenvolvimento urbano, comercial e industrial nas cidades. Sendo assim,

A base para as mudanças no caráter das atividades econômicas dos municípios advinha da importância de sua articulação com a atividade cafeeira, da presença da ferrovia e dos efeitos cumulativos da progressiva concentração das atividades comerciais e financeiras. No entanto, a realização dessas mudanças aparece, quase sempre, associadas à presença de energia elétrica nesses municípios (LORENZO, 1993, p. 99).

No processo de modernização do Brasil, que ganha força com o advento da República, alguns elementos são transformados em símbolos, como a ferrovia e o uso da energia elétrica, ambos possuem um papel significativo na industrialização do Brasil, sobretudo no Estado de São Paulo (cf. DEAN, 1971; CANO, 1983; LORENZO, 1993; MAGALHÃES, 2000). O uso da energia elétrica como força motriz e sua grande aceitação enquanto mercadoria foram de grande importância para o capitalismo industrial brasileiro e contribuíram para seu desenvolvimento, e segundo Helena de Lorenzo, isso significou uma nova fase no desenvolvimento urbano e industrial (LORENZO, 1994/1995, p. 124).

Nas últimas décadas do século XIX, houve maior uso e aceitação da energia elétrica enquanto força motriz. Tal movimento foi motivado por ser uma fonte de energia limpa, silenciosa e menos onerosa para o industrial, além de possibilitar uma nova forma de organização industrial e da produção (MAGALHÃES, 2000; LORENZO, 1993). Contudo, as implicações da energia elétrica não estão restritas ao uso industrial somente enquanto força motriz. No Brasil, a introdução da energia elétrica deu-se lentamente, assim como a importação de bens de consumo relacionados à eletricidade, os quais, devido à maior participação no cotidiano das pessoas, implicaram transformações na sociedade: “aos poucos, as inovações técnicas importadas da Europa e dos Estados Unidos impunham novos padrões

de consumo que iam sendo integrados ao processo de formação da economia e da sociedade” (LORENZO, 1994/1995, p. 124).

A utilização de luz elétrica trazia para a cidade uma sensação de viver e fazer parte da modernidade que tocava grande parte do ocidente. A produção e utilização de energia elétrica eram vistas como um “índice evidente de progresso” e neste sentido, a cidade era inserida na produção, visto que uma de suas indústrias era a hidroelétrica de propriedade de Petrarca Bacchi (JORNAL DE NOTÍCIAS, 27 out. 1932, ano 1, p. 1).

Países como Estados Unidos e Alemanha foram pioneiros e referências no que se refere ao uso de força e luz elétrica. Locais de origem de grandes indústrias que produziam e comercializavam artigos para o funcionamento da força elétrica, como lâmpadas e geradores elétricos e que, por sua vez, investiam capitais na produção e distribuição de energia em países periféricos, como o Brasil (MAGALHÃES, 2000, p. 30-31). Em uma notícia publicada pelo **Correio de Botucatu** destaca-se que a utilização de luz e força elétrica torna-se símbolo de “progresso”: quanto maior a difusão e uso de tal meio de força, mais elevado se torna o nível de desenvolvimento da sociedade. Como referência para tal *status* de sociedade, tem-se os Estados Unidos da América, onde o desenvolvimento fora alcançado devido ao grande uso de energia elétrica, que possibilitava menor esforço para o ser humano lidar “não só na luta pela vida, como nos misteres agradáveis da existência”:

O século que atravessamos, tão cheio de transformações de ordem social, econômica, financeira, industrial e técnica, fornece um exemplo admirável quanto as invenções e os aperfeiçoamentos que o engenho humano tem posto em uso generalizado.

[...]

E, com ellas, lucra a humanidade, que se vê cercada de um conforto muito mais accentuado, sente que os métodos são mais simples e efficazes [...]

A eletricidade tem sido um factor dos mais importantes se não o mais importante de todos elles – que influenciaram, estão influenciando e hão de influenciar essas transformações benéficas.

O que a eletricidade há realizado quanto a simplificação do trabalho humano, quanto ao aperfeiçoamento industrial e ao conforto doméstico mesmo – cujos effeitos a cada passo se fazem sentir (CORREIO DE BOTUCATU, 23 out. 1929, ano 29, p. 3).

A utilização da energia elétrica fazia-se cada vez mais necessária para o conforto, bem estar, iluminação urbana e na geração de força para o funcionamento das indústrias e comércios. Para retratar essa crescente demanda, o **Jornal de Notícias** traz o uso que dela se fez na Exposição Internacional de Chicago e o encanto da iluminação elétrica:

Hoje, seria talvez impossível realizar a Exposição de Chicago sem a eletricidade. Desde o primeiro momento em que se pisa no terreno da Exposição, nota-se a formidável influencia dessa energia mágica. A noite, o visitante deixa o recinto da feira sobre o esplendor de uma aurora boreal artificial, produzida por uma bateria de projetos eletrônicos (JORNAL DE NOTÍCIAS, 02 nov. 1933, ano 2, p. 2).

Aliado ao encanto da luz elétrica, outros valores eram sustentados junto a utilização da eletricidade: conforto e higiene. Nas casas comerciais, na criação de novos serviços e propagandas de lojas, a luz e a energia elétrica eram utilizadas como um diferencial. Na propaganda de inauguração da seção Westinghouse da loja Amando de Barros e Cia, o texto do anúncio ressalta:

Ninguém que deseje o conforto e bem estar em lar, póde hoje, para esse fim, dispensar o concurso da eletricidade.

Os aparelhos electronicos suprem, n'um lar moderno, tudo o que se pode desejar em conforto e hygiene, razão pela qual innumeras são as fabricas desses aparelhos installadas em todo o mundo (JORNAL DE NOTÍCIAS, 3 jun. 1934, ano 3, p. 1).

Os aparelhos eletrônicos passam a ser elementos incorporados junto à premissa de higiene e conforto, para um viver “moderno”. Tais equipamentos proporcionam mudanças e transformações nas atividades do dia-a-dia e no modo de vida. Segundo Alenuska Andrade, os equipamentos e utensílios eletrônicos estão além da esfera utilitária, são “artefatos que inspiram a formação de novos padrões de conforto, sofisticação, consumo e, assim, teceram uma rede de relações com os valores, sentimentos e comportamentos” (ANDRADE, 2009, p. 106).

Mesmo com o funcionamento da Usina Hidroelétrica de Bacchi, a Companhia Paulista de Força e Luz conseguiu uma concessão na cidade de Botucatu, o que gerou um imbróglio judicial entre ambas.¹⁷ A concessão adquirida na administração de Octacílio Nogueira do P.R.P., e teve apoio do **Correio de Botucatu**. De toda forma, com a inauguração dos serviços da Companhia Paulista de Força e Luz na cidade, em 1929 fora inaugurada uma loja de produtos elétricos da própria empresa. Na inauguração, realizada no Lago do Casino, uma praça da cidade, foram realizadas demonstrações de alguns “aparelhos electricos modernos, para o uso e conforto do lar”, que estariam à venda na loja da Companhia, e ainda foram distribuídos “waffles, pancakes e café feitos na hora e à vista do público” (CORREIO DE BOTUCATU, 29 jun. 1929, ano 28, p. 1). Segundo o discurso do próprio **Correio**, “preencheu-se uma lacuna há muito notada em nosso commercio”:

Precisavamos de um estabelecimento desse gênero. Ali as famílias tudo encontrarão para que os trabalhos no lar se tornem leves, pois a eletricidade e os aparelhos que ella faz funcionar substituem com enorme vantagem os creados. Hoje em dia a falta de servidores as donas de casa não mais collocam as mãos na cabeça. A eletricidade

¹⁷Ainda segundo Helena de Lorenzo, na década de 1920, houve maior investimento e interesse de grupos estrangeiros em serviços como iluminação, abastecimento de gás e transporte urbano. Nesse período há a criação e solidificação de grandes empresas, como a São Paulo Light and Power na região da cidade de São Paulo e Vale do Paraíba Paulista, e a Companhia Paulista de Força e Luz no interior do Estado de São Paulo. Ambas pertencentes a grupos e capital estrangeiros, que adquiriram ações das pequenas empresas e iniciaram a formação de monopólios (Vide, LOREZNO, 1993).

salva a situação embaraçosa...(CORREIO DE BOTUCATU, 3 jul. 1929, ano 28, p. 1).

O uso da eletricidade no espaço privado da residência não está ligado somente ao fornecimento de luz, mas à alusão de tornar os serviços domésticos mais leves e a diminuir o tempo gasto com tais serviços, o que possibilitaria mais tempo para a vida social urbana: podendo-se empregar o tempo e a energia que seria gastos com os pesados afazeres domésticos no viver urbano e moderno, nas atividades físicas, no *footing* em parques, praças e no comércio da cidade (ANDRANDE, 2009, p. 109; SEVCENKO, 1992; BARBUY, 2006).

Tanto nas notícias do **Jornal de Notícias**, quanto no **Correio de Botucatu**, o uso da energia elétrica é sustentado pela higiene (fonte de energia limpa, sem resíduos), e também pelo conforto proporcionado pelos aparelhos eletrônicos. O conforto e a higiene aparecem como elementos que legitimam o uso da energia elétrica, tanto em espaços públicos quanto na compra dos produtos e uso doméstico/privado. O conforto proporcionado pela energia e força elétrica transpassa o círculo do íntimo, e segundo Renato Ortiz, “adquire uma face privada e outra pública” (ORTIZ, 1991, p. 141).

No caso da inauguração dos serviços e da loja da Companhia Paulista da Força e Luz, o **Correio de Botucatu**, por meio de suas publicações e matérias, acaba agindo como instrumento propagandístico tanto da companhia, quanto do uso doméstico dos aparelhos eletrônicos. A distribuição de ambos os serviços se torna complementar, visto que à medida que aumentam os lucros com a venda de aparelhos eletrônicos, aumenta também o consumo de energia, o que gera lucro dobrado à empresa. Sobre a expansão e maior uso da energia elétrica nas cidades, Helena de Lorenzo ressalta que:

A eletrificação urbana, ou seja, a disponibilidade de energia elétrica nos espaços urbanos possibilitou maior realização do capital nesses espaços. Além de constituir, em si própria, um investimento lucrativo, a eletricidade tem a peculiaridade de estar presente na realização de quase todos os produtos e atividades. A energia elétrica, ao acionar máquinas, iluminar cidades, cassas, fábricas, permite imediata transferência de valor às mercadorias no decorrer do processo produtivo. Em princípio, o crescimento do consumo e a produção de mercadorias constituem a base da expansão da eletricidade, uma vez que a realização desta depende de sua produção e venda urbana (LORENZO, 1993, p. 95).

Nesse processo, a Companhia Paulista de Força e Luz coloca em ação algumas medidas publicitárias, como descontos em produtos eletrônicos para aqueles que se interligassem a sua rede elétrica. Por meio das páginas do **Correio de Botucatu**, sobretudo na primeira página, aparecem propagandas de seus produtos, como no caso da geladeira oferecida pela empresa. Na maior parte dos anúncios publicados, sempre com maior uso de texto e destinado às mulheres e “senhoras do lar”, pontuavam-se as vantagens do uso da “refrigeração elétrica”, além de manter os alimentos frescos e saudáveis:

Não podemos esperar que a occupada dona de casa se lembre de por óleo no machinismo, no entanto a maioria das machinas exigem esta atenção em intervallos regulares, afim de evitar complicações sérias e grandes despesas.

A nossa geladeira pode ser ligada a qualquer tomada e quanto ao machinismo ser completamente esquecida, pois, a própria ligação e desligação da corrente elétrica é automática. Toda a via, a beleza da machina e o serviço perfeito da mesma faz com que não se esqueça della a dona de casa, uma vez installada na cosinha (CORREIO DE BOTUCATU, 20 jul. 1929, ano 28, p. 1).

Sobre o novo produto que agora estava disponível para ser adquirido no comércio da cidade, o **Correio** destacava o conforto, a necessidade da energia elétrica, sem barulho, seu fácil manuseio, que preserva a qualidade e o frescor dos alimentos. Estes elementos ressaltados pela propaganda e pelas notícias, como no caso da inauguração da loja da Companhia Paulista de Luz e Força, também possuem uma função pedagógica de como utilizar tais objetos. Para Alenuska Andrade, a publicidade além de atrair novos consumidores para os produtos ajudou também a educar a população para a adoção de novos hábitos que, em consonância com o uso das inovações tecnológicas, prometiam conforto e bem estar (ANDRADE, 2009, p. 116-117).

Nas propagandas de casas comerciais de Botucatu publicadas nos jornais, a utilização de energia e força elétrica era entendida como um diferencial, um elemento que qualificaria ainda mais o estabelecimento e os serviços por ele prestados. Um exemplo é o da padaria Esmeralda que, como mostra a matéria, “é um estabelecimento industrial que honra Botucatú, pois em toda a zona Sorocabana não existe uma montada em tais condições”, que recebera um certificado de honra pelo Instituto Agrícola do Rio de Janeiro: “moderníssima, movida a energia elétrica, rigorosamente hygienica, oferece a quem a visita, a mais agradável impressão” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 01 out. 1933, ano 2, p. 3).

O crescente uso de energia elétrica esse período, bem como a demanda por energia elétrica, suscitavam a criação de novos serviços na cidade de Botucatu. A propaganda, por exemplo, de Armando Cesar que se intitulava engenheiro elétrico, e oferecia serviços voltados para a elaboração de projetos para iluminação de jardins públicos e privados, e de plantas para instalação de “hydro-eletricas em geral” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 8 jan. 1933, ano 2, p. 1).

A partir da leitura dos jornais de Botucatu, com o foco no comércio e na indústria local, podemos perceber que havia uma relação desses estabelecimentos com a “modernização” e o “progresso” desejados para cidade. Quando tratamos da infraestrutura urbana, percebemos uma distinção mais aberta entre o **Correio de Botucatu** e o **Jornal de Notícias** que, seguindo seus princípios e interesses de classe, almejavam reformas que eram condizentes com suas formas de pensar a cidade. Entretanto, quando nos voltamos para o

papel do comércio e das indústrias, bem como dos serviços oferecidos por esses estabelecimentos, podemos notar uma consonância de valores em ambos os jornais.

Estes viam a dinâmica do comércio como meio preponderante para manter a cidade em “progresso”. Sendo assim, ao pensar nos estabelecimentos comerciais e de entretenimento, as reformas que eram anunciadas eram legitimadas por um discurso de mão dupla: a necessidade de acompanhar o “progresso” da cidade; bem como, a partir das reformas a cidade “progredia”. De toda forma, tais estabelecimentos deveriam, a partir de suas estruturas, como as suas vitrines e arquitetura, proporcionar conforto, higiene e boas condições de iluminação: valores que aparecem nos discursos de ambos os jornais, como vimos, por exemplo, nas notícias que tratam sobre o processo de construção do novo prédio do Casino.

A ideia de progresso também aparece com relação à energia e força elétrica. A maior utilização desse recurso, tanto no interior das residências, quanto para o funcionamento dos estabelecimentos comerciais e industriais evoca uma sensação e um ideal de progresso: os quais aparecem em ambos os jornais. Ao publicar notícias sobre a Exposição Universal de Chicago e o uso que se fez da energia elétrica, bem como, ao pontuar os Estados Unidos como país a ser seguido, tendo em vista seu desenvolvimento alcançado por meio do uso da força elétrica, os jornais buscam modelos a serem adotados e um parâmetro de “progresso” a ser seguido. A demonstração dos produtos eletrônicos utilizados no preparo de *waffles*, um tipo de refeição típica dos Estados Unidos, vem ao encontro daquele “progresso” desejado: o conforto, a higiene, a comodidade e a não necessidade do emprego de força física para desempenhar certas funções que tais produtos, por meio da força elétrica, são capazes de realizar.

Quando ambos os jornais lançam um olhar para o exterior ou para outras cidades paulistas, no intuito de tomar como exemplo o “progresso” e a “modernidade” de outros centros urbanos, não estão necessariamente propondo uma cópia. Ao pensarmos que os jornais viam em outras regiões e países, como os Estado Unidos, um espelho a ser seguido e refletido no Brasil, mais especificamente em Botucatu, é tornar a análise simplista e retirar dos jornais seu papel de interpretação e reapropriação dos fatos. As casas comerciais e indústrias, os locais de diversões como os cinemas, a arquitetura e organização desses ambientes, a dinâmica comercial e os novos produtos e serviços, bem como, o uso da energia elétrica para o funcionamento e encanto de novas tecnologias, são traços que quando a elite política e econômica se olha por meio dos discursos dos jornais locais, constroem e engendram uma imagem dela mesma: centro urbano “moderno” que possui um futuro aberto de oportunidades, de crescimento contínuo. Nesse exercício de colocar-se diante de um

espelho e de fazer vistas a outros centros urbanos, a imagem refletida, segundo Pesavento, é sempre uma ilusão, mas, por sua vez essa ilusão não é mentirosa: “como representação, a identidade é sempre uma versão sobre o real”, resultado de escolhas “filtradas” pelos jogos das forças sociais que atuam nessa construção da identidade, e a “imagem do espelho é o espaço em que o sujeito entra em relação com seus fantasmas, e onde se atenuam e/ou acentuam as distinções ou aproximações entre o real e imaginário” (PESAVENTO, 2002, p. 162-163). Mesmo Botucatu não estando em similaridade no que concerne à dimensão espacial e às transformações urbanas, como no caso da referência à cidade de Chicago durante a Exposição Universal, o uso da energia elétrica, em ambos os espaços, é suficiente para sustentar e legitimar uma identidade global de cidade “moderna”, marcada pelo “progresso”.

3.5. Cidade em transição: velhos e novos hábitos

Havia uma preocupação em apresentar a cidade de Botucatu enquanto uma cidade “moderna”, mas não apenas em suas estruturas, como também nos modos e costumes de seus habitantes. Busca-se, assim, distanciá-la daquelas aparências que lembravam um passado colonial e os modos rurais não condizentes com a característica urbana que almejava alcançar, mesmo que às vezes isso levasse a certa contradição.

As reformas urbanas que ocorriam em Botucatu e os discursos dos jornais que ansiavam por uma cidade “moderna”, com hábitos e costumes urbanos, chocavam-se, em alguns momentos, com alguns hábitos “tradicionais”, como a criação de animais soltos pelas ruas do espaço urbano, como cabras e vacas que invadiam as residências:

Ante-hontem, quase ao anoitecer, na Curuzú, no trecho que fica entre as ruas Cesario Motta e Visconde do Rio Branco, uma vacca e um bezerro já crescido, tentaram penetrar pela porta de diversas casas [...]

Na residência do sr. Stefano Fioravanti, entretanto, conseguiram entrar e ahi causaram uma alarma extraordinário. A vacca penetrou no quarto de dormir e como o assoalho estivesse encerado, escorregou e cahiu sobre a cama, de onde poucos minutos haviam tirado uma creança de tenra idade que alli dormia. O animal escorregou porque tentava aggreir á sua imagem reflectida num espelho e como este se achasse um tanto alto, foi a causa da queda.

[...]

De ha muito que se falla e deseja que a prefeitura ou quem de direito, consiga abrir uma estrada ou rua, por fora da cidade, por onde possam ser conduzidas as tropas e boiadas para as invernadas, ou para o matadouro monicipal o gado destinado ao corte.

Factos como este tem se repetido. Na avenida Floriano Peixoto, conduzir uma boiada, é uma cousa difficilima para os boiadeiros e perigosissimas para os transeuntes e moradores daquela via (JORNAL DE NOTICIAS, 25 dez. 1931, ano 1, p. 5).

Como forma de evitar tais transtornos, o **Jornal** indica a construção de uma via exterior ao espaço urbano, na qual seria feito o deslocamento das tropas para seus fins. Todavia, a presença de animais na cidade era recorrente, não apenas no trajeto até o matadouro, por exemplo, mas nas proximidades e invadindo residências. O **Correio de Botucatu** também chama atenção para acontecimentos desse tipo, assim caracterizando-os:

Os caprinos andam abusando da paciência dos seus “semelhantes” humanos. De uns tempos a esta parte, tem-se visto vagando pelas nossas ruas muitas cabras e bodes. Contra esses concorrentes na propriedade das vias publicas, reclama muita gente. É que esses animaes não se contentam com passeiar pelas ruas. Invadem casas e arrasam plantações. A zona onde está localizada a rua General Telles, na sua parte alta, tem merecido a indesejável preferência dos caprinos. Não há mais jardim e quintal que não tenha sido visitados pelos atrevidos larâpios das folhagens e verduras. Depois, a vagabundagem dessa sucia pelas ruas, desmerecem nosso conceito de cidade adeantada (CORREIO DE BOTUCATU, 14 nov. 1928, ano 27, p. 3).

Tais notícias cobravam das autoridades públicas locais maior fiscalização e outros meios para lidar com os problemas de animais no espaço urbano, como a criação de leis que penalizassem os criadores que deixavam seus animais soltos, e a regularização de matadouros, por exemplo, que ocorria em outras cidades do interior paulista que ansiavam por se distanciar de costumes “atrasados” e não urbanos. Mesmo que muitas vezes ainda houvesse uma presença marcante das características rurais nessas cidades, como as “plantações” apontadas pela notícia acima, desejava-se por meio de legislações, construções e reformas de edifícios, e também através da transformação de alguns costumes, inserir a cidade no rol daquelas mais “adiantadas” e “civilizadas”.

Nos jornais de Botucatu são publicadas algumas notícias e pequenas crônicas que evocam os costumes e as transformações destes na cidade, entre sua população, principalmente entre os jovens e as mulheres. Em uma delas, o cronista coloca-se como um homem que nasceu em Botucatu e que retorna naquele ano de 1929, e destaca a cidade enquanto um “ambiente necessário ao descanso” quando da chegada dos que vinham da cidade de São Paulo, com “olhos cansados de contemplar a altura vertiginosa dos arranha-céus” e comenta:

A florescente cidade que prepondera [Botucatu], ao elevar-se o nome de São Paulo á justa posição de “leader” da civilização e do progresso brasileiro, não perdeu aquelle cunho originalista que faz os encantos da alma nacional. Aristocratizou os hábitos, sem alteração alguma dos costumes.

[...]

Cerimonias religiosas ocorridas, o respeito máximo á religião de nossos avós e, sobretudo, emmoldurada no quadro sublime da dignidade da família, a fulgir triunphante, extranha á epocha licenciiosa que o mundo atravessa, a figura inconfundível da mulher botucatuense, legitima representante da fidalguia.

Abençoada terra que me evoca a meninice, uma visão tão longinqua da patria aldeia, perdida nos deslumbramentos das sedas e do carmim, nas lampadas polycromaticas da

eletricidade, num viver de mais de dois milenios, viver artificial que prende muito a terra e afasta do céu.

Aqui has um exemplo de abnegação inconfundível. Botucatú, a terra, recorda ao homem a existência do céu (CORREIO DE BOTUCATU, 02 abr. 1929, ano 28, p. 1).

A cidade de Botucatu era indicada como um local de “tradição”, mesmo com toda a transformação e contato com elementos que transformaram o seu cotidiano, como a iluminação por lâmpadas polícromicas e a moda das peças de seda. Entretanto, em outras crônicas, havia uma preocupação com as transformações dos costumes e o esquecimento dos hábitos “tradicionais” que norteavam a sociedade. Um exemplo seria uma crônica publicada em janeiro de 1929, que comentava sobre a “tradição da passagem de ano em família” em transformação naquele momento:

É um truismo a afirmação de que o progresso espanca as tradições ou dilue a poesia que as veste. Temos, em decorrer dos nossos olhos, mil expressões dessa verdade corriqueira. Para não irmos mais longe e um exemplo que é de ontem, lembramos a velha tradição da passagem do ano, esperada em família, tradição que o progresso na sua forma mais simples – a moda – vai, com ligeireza notável, transformando em brincadeiras de “dancing”, em “réveillon”, como se diz agora (CORREIO DE BOTUCATU, 15 jan. 1929, ano 28, p. 4).

A relação entre a dissolução das tradições e o “progresso” é abordada, como no texto de Nicolau Sevcenko (1992) sobre a cidade de São Paulo nos anos de 1920, por exemplo. Sobretudo a partir da relação da sociedade, ou parte dela, os mais jovens principalmente, com novos objetos e a própria tecnologia que transformam os costumes, as convicções, os hábitos. Nesse processo de transformação do ser humano diante das mudanças materiais do novo tempo, os estabelecimentos comerciais possuem um papel relevante, dentro de um movimento ambíguo. Por um lado, no caso da cidade de São Paulo, sobretudo na região do Triângulo analisada por Heloísa Barbuy, os proprietários de estabelecimentos comerciais movidos pelas intervenções do Poder Público no espaço urbano, acabavam por acelerar as reformas/medidas desejadas. Ou seja, os comerciantes, desejosos de colocar em prática novos padrões e modos de exibir suas mercadorias (por meio do aprimoramento das vitrines), ajudavam na transformação da feição da cidade “com novos estilos e arremedos de modernidade” (BARBUY, 2006, p. 54). Os prédios, serviços e produtos comerciais, aliados aos conceitos e ideais de urbanismos e à própria exposição e organização dos produtos, atuaram na transformação do cenário urbano.

Por outro lado, os novos produtos que eram expostos nas vitrines e que circulavam nas revistas e jornais ganhavam a mentalidade das pessoas, pois engendravam, segundo Heloísa Barbuy, “uma moderna febre de novidades e celebração do presente, promoviam a dinâmica das transformações rápidas, impondo a desconexão com a tradição” (BARBUY, 2006, p. 77).

Essa desconexão com o passado era reforçada com os novos produtos eletrônicos, pelos modos de se vestir inspirados no vestuário da prática esportiva que começava a compor o cotidiano, bem como, a partir da influência do cinema e de seus astros (SEVCENKO, 1992, p. 49; p. 92-94).

Entendemos que os desdobramentos tecnológicos das últimas décadas do século XIX e início do XX, como a ferrovia, a indústria química, a energia elétrica, o cinema e a “modernização do espaço urbano” desencadearam transformações no cotidiano das pessoas, sobretudo daquelas que viviam nas cidades. Como resultante dessas experiências, ocorreram mudanças que criaram novos meios de sociabilidade e desencadearam uma reelaboração dos valores e tradições. Segundo Carla Ferraresi, o cinema, além de sua função de lazer e entretenimento, “criou uma forte empatia no homem moderno, uma espécie de identificação imediata entre o que era projetado na tela e as novas sensações despertadas nos indivíduos trazidos no bojo do processo de modernização” (FERRARESI, 2007, vol. 1, p. 167). Nessa relação, o cinema como meio de comunicação de massa é responsável pela produção de informações, valores, costumes e modos que, por sua vez, deslocam-se de seu local de origem para outros lugares longínquos no tempo e espaço, e são assim reapropriados e ressignificados por aqueles que consomem suas linguagens (FERRARESI, 2007, vol. 1, p. 42).

A presença do cinema na vida dos habitantes da cidade de Botucatu era representada pelos jornais da cidade. Entretanto, não estava unicamente relacionado a um espaço de lazer ou, pela sua arquitetura, a um marco na paisagem urbana. Havia uma preocupação com o conteúdo dos filmes e com influência que as imagens reproduzidas mecanicamente desencadeariam sobre os indivíduos, principalmente, sobre crianças e mulheres. Nas páginas do **Correio de Botucatu**, por meio de crônicas ou pequenas histórias, podemos visualizar os valores que estavam em jogo e a inquietação sobre o alcance dos filmes e dos astros frente à população.

Durante os meses de abril a agosto do ano de 1929, o **Correio de Botucatu** publicou uma coluna denominada *Gente de Agora*. Por meio de diálogos entre mulheres, mães, moças solteiras e homens, as crônicas faziam alusão aos valores da sociedade daquele período. Assinada por Lola de Oliveira, o que não podemos confirmar se realmente era uma mulher, tratava de diferentes temas, como religião, moda feminina e masculina, casamento, juventude e os novos costumes que eram incorporados por meio das músicas e do cinema.

Numa coluna da *Gente de Agora* com o título *Crianças*, há um diálogo entre duas mulheres. A conversa inicia-se tratando sobre o gosto pela literatura, a leitura de poesias e romances e a proibição de seus pais, visto que algumas leituras serem inadequadas às moças.

No decorrer do diálogo, uma das mulheres comenta que o cinema havia se sobreposto a literatura, mesmo ambas sendo consideradas perigosas e uma ameaça a moralidade dos mais jovens. Ao comentar sobre a educação das crianças, pondera:

As crianças não tem mais aquellas adoráveis ingenuidades. Os brinquedos de roda, de bonecas, a cabra-cega, os jogos infantis foram substituídos pelos cinemas, o namoro, o futebol e a dança. As pequenas de oito anos já sabem se pintar, requebrar, *flirtar*, imitando as estrelas da *tela*.

Assisti, há pouco, a um baile infantil e fiquei desolada. Dançavam, exageradamente, tangos, e *fox-trots* de uma maneira que me horrorizou. Algumas meninas, já mocinhas, tinham os braços e os colios nus e os vestidos curtíssimos sobre as coxas nuas.

Não se respirava naquela festa, a alegria, a inocência, a candura própria da infância. Não eram crianças que saltavam, que pulsavam, que brincavam, eram homens e mulheres em miniatura, que enlaçados, estreitamente, se entregavam aos prazeres da dança.

As conversas que eu ouvi de meninos eram em torno de namoros, entremeadas de palavrinhas maliciosas...Qual o culpado daquele espectáculo tristíssimo para os meus olhos?

- o cinema, Lucilia. Em nossa terra não há o mínimo escrúpulo, o mínimo cuidado na escolha das fitas para vespereares infantis.

As mães são as grandes culpadas. Não zelam pelo nível moral de seus filhos, e os levam para assistir a *films* em que se jogam cenas que impressionam fortemente os cérebros em formação (CORREIO DE BOTUCATU, 05 de Jun. de 1929, ano 28, p. 1).

O texto transcrito do jornal é longo, mas, elucidativo quanto à preocupação com a moral, comportamento e formação das crianças naquele “novo” tempo, sob o impacto do cinema e dos novos estilos musicais. Em outro diálogo intitulado *Cinema*, mais uma vez a partir do diálogo entre duas mulheres, podemos perceber o uso do cinema enquanto espaço de diversão e de encontros:

O cinema

- Vamos ao cinema, Alice?
- Que fita levam hoje?
- Os *Três Mosqueteiros*. É muito boa!
- Deus me livre! Eu só gosto de fitas modernas, em que apareçam artistas elegantes, trajando pelos últimos figurinos. Fitas em que se vejam bailes, festas, *gardem-party*, e gente *chic*, em cenários de luxo.
- A de hoje é extraída de uma romance celebre. Já leste?
- Eu não leio velharias e passadismos...
- És futurista?
- Não sei...Gosto do que é novo e bonito.
- Vamos, a fita é linda.
- Não! Não quero ir porque não combinei com meu *pequeno*. Você sabe que eu aprecio a fita quando elle está junto. Quando-lhe sempre a cadeira com o meu *manteau*.
- Mas tu não vês a fita que elle esta ao seu lado...
- Ora a fita! A fita é o que menos nos interessa...Não olhamos para a tela...Só quando ascendem as luzes. O cinema é o pretexto para nos encontrarmos e conversarmos. De quando em vez, dá-se uma olhadela para o panno, para se notar os *toilettes* das artistas e observar-se algumas *poses*. Uma ou outra scena nos chamam a atenção, mas o enredo nunca o sabemos. Não perdemos é o (?) que sempre acaba com uma beijoca – o *succo* do namoro.
- Então não aproveita as lições de moral que quase todas as fitas contem?

- As lições de moral das fitas devem ser *fitas*...Eu só vejo meu Tom Mix ao lado...nada mais! (CORREIO DE BOTUCATU, 03 de jul. de 1929, ano 28, p. 1).

O cinema enquanto estrutura física é entendido pelos jornais da cidade de Botucatu como símbolo de modernidade. Como necessidade para que a cidade se mostrasse moderna. Entretanto, também se tornou espaço de novas vivências e experiências que foram ingressando no cotidiano das pessoas. Assim, além do cinema como espaço de lazer e entretenimento, representava também dentro do processo de modernização outra função relacionada à influência e transformação das noções de tempo e espaço e ao despertar de novos estímulos sensoriais, desejos de consumo e novas formas de sensibilidade (FERRARESI, 2007, vol 2, p. 460).

Nas cidades que ganham um ímpeto de transformação, seja devido à presença de um porto, de uma ferrovia ou rodovia, com o crescente aumento de casas comerciais como cinemas e papelarias, através dos quais os habitantes entravam em contato com outros estilos e modos de vida, fosse pelo filme ou pela literatura, esses elementos causavam impacto na vida da sociedade, tanto entre os mais velhos, que não aceitavam e/ou desconfiavam das mudanças de comportamento, quanto entre mais jovens que criavam uma identificação com as experiências ressignificadas.

Vale destacar que os valores dessa dualidade representada pela resistência ao novo por parte das gerações mais conservadoras das tradições locais que se posicionam em defesa de uma “boa moral” que podia ser corrompida com os maus exemplos advindos do cinema, como destacado pelos cronistas, por exemplo, “não o será mais para as gerações [mais novas] que os recebem já fundidos e os assimilam como um dado constitutivo, permanente e banal da realidade cotidiana” (SEVENCKO, 1992, p. 93).

Por meio da bibliografia sobre a experiência da modernidade, entendemos que no final do século XIX e início do século XX, o contato com novos instrumentos tecnológicos, como a ferrovia, a eletricidade e o cinema, afetou e alterou a ordem e as hierarquias sociais e até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor.

Procuramos demonstrar que o estudo da modernização das cidades do interior paulista perpassa necessariamente aquelas questões de infraestrutura urbana e de novos serviços oferecidos pelas cidades. Os trabalhos sobre as experiências urbanas do interior paulista priorizam uma análise sobre as infraestruturas e reformas enquanto símbolos da modernidade, além de se voltarem para a parcela da população que fica à margem desses melhoramentos. Questões como o calçamento das ruas, a estética dos prédios privados e públicos são alguns elementos que ajudam a criar uma ideia de modernidade para os centros urbanos dessas

idades, como em Botucatu. Contudo, outros elementos e símbolos também fazem parte desse imaginário, como a presença cada vez maior do uso da energia elétrica, tanto residencial como enquanto força motriz das indústrias e comércio, e também as experiências decorrentes de outros lugares que chegavam a Botucatu por meio dos filmes que eram projetados nos cinemas.

No caso de Botucatu, a demanda por infraestrutura e a discussão da mesma pelos jornais, bem com, as reformas dos estabelecimentos e o movimento comercial, a estética dos espaços públicos, como praças, engendram uma vivência urbana e conseqüentemente uma transição de uma situação rural (atrasada) para uma urbana (“moderna”). Entretanto, ainda havia ressalvas com relação aos costumes, aos hábitos e às tradições compartilhados na vida urbana. Por um lado, aqueles modos ultrapassados como no exemplo da criação de animais no espaço da cidade. Por outro, uma preocupação com a transformação e/ou “deturpação” dos costumes “tradicionais” por meio da tecnologia e das novas experiências, como a influência do cinema sobre as novas gerações.

4. Capítulo 4 - Ferrovia e cidade: a Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu

Neste capítulo de nossa pesquisa, a interação entre ferrovia e cidade aparece com mais intensidade. Seguindo a questão inicial da modernidade no interior paulista, pretendemos identificar na relação entre a Estrada de Ferro Sorocabana e a cidade de Botucatu, se havia um discurso por parte dos jornais locais, que concebia ferrovia como instrumento e símbolo da modernidade e do desenvolvimento urbano.

A partir dessa hipótese, atentaremos para o olhar dos jornais de Botucatu, **Correio de Botucatu** e **Jornal de Notícias**, acerca das estruturas e serviços ferroviários que estavam em funcionamento ou ausentes na cidade. Pensamos que na interação entre cidade e ferrovia, a relação econômica é apenas uma das vias de interpretação isto é, os lucros da cidade para a companhia, a dinâmica econômica que o funcionamento da ferrovia proporciona à cidade e à região cortada por seus trilhos. No caso da cidade de Botucatu, variadas são as formas de interação entre cidade e ferrovia ao longo de nosso recorte temporal: a interação econômica com o escoamento da produção para outras cidades, principalmente do café com destino a Santos; produto sobre o qual havia projetos conjuntos entre o Estado de São Paulo e a Estrada de Ferro Sorocabana no que se refere à produção de cafés finos e de maior valor num mercado sobrecarregado do produto em baixa qualidade e valor, com palestras e informações de plantios no interior de vagões da companhia. Também destacamos a criação do Serviço Rodoviário da Sorocabana, que se inicia entre as cidades de Sorocaba e São Paulo em 1931, sendo em 1934 expandido para outros municípios do interior, dentre elas Botucatu.

Questões políticas e sociais igualmente envolviam a ferrovia junto à cidade de Botucatu, como a greve dos ferroviários de 1934, que paralisou muitos serviços da Sorocabana, bem como, a formação da sede do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade, junto às comemorações da data 1º de Maio de 1933. Há também a relação no que se refere à construção de prédios da companhia ferroviária em espaço urbano, que junto aos novos serviços ferroviários engendravam novas sensibilidades e expectativas para os cidadãos, sobretudo para a elite política e econômica.

Como ponto de partida para este nosso capítulo, vamos nos ater numa breve discussão da ferrovia como símbolo da modernidade. Os elementos que sustentam a ferrovia como materialização do progresso do homem, instrumento e resultado da ciência e da técnica, que proporcionaria o desenvolvimento da sociedade e do homem em todos os níveis, materiais e

“espirituais”. Utilizaremos aqui as leituras de Francisco Foot Hardman (1988), Maria Ines Malta Castro (1993) e Gilmar Arruda (1997).

Num segundo momento, propomos uma discussão da ferrovia como elemento transformador da cidade, sobretudo a partir de exemplos do interior paulista. Sendo assim, tomaremos a leitura de Oswaldo Truzzi (1986), Fabio Alexandre dos Santos (2002), Fransérgio Follis (2004) e Nilson Ghirardello (2002; 2010; 2011).

E por fim, por meio dos periódicos da cidade de Botucatu, atentaremos para as notícias que trazem a ferrovia e sua relação com o município, as expectativas com a criação de serviços e estruturas ferroviárias que foram criadas ou entendidas como necessárias ao desenvolvimento de Botucatu.

4.1. Ferrovia e modernidade

O epicentro de nosso trabalho consiste na a ideia de modernidade. Atentamo-nos, assim, às experiências coletivas e individuais de algumas cidades do interior paulista, e no caso específico de Botucatu, que segundo os relatos de diferentes períodos, encaram algumas transformações urbanas e do próprio homem nesse meio.

Entendemos que, no conjunto de fatores que transformaram o cotidiano de cidades e de homens, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, a ferrovia e suas estruturas ferroviárias possuem um papel significativo. O projeto ferroviário transformou-se em questões políticas e de planejamento institucional, da criação de grupos e cursos sobre engenharia ferroviária, escopo de investimentos de capital e criação de grandes empresas de acionistas para cumprirem distintas funções.

Nessa perspectiva, visualizamos a ferrovia ao lado de outros símbolos do progresso material da sociedade, como a energia elétrica, os automóveis, as novidades industriais e de entretenimento cultural (cinema e fotografia) que transformaram os costumes, as experiências e o imaginário dos homens a partir da segunda metade do século XIX. As transformações nas estruturas urbanas e a percepção da ferrovia foram temas da pintura e literatura nos distintos países e regiões pelas quais estenderam-se os trilhos de ferro (cf. BERMAN, 2007; HARDMAN, 1988, p. 98).

Nas máquinas e na constante capacidade de aperfeiçoamento do homem era depositada uma confiança e crença na ilimitada possibilidade de transformação e melhoramento da sua sociedade e dos próprios homens, em amplos aspectos da vida. O progresso material alcançado pelo conhecimento racional, científico e técnico, “passava a se confundir com o progresso intelectual, moral e espiritual. Mais conforto, maior capacidade de

produção, melhorias na saúde deviam, inevitavelmente, conduzir a um aperfeiçoamento do homem (CASTRO, 1993, p. 16).

Esses valores de trabalho e progresso intelectual-material junto à própria crença na capacidade de transformação da sociedade como um todo pela máquina, ganhavam força com as Exposições Universais. Tais eventos que aconteceram em diferentes países europeus e inclusive no “novo mundo”, como Estados Unidos, Brasil e Argentina, tinham como função a demonstração da máquina como essência das mudanças, a confiança na técnica e na ciência como caminhos para a resolução dos problemas enfrentados pelos homens, em proporcionar as igualdades entre as civilizações, o bem-estar a todos os homens e mulheres, inserir valores e virtudes em toda a sociedade, como a fé no progresso e na disciplina do trabalho (PESAVENTO, 1997a).

Além do efeito pedagógico das Exposições Universais, Francisco Foot Hardman chama a atenção para sua função enquanto entretenimento:

Tais exibições significaram também uma das primeiras amostras bem sucedidas da cultura de massas, com a montagem de espetáculos populares em que se alternam fascinantemente o mistério de territórios exóticos, a magia das artes mecânicas – de suas criaturas que se põem em movimento -, os símbolos do orgulho nacional e da adoração da pátria, o simples desejo de entretenimento e, sobretudo, o transe lúdico do fetiche-mercadoria (HARDMAN, 1988, p. 50).

A partir da leitura de Karl Marx, os autores Hardman (1988), Pesavento (1997a) e Berman (2007) identificam o conceito de fetiche-mercadoria como chave para a compreensão das transformações econômicas, sociais e culturais de meados do século XIX que tinham a máquina e a burguesia como agentes dessas mudanças. E as Exposições Universais aparecem como espaço onde tal conceito ganha maior número de espectadores, cumprindo sua função pedagógica e ilusória (cf. HARDMAN, 1988).

No mesmo caminho do conceito de fetiche-mercadoria de Karl Marx, Walter Benjamin, ao tomar a cidade de Paris e o escritor Charles Baudelaire como objetos de estudo, destaca o caráter fantasmagórico das mercadorias, nas máquinas e nas estruturas urbanas que encantavam os transeuntes. Sandra Pesavento articular a ideia de fantasmagoria de Benjamin quando este disserta sobre as passagens do século XIX, que segundo a autora,

As “passagens”, particularmente, representariam para Benjamin a própria alegoria do século XIX no seu mais puro espírito burguês: galerias cobertas de ferro e vidro, povoadas de lojas, “ruas inteiras” para o transeunte ver as novidades e ser visto, elas se apresentam como uma sociedade burguesa em miniatura, tal como ela gostaria de ser admirada. O que aparece e se revela é o mundo da circulação, do comércio, da troca; o que se oculta e se retrai para a sombra é o espaço da produção onde, no “silêncio” da fábrica, se realiza a exploração do trabalho pelo capital (PESAVENTO, 1997a, p. 35).

A fastasmagoria de Benjamin, próxima ao conceito de fetiche-mercadoria de Karl Marx, tem como função apontar a transfiguração da realidade, isto é, demonstrar o seu caráter ilusório. Segundo Pesavento, Walter Benjamin acaba por desvendar os mecanismos do poder do capital e da fábrica, visto que esta não insere na sociedade apenas as diversas mercadorias, frutos da técnica e da ciência, mas elabora imagens de sonho e desejo que adquirem força de realidade, como a própria ideia de progresso que asseguraria um futuro promissor a toda a sociedade (PESAVENTO, 1997a, p. 39).

Dentre todas as invenções que passam a compor o cotidiano de homens e mulheres, como a luz elétrica, serviços de esgoto e a própria reconfiguração do espaço urbano, proporcionadas pela junção da técnica e da ciência, a ferrovia torna-se a materialização do progresso e de um futuro aberto ao desenvolvimento econômico, intelectual e moral de toda a sociedade que estiver cortada pelos trilhos de ferro (cf. CASTRO, 1993; ARRUDA, 1997). Segundo Maria Ines Malta Castro, as ferrovias tornaram possível a extensão da expansão burguesa e capitalista por todo o mundo (CASTRO, 1993, p. 22), ou nas palavras de Hardman, “com a ferrovia e a navegação a vapor, o mercado mundial ganhava ao mesmo tempo concretude, o que vale dizer, nesse caso, que a forma-fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar a humanidade” (HARDMAN, 1988, p. 15).

O surgimento da ferrovia torna-se logo tema de discussão entre defensores e aqueles que tinham um posicionamento contrário à implantação dos trilhos de ferro, tanto no cenário europeu quanto aqui no Brasil e América do Norte (cf. CASTRO, 1993). Encarada com admiração e medo, a ferrovia era defendida enquanto meio de comunicação que possibilitaria transportar pessoas, mercadorias e conhecimento de e para áreas longínquas, sendo a velocidade sua característica principal entre seus defensores. A presença e o funcionamento da ferrovia eram defendidos por aqueles favoráveis ao empreendimento, assegurando que os trilhos de ferro trariam diversos benefícios para o ser humano e para a sociedade como um todo, mesmo que muitas vezes o discurso fosse ambíguo. Propagou-se a crença de que a ferrovia proporcionaria a paz entre as nações, em vista da facilidade de comunicações e diálogo, mas ao mesmo tempo seria estratégica para o deslocamento mais rápido e seguro de tropas e mantimentos. O comércio, indústria e agricultura seriam desenvolvidas e impulsionadas por novos mercados que seriam criados, transformando o cotidiano das pessoas nas regiões distantes e atrasadas. O funcionamento da ferrovia e de seus serviços demandaria uma organização de uma força de trabalho disciplinada e submissa à técnica, e assim, a ferrovia passa a ser vista como necessária para difundir a civilização nas regiões longínquas. Sobre as ferrovias, Maria Inês Malta Castro disserta que,

Analizadas a partir destas propaladas transformações positivas as estradas de ferro pareciam adquirir um caráter quase mágico. Sua diferença básica em relação às demais vias de comunicação residia em sua proclamada influência nos mais variados campos: material, político, econômico, moral e intelectual (CASTRO, 1993, p. 35).

Com todos os atributos positivos da ferrovia, a sua presença ou ausência, passam a ser encaradas como meio de mensurar o nível e o estágio de desenvolvimento de uma nação. Com a crescente aceitação da ferrovia como instrumento para o desenvolvimento econômico, político e cultural, houve uma expansão dos trilhos de ferro pelas colônias das nações europeias no continente asiático, africano assim como nas nações americanas (CASTRO, 1993, p. 47-60). A ferrovia tornou-se, a partir da segunda metade do século XIX, “um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica e como símbolo do ‘progresso’” (ARRUDA, 1997, p. 149).

A presença da ferrovia nos mais distintos lugares transformou as sensibilidades, as expectativas e o imaginário, tanto daqueles que experimentavam a inovação técnica das locomotivas, quanto daqueles que esperavam a aproximação e ligação com o mundo pelos trilhos de ferro. A ferrovia enquanto inovação técnica transformava a noção do tempo e de espaço, de velocidade e da própria memória. Segundo Gilmar Arruda,

Naqueles engenhos mecânicos, metálicos, imponentes, velozes, ensurdecadores, concretizavam-se perante os olhos dos incrédulos, as promessas anunciadas com o início da industrialização. A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía; as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidas e com mais segurança aos seus destinos (ARRUDA, 1997, p. 145).

Sobre a transformação nas percepções do homem e da sociedade devido ao novo aparato tecnológico, Francisco Foot Hardman vai ainda além. Ao tomar como fonte o relato de um reverendo sobre a experiência da viagem inaugural da linha ferroviária entre as cidades inglesas de Liverpool e Manchester, o autor comenta sobre o impacto cultural desencadeado pelos trilhos de ferro e as novas relações entre a técnica e a sociedade: o caráter ilusório e a transformação da percepção do espaço e do tempo a partir da locomotiva em movimento. Segundo Hardman, o relato do reverendo é comum à sensibilidade daquele momento:

O século XIX reagia, entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica. No vasto e intrincado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão de ótica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios mais recônditos do planeta (HARDMAN, 1988, p. 24).

Ao tomar pinturas, relatos e a literatura do século XIX que tinham a ferrovia como inspiração e tema, Hardman destaca a ideia de *sublime*, conceito utilizado pelo autor para compreender o processo de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (cf. HARDMAN, 1988). A interpretação do autor sobre o *sublime* é importante, pois ela fecha a

ideia que buscamos entrelaçar a partir das leituras de Castro (1993) e de Arruda (1997) sobre os efeitos e discursos em defesa da ferrovia enquanto elemento civilizador e modernizante que cada vez mais alcançava partes do globo que eram isoladas, e despertava de forma concomitante, os sentimentos de espanto e pavor.

A partir da leitura do *sublime*, de Edmund Burke, Hardman destaca os efeitos de determinados objetos, como das reformas e estruturas urbanas do século XIX, as grandes avenidas, as estações ferroviárias e a arquitetura, que através de suas dimensões despertavam as sensações de medo e prazer (HARDMAN, 1988, p. 99). Entretanto, segundo Hardman, quando essas dimensões deslocam-se e alcançam espaços pouco conhecidos pelo homem, como a Floresta Amazônica e a empreitada da construção da ferrovia Madeira-Mamoré,

[...] é possível perceber, nesse trânsito sutil entre natureza e cultura, entre geografia e história, entre caos selvagem e ordem nacional, o fascínio que advém do espanto, os atrativos secretos da escuridão e do medo, a força primitiva de lugares inomináveis, os sentimentos solitários ante a infinitude “natural”, a surpresa permanente como nova rotina: reaparecem, pois, nessas visões da luta do homem contra a selva, aspectos da moderna apreensão do sublime.

[...]

O prazer do sublime nasce sempre do medo. A sensação de perigo iminente tornou-se muito forte sob os impactos da modernidade: entre um porto e outro, entre um extremo da civilização e outro, homens e projetos podem simplesmente naufragar (HARDMAN, 1988, p. 100).

O olhar de encanto e desconfiança frente às ferrovias também se faz presente no Brasil. Em países como o Brasil e as demais nações da América Latina, ex-colônias, havia o desejo por parte de sua elite política e econômica de aproximar suas nações da civilização européia e a ferrovia seria um instrumento defendido para que se alcançasse tal objetivo (CASTRO, 1993, p. 63).

Os projetos e planos ferroviários no Brasil remontam ao Governo Imperial e às primeiras décadas do século XIX (cf. MATOS, 1974). Entretanto, a partir da segunda metade do século XIX, o debate sobre a instalação ou não de trilhos de ferro desloca-se do campo da política, alcançando engenheiros, técnicos e intelectuais brasileiros que buscavam meios, segundo o embasamento da ciência e da técnica, para equiparar o Brasil às grandes nações européias (CASTRO, 1993, p. 76). O problema do atraso nacional estava na ausência, ou melhor, no ineficiente sistema de vias de comunicação, que resultava no isolamento e falta de conhecimento de parte do território nacional como o extremo oeste de São Paulo e o interior do Mato Grosso (cf. ARRUDA, 1997; CASTRO, 1993), bem como, nas dificuldades com a integração nacional, expansão e defesa das fronteiras, como no caso do Mato Grosso (cf. QUEIROZ, 1997; GHIRARDELLO, 2002).

Inicialmente, a ferrovia era discutida como um meio de promover o desenvolvimento das produções industriais, agrícolas e comerciais, abrindo novas perspectivas ao Brasil. A partir da segunda metade do século XIX, são pensadas e projetadas para além de sua função comercial: “elas eram artérias do sistema circulatório do organismo nacional, pelo qual circulariam a cultura e a prosperidade” (CASTRO, 1993, p. 79), “capaz de estimular a vida intelectual e produtiva, atrair investimentos e imigrantes e promover melhoramentos indescritíveis a sociedade” (CASTRO, 1993, p. 65). Em seu caráter pedagógico, a ferrovia assumia o papel de instruir e levar os valores de civilização, trabalho e disciplina para os lugares mais longínquos (cf. BARREIRO, 2002; CASTRO, 1993, p. 73).

A ferrovia e a extensão dos trilhos de ferro pelo território brasileiro eram compreendidas como meio de resolver o atraso da nação brasileira frente às demais nações, equiparando-se aos países europeus e aos Estados Unidos. Em resumo, os investimentos em vias de comunicação, sobretudo nas estradas de ferro, visavam à integração nacional e facilidade no controle do poder central, possibilitando às províncias um desenvolvimento mais equivalente e favorecendo a imigração para áreas de baixo povoamento, o que proporcionaria o desenvolvimento das culturas econômicas e aproximaria os valores, costumes e hábitos civilizados de toda a população brasileira. Assim como na Europa e Estados Unidos, no Brasil houve a relação entre ferrovia e progresso, principalmente a partir do governo republicano. Entretanto, como ressalta Maria Ines Malta Castro, no *Velho Mundo*, as estradas de ferro eram entendidas como meio de aperfeiçoar o progresso, enquanto que no Brasil, “tratava-se de inscrever o progresso em sua história, eliminar as características de uma sociedade atrasada e inculta, onde apenas alguns lugares haviam sido tocados pelo progresso” (CASTRO, 1993, p. 93).

4.2. Interação entre ferrovia e cidade

O desenvolvimento de linhas férreas pela Província e posteriormente pelo Estado de São Paulo é abordado, sobretudo, pela historiografia de modo a evidenciar seus aspectos econômicos/financeiros tanto no que se refere ao escoamento da produção, quanto na própria formação das companhias e sua rentabilidade, e seu papel nas estratégias de integração, interiorização (povoamento) e defesa do território. Entretanto, poucos estudos dedicam-se à interação entre as companhias ferroviárias e as cidades, principalmente aquelas do interior paulista (GHIRARDELLO, 2010). Alguns trabalhos como veremos no correr do texto, ao tratar sobre a urbanização e as transformações urbanas de cidades do interior paulista entre as últimas décadas do século XIX e início do XX, acabam por destacar o papel da ferrovia nesse

processo, mas a relação entre ferrovia e cidade não é o escopo desses trabalhos, que se limitam muito vezes, a destacar a ferrovia enquanto elemento que possibilita as transformações no espaço urbano.

Os desenvolvimentos das linhas ferroviárias pelo interior de São Paulo acabaram por criar cidades, desenvolvê-las e também muitas vezes, por fazer com que outras desaparecessem. Aquelas que ficaram à margem do traçado das linhas férreas “viram decair seu movimento enquanto outros núcleos surgiram ao longo da ferrovia junto às estações” (COSTA, 1974, p. 197). Esse movimento de cidades que foram criadas e que desapareceram devido à ausência da ferrovia também fora tema da literatura brasileira, como no livro de contos *Cidades Mortas*, de Monteiro Lobato. Ao colher material nas cidades mais afastadas da capital, no interior do Estado, no conto *A vida em Oblivion*, de 1908, o autor descreve a situação de uma cidade que ficara “à margem” dos trilhos de ferro:

A cidadezinha onde eu moro lembra soldado que fraqueasse na marcha e, não podendo acompanhar o batalhão, à beira do caminho se deixasse ficar, exausto e só, com os olhos saudosos na nuvem de poeira erguida além.
Desviou-se dela a civilização. O telégrafo não a põe à fala com o resto do mundo, nem as estradas de ferro se lembram de uni-la à rede por intermédio de humilde ramalzinho (LOBATO, 2009, p. 27).

A chegada da ferrovia a uma cidade, anunciada pela imprensa ou pela vinda de um corpo técnico (engenheiros e técnicos) para o início das medições, gerava grandes expectativas e início de intensa especulação imobiliária (GHIRARDELLO, 2002; 2010). Além das possibilidades financeiras que se abriam, despertavam e transformavam o imaginário das pessoas que ali habitavam, pois a ferrovia, a locomotiva e suas estruturas representavam “a chegada do progresso ou da modernização. O apito do trem trazia a reconfortante sensação, para as pessoas – por mais distantes que estivessem – de estarem ligadas ao mundo, de serem civilizadas” (ARRUDA, 1997, p. 146).

A sensação de “modernidade” no centro urbano era evidenciada em vários aspectos ligados à dinâmica ferroviária, como na racionalização do tempo por meio dos apitos, o próprio movimento e chegada de informações de toda a parte pelos trilhos de ferro, a presença e funcionamento dos maquinários que quebravam a monotonia dos tempos de outrora. Nilson Ghirardello ainda destaca outros elementos que imprimiam novos ritmos à cidade:

A ferrovia trazia à cidade outro ritmo de vida, mais moderno, menos modorrento, controlado pontualmente pelo relógio da estação e inteirado das coisas do mundo pelo telégrafo. Os novos sons inundavam o ar: apitos, sinos e estrondos furiosos dos engates dos vagões (GHIRARDELLO, 2011, p. 76).

Os trilhos de ferro, além de imprimirem um novo ritmo à cidade, marcam a estrutura urbana como um todo em vários aspectos: tanto na reorganização do espaço urbano, como na

cobertura de possibilidades de investimentos na cidade, pois os trilhos garantiriam um “futuro próspero” ao município que recebia uma companhia ferroviária: asseguravam investimentos na infraestrutura urbana, como água e esgoto, implantação dos serviços elétricos, assim como para as construções tanto privadas, quanto públicas e o próprio embelezamento das cidades (GHIRARDELLO, 2010; 2011). Durante o ápice da economia cafeeira paulista, além da inversão de capitais em novas lavouras e técnicas de produção, como já vimos anteriormente, as cidades tornaram-se também centros de investimentos, principalmente após a chegada da ferrovia. Segundo Nilson Ghirardello,

Quem conseguia capitais e realmente os aplicava nas cidades, tinha como aval para o sucesso, o número cada vez maior de habitantes, uma classe média ascendente que poderia pagar pelos serviços, o aumento do número de construções. A presença da ferrovia e o corpo técnico trazido por ela, ou que teve sua vinda para essas novas cidades ensejadas a partir dela, foi fundamental para a viabilização da instalação da infraestrutura urbana que precisava, necessariamente, de especialistas (GHIRARDELLO, 2010, p. 80).

Nessa tétrade ferrovia-cidade-infraestrutura-modernidade, ao tratar sobre a modernização do município de Franca, no interior do Estado de São Paulo, Fransérgio Follis destaca a ferrovia nesse processo. Segundo o autor, a chegada da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro à Franca, em 1887, foi fundamental para as transformações urbanas:

Além de viabilizar a vinda de materiais e equipamentos para as obras e de técnicos em arquitetura e paisagismo, os trilhos da Mogiana possibilitaram também contato mais frequente entre Franca e outras cidades mais desenvolvidas, criando assim condições favoráveis à padronização da cidade nos moldes já institucionalizados em outros centros urbanos (FOLLIS, 2004, p. 35).

A ferrovia torna os investimentos em infraestrutura mais viáveis, o que acabava transformando a vida cidadina: novas construções, novos serviços urbanos. Mas a própria companhia ferroviária, por sua vez, fazia transformações e reorganizava o espaço da malha urbana, e suas estruturas ferroviárias, como estações e oficinas, seriam novos elementos na paisagem cidadina. Devido às cláusulas contratuais que garantiam às companhias ferroviárias extensões de terras à margem dos trilhos de ferro (cf. MATOS, 1974), quando estes alcançavam determinadas cidades e seguindo as necessidades das companhias, ocorriam desapropriações e intervenções nos terrenos urbanos (GHIRARDELLO, 2010, p. 155). Tais intervenções ficavam sob a responsabilidade das próprias companhias, que poderiam, por direito garantido por leis, escolher os melhores terrenos e áreas que conviessem para o assentamento dos trilhos e das instalações ferroviárias. Como mostra Nilson Ghirardello,

[...] quando os trilhos cortavam o arruamento do patrimônio, uma nova realidade se interpunha para o crescimento urbano. Aí, as esplanadas precisavam abrigar diversas instalações da ferrovia, como caixas d'água, depósitos e oficinas, além do pátio de parada e manobra. Portanto, mesmo que pequenas, tinham ao menos 200 metros de extensão, por, pelo menos, 70 metros de largura, em média. Quando havia

oficinas e rotunda para a manutenção de locomotivas e vagões, a área seria maior, por vezes o triplo ou quádruplo disso. Esse conjunto de se configurava num corte ao tecido do patrimônio que dividira a futura cidade em duas partes, “pra cá” e “para lá” dos trilhos. Isso reforçava o corte provocado pela esplanada, o leito da linha, o que representava, por causa de sua extensão significativa, a segregação futura de extensas áreas urbanas, após a expansão das cidades além dos limites originais do patrimônio (GHIRADELLO, 2010, p. 156).

Nesse processo de reorganização do espaço urbano, com a chegada da ferrovia nas cidades, há também um deslocamento das atividades comerciais em direção ao entorno da estação ferroviária, bem como, a criação de novos espaços de sociabilização ligados direta ou indiretamente à ferrovia. Com a inauguração da São Paulo Railway, em 1868, que ligava a cidade portuária de Santos a Jundiaí, ao redor da estação foram criados quiosques que se tornaram centro de encontro da população, e por estar próxima ao porto, essa região da cidade de Santos consolidou-se como centro comercial e de habitação dos trabalhadores ferroviários e portuários (LANNA, 1996, p. 56).

Nas cidades do interior paulista, sendo que muitas das quais tiveram sua formação enquanto patrimônios religiosos, tendo a praça e o entorno da matriz/igreja como centro comercial, com a chegada da ferrovia, houve um movimento migratório dessa área. Com a estação ferroviária tornando-se o local de chegada e saída de passageiros, os distintos estabelecimentos comerciais e de serviços como hotéis, escritórios, pontos de carros para aluguel, restaurantes, deslocaram-se para o entorno das estações ferroviárias (GHIRADELLO, 2010, p. 158-159; 2011, p. 75).

4.3. Ferrovia, estruturas e serviços ferroviários em Botucatu

Ao tratar do desenvolvimento das linhas férreas no Estado de São Paulo, Odilon Nogueira Matos comenta sobre a chegada da ferrovia numa cidade e as perspectivas de transformação que se abriam. Além das transformações espaciais, o autor ressalta que a atividade comercial ganha um impulso, pois junto da ferrovia desloca-se mãos-de-obra que, além de consolidaram um mercado de trabalho, se tornam consumidores:

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades (MATOS, 1974, p. 117).

Tomando como alicerce algumas leituras sobre a bibliografia a respeito da cidade e ferrovia, assim como aqueles trabalhos que discutem a ferrovia e os ideais de civilização e modernidade, cada qual inserido num tempo histórico determinado, pensemos nessas relações

na cidade de Botucatu. Mantendo nossa fonte, que são dois jornais da cidade, **Correio de Botucatu** e **Jornal de Notícias**, questionamos e buscamos aqui discorrer sobre a relação entre a Estrada de Ferro Sorocabana e a cidade de Botucatu entre o final da década de 1920 e início de 1930, recorte já assinalado.

Quando nos referenciamos a “estruturas ferroviárias”, estamos aqui assinalando, por exemplo, as reformas e ampliações dos armazéns de carga e descarga da produção, o próprio prédio da estação que funcionava na cidade, bem como, a criação de um “depósito de máquinas” da Sorocabana em Botucatu, utilizado na manutenção das locomotivas. Também nos referimos ao acesso (viação) às estruturas ferroviárias, como a avenida que dava para o pátio ferroviário de Botucatu.

As relações entre cidade e ferrovia são muitas, desde aquelas referentes às transformações da malha urbana, até o crescimento populacional e criação de um mercado interno e de trabalho devido à vinda de trabalhadores para o funcionamento da mesma. Todavia, há também outros laços que amarram e marcam a presença da ferrovia no cotidiano urbano, como a criação de um Sindicato para os ferroviários, a manifestação e comemoração do 1º de Maio (devido ao número de ferroviários na cidade) e também, o movimento grevista, do qual a cidade de Botucatu também fora palco em 1934, por consequência de uma greve na Estrada de Ferro Sorocabana, devido justamente ao corte e fraca relação do diretor com o sindicato dos ferroviários da companhia.

Sendo assim, nosso objetivo aqui é destacar, a partir das leituras e notícias publicadas nos jornais, aquelas que comentam a relação entre a cidade e a ferrovia. Por meio dos jornais, voltamos nossa atenção especificamente para os valores que eram ressaltados mediante a instalação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu. E se há um discurso que destaca a ferrovia enquanto elemento transformador e modernizador da cidade. Esse interesse remete-nos também à observação das relações entre a ferrovia e outras cidades que são noticiadas pelos jornais, para conseguirmos construir e compreender os valores e significações trazidos por essas novas estruturas para o meio urbano.

4.3.1. Novas estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu

Entre os anos de 1928 e 1934 houve reformas e ampliações das estruturas ferroviárias na cidade de Botucatu. Vamos aqui dissertar sobre elas: a construção e reforma dos novos armazéns, das oficinas, da pavimentação do trecho da Avenida Floriano Peixoto (acesso à estação) e a construção de um novo prédio para a estação ferroviária da cidade.

A construção de novos armazéns fora reclamada pelo **Correio de Botucatu** no correr do ano de 1928. Para legitimar a deficiência de tal serviço da Sorocabana na cidade, o jornal pontua não somente a situação do atual armazém, como também a importância de Botucatu para os dividendos da empresa. Passamos então à reivindicação publicada no jornal:

Se bem que Botucatú seja uma das mais importantes, talvez depois de São Paulo, a mais importante das estações Estrada de Ferro Sorocabana, não sabemos porque a sua directoria deixa de volver as suas vistas para o seu lado, procurando melhorar os seus próprios que, antiquíssimos, já não prestam mais para agasalhar as mercadorias que aqui chegam ou daqui saem. Os armazéns dessa estrada são pardieiros que estão a requerer a interdicção do serviço sanitário. Pardieiros e acanhadíssimos. Quantas e quantas vezes numerosos vagões aqui ficam estacionados a espera de um lugar nos armazéns para mercadorias que transportam (CORREIO DE BOTUCATU, 11 de jul. 1928, ano 27, p. 1).

A crítica à questão sanitária e a caracterização dos armazéns enquanto “pardieiros” são as mesmas utilizadas pelo **Correio de Botucatu** sobre o prédio do Mercado Municipal, que já detalhamos anteriormente. A preocupação com a condição higiênica aliada à estética também está presente no discurso que visava legitimar como necessária a reforma dos armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade. Junto a estes dois fatores, estética e higiene, o jornal busca reforçar a necessidade das reformas devido à importância de Botucatu para a Estrada de Ferro Sorocabana, afirmando ser essa, depois de São Paulo, a cidade mais importante servida pela ferrovia. Na sequência da notícia, coloca:

É facto que a Associação Commercial de Botucatú, essa útil instituição á qual já muito deve a nossa cidade, tem por mais de uma vez, cuidado do momentoso assumpto. Mas se ella novamente tentasse da directoria da Sorocabana uma solução para o caso dos armazéns, cremos novo e valoroso serviço prestado ao commercio, á indústria e á lavoura botucatuense.

De nossa parte, ahi fica o apelo insistente, caloroso que dirigimos á boa vontade e á cultura do dr. Gaspar Ricardo, actual e ilustre diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, afim de que s. excia. Venha de encontro á velha aspiração das classes laboriosas desta grande ‘urbs’ que anseiam pelo construção de armazéns espaçosos e dignos de Botucatú e da formidável via férrea que s. excia. vem dirigindo com competência inexcedível.

Botucatú a capital da zona sul paulista, bem merece essa gentileza (CORREIO DE BOTUCATU, 11 de jul. 1928, ano 27, p. 1).

Três pontos aqui merecem ser destacados. Primeiramente, o anseio concomitante entre o **Correio de Botucatu** e a Associação Comercial na busca de uma solução para o armazém, e sendo assim, de maneira indireta, o jornal demonstra as consequências das condições desse prédio para a denominada “classe laboriosa”. Aqui entramos no segundo ponto, visto que, o benefício seria para aqueles que geram riquezas: comerciantes, industriais e produtores agrícolas. Sendo assim, entramos no terceiro item que buscamos destacar, a importância da cidade de Botucatu para a companhia ferroviária é associada diretamente a essas “classes produtoras”: o desenvolvimento econômico da cidade, que consequentemente aumenta os

lucros da Sorocabana é indicado como consequência da produção comercial, industrial e agrícola.

Em outras notícias que envolviam a questão dos armazéns, a recorria-se a imagem destas estruturas ferroviárias para demonstrar sua relação com a cidade e a necessidade de reforma-las e adequá-las aos novos preceitos para a cidade de Botucatu: “armazéns de cargas que são infectos, acanhados pardieiros, verdadeira vergonha para o dinamico desenvolvimento desta cidade” (CORREIOS DE BOTUCATU, 14 de jul. 1928, ano 27, p. 3). Essa mesma preocupação e discurso está em consonância com outras questões defendidas pelo jornal sobre a cidade, como aquelas sobre o Mercado Municipal, espaços públicos, como praças, e privados como o comércio e cinemas, que já discurremos anteriormente noutro capítulo. Outro ponto também cobrado pelo **Correio de Botucatu** em relação à Sorocabana é o calçamento do trecho que liga a Avenida Floriano Peixoto à estação.

A situação do citado trecho, que segundo os jornais estavam sob a administração da Estrada de Ferro Sorocabana, é de que além de ter uma largura insuficiente estava, naquela ocasião, em precárias condições, colocando em perigo os transeuntes:

Nestes tempos humidos, chuvosos, que se vê a necessidade do calçamento do trecho que liga a estação á Avenida Floriano Peixoto. Rua estreita, cheia de buracos é ella um serio tormento, além de perigosa, aos que transitam. Dissemos mais de uma vez ser urgente não só seu calçamento como um alargamento que a torne mais espaçosa para comportar, sem graves riscos, o transito intenso de vehiculos e pedestres. Não terá a poderosa via férrea de dispender somma fabulosa com os melhoramentos que está a requerer essa ruasinha. Botucatú é uma das cidades que contribue com sommavultuosa, diariamente para os cofres da Sorocabana (CORREIO DE BOTUCATU, 1 de ago. 1928, ano 27, p. 1).

A defesa e o anseio pelas melhorias das instalações da Estrada de Ferro Sorocabana eram legitimados devido à importância, que segundo o jornal, era atribuída a Botucatu frente ao rendimento da companhia ferroviária sobre as demais cidades. Buscava-se por meio destas afirmações, criar uma imagem relevante, significativa e de importância da cidade, tanto para o desenvolvimento do próprio Estado quanto da própria Estrada de Ferro Sorocabana. Ao analisarmos as contribuições (renda gerada) da estação de Botucatu para a Sorocabana no ano de 1928, percebemos que a cidade está um tanto distante de ser a segunda que mais contribuiu para a renda da companhia conforme a descrição já mencionada e publicada pelo **Correio de Botucatu**. Segundo os dados e informações do Relatório Anual da Estrada de Ferro Sorocabana de 1928, a cidade de Botucatu é a sexta com maior contribuição do total da renda da companhia. Das cidades do interior paulista, Botucatu ainda tinha uma posição de destaque, com uma renda próxima à de Sorocaba, ponto de origem da companhia Sorocabana, mas inferior à de Bauru, que drenava a produção da região mais a oeste de Botucatu. E vale

ressaltar também que nesse período, a Sorocabana voltava sua expansão para regiões novas, como a Alta Sorocabana, cujas cidades estavam com sua produção em fase crescente, como Assis, por exemplo.

Estação/Cidade	Valor da renda por cidade
São Paulo	14.644:558\$483
Barra Funda	14.514:288\$970
Itararé	7.897:828\$210
Bauru	3.444:005\$810
Sorocaba	1.761:948\$540
Botucatu	1.402:100\$480

Fonte: Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana referente ao ano de 1928. Tabela nº 14

Mesmo defendendo a construção de um novo armazém que favoreceria aqueles considerados como “laboriosos”, o **Correio de Botucatu** busca o apoio da população quando comenta da situação e condição higiênica e estética do prédio do armazém e do trecho que liga à estação, que assim como aqueles discursos sobre os espaços públicos e o próprio Mercado Municipal, iam na contramão da imagem que era desejada para a cidade de Botucatu naquele momento: uma cidade higiênica, sob uma estética agradável, com suas vias calçadas e largas, o que asseguraria seu progresso.

O anúncio das reformas então desejadas pelos jornais, em defesa principalmente da denominada “classe laboriosa”, ocorreria no dia 24 de outubro de 1928. Entre os dias 23 e 30 de outubro daquele ano, o **Correio de Botucatu** teve sua publicação e edição diárias. Na nota editorial do dia 23 de outubro, o jornal comenta sobre a nova empreitada, afirmando que:

Este jornal é o “Correio de Botucatu”. É a voz pública interpretada sem exageros. Que de campanhas pelezadas, na arena espinhos do jornalismo! Algumas em marcha ofensiva contra os que não souberam agir patrioticamente, porque nada mais eram do que meros espectadores que se divertiam, criando discórdia nas famílias botucatuenses; outras em atitude defensiva contra os que tentavam embargar o progresso desta cidade e desprestigiar a ação dos verdadeiros paladinos do bem público.

[...]

Além disso, nunca, em Botucatú, faltou apoio aos empreendimentos que concorrem para tornar esta cidade cada vez mais engrandecida e para fazer deste povo um padrão aferidor duma colectividade afeita ao trabalho, á ordem e ao progresso integral (CORREIO DE BOTUCATU, 23 de out. 1928, ano 28, p. 1).

Os dias que tiveram a publicação diária é concomitante aos sete dias que antecederam as eleições municipais para a escolha dos novos vereadores e do chefe da Câmara. E o “pleito eleitoral” era disputado entre o Partido Republicano Paulista, que buscava a reeleição na

cidade, e o Partido Democrata. Dessa última semana até a eleição, o **Correio de Botucatu** publica incansavelmente a lista daqueles candidatos do Partido Republicano Paulista, e com matérias que buscam desconstruir o então partido de oposição. Entretanto, voltemo-nos para as reformas da Estrada de Ferro Sorocabana.

As reformas do armazém e do trecho que liga a estação da Estrada de Ferro Sorocabana à Avenida Floriano Peixoto, então desejadas e defendidas pelo **Correio de Botucatu**, é anunciado no dia 24 de outubro de 1928, dias antes da eleição municipal:

É recente a campanha que moveu o “Correio de Botucatu” para que fosse construído um novo armazém na estação local da Estrada de Ferro Sorocabana, e no sentido da introdução de outros melhoramentos da competência dessa via férrea, inclusive o calçamento do trecho da rua que liga a alludida estação e a Avenida Floriano Peixoto.

Com justificado orgulho, noticiamos que os nossos insistentes, oportunos e razoáveis pedidos á alta direcção da importante estrada, foram ouvidos com carinhosos desvelo.

[...]

Essa significativa conquista pra o progresso de Botucatú, por certo não será bem recebida pelos democráticos, que vivem a alardear, tortuosamente, que os actuaes mentores da situação nada têm produzido em pról desta cidade. Porque, é bem de ver, grande parte dessa conquista, devemol-a aos poderes municipaes que foram sempre solidários comnosco nos pedidos que vêm de ser attendidos. Mas não carece que os opposicionistasapplaudam as obras meritoriais dos situacionistas. O eleitorado, o povo conterrâneo – estes comprehendem e são reconhecidos aos seus representantes que têm primado em dar cabal e efficaz desempenho ás funcções que lhes foram comettidas, e que, sem duvida alguma terão renovadas, de modo brilhante, no pleito de 30 deste mês (CORREIO DE BOTUCATU, 24 de out. 1928, ano 28, p. 1).

Na matéria publicada, a primeira a anunciar as reformas do armazém e da pavimentação do trecho de acesso à estação da Sorocabana, o **Correio de Botucatu** se utiliza de tal fato para legitimar tanto sua ação perante a sociedade de Botucatu, quanto a da administração local que pleiteava a reeleição. Associa as novas instalações como sendo fruto de suas constantes reivindicações, reafirmando a utilização de suas páginas em “defesa da sociedade botucatuense”, mesmo reconhecendo que os novos armazéns seriam especialmente importantes para os comerciantes, industriais e agricultores. E por outro lado, no final da matéria, legitima a administração atual e critica a oposição e suas ações “difamatórias” e “contrárias ao povo de Botucatú”. De toda forma, na ânsia de contemplar a reforma anunciada enquanto fruto de suas reivindicações e da administração local, o **Correio de Botucatu** esqueceu-se de ação da Associação Comercial, que o mesmo jornal parabeniza e incentivava, e que também participou do processo de reinvidicação em defesa das reformas das estruturas ferroviárias.

Assim como o **Correio de Botucatu** atuara em relação à falta de água na cidade, como comentamos no capítulo anterior, ele se utiliza da mesma retórica para aproximar a

execução de um projeto e plano da companhia ferroviária a administração pública da cidade a qual possui afinidade, em favor desta última. E também se beneficia da situação, colocando-se enquanto porta-voz e em defesa dos interesses da cidade e de toda a população, assegurando sua participação na construção do novo prédio do armazém da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade.

Ainda em 1928, outros melhoramentos e investimentos da Estrada de Ferro Sorocabana foram anunciados para a cidade de Botucatu. Além da construção dos novos armazéns e da revitalização do trecho que liga a Avenida Floriano Peixoto ao prédio da estação, fora anunciada em novembro daquele ano a construção do depósito de máquinas e das oficinas de reparo na cidade. Inicialmente, como consta na notícia publicada pelo **Correio de Botucatu**, o projeto da companhia ferroviária era a construção das oficinas e do depósito de máquinas na cidade vizinha de Botucatu, Rubião Junior. Sobre as novas instalações, a notícia ressalta:

Não precisamos encarecer os benefícios para a nossa cidade e para os seus habitantes que resultarão dessas vultuosas instalações. Esse proposito, que confiamos se realice de facto, faz jus aos maiores encômios e aos melhores agradecimentos, pois evidencia que o illustre dr. Gaspar Ricardo sentiu a necessidade de recompensar os sensíveis lucros que Botucatú dá diariamente á poderosa via férrea que s. excia. dirige. A antiga directoria, quando projectou a construcção dos depósitos de machinas e das officinas de reparações, a principio pensou levantal-os nesta cidade. Em seguida, não attinamos porque cargas d'agua, mudou o rumo e escolheu Rubião Junior [...] Eramos a favor de Botucatú, não por espirito de bairrismo que no caso não deve existir, mas porque, para os próprios interesses da Estrada, aqui offerecia e offerece maiores vantagens e outras facilidades (CORREIO DE BOTUCATU, 17 de nov. 1928, ano 28, p. 1).

O **Correio de Botucatu**, infelizmente, não entra em maiores detalhes sobre os benefícios específicos para a cidade de Botucatu com a construção de tais estruturas ferroviárias. A historiografia ressalta que as cidades que recebiam das companhias ferroviárias estruturas para o seu funcionamento, como por exemplo, escritórios, entroncamentos e oficinas, tinham como diferencial o aumento da população, o que gerava maior dinâmica para o mercado interno e na consolidação do mercado de trabalho (MATOS, 1974, p. 117; cf. GARCIA, 1992). Esses aparelhamentos ferroviários também estimulavam a industrialização das cidades em função das instalações de “importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo, inclusive, treinamento e habilitação da mão-de-obra” (CANO, 1983, p. 53).

Após o período em que a Sorocabana esteve sob a administração privada e arrendada ao grupo Brazil Railway Company, a companhia ferroviária retorna à administração do Estado de São Paulo em 1919, e assim, inicia-se um processo de remodelação e reforma das estruturas ferroviárias que compõem a Estrada de Ferro Sorocabana (cf. CORRÊA, 2014).

São várias ações pensadas, projetadas e executadas com fins de diminuir os gastos, aumentar a rentabilidade, e melhorar o tráfego, como a construção de variantes, duplicação de trechos, de oficinas, construção e reforma de armazéns para mercadorias e ampliações das estações já existentes. Esse processo de remodelação da Estrada de Ferro Sorocabana ganha ímpeto sob a administração de Arlindo Luz, quando este foi diretor entre os anos de 1924-1927. Tais ações foram continuadas por Gaspar Ricardo Junior, engenheiro e diretor da Estrada de Ferro nos anos subsequentes (MOREIRA, 2008, p. 67-69).

Havia uma preocupação com a questão das oficinas e depósito de máquinas, visto que, entre os anos de 1920 e 1930 houve um crescimento do material rodante da Sorocabana, por meio da aquisição de novos vagões, locomotivas e carros de passageiro. As oficinas da cidade de Mairinque, como consta no relatório referente ao ano de 1925, mesmo possuindo máquinas e acessórios contemporâneos e “eficientes” para a reparação, conseguiam atender no máximo 30% das locomotivas existentes da companhia, sendo assim, se fazia necessário utilizar “officinasextranhas” mantendo “constantemente fóra de serviço, em reparação ou aguardando reparação, 60 a 70 locomotivas sobre um total de 259” (SOROCABANA, 1926, p. 15). As oficinas da cidade de Mairinque, e mesmo aquelas de Sorocaba, não conseguiam abranger toda a frota que necessitava de reparação, por isso o aumento de custos utilizando oficinas de particulares.

No ano de 1925 estava concluído o projeto de construção de novas instalações das oficinas da companhia ferroviária na cidade de Sorocaba. A construção da mesma visava, como já mencionado, dar cabo da frota da Sorocabana que vinha aumentando, e as oficinas da própria cidade de Sorocaba e de Mairinque, por exemplo, era insuficientes para as operações de reparo e reformas de vagões, carros e locomotivas. Naquele ano, o projeto aprovado visava uma quantia de 3.604:000\$000, e fora organizado pelo engenheiro Homero Barbosa, que visitou os prédios das oficinas de outras companhias, como a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo Railway, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – no Estado de São Paulo –, Estrada de Ferro Central do Brasil – no Rio de Janeiro – e a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas – em Minas Gerais (SOROCABANA, 1926, p. 15).

Para não sobrecarregar as oficinas, especificadas como “centraes” nos relatórios da companhia, a Sorocabana projeta a construção de depósito de máquinas ao longo de sua linha tronco, para pequenos e médios reparos:

Dadas a extensão de nossas linhas e a intensidade do nosso tráfego, dividimos a Sorocabana em 5 Inspectorias de Tracção; cada uma disporá de um depósito de 1ª

classe bem dotado de oficinas para pequenas reparações, e de depósitos de 2ª classe, menores e dotados de instalações mais modestas. Procuramos estabelecer a distância entre os diversos depósitos, de 150 quilômetros. As sedes das Inspetorias são em Sorocaba, Itapetininga, Botucatu, Assis e Itú. Estão se concluindo os depósitos de 1ª classe de Assis e Itapetininga e os de 2ª classe em Bernardino de Campos e Indiana. O de Botucatu está na dependência no traçado da variante cujo o projeto não foi ainda concluído (SOROCABANA, 1926, p. 16).

As questões que são colocadas pelos relatórios em relação à construção do depósito de máquinas em Botucatu envolvem dois pontos. O primeiro, já apontado, está no projeto de construção de uma variante para ligar a cidade, que já estava em estudo nos anos de 1925 e 1926, visando uma alternativa para a Serra de Botucatu, local que segundo o relatório referente ao ano de 1925, vinha causando graves acidentes e comprometendo o tráfego entre de Presidente Prudente e Bauru. A variante seria de Piramboia a Botucatu, encurtando o trecho que liga São Paulo à cidade em 18 quilômetros (SOROCABANA, 1926, p. 06). Nos relatórios de 1927 e 1928 não há apontamentos sobre a construção da citada variante.

Um segundo ponto importante, como obstáculo para a construção dos depósitos em Botucatu, fora a ausência de terrenos disponíveis na cidade. Em consequência disso, foi colocada em discussão a construção dos mesmos na cidade vizinha, Rubião Junior:

Anteriormente, tinha se pensado em localizar o novo depósito em Rubião Junior, devido à carência de terrenos apropriados em Botucatu. A localização em lugar distante à Botucatu, tinha, entretanto, serias desvantagens, entre as quaes se destacavam a falta de casas para moradia do pessoal, consequente necessidade de se transportar, diariamente, em trens de operários, o pessoal de Botucatu para Rubião Junior e vice-versa, a falta nesta localidade de todas as facilidades commerciaes, instrucção publica e outros recursos de que já dispõe Botucatu. A grande esplanada que já foi feita em Rubião Junior, poderá ser opportunamente aproveitada para a construção de um grande armazém regulador, que receberá os cafês da Alta Sorocabana e da linha de Bauru (SOROCABANA, 1929, p. 20).

Mesmo passando por um momento de remodelação de suas estruturas e de seu material rodante, e num primeiro momento colocando Botucatu como uma das sedes do projeto inicial de construção de depósitos de máquinas, as dificuldades na questão do terreno e os custos para adquiri-lo, fizeram com que a companhia repensasse a viabilidade de seus planos e a construção de sua estrutura em outra localidade. E vale ressaltar que a escolha de Botucatu não se fez devido aos lucros obtidos em sua estação, como fora articulado pelo **Correio de Botucatu**, mas sim, pela posição estratégica da cidade segundo o projeto da própria companhia ferroviária.



Imagem 08 - Prédio das oficinas e depósito de máquinas da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu. Podemos observar alguns ferroviários trabalhadores das oficinas no plano central, e ao lado direito, funcionários de maior grau. Fonte: Centro Cultural de Botucatu.

O argumento utilizado pelo relatório da companhia referente ao ano de 1928 indica que o retorno à escolha de Botucatu, mesmo já se tendo iniciado o processo de terraplanagem na cidade de Rubião Junior, seria devido às estruturas urbanas daquela cidade, além do comércio, a maior quantidade de escolas e também de mão-de-obra. Contudo, ao tratar sobre o assunto da construção dos depósitos de máquinas, o **Correio de Botucatu** indica um elemento que julgamos ser essencial para Botucatu ter sido novamente escolhida como sede da citada estrutura ferroviária:

Podemos informar com absoluta segurança que o sr. Petrarca Bacchi, adeantado industrial botucatuense, para o fim acima [construção do depósito de máquinas] ofereceu à estrada, gratuitamente, terrenos de sua propriedade, na Vila Maria. Isto quer dizer que a estrada desperdará um nickel com a aquisição do local para as pretendidas construções. É meio caminho andado. E o doador nos afirmou estar pronto a assinar a escriptura respectiva, ao momento em que a solicitar a directoria da Sorocabana.

Todavia, esperanças não nos escasseiam, e solidas. Quíça não esteja longe o auspicioso dia em que Botucatúsera beneficiada com as importantes construcçõesprojectadas pela directoria da formidável via férrea paulista (CORREIO DE BOTUCATU, 17 de nov. 1928, ano 28, p. 1).

Havia uma preocupação com os orçamentos da empresa, mesmo nesse período de investimentos, sendo assim, o “ganho” do terreno, somado às outras questões apontadas no relatório, favorecia a efetivação da construção do depósito de máquinas em Botucatu. Nesse caso específico, houve a participação direta do industrial botucatuense para a realização dos investimentos ferroviários na cidade: a presença do capital comercial e industrial favorecendo

o meio urbano para que este viesse a abrigar uma estrutura ferroviária que beneficiasse diretamente o comércio e a industrial local, tendo em vista a chegada de mão-de-obra para a construção e o trabalho de manutenção do material rodante que consolidaria o mercado interno de Botucatu. Além disso, o apoio de Petrarca Bacchi enquanto industrial vem ao encontro de resolver e concretizar as ações da companhia na construção do novo armazém, que também beneficiaria o comércio, a indústria e a agricultura local.



Imagem 09 - Prédio das oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana de Botucatu. Atualmente, tombado como patrimônio pelo CONDEPHAAT, encontra-se abandonada, saqueada e em péssimas condições. Fonte: acervo do autor.

Em 1929 fora anunciado outro melhoramento ferroviário para a cidade de Botucatu: a construção de um novo prédio para a estação da Estrada de Ferro Sorocabana local. Assim como em relação aos armazéns e o depósito de máquinas, o **Correio de Botucatu** agradece a “estima e admiração” do diretor Gaspar Ricardo Junior para com Botucatu:

Se não bastassem o espaçoso armazém, o grande depósito de máquinas e o calçamento do trecho que liga a Avenida Floriano Peixoto à estação – obras em construção e quasiconcluídas – poderíamos citar que está iminente a edificação de uma nova e sumptuosa estação, equivalente ao desenvolvimento dinâmico de nossa cidade.

[...]

É justo que ao noticiar iniciativas tão auspiciosas para nós, salientemos, aplaudimos e agradecemos ao eminente engenheiro patrício, sr. Dr. Gaspar Ricardo Juniro,

director geral da Sorocabana, que de modo inequívoco, está fazendo sentir a sua grande estima e admiração pela nossa cidade, dotando-a de melhoramentos vultosos (CORREIO DE BOTUCATU, 29 de jun. 1929, ano 28, p. 1).

No processo de remodelação iniciado por Arlindo Luz, quando este ocupou a diretoria da Estrada de Ferro Sorocabana em 1925, também estavam presentes reformas e construções de novos prédios para as estações nas cidades que abrigavam a companhia. O constante aumento do material rodante (locomotivas, vagões), devido ao crescimento do tráfego, fez com que se realizassem reformas e ampliações em outras estações da linha, como em Assis, Rodrigues Alves, Presidente Prudente, Palmital e no ano de 1925, iniciaram as reformas das estações de Ourinhos, Chavantes, Santo Anastácio e Itatinga, regiões que compõem em sua maioria, a Alta Sorocabana (SOROCABANA, 1925, p. 12). Essas estações que passariam, ou já estavam passando pelo processo de reformas e ampliações que eram anunciadas no relatório da companhia referente ao ano de 1925, fazem parte das novas regiões (naquela ocasião) em direção às quais a companhia se expandia. Sendo assim, devido ao aumento da produção e circulação de mercadorias nessas áreas, havia então a necessidade da ampliação das estruturas ferroviárias visando maior efetividade nos seus serviços ferroviários que trariam maiores lucros para a companhia.

Ou seja, Botucatu não era escolhida por mero acaso para a construção da nova estação, nem mesmo devido a sua posição e favorecimento econômico da companhia, mas porque essa localidade fazia parte do processo de reformas e ampliações pelas quais estava-passando toda a linha da Sorocabana, sobretudo aquela ligada às novas regiões produtoras do Estado de São Paulo. Devido sua posição geográfica, no centro-oeste do Estado, e por fazer parte da linha tronco da Sorocabana, Botucatu necessitava desses melhoramentos para um serviço melhor e mais eficiente à região e à própria companhia.

Contudo, voltemos à cidade de Botucatu e aos meandros da construção de seu novo prédio para a estação da Estrada de Ferro Sorocabana. O **Jornal de Notícias** também anunciou o novo prédio da estação e fazia referência a outro edifício da companhia, a estação da Sorocabana na capital:

[...] será demolida totalmente a actual estação e no mesmo local construída uma gare moderna, de grande imponência, seguindo o estylo da estação da Almeida Cleveland, na capital. A obra está orçada em mais de 800 contos de réis (JORNAL DE NOTÍCIAS, 16 de jun. 1932, ano 01, p. 1).

No mesmo momento que a companhia anunciava as reformas e ampliações das estações nas cidades da região da Alta Sorocabana, como mencionamos anteriormente, no ano de 1925, também era iniciada a construção de um novo prédio para a estação da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de São Paulo:

Dando execução também nesse ponto ao programa de remodelação da Estrada, que reclamava imediata construção em São Paulo de um novo edifício para a sua estação inicial, com os caracteres de grandeza e de verdadeira obra de arte architectonica exigidos por esta capital, foi contractada com architectos Samuel e Cristiano Neves a elaboração de um projecto respectivo (SOROCABANA, 1926, p. 12).

A relação do prédio da estação de Botucatu com o de São Paulo deve-se ao desejo e discurso de legitimar a transformação e reforma local em relação à capital, pois ambos são entendidos tanto pelo relatório da companhia, quanto pelo **Jornal de Notícias** como elementos modernizadores do espaço urbano, e enquanto referências urbanas.

Vimos anteriormente que com a chegada da ferrovia numa cidade, o entorno da estação transformava-se em centro comercial e de serviços, visto o aumento de pessoas nessa direção (cf. GHIRARDELLO, 2010; 2011). Na cidade de Rio Claro, por exemplo, diversos hotéis, restaurantes e botequins foram instalados nas proximidades da estação e passara a utilizá-la enquanto referência urbana em seus anúncios (SANTOS, 2000, p. 94).

O prédio da estação ferroviária não representa e cumpre apenas a função de espaço para o transporte das mercadorias que saíam e aportavam à cidade, o local de partida e chegada de pessoas comuns, trabalhadores, imigrantes. Para o entorno da estação, eram deslocados muitos estabelecimentos comerciais e de serviços, devido à posição estratégica do grande fluxo de pessoas, o que acarretava também em uma crescente especulação imobiliária (GHIRARDELLO, 2010, p. 158-159). Ao transformar-se em centro e referência do espaço urbano, muitas cidades do interior paulista tiveram suas estruturas e prédios da estação reformados ou reconstruídos. Esse processo era acompanhado da expansão dos serviços e instalações ferroviárias adjuntas a todo um conjunto de elementos que passavam a imagem de tecnologia e modernidade da ferrovia e de seu prédio, como “marquises metálicas, frontões semicirculares de inspiração *art nouveau*, novos relógios de frontispício” (GHIRARDELLO, 2010, p. 157).



Imagem 10 - Fachada do novo prédio da estação, construída em 1934, com destaque para o relógio e marquise. Fonte: Centro Cultural de Botucatu

As estações ferroviárias colocavam-se então enquanto referências urbanas. Sua arquitetura e a imagem de modernidade e tecnologia representada pelas locomotivas, pelo próprio prédio de suas estruturas significavam, “em pleno ‘sertão’ paulista, a visível e direta manifestação da revolução industrial” (GHIRARDELLO, 2011, p. p. 75).

Os melhoramentos ferroviários e o novo prédio da estação da Sorocabana em Botucatu ganham maior destaque nas páginas do **Correio de Botucatu**. Nas notícias aparece a relação entre ferrovia-progresso-cidade ressaltando-se, segundo os jornais, que as instalações ferroviárias da cidade, sobretudo no que se refere à estação, já não correspondem ao momento presente:

Foi iniciada, há dias, a demolição da atual estação da Estrada de Ferro Sorocabana desta cidade, para ser substituída por uma majestosa, manda construir nesta cidade, pelo atual diretor dessa grande ferrovia paulista, Dr. Gaspar Ricardo Junior, que

desse modo brinda Botucatu com uma estação digna de seu progresso (CORREIO DE BOTUCATU, 11 de Abril de 1933, ano 32, p. 1).

Em ambos os jornais que analisamos, a ideia de progresso aparece em referência às instalações ferroviárias. As novas perspectivas que se abriam em virtude da presença da ferrovia e de suas estruturas aparecem enquanto algo consolidado e comprovado pelas experiências empíricas, como podemos notar na notícia publicada sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná:

A Estrada de Ferro São Paulo-Paraná, que corta uma zona fertilíssima e de grande futuro, continua activamente os trabalhos de avançamento [para a região norte do Paraná].

O Estado do Paraná, com essa via férrea vai abrir para seu progresso uma zona admirável, que será idêntica ou talvez melhor que a zona da Noroeste do Brasil, onde surgiram em poucos annos as lavouras magnificas e brotaram como por encanto cidades populosas. Egualmente, antevemos o norte do Paraná com idêntico surto de progresso, advindo dessa estrada de ferro tão bem localizada, e que servirá de artéria vital a todo o norte do Paraná e a já importante zona de Ourinhos, em São Paulo (JORNAL DE NOTÍCIAS, 12 de mai. 1932, ano 01, p. 1).

A expansão da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná, que abriria novas áreas produtoras e catalisaria o surgimento de cidades na região do norte paranaense, também agiria sobre a cidade de Ourinhos e na própria Estrada de Ferro Sorocabana. O esperado e já experimentado aumento do tráfego na cidade de Ourinhos e a expansão das áreas produtoras nesta região coincide com a ampliação e reformas da Estrada de Ferro Sorocabana, sobre as quais já discorremos anteriormente, e que fazem parte do projeto de remodelação das estruturas ferroviárias da companhia.

Mas, retornando ao caso da estação de Botucatu, o destaque do **Correio de Botucatu** para a construção do novo prédio da estação Sorocabana na cidade está relacionado com a política local, visto que, a partir de março de 1933, Deodoro Pinheiro Machado assume o cargo de prefeito da cidade. Proprietário do **Correio de Botucatu** e então prefeito, ele acaba por utilizar o melhoramento ferroviário como instrumento para legitimar seu governo por meio do jornal de sua propriedade. Não somente a construção do novo prédio como também outros melhoramentos urbanos foram alegados pelo **Correio** para endossar o início do mandato de Deodoro Pinheiro Machado à frente da prefeitura municipal:

O sr. Deodoro Pinheiro entrou com o pé direito no governo municipal de Botucatu. Mal começa a sua administração e dois melhoramentos notáveis são anunciados para realização imediata: um novo grupo escolar e uma nova gare da Sorocabana (CORREIO DE BOTUCATU, 07 de mar. 1933, ano 32, p. 1).

Pelas razões políticas, o **Correio de Botucatu** fez uma cobertura mais extensa sobre esse período de demolição e início das obras do novo prédio para a estação. O que muito

contrasta nas publicações do **Jornal de Notícias** que retratou apenas a inauguração do novo prédio em 1934.

A inauguração da nova estação da Sorocabana na cidade acabou por ter pouco destaque no **Correio de Botucatu**, ocupando o espaço de apenas uma pequena nota na última página do periódico. Entretanto, meses antes da inauguração “oficial” do novo prédio, o **Correio de Botucatu** publica uma entrevista com o engenheiro Manoel Piquetes, que dirigiu as obras pela empreiteira Camargo e Mesquita. Sobre o novo prédio, o engenheiro comentava:

[...]Um edificio de tamanho regular na verdade, mas simples. A estação propriamente dita, compõe-se de varias dependencias onde funcionarão o telegrapho, a agencia, bilheteria, etc., e um pavilhão superior onde já se encontram installadas a inspeccoria do Trafego e a repartição denominada Movimento. Esta estação foi projectada em 1928 mais ou menos, mas so no 1º de junho do anno passado que iniciamos a sua construcção. Advem dahi o seu estylo, que é classico, porém, para o mderno.

E o dr. Piquetes, extendendo o braço, exclamou:

- Olhe! Aquelas columnas são do estylo dórico..

- Qual é a área global do edificio?

- Incluindo-se a plataforma, uns 1.500 metros quadrados.

- E o valorglobal da obra?

- A construcção custou a Sorocabana 400 contos de réis.

Nessa altura interrompemos a conversação afim de protegemos, com o lenço, os olhos e narinas, pois o dirurno que demandava a Alta Sorocabana, passava disperdiçando fumaça e carvão...(CORREIO DE BOTUCATU, 23 de jun. 1934, ano 33, p. 4).

Na cobertura da inauguração do prédio da estação, o **Jornal de Notícias**, que não fez tantas alusões no período de construção do mesmo, como veremos a seguir, publicou uma matéria sobre o ocorrido. No ato da inauguração, destaca a presença de indivíduos importantes no cenário local e estadual, como a de Antonio Prudente de Moraes, então diretor geral da Estrada de Ferro Sorocabana e os engenheiros-chefes das repartições. Destaca também a presença de pessoas ligadas ao Partido Constitucionalista em nível local, dentre eles, o prefeito Carlos César, Petraca Bacchi, apresentado como “industrial e influente membro do Partido Constitucionalista de Botucatu” e membros da Associação Comercial da cidade. Na descrição daquela ocasião, o **Jornal de Notícias** comenta sobre o novo prédio:

Quando começou a demolição da velha estação, a nossa população andou com o pesamento grato ao dr. Gaspar Ricardo, então director da nossa importante ferrovia, o qual quebrando as protelações veio decididamente de encontro com a velha aspiração dos botucatuenses, anciosos, com justa razão, de ter uma estação ferroviária á altura de seu progresso e de seu poderio economico.

Hoje, este desejo ardente de nosso povo, é uma realidade que o orgulha, e que vem enriquecer Botucatú de uma obra de arte de incontestável valor, a qual, honrando ao maximo a techinca creadora e artistica da valorosa classe de engenheiros patricios, pertencia mais uma vez, á luz merediana dos factos concluídos, a obra incançavel e altamente constuctora da severa e operosa administração da Estrada de Ferro Sorocabana.

A Estação Ferroviária de Botucatu é uma joia de arte em toda a sua extensão da palavra e não é nestas simples palavras de inauguração que se pode revelar ao público todos os importantes detalhes que forma as linhas harmoniosas do seu artístico conjunto (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 de jul. 1934, ano 03, p. 4).

Na fala do **Jornal de Notícias**, como na do **Correio de Botucatu**, este quando tratava do período de construção e aquele, da inauguração do novo prédio da estação, nota-se que ambos colocam o prédio em evidência enquanto referência arquitetônica da cidade, em consonância com o que entendiam por uma estética urbana desejável. Além do mais, associava-se a necessidade de Botucatu receber um prédio daquela proporção em função de “seu progresso”, que era transpassado pela ideia de valor econômico da cidade. Ao escolher a cidade de Botucatu para receber melhoramentos de suas estruturas ferroviárias, como os armazéns, as oficinas e também o novo prédio da estação, os jornais caracterizam a Estrada de Ferro Sorocabana e suas estruturas propulsoras como elementos que consolidariam o “progresso” econômico da cidade, aliando sua imagem de cidade ferroviária a um futuro promissor e a uma estética “moderna”.



Imagem 11 - Novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu que fora inaugurado em 1934. Acervo: Centro Cultural de Botucatu.

A falta de maior cobertura da inauguração do novo prédio, comparando-se com os entusiasmos do **Correio de Botucatu** durante o seu período de construção em 1933, talvez possa ser explicado por dois motivos. Primeiramente pelo fato da inauguração do prédio ter

ocorrido em meados de 1934. Nesse mesmo período ocorreu uma intensa greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana que também teve seus desdobramentos em Botucatu. O principal motivo da greve foram as discórdias entre o diretor da companhia, Gaspar Ricardo Junior, com o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana (vide MOREIRA, 2008). Deodoro Pinheiro, o proprietário do **Correio** e então prefeito, era um partidário das ideias socialista e defensor dos direitos da classe operária (principalmente dos ferroviários), sobretudo naqueles anos de 1933 e 1934, quando se aproxima de Waldomiro de Lima, então líder do Partido Socialista do Brasil em São Paulo. Dessa perspectiva poder-se-ia explicar essa ausência de interesse em noticiar com maior detalhe a inauguração da estação.

Um segundo motivo é que, ao final de 1933, mais precisamente em agosto daquele ano, o então prefeito Deodoro Pinheiro é exonerado do cargo. Segundo as palavras do ex-prefeito, o motivo da exoneração de sua função como administrador da cidade foi uma acusação de que ele havia propagado ideias subversivas (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de Agosto de 1933, ano 32, p. 1). Nesse sentido, sua destituição coincide com a substituição do do interventor de São Paulo, Waldomiro de Lima (um dos idealizadores do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo) por Amando Salles de Oliveira. Sendo assim, todas as transformações que o Correio utilizou como argumento em favor da legitimação do governo de Deodoro Pinheiro, inclusive a construção do novo prédio da estação de Botucatu, já não condiziam mais com a administração pública local.

Durante o processo de construção da estação, o **Jornal de Notícias** não fez menção ao novo prédio, por motivos que supomos compreender (frequentemente citado para legitimar o governo de Deodoro Pinheiro). Entretanto, em 1934, o prefeito da cidade de Botucatu era Carlos Cesar, que já tinha sido presidente da Associação Comercial da cidade, e que por sua vez, também era parceiro e teve sua candidatura apoiada pelo Jornal de Notícias que, a propósito da inauguração do novo prédio, traz a seguinte notícia:

Na singeleza deste acto concretiza-se uma justa aspiração da população botucatuense, qual a de ver substituída a velha Estação da E. F. Sorocabana por outra que melhor correspondesse aos seus anseios de progresso.

Desde ha um decênio que a nossa Associação Commercial, a que tive a honra de presidir, pleiteou reiteradamente a execução de uma serie de melhoramentos nas intallações da Sorocabana nesta cidade, entre outros a construção de uma armazem de cargas e da nova Estação (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 de jul. 1934, ano 03, p. 4).

A construção do novo prédio da estação, segundo os dois periódicos, era uma demanda muito desejada pela população de Botucatu. Entretanto, no **Jornal de Notícias** especificamente, o então prefeito ressalta que a construção do novo prédio, assim como as

reformas das estruturas da Sorocabana na cidade, há muito eram esperadas pela cidade insituição comercial e industrial. Eram melhoramentos que beneficiariam a economia da cidade: tornariam mais ágil o acesso a mercadorias e embarque de passageiros. Além da arquitetura do novo prédio ir ao encontro do anseio local de possuir espaços que visassem o embelezamento urbano.

Vale destacar também a presença de Petraca Bacchi na inauguração, que segundo o **Jornal de Notícias** era um importante representante enquanto “industrial e influente membro do Partido Constitucionalista de Botucatu”. No decorrer da cerimônia, o jornal destaca que “após uma visita a todas as dependências do bello predio, no escriptorio do Movimento, foi offerecido pelo sr. Petrarca Bacchi, a todos os presentes, um copo de chop” (JORNAL DE NOTICIAS, 08 de jul. 1934, ano 03, p. 4). A participação de Bacchi, filho de imigrantes italianos, é decisiva para a construção das oficinas da Sorocabana na cidade, pois ele foi doador do terreno onde seriam erguidas as mesmas, e depois, ele aparece como personalidade influente na política local, como membro do Partido Constitucionalista com o qual o então prefeito Carlos Cesar e o próprio **Jornal de Notícias** possuem certa aproximação. De toda forma, vale ressaltar a presença de um imigrante nas transformações que atingem Botucatu naqueles anos, tanto no que se refere às atividades econômicas geridas por Bacchi, quanto naquelas referentes às ferroviárias da cidade.

4.3.2. Serviço Rodoferroviário: o automóvel aliado à ferrovia

No ano de 1930, a Estrada de Ferro Sorocabana inaugura um novo serviço que seria utilizado complementarmente ao transporte realizado por trilhos de ferro. Trata-se do emprego de automóveis: o Serviço Rodoviário da Sorocabana, inaugurando o trecho entre as cidades de Sorocaba e São Paulo, e posteriormente, foi sendo expandido, alcançando também a cidade de Botucatu como uma das sedes desse novo serviço. Neste sentido, os jornais locais acabaram comentando sobre a natureza, benefícios e desvantagens dessa nova modalidade no que se refere à dinâmica da cidade de Botucatu.

No dia 23 de junho do ano de 1930 foi inaugurado o serviço rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana, e no relatório da companhia daquele ano, eram colocadas as seguintes justificativas para a criação do serviço:

Um dos empreendimentos levados a effeito no anno de 1930, nesta Estrada, foi o estabelecimento do serviço rodoviário [...] com o fim de não só evitar o desvio de suas rendas a concorrência, que nos transportes de mercadorias, lhes faziam os automóveis, pelas estradas de rodagem, como também permitir á Estrada e ao Governo fazer uma idéia das despesas realmente acarretadas por esse systema de transportes.

Ficar-se-á, assim, em condições de bem se avaliar o alcance da concorrência rodoviária pelo conhecimento das taxas mínimas, limite com que poderá aparecer a concorrência; em summa, todos os elementos que permitam, desde já, perceber-se quaes as providencias a serem tomadas, quer pela Estrada, quer pelo Governo, quando tiver que regularizar a actual situação da concorrência e controle, por parte das autoridades competentes (SOROCABANA, 1930, p. 137).

Além de lidar com a concorrência que era sentida pelos caminhões e automóveis nos transportes de mercadorias, o novo serviço colocaria em evidência os custos mínimos para esse tipo de transporte, auxiliando o Estado enquanto competência para regularizar os fretes e taxas. Nesse sentido, a Estrada de Ferro Sorocabana, enquanto órgão estadual, prestava um serviço para o departamento de viação com a regularização do transporte via caminhões que, aparentemente, vinha crescendo.

Em Botucatu também era noticiada a inauguração do novo serviço da companhia ferroviária. O **Jornal de Notícias** publica uma matéria sobre a crescente concorrência entre automóveis e estradas de ferro, sobretudo, exemplos internacionais, como o dos Estados Unidos e o da Europa. E nesse sentido, comenta a situação da Estrada de Ferro Sorocabana e da Central do Brasil ao lidarem com a concorrência advinda do aumento de uso de caminhões para a entrega de mercadorias:

O governo passado [Washington Luis] procurou melhorar todas as estradas de rodagem, afim de difundir o uso de automoveis, mas cometteu de fazer longas e boas estradas paralelas ás vias ferreas, não antevendo que aqui se daria o mesmo facto já observado de ha muito nos Estados Unidos e na Europa.

Entre São Paulo, Sorocaba e Itapetininga, a Estrada Sorocabana vem soffrendo grande concorrência da parte dos autocaminhões; entre São Paulo e Rio de Janeiro, enorme o prejuízo da Central do Brasil.

O serviço ferroviario do transporte de mercadorias é moroso e caro. Um volume de carga a São Paulo, quando vem depressa, em oito dias. O serviço em automoveis, ao contrario, entrega a carga no dia seguinte de sua partida no Rio, ou no mesmo dia, entre São Paulo, Sorocaba e Itapetininga. Por sua vez, dois outros fatores concorrem para que o publico prefira o transporte em caminhões: 1º - porque o frete é sempre menor; 2º - porque o caminhão recebe a carga na casa do despachante e a entrega no destinatario suprimindo o dispendioso transporte da estação de destino a casa do destinatario.

Desde o anno passado, a Sorocabana comprehendeu esse problema como devia: - para se ver livre da concorrência do auto-caminhões creou um serviço próprio de transportes rodoviaros. Estabeleceu o recebimento e entrega de domicilio a domicilio entre São Paulo a Sorocaba, fazendo entrega no mesmo dia, por preço muito menor que os fretes ferroviarios e que o rodoviario dos particulares. Desde logo se observou que o serviço era altamente remunerador e que veio prestar um auxilio poderoso á lavoura, ao commercio e á indústria.

[...]

Graças a isso, estabelece serviços compativeis comas necessidades modernas e vae tirando desse modo de agir resultados valiosos para o Estado de para público (JORNAL DE NOTICIA, 26 de nov. 1931, ano 1, p. 1).

O **Jornal de Notícias** coloca a criação desse novo serviço desenvolvido e praticado pela Estrada de Ferro Sorocabana como um meio atender as demandas “modernas” daquele período, uma resposta que vinha, assim, favorecer o comércio, indústria e a lavoura, tendo em

conta a facilidade no que se refere à entrega e despacho de mercadoria, o baixo valor e a velocidade do serviço, fatores que favoreciam o desenvolvimento comercial e industrial em vista do alto custo do frete ferroviário que consumia maior despesa e aumentava o preço final do produto.

Nas primeiras décadas do século XX já havia no cenário nacional uma preocupação quanto às estradas de rodagem e os automóveis. Uma discussão que repercute na imprensa do período, como se pode notar na **Revista Brazil-Ferro-Carril**, publicada no Rio de Janeiro semanalmente com a contribuição, sobretudo, de engenheiros e economistas do país. Ao abordar diversos temas nacionais, como da economia e da educação, por exemplo, a questão da viação nacional também é um assunto recorrente na revista entre os anos de 1920-1930, assim como a relação entre o transporte ferroviário e rodoviário.

Em uma das notícias que destacamos da **Brazil-Ferro-Carril** trata-se de uma reunião no salão do Touring Club para apresentação de desenhos de um monumento que representaria o “início da intensificação do movimento rodoviário do Brasil”, devido à inauguração das estradas que ligam o Rio de Janeiro a São Paulo, e o Rio de Janeiro a Petrópolis. Com a presença do diretor do clube Touring Club e vice-presidente do Brasil, Fernando Melo Viana, além de outras autoridades, dentre elas, o engenheiro Mario Chagas Doria e o arquiteto Raphael Galvão. O engenheiro destaca o início da política de estradas de rodagem e seu impacto:

A inauguração das Estradas Rio - São Paulo e Rio - Petrópolis não representa o termo de obras de magno interesse para a Capital da República e Estados de São Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro. Continue, sobretudo, facto altamente auspicioso para todo o Brazil, pois marca o inicio do systema rodoviário federal. A criação do imposto sobre gasolina, automoveis e accessoriosveiu dotar o Governo da Republica dos meios necessários á construcção regular de rodovias interestaduaes. Não e necessarioencarecer a influencia, que exercera sobre o nosso progresso a vasta rede de boas estradas que, em um futuro proximo, poderá estender-se sobre todo o paiz...Assim como a abertura dos portos e a construcção de ferrovias marcaram o início de novas éras na historia de nossa civilização, o systemarodoviario federal, também, não deixara de imprimir rythmo ao progresso do Brazil, acelerando consideravelmente sua marcha (FERROCARRIL, 29 de mar. 1928, ano 19, p. 167).

O governo federal de Washington Luís, exaltado no discurso do engenheiro na ocasião do projeto do monumento em alusão às estradas de rodagem, é significativo para o avanço de políticas de viação automobilística desde a sua posse. Segundo Marco Antônio Sávio, a presença do automóvel na posse de Washington Luís, 26 anos após a primeira experiência no Brasil,¹⁸ ganha um ímpeto de agente modernizador, “simbolizando o caminho pelo qual o país

¹⁸ Vale destacar que a primeira experiência com veículos automotores no Brasil é associada a Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto Santos-Dumont, ligado às inovações aeronáuticas (cf. SÁVIO, 2002).

ingressaria no rol das nações mais desenvolvidas do planeta à época [...] como se por meio do automóvel, o país passasse a uma comunhão com o mundo desenvolvido”, em igualdade com as transformações que tomavam Europa e os Estados Unidos (SÁVIO, 2002, p. 15).

O crescente aumento do número de automóveis e caminhões pelas cidades do Brasil, como na capital São Paulo e no próprio interior do estado, e a criação estradas interligando as cidades trouxeram transformações. Por um lado, houve aquelas referentes à paisagem urbana e rural, e também as de ordem social, como a criação de novos empregos e serviços relacionados aos automóveis, na própria legislação e regulamentação do novo meio de transporte (cf. SÁVIO, 2002). Por outro lado, instaurou-se uma intensa discussão a respeito dessa modalidade enquanto concorrente do principal meio de transporte brasileiro, a ferrovia.

A Associação Comercial de São Paulo indicou ao então Ministro da Viação um projeto para que se fosse criado um Conselho Nacional de Viação. Apontando a criação de vias aleatórias de comunicação, que estavam desconectadas, o objetivo do órgão sugerido seria que, a partir de estudos, obtivessem respostas para os problemas identificados aos melhores traçados das vias de comunicação de todos os meios, inclusive no valor das tarifas a serem cobradas pelas companhias ferroviárias (FERROCARRIL, 24 de maio. de 1928, ano 19, p.?). A **Revista Brazil-Ferro-Carril**, ao abordar estas considerações sobre os problemas da viação nacional a partir da Associação Comercial de São Paulo, endossa tais argumentos, afirmando que havia uma ausência:

uma falta de conjugação, no início de nossa expansão ferroviária, da linha férrea com a rodovia, subsidiárias e coperadoras uma da outra.

[...]

A ferrovia precisa do auxílio de penetração de uma via rodovaria agindo um pouco como artéria secundaria e arteríolas de drenagem para as grandes artérias da circulação econômica do paiz.

Graças, ainda, a nossa extensão territorial e a nossa resultante dificuldade de uma circulação ferroviária eficiente, em certo pontos a rodovia é francamente preferível com funções suppletoras da ferrovia, porque é de mais rapida e menos custosa a construção e conservação.

Esta discussão veio também focalizar, novamente, a questão levantada pela representação da Associação Commercial de São Paulo, no tocante ao estabelecer um rythmo certo, uma coordenação bem definida e systematica do plano rodoviario do paiz (FERROCARRIL, 19 de jul. 1928, ano 19, p. 62).

Em Botucatu, as discussões e repercussões do serviço rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana estiveram mais presente no **Jornal de Notícias**. O **Correio de Botucatu** publicou apenas uma notícia sobre o serviço no ano de 1934. A ocasião era a da inauguração de uma agência na cidade. Não sabemos detalhar o porquê da ausência de matérias no **Correio** sobre o processo de criação do novo serviço que se inicia em 1930. Entretanto, a falta de interesse e o fato de se ter publicado apenas uma nota sobre a agência de Botucatu no ano de 1934, pode

ser explicada pelos mesmos motivos que discorreremos sobre a inauguração do novo prédio da estação: a busca por uma representação política junto aos ferroviários por parte de Deodoro Pinheiro, diretor do **Correio de Botucatu**, visto que ele estava ligado ao Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, em um momento posterior à greve que ocorrera na Estrada de Ferro Sorocabana.

Por outro lado, o **Jornal de Notícias** publica mais informações sobre o novo serviço. O que as notícias destacam são as facilidades tanto para aqueles que remetem a mercadoria quanto para os destinatários, que recebem as mercadorias em casa, assim como a rapidez do transporte pelo automóvel e, sobretudo, o menor custo com taxas de envio. Sobre a inauguração do serviço rodoviário da Sorocabana, o **Jornal** destaca os benefícios diretos para o comércio e a indústria locais.

Hoje o serviço Rodoviario da Sorocabana em Botucatú é uma realidade que deve encher de satisfação o nosso povo, que tem em seu alcance, graças á esforçada Directoria da importante Estrada mais um coeficiente do valor para suas multiplasactividades.

[...]

O serviço serárápido, perfeito e abrangerá e abrangerá o transporte de toda e qualquer mercadoria de São Paulo para Botucatú e vice-versa, com escalas nas localidades intermediarias.

[...]

Os preços que vigorarão para os transportes serão tão vantajosos que fazem prever uma grande economia sobre o custo das mercadorias, proporcionando assim aos commerciantes e em consequência aos consumidores também, reaes lucros (JORNAL DE NOTICIAS, 4 de fev. 1934, ano 3, p. 3).

Havia uma relação do **Jornal de Notícias** com a Associação Comercial de Botucatu, como já dissertamos anteriormente. Talvez esse seja o principal motivo da boa receptividade do novo serviço na cidade e sua constante alusão às melhorias que traria ao comércio e à indústria locais. Os valores de velocidade e rapidez que são inseridos sobre o automóvel no deslocamento de pessoas e trocas comerciais, colocam-no enquanto artefato transformador do meio, da sociedade, da percepção (do tempo e espaço) do mundo, e também da infraestrutura urbana: assim como a ferrovia, o automóvel também é observado como um símbolo da modernidade.

A presença do automóvel e da rodovia enquanto meios transformadores e símbolos de progresso, cada vez mais concreto no cotidiano das cidades do Brasil, também são destacados na literatura nacional. No romance *Gabriela, cravo e canela*, de Jorge Amado (2001), o enredo inicia-se comentando a inauguração da estrada e de uma empresa de transportes que ligavam as cidades de Ilhéus e Itabuna, produtoras de cacau. A empresa foi fundada por meio de uma sociedade entre um imigrante russo Jacob e o baiano Moacir Estrela, cuja novidade de

serviços e eficiência eram destacas pelos anúncios dos jornais: “viagens mais rápidas e mais baratas que pelo trem de ferro” (AMADO, 2001, p. 12).

As estradas de rodagem e os automóveis ganhavam cada vez mais, no correr dos anos de 1910, espaço na sociedade e na política, o que fazia com que não só aumentassem a regulamentação e a legislação em torno do uso cada vez mais constante de automóveis, mas também, a necessidade de planejamento para a execução das novas obras rodoviárias. O aumento das estradas que interligavam os municípios e regiões do Estado de São Paulo era uma característica recorrente no planejamento e criação de novas instituições por parte do estado

Em 1934 fora anunciada a escolha da cidade de Botucatu para ser sede de uma das Estações Experimentais—destinadas, sobretudo, à pesquisa para o aperfeiçoamento da produção cafeeira. Não vamos aqui adentrar nos motivos que levaram ao plano de criação por parte do Governo dessas estações, ou ainda na política agrícola brasileira daquele período.¹⁹ Contudo, vamos nos atentar às considerações e valores defendidos pelos jornais da cidade de Botucatu acerca da criação da Estação Experimental local.

Em 11 de março de 1934, o **Jornal de Notícias** comentava sobre a criação das Estações Experimentais, pontuando os cuidados sobre a escolha do local onde elas seriam construídas: a necessidade de escolha baseada na quantidade de terras disponíveis, de cafezais, topografia e clima propícios para as atividades agrícolas, proximidades a instalações elétricas e constante abastecimento de água. O **Jornal** destaca, sobretudo, a necessidade das Estações estarem próximas a estradas de ferro e rodovias, pois,

A vantagem principal, disto [acesso por estradas de rodagem e de ferro], logo se vê: uma Estação Experimental com tal situação, é facilmente vista do trem ou do automovel. Os seus trabalhos podem atrair a curiosidade dos lavradores e despertá-los o desejo de visita-la.

[...]

O ideal será que a fazenda destinada as Estações Experimentais seja cortada em grande extensão por estradas, de ferro e de rodagem; e até para maior facilidade dos fazendeiros haveria conveniência da existência de Estações de Estradas de Ferro na própria Fazenda, ou a ela muito proximo.

[...]

Uma estação de Estrada dentro da Estabelecimento facilita não só o acesso aos fazendeiros, como os embarques de sementes e outros produtos de fazenda e os desembarques de tudo o que lhe seja destinado: maquinas, adubos, animais, etc. (JORNAL DE NOTICIAS, 11 de mar. 1934, ano 3, p. 1).

A relação entre ferrovia e automóvel aqui também, assim como no discurso da **Revista Brazil-Ferro-Carril**, e na criação do serviço Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana, não se trata de uma concorrência, mas de uma integração entre os meios de transporte. O

¹⁹Para leituras com esse afincio, e especificamente para a compreensão da criação da Estação Experimental de Botucatu, consultar a dissertação de mestrado de Jefferson Sanches (2014).

automóvel, como a ferrovia, cumpre também sua função de transformação da economia, da política, das relações sociais e também da cultura. Visto que aqui, ele é um meio necessário para o câmbio de informações sobre os estudos da plantação de café realizados na Estação Experimental, bem como, para a troca de experiências entre os próprios fazendeiros da região.

Em Botucatu, assim como por todo o mundo Ocidental, ganhava ímpeto o fascínio e a sedução pelo automóvel, enquanto artefato moderno e transformador da sociedade. Devido ao seu alto custo, inicialmente, devido à importação e manutenção, além de indicar *status* social e ser símbolo de riqueza, o automóvel era a presença material e emblemática “viva da modernização e de um processo civilizatório pelo qual passava o mundo Ocidental” (SÁVIO, 2002, p. 19). Essa ligação com todo o mundo Ocidental industrial e “moderno”, Marco Antônio Sávio chama de “rede”:

A indústria é o símbolo vivo da presença revolucionária da máquina como criadora de uma nova forma de organização da sociedade. Sua presença é a manifestação de uma vasta *rede* de conhecimento que surgiu no bojo da Revolução Industrial e que se manifesta na uniformização de técnicas e procedimentos de construção e desenvolvimento. Essa ideia de *rede* não se aplica apenas à montagem de uma indústria ou a formas específicas de pesquisa, mas também a aparelhos como o automóvel. Nesse caso, o automóvel possui um especial significado pela sua forte carga simbólica, ligada às mais dinâmicas forças de desenvolvimento ativas na Europa e no Brasil da época (SÁVIO, 2002, p. 43).

É no interior dessa rede de acúmulo de conhecimento científico e tecnológico que o automóvel aparece enquanto força que transformaria a sociedade, e como sinal de uma nova forma de vida, civilizada e moderna, calcada nos padrões europeus de desenvolvimento. Ou seja, somente quando está inserido na *rede* é que o automóvel ganha significado. Interligado a essa *rede* ele não exprime apenas a função de utensílio industrial que auxilia no deslocamento e transporte, mas remete a “toda uma rede de relações que constituem um modelo de conhecimento, não apenas do mundo natural, mas de uma forma harmoniosa de organização da sociedade” (SÁVIO, 2002, p. 45). A admiração pelas conquistas científicas e avanços da tecnologia, pelos estilos de vida, costumes e hábitos do mundo europeu e norte-americano, ajudam a compreender a rapidez e intensidade com que o automóvel teve sua rápida difusão no Brasil, como um dos elementos representantes de uma nova forma de vida em comunhão com as potências do mundo Ocidental.

Além da carga simbólica do automóvel assim como as ferrovias, ele também transforma a percepção do espaço e do tempo: do homem na sociedade. Essa nova experiência também é evocada a partir da velocidade. Diferentemente da ferrovia, o homem não estava mais atrelado a uma estrutura como a dos trilhos para locomover-se. Ele poderia deslocar-se cada vez mais em alta velocidade de forma individual e com maior autonomia para qualquer

ponto. A relação entre homem e máquina e o constante desenvolvimento desta última, possibilitaram a experimentação e o sentimento de novas perspectivas diante do meio e do mundo sob o signo da velocidade.

Ao dissertar sobre a velocidade do automóvel e as novas sensações e experiências sobre o homem, Marco Antônio destaca que:

No mundo automobilístico, a experiência de estar presente em algum lugar se transforma, graças à utilização do artefato técnico, numa experiência de “estar de passagem” por algum lugar, que assume uma condição de exterioridade em relação àquele que experimenta movimento. Essa condição de transitoriedade do movimento passa a tornar-se mais importante de que as outras formas de presença, já que, para o automobilista, a velocidade passa a significar uma existência em nova dimensão, recheada de poder e aventura (SÁVIO, 2002, p; 128).

A relação intrínseca entre velocidade e automóvel ganha um ímpeto com o automobilismo, isto é, enquanto atividade esportiva. Cresce o número de *raids* não apenas nas cidades, com em locais apropriados. A velocidade e a aventura de alcançar e quebrar os *records* ganham espaço na vida urbana, ganhando destaque em revistas especializadas e em jornais que comentavam a quebra de *record* ou os desastres envolvendo carros e pedestres pelas ruas das cidades. Ocorre a crescente adoração pelos esportes, entre os quais o automobilismo, podia “ser acompanhado quase que dia a dia na coluna esportiva, cada vez maior, a cada edição mais vibrante” (SEVCENKO, 1992, p. 44). A prática esportiva e a adoração pela velocidade, sejam elas pelos automóveis ou pelos aviões (os quais seriam, também nos anos 1920, um elemento de sedução), estavam “além da velocidade, era inseparável, nesse período ainda experimental, do flerte com a morte, assim na guerra como na paz” (SEVCENKO, 1992, p. 73).

A presença cada vez maior da velocidade nos centros urbanos acarretava, muitas vezes, diversos acidentes entre automóveis e pedestres, dos quais sempre o último muitas vezes saía em desvantagem, não só pela sua fragilidade física, mas também legislativa. Segundo Nicolau Sevcenko,

Desde cedo os mais jovens passaram a dispensar os choferes para porém à prova o desempenho máximo dos veículos. Em qualquer circunstância, em qualquer lugar, o tempo todo, o imperativo era a máxima aceleração e o uso incessante da buzina. Os atropelamentos são diários e múltiplos, especialmente envolvendo anciões e crianças. Como o crescimento da cidade era um fenômeno recente, os carros eram um fato novo, o grosso da população não tinha qualquer representação na Câmara Municipal ou outros órgãos políticos e os motoristas ou eram ou estavam a serviço dos ricos e poderosos, não havia qualquer regulamentação do trânsito e os atropelamentos, mesmo com mortes, ficavam impunes, exceto por uma pequena multa. O que aumentava ainda mais o prestígio dos automóveis e a ousadia sem limites dos motoristas, mantendo a população pedestre acuada sob um clima de terror (SEVENKO, 1992, p. 74).

Jornais das cidades denunciavam muitas vezes os excessos dos motoristas e cobravam das autoridades públicas ações que visassem coibir os atos dos choferes, que travavam muitas vezes uma disputa pelo espaço urbano. Na cidade de Botucatu, aparecem algumas matérias denunciando as altas velocidades dos motoristas, as quais também retratam o conflito pelo uso do espaço urbano.

Ha tempos se cogitou prohibir o transito de vehiculos, aos domingos, no trecho da rua Riachuelo comprehendido entre as ruas Moraes Barros e Marechal Deodoro. Isto porque, á tarde, á noite daquelle dia, grande parte da nossa população prefere o alludido trecho para o seu passeio. Entretanto, como surgiram reclamações de interessados, principalmente dos chauffeurs, a resolução que havia sido tomada naquelle sentido foi relaxada. Assim, os automóveis continuam circulando por ali, espantando senhoritas e fazendo velhas senhoras apressarem o passo. Se ditássemos leis, e nas nossas mãos tivéssemos força sufficiente para cumprir aquella esplendida determinação, por certo que as famílias botucatuenses gosariam do direito de fazer tranquilamente o seu passeio (CORREIO DE BOTUCATU, 12 de mar. 1929, ano 28, p. 1).

O automóvel e as estradas de rodagem ganhavam cada vez mais destaque e presença no cotidiano das pessoas, fosse por meio dos jornais e revistas especializadas, ou pela disputa pelo espaço nas cidades. De toda forma, havia uma discussão em nível nacional, estadual e local sobre a construção de rodovias e a interação entre o transporte ferroviário e rodoviário. Este último, assim como a locomotiva, era entendido pela maioria de seus contemporâneos como transformador da sociedade e do homem em relação ao seu meio, alterando sua concepção de espaço e tempo através da presença e uso da máquina.

4.4. Interação política e social: criação da sede do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e a greve dos ferroviários

A interação entre ferrovia e cidade, no caso de Botucatu, vai além da criação de serviços e de novas estruturas ferroviárias. Em maio de 1933, foi inaugurado uma sede do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana em Botucatu. Centenas de ferroviários, de diversas cidades como Assis, Sorocaba e Itararé deslocaram-se para a cidade para o ato de inauguração. Na ocasião, a companhia colocou para correr trens especiais com o intuito de levar ferroviários de Assis, Sorocaba, Itararé, Bernardino de Campos, Bauru e São Paulo para Botucatu (CORREIO DE BOTUCATU, 03 de mai. 1933, ano 32, p. 4).

As comemorações tiveram início, como relata o **Correio de Botucatu**, logo no alvorecer do dia, com tiros de morteiros e com a banda musical ferroviária percorrendo as principais ruas de Botucatu. No dia da inauguração, em comemoração ao Dia do Trabalho, muitas atividades foram realizadas sobre tal festividade. Dentre elas, um comício com alguns dos principais líderes do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo. Segundo o **Correio de**

Botucatu, “foi uma verdadeira apoteose o grande comício socialista ante hontem realizado. Cerca de 4000 pessoas, onde se viam elementos de todas as classes sociaes, estiveram presentes” (CORREIO DE BOTUCATU, 03 de mai. 1933, ano 32, p. 4).

Dentre os oradores, podemos destacar a presença de Deodoro Pinheiro, então prefeito da cidade e representante do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, assim como a apresentação de Clovis Nóbrega, um dos líderes do mesmo partido. Segundo o próprio **Correio de Botucatu**, os discursos tinham como objetivo apresentar o programa do partido, bem como, comentar sobre os princípios básicos do socialismo e do papel do ferroviário na luta por seus direitos (CORREIO DE BOTUCATU, 03 de mai. 1933, ano 32, p. 4). Vale lembrar que as posições do prefeito eram compatíveis com os ideais socialistas, por isso seu jornal trazia notícias e manifestos em defesa do partido e dos operários, entre eles dos ferroviários, durante os anos de 1933 e 1934.

Para finalizar as comemorações, o prefeito Deodoro Pinheiro ofereceu aos ferroviários presentes um churrasco para a celebração do dia do trabalho. Além do jogo de futebol entre o São Paulo F. C. de Sorocaba e C. A. Brasil da cidade de Botucatu.

O **Jornal de Notícias** também noticiou em suas páginas a inauguração do Sindicato dos Ferroviários. Ele comenta sobre a chegada dos ferroviários de outras cidades na estação da Sorocabana de Botucatu, os quais foram recebidos pela banda ferroviária. Podemos notar aqui o espaço da estação não somente como local de embarque, mas de sociabilização, e neste caso, de mobilização sindical.

Entretanto, o **Jornal** em nenhum momento comenta sobre os discursos proferidos, ou a respeito da presença dos representantes do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo. Cita apenas sobre a presença de vários oradores no momento da inauguração do Sindicato (JORNAL DE NOTÍCIAS, 07 de mai. de 1933, ano 2, p. 4).

No relatório da Estrada de Ferro Sorocabana, referente ao ano de 1933, há uma parte destinada à criação do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. A partir da manifestação dos ferroviários em defesa dos interesses da classe, a companhia ferroviária convoca seu consultor jurídico para avaliar o pedido e a legislação vigente quanto à criação de sindicatos. Dentre os pontos destacados pelo consultor jurídico da companhia, ele ressalta,

Mas o argumento, a meu ver, decisivo neste assunto a razão primordial que, a meu parecer, lhe dirime todas as dúvidas é que a Diretoria do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana, constituída de funcionários titulados dessa Estrada, organizou-se em contravenção formal ao disposto no item *a* do § único do artigo 11 do decreto a pouco citado [decreto 21.081 de 24 de fevereiro de 1932, sobre Associações], em cujos peremptórios termos não se compreendem na classe dos empregados, e, portanto, digo eu, não podem sindicalizar-se os funcionários públicos.

E a razão, aliás intuitiva, a própria lei a expende em termos formais: subordinados a regime legal diverso, o funcionalismo público tem estatuto peculiar e está sujeito e a princípios de hierarquia administrativa.

Si, nos termos do artigo 14, não podem “ser transferidos para lugares ou misteres que dificultem o desempenho de suas funções os operários e empregados eleitos para cargos de administração ou de representação nos sindicatos, federações e confederações, nas caixas de aposentadorias e pensões, junto ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio em qualquer de seus departamentos ou dos institutos que lhe forem subordinados”, “sem motivos que plenamente o justifiquem, a juízo do Ministério do Trabalho”; a que fica reduzida a competência dos poderes estaduais em remover funcionários de um lugar para o outro, ou para transferi-los a funções diversas? (SOROCABANA, 1934, p. LIV).

Todas essas questões levantadas pelo advogado e consultor jurídico da Estrada de Ferro Sorocabana, levaram a diretoria da companhia a solicitar a intervenção do Governo Federal e do Estado de São Paulo para inviabilizar a criação da instituição sindicalista. Pedido que fora denegado pelos órgãos então solicitados, como foi descrito no relatório da companhia (SOROCABANA, 1934).

A relação do diretor Gaspar Ricardo Junior com o Sindicato dos ferroviários esteve sempre sob uma linha tênue. O diretor não reconhecia sua existência legal, nem sua capacidade de negociação dos interesses de seus representados. Sobre a relação da empresa com o sindicato dos ferroviários, Araújo Neto chama atenção para o fato de que também se tratava de uma disputa “política-ideológica”, visto que o diretor Gaspar Ricardo era ligado ao Partido Republicano Paulista (com interesses próximos ao da elite política paulista), enquanto que o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana era dirigido por ferroviários ligados ao Partido Socialista Brasileiro de São Paulo e à Legião Cívica 5 de Julho (ARAÚJO NETO, 2012, p. 129).

Entretanto, além do posicionamento político conflitante, supomos que o olhar duvidoso do diretor da companhia ferroviária sobre o aparelhamento dos ferroviários organizados em torno do Sindicato, esteja relacionado com sua formação e dedicação a estudos voltados para a organização, aprimoramento técnico e científico do trabalho, com o qual estiveram envolvidos o Instituto de Engenharia de São Paulo e no Indort (Instituto de Organização Racional do Trabalho).

Segundo Maria de Fátima Salum Moreira, o avanço dessas ideias de organização e racionalização do processo de trabalho nas companhias ferroviárias pode ser entendido de acordo com o contexto de reordenamento de âmbito geral, nos quais os conflitos sociais (entre trabalhadores e empresas) passariam a ser resolvidos com base na crença da neutralidade dos critérios científicos e técnicos (MOREIRA, 2008, p. 61). Assim como a Estrada de Ferro Sorocabana, outras companhias ferroviárias buscavam uma gerência e uma organização

racional do trabalho, tais como a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, analisada por Liliana Garcia (1992).

No caso específico da Estrada de Ferro Sorocabana, essa preocupação com novas formas de organizar o trabalho de seus ferroviários submetendo-os aos princípios científicos e técnicos, inicia-se sob a administração de Arlindo Luz e continua com seu sucessor Gaspar Ricardo Junior. Inseriam-se, assim, tais propostas de organização do trabalho naquele conjunto de reformas e ampliações que visavam à remodelação da empresa ferroviária, iniciada com Arlindo Luz. Esses primeiros passos de uma nova gerência dos trabalhadores iniciaram-se nas oficinas, principalmente de Sorocaba e Mairinque, as maiores da companhia. Segundo Moreira, “às modificações no interior do processo de trabalho, atingiram prioritariamente as oficinas, o que é perfeitamente compreensível, diante da luta e resistência que seus trabalhadores impingiram à empresa, no final do século anterior” (MOREIRA, 2008, p. 62). Além de que, as oficinas eram uma parte prioritária devido à importância de seu bom funcionamento para a empresa, já que ali se conservavam, reformavam e construíam os carros e locomotivas.

Ao dar sequência ao projeto de remodelação da Estrada de Ferro Sorocabana, a principal realização de Gaspar Ricardo fora a criação do Ensino Ferroviário e Seleção Profissional, iniciado em 1930. Segundo Moreira, esse processo de criação de um ensino para capacitação e profissionalização do ferroviário estava ligado aos princípios do Instituto de Organização Racional do Trabalho, o Indort, do qual Gaspar Ricardo fora um dos fundadores (MOREIRA, 2008, p. 68). Desde sua participação no Indort, preocupava-se com difusão dos princípios da organização científica do trabalho e com a formação do trabalhador útil, produtivo, disciplinado e obediente, para que todo o trabalho fosse realizado em menor duração, com a superação rápida e eficiente das dificuldades, proporcionando um valor-resultado maior do que o custo da produção (MOREIRA, 2008, p. 69).

Com o lema “tudo pela Sorocabana, maior e melhor”, Gaspar Ricardo Junior, que num primeiro momento fora na contramão da criação do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana, sofrera durante os anos que fora diretor (1928-1934), um movimento grevista dos ferroviários da companhia, justamente devido à ausência de diálogo entre a sua direção e os trabalhadores representados pelo Sindicato. Para Maria de Fátima Moreira, o grande entrave e foco de críticas por parte da direção da empresa para aceitação da formação do Sindicato foi em relação ao “papel de fiscalizador das condições de trabalho atribuído ao sindicato e à proibição de dispensa dos operários, por motivo de sindicalização, que no caso da Sorocabana se traduzia em perseguição aos sindicalizados mais combativos” (MOREIRA, 2008, p. 113).

A greve dos ferroviários iniciou-se no dia 19 de janeiro e teve seu término no dia 25 de janeiro de 1934. Esse movimento que atingiu não apenas a Estrada de Ferro Sorocabana, mas outras companhias do Brasil, também repercutiu na cidade de Botucatu, a qual abrigava um dos depósitos de máquinas da Sorocabana, bem como, uma das sedes do Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana no ano anterior, em 1933. Sendo assim, os dois jornais da cidade, **Correio de Botucatu** e **Jornal de Notícias**, trouxeram em suas páginas as informações sobre o movimento. Entretanto, houve maior relevância nas páginas do **Correio de Botucatu**, devido à posição política de seu diretor Deodoro Pinheiro, muito próxima dos ideais do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, que fora eleito como membro do Diretório de tal partido (CORREIO DE BOTUCATU, 16 de jan. de 1934, ano 33, p. 1).

Logo no primeiro dia do movimento grevista, que exigiu a publicação de uma segunda edição do **Correio de Botucatu**, fora publicada uma carta endereçada a Ricardo Gaspar Junior e ao interventor do Estado de São Paulo, comunicando e justificando a greve, como consta a seguir:

Em aditamento às declarações verbais que tive oportunidade de fazer nos dias 11 do corrente na presença de V. Exa., a nova diretoria desse Sindicato, em obediência ao programa de ação imposto pela Assembléia Geral que lhe deu posse em 7 corrente, faz ver a essa diretoria que o recente manifesto dos ferroviários da Sorocabana, longe de ser uma manifestação de espírito subversivo, como aprouve a V. As. qualificar, não é mais que uma consequência direta da quebra das relações normais entre este Sindicato e esta Diretoria. A nova, como a antiga direção do Sindicato da Sorocabana, não seria depositária da confiança de 7.800 ferroviários, se deixasse desamparada as justas reivindicações da classe, dentro dos estritos limites da lei como seria o caso, se deixasse sem prosseguimento o movimento reivindicativo só pela circunstância lastimável, sem dúvida, de ter essa direção fechado os ouvidos aos justos reclamos da corporação dos ferroviários da Sorocabana (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de jan. 1934, 33, p. 1).

O **Correio de Botucatu** também publica as principais reivindicações dos ferroviários, enumerando quinze itens, sendo eles:

1. Aumento do salário na seguinte proporção:
vencimentos até 200\$.....30%
vencimentos de 201\$ a 300\$.....25%
vencimentos de 301\$ a 400\$.....20%
vencimentos de 401\$ a 500\$.....15%
vencimentos de 501\$ a 600\$.....10%
2. Reconhecimento do sindicato pelas empresas à base de um acordo firmado entre as partes e criação de uma Comissão Permanente de Conciliação.
3. Desconto em folhas de pagamento das mensalidades sindicais e demais contribuições devidamente autorizadas pelos ferroviários, com prestação de contas até o dia 10 do mês subsequente.
4. Cumprimento da lei de férias.
5. Regulamentação do horário para cada categoria, obedecendo a lei de oito horas.
6. Abolição completa do trabalho a empreitada dentro da própria Estrada.
7. Revisão do Regulamento das Estradas, onde se definem os direitos e deveres, destas e dos ferroviários de acordo com as leis sociais.

8. Salário mínimo para cada Empresa.
9. Readmissão dos operários da São Paulo Railway, da Douradense, João Santiago de Oliveira da Companhia Paulista e Josino da São Paulo-Goiaz.
10. Construção de casas para operários de acordo com que dispõe os artigos 43 e 44 previstos no regulamento da Política e Tráfego das Estradas de Ferro, com exceção da Companhia Paulista, São Paulo Railway e Araraquarense.
11. Aprovação do quadro do pessoal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil organizado pelo Sindicato.
12. Paramento com 50% de aumento para o trabalho extra.
13. Estabelecimento do horário para o pessoal do V.P., sem prejuízo de horas que gastarem da residência até o local de trabalho.
14. Suspensão nunca superior a três dias, que além deste prazo seja instaurado inquérito administrativo.
15. Descanso dominical, com exceção do pessoal do Tráfego e Transportes para os quaes devem ser estabelecidas e respeitadas suas folgas correspondentes aos domingos (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de jan. 1934, ano 33, p. 1).²⁰

Os itens número nove e dez indicam que o movimento grevista não estava ocorrendo apenas em função dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana e que havia perseguição e prisão de ferroviários ligados aos sindicatos e/ou à greve. Segundo o **Correio de Botucatu**, ao publicar uma nota com o nome “Ferroviários a Greve”, divulga uma cópia de um abaixo-assinado convocando os ferroviários a se manterem em greve “enquanto houver presos ou demitidos por motivos de greve”, com a colaboração de diretores e comissões de outros sindicatos ferroviários, como da São Paulo Railway, da Douradense, da Companhia Paulista de Estrada Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e da Estrada de Ferro São Paulo-Goiás (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de jan. 1934, ano 33, p. 1).

Mesmo com a presença de outros sindicatos e comissões em estado de greve, o movimento foi rapidamente reprimido, ficando apenas a Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana à frente do movimento, sendo que “esta última assumiu uma luta que contou também com reivindicações específicas de seus ferroviários à administração da empresa” (MOREIRA, 2008, p. 115). Devido à forte repressão policial, o movimento perde a força inicial. Entretanto, com os ferroviários da Sorocabana em greve, as paralisações das atividades ferroviárias continuam na cidade de Botucatu.

Ambos os jornais de Botucatu relataram a presença de grande número de policiais, bem como, de prisões de ferroviários na cidade. O **Jornal de Notícias**, na primeira matéria sobre a greve dos ferroviários, ressalta que antes já havia movimentação e “distribuição de soldados da milícia estadual, que vinha sendo feita desde a semana passada nas cidades onde

²⁰ Ao comentar sobre a greve da Estrada de Ferro Sorocabana, de janeiro de 1934, Maria de Fátima Salum Moreira lista trinta reivindicações dos ferroviários grevistas. Contudo, a autora não cita a fonte da qual retirou tais informações. Sendo assim, para maiores informações, conferir Moreira (2008, p. 117-119).

as estradas de ferro tem seus depósitos e oficinas” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 21 de jan. 1934, ano 3, p. 4). A ação da polícia sobre o movimento dos ferroviários é tema das notícias, principalmente aquelas referentes à situação na cidade de Botucatu:

A cidade se encontra em perfeita calma. A população tendo conhecimento de que a greve tem caráter pacífico, não se mostra apreensiva. Não há motivos para apreensões.

[...]

Falamos a alguns grevistas e todos afirmaram propósitos pacíficos, não havendo razões para temores quanto a possíveis depredações.

A população não deve dar crédito aos boatos terroristas e sempre infundados que circulam nessas ocasiões. Tudo está em perfeita ordem e calma (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de jan. 1934, ano 33, p. 4).

Por todo o período de greve dos ferroviários, os jornais locais, sobretudo o **Correio de Botucatu**, devido à maior cobertura do movimento, procura dissertar sobre a pacificidade da ação dos ferroviários. Entretanto, em ambos os jornais há alusões a prisões de ferroviários botucatuenses, principalmente de pessoas ligadas ao sindicato dos ferroviários da Sorocabana que, segundo o **Jornal de Notícias**, mesmo não necessitando de “intervenções violentas” por parte da polícia, “registrando-se somente algumas prisões levadas a efeito, para prevenir possíveis distúrbios” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 21 de jan. 1934, ano 3, p. 4).

O **Correio de Botucatu** coloca-se como porta-voz da classe ferroviária, não apenas enquanto espaço midiático para os trabalhadores, mas também, enquanto uma espécie de “organizador” e “conciliador” do movimento. Sobre a pacificidade da greve, em muitos momentos, as notícias publicadas são diretamente direcionadas para os ferroviários em greve.

Hontem, em virtude de algumas detenções de *companheiros*, feitos pela polícia, os ânimos ameaçaram exaltar-se, porem graças a intervenção de pessoas prudentes e amigas dos grevistas, elles reafirmaram os sentimentos pacifistas perdurarão [...]

Louvamos com calor a attitude ordeira dos paredistas. A lei lhes concede o direito de greve, desde que se mantenham dentro da ordem (CORREIO DE BOTUCATU, 20 de jan. 1934, ano 33, p. 1) (grifo nosso).

Essa atitude de “amparo e solidariedade com o movimento ferroviário continua até mesmo depois do final da greve, quando o **Correio de Botucatu** ao colocar os nomes dos doze ferroviários de Botucatu presos pela polícia, e solicita ao Delegado local, Delduque Garcia Ribeiro, que coloque em liberdade os trabalhadores que foram presos por “motivo de greve” (CORREIO DE BOTUCATU, 24 de mar. 1934, ano 33, p. 1). Infelizmente, as funções desses ferroviários e suas ligações com o Sindicato dos Ferroviários da Sorocabana não são colocadas em detalhes, isto é, e cumpriam alguma função administrativa na sede de Botucatu.

A questão da “pacificidade” do movimento, sempre colocada em evidência pelos jornais, sobretudo, pelo **Correio de Botucatu**, é uma tentativa de buscar legitimidade à paralisação das atividades dos ferroviários frente à população, bem como, do próprio **Correio**

em colocar-se enquanto porta-voz da classe. Não podemos nos esquecer que, Deodoro Pinheiro (diretor do **Correio de Botucatu**) estava fortemente ligado ao Partido Socialista Brasileiro de São Paulo desde meados de 1933, quando se tornou prefeito de Botucatu. E também que, em 1934 haveria eleições para a composição da Assembleia Constituinte, momento no qual, seu jornal tornou-se meio de comunicação em defesa dos trabalhadores e em busca, principalmente, do apoio dos ferroviários locais.

No dia 25 de janeiro de 1934, a greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana se encerra, sobretudo após o governo do Estado de São Paulo tentar dialogar e negociar a situação dos ferroviários. Segundo a publicação do **Correio de Botucatu**, o governo estadual colocou as seguintes condições e propostas ao comitê do Sindicato dos Ferrovários da Sorocabana:

1. Garantia a todos, em geral, e estabilidade nos cargos funcionnaes.
2. O governo acompanha a causa com interesse e compromette a fazer cumprir todas as reivindicações consideradas justas.
3. O governo, desde já, manda soltar todos os presos (CORREIO DEBOTUCATU, 24 de jan. 1934, ano 33, p. 1).

As discussões entre a Estrada de Ferro Sorocabana e o Sindicato, e as formas pelos quais foram asseguradas as bases dos acordos, segundo Maria de Fátima Salum Moreira, não ficaram registradas. Entretanto, uma delas, como disserta a autora, acabou emergindo, que seria da “exoneração e substituição dos delegados sindicais de Santos, Piracicaba, Sorocaba, Itapetininga, Botucatu e Assis. Vale também destacar que, Ricardo Gaspar Junior, então diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, mesmo atendendo às reivindicações mais imediatas dos ferroviários, como a “revisão do quadro do pessoal pior remunerado, continuação da construção de casa para os operários da companhia, regime de 200 horas para o pessoal de carreira e mais cinco dias de folgas mensais” e também, ações para “assegurar a lei de férias e a realização de estudos para o reajustamento de todo o pessoal da estrada”, acaba por deixar o cargo de diretor (MOREIRA, 2008, p. 124).

Na matéria publicada pelo **Correio de Botucatu**, ao tratar sobre a transferência de Gaspar Ricardo Junior, o jornal coloca tal ação como o primeiro passo para sanar os problemas de relacionamento entre a direção da Estrada de Ferro Sorocabana e o Sindicato dos Ferrovários da empresa (CORREIO DE BOTUCATU, 11 de mar. 1934, ano 33, p. 1). Entretanto, somente em 1937 e sob a direção de Antonio Prudente de Moraes, foi que se iniciou uma política de conciliação entre empresa e sindicato (MOREIRA, 2008, p. 124).

Como destacamos anteriormente, o **Correio de Botucatu** compôs uma cobertura mais abrangente da greve dos ferroviários, mais precisamente da Estrada de Ferro Sorocabana na

cidade de Botucatu. Com o fim do movimento, Deodoro Pinheiro, diretor do **Correio**, publica no editorial do jornal durante três dias após o final da greve, algumas reflexões sobre o movimento ferroviário, tomando como fundamentos os ideais que seguia, isto é, aqueles expostos e defendidos pelo Partido Socialista Brasileiro de São Paulo.

Nessas considerações sobre a paralisação dos ferroviários da Sorocabana na cidade de Botucatu, Deodoro mostra-se sensibilizado com as aspirações dos grevistas. Afirma que, fazendo uso da lei de poderem organizar-se e realizar greves, os ferroviários buscavam reivindicações justas, já que a direção da companhia fazia-se ausente frente a essas reclamações. Nesse sentido, ao término do movimento, o **Correio de Botucatu** publicou por três números consecutivos em seu editorial, assinado por Deodoro Pinheiro, algumas considerações sobre a greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.

Antes de adentrarmos em sua posição, para que se evitem greves e outros movimentos que prejudicam a classe operária devido ao emprego da força policial por um lado, e por outro, da própria empresa, Deodoro faz os seguintes comentários sobre a greve que há pouco havia acabado:

Os movimentos paredistas ocasionam sempre, para os que os acompanham com carinho, reflexões profundas. A greve, por exemplo, que empolgou os dignos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, é uma lição dura ao regime capitalista que vivemos. Por meio suasórios, a grande classe pleiteou, da alta administração da extensa ferrovia, reivindicações consideradas justas por todos os espíritos desapaixonados. Todos os seus esforços suasórios em tal sentido resultaram infrutíferos. Dahi, amparados na lei, provocarem a greve para obrigarem os poderes competentes a lhes conceder, por processos mais incisivos, aquilo que lhes eram negados através dos pedidos brandos (CORREIO DE BOTUCATU, 26 de jan. 1934, ano 33, p. 1).

Segundo o ponto de vista de Deodoro Pinheiro, o movimento de greve que ocorreu na Estrada de Ferro Sorocabana poderia ter sido evitado se algumas ações fossem levadas a cabo pela diretoria da companhia ferroviária. Para o então representante do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, a greve passada, assim como as possíveis futuras, poderiam ser evitadas se, no caso da companhia ferroviária, dividissem-se os lucros obtidos no final de cada ano com seus funcionários, cada qual recebendo uma quantia de acordo com sua função, competência e desenvoltura nos trabalhos para com a empresa. Seguindo sua análise, pontua que tal medida vem ao encontro e benefícios de ambas as partes: dos trabalhadores e da própria empresa ferroviária:

Se isso acontecesse os ferroviários além de tomar maior amizade com a Estrada seriam mais dedicados ao serviço. Desdobrar-se-iam em esforços para que a renda avultasse e dispensariam maior cuidado com ao material, evitando o seu breve deterioramento. Com o interesse nos lucros da Empresa, a corporação trabalhadora, por si só se incumbiria da fiscalização e do aumento de suas rendas e primária na conservação de suas propriedades e materiais rodantes [...] Com a aplicação desse

processo a Estrada de Ferro tomaria um novo impulso, sobre melhorar sensivelmente os seus serviços, e estaria indefinidamente a salvo das manifestações grevistas (CORREIO DE BOTUCATU, 27 de jan. 1934, ano 33, p. 1).

Ao seguir o roteiro de coluna sobre a “Greve da Sorocabana”, nome dado às matérias publicadas no editorial, Deodoro Pinheiro pontua na terceira e última considerações sobre o movimento, tratando de como a medida proposta por ele seria benéfica também para a companhia ferroviária. A divisão dos lucros entre os ferroviários, ao proporcionar maior fiscalização sobre os materiais e espaços de produção, aumentaria o lucro da empresa, visto que esta teria custos mínimos com a manutenção do material, cabendo “os restantes 50% dos lucros líquidos para empregarem num fundo e reserva, na construção novas linhas, aquisição de novos materiais e na construção ou reformas das propriedades” (CORREIO DE BOTUCATU, 28 de jan. 1934, ano 33, p. 1).

O que nos chama atenção no editorial de Deodoro Pinheiro é que o autor, ao pontuar uma solução para que não ocorram futuras greves na companhia, acaba privilegiando a empresa. O autor esquece que, como ele mesmo aponta nas notícias sobre a greve, o movimento não se trata apenas da questão salarial, mas dos direitos dos trabalhadores, como no que se refere à formação do Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana. Essa conclusão final sobre o movimento e greve dos ferroviários vem ao encontro dos ideais e estratégias do General Waldomiro de Lima, um dos líderes do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo.

Ao analisar o programa do Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, idealizado pelo General Waldomiro de Lima, Adalberto Araújo Neto ressalta que Lima buscava apoio para seu partido nas diversas classes sociais, como aquelas de profissões liberais, pequenos burgueses e trabalhadores. No que se refere a estes últimos, o programa defendia a liberdade irrestrita de associação sindical, bem como, a “aplicação estrita da justiça social pelo Estado” para com a classe operária. Contudo, suas posições referentes aos trabalhadores tinham “uma abordagem de algo que não se pode chamar de socialismo, nem mesmo de social-democrata”, mas sim, uma abordagem “trabalhista” (ARAÚJO NETO, 2012, p. 55). A posição de Waldomiro de Lima era de que as “reformas sociais e os direitos primários de alimentação, moradia e educação das classes trabalhadoras tinham que ser satisfeitos antes que se produzissem revoltas e situações incontrolláveis” e por isso defendia que o “socialismo de Estado era a melhor saída, pois antecipava-se às crises sociais e as resolvia” (ARAÚJO NETO, 2012, p. 60).

O movimento grevista dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana pode ser entendido enquanto ação política em nível Estadual, visto que foi o que mais tempo

permaneceu em greve. A indicação de Armando Salles de Oliveira para Interventor do Estado de São Paulo causou descontentamento nos tenentes e dissidentes do Governo Provisório de Getúlio Vargas, pois, o Interventor representava as oligarquias paulistas contrárias aos ideais do “socialismo” defendidos pelo Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, como o reconhecimento legal de qualquer forma de organização classista dos trabalhadores. A greve representava também um conflito entre o partido da oligarquia paulista e aqueles que se diziam defender a classe trabalhadora e os seus direitos (ARAÚJO NETO, 2012, p. 125).²¹

Nesse sentido, a greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, e seu movimento que toma a cidade de Botucatu, fora utilizada de forma a legitimar o discurso e ideais da imprensa local, como no caso do **Correio de Botucatu** e sua proximidade com o Partido Socialista Brasileiro de São Paulo, que havia declarado publicamente apoio ao movimento grevista dos ferroviários, tendo se tornado uma espécie de “laboratório” onde o **Correio** e seu proprietário utilizavam-se dos ideais do Partido para explicar, buscar soluções e apoiar o movimento.

Além da greve dos ferroviários, os demais melhoramentos ligados à ferrovia inaugurados ou reformados na cidade de Botucatu, como as oficinas e o novo prédio da estação ferroviária, e também o próprio Serviço Rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana, eram relacionados com a política local para legitimar determinado partido ou prefeito local. A ferrovia era percebida como elemento transformador da economia, das relações sociais e da paisagem urbana, além de encerrar em si mesma a concepção de modernidade em relação ao progresso econômico e também à estética moderna, representada pelas estruturas ferroviárias que endossavam as reformas urbanas ensejadas naqueles anos. Entretanto, a inauguração e abrigo de serviços e composições ferroviárias não passavam despercebidos para os políticos que administravam Botucatu.

²¹Adalberto Araújo Neto chama atenção, por meio dos boletins da Legião Cívica 5 de Julho e das fichas do DEOPS, que havia um movimento dos partidos de oposição (Partido Socialista Brasileiro de São Paulo e a Legião Cívica 5 de Julho) para um levante, a partir da greve dos ferroviários, para derrubar do poder o então Interventor Armando Salles de Oliveira (cf. ARAÚJO NETO, 2012, p. 114-131).

5. Considerações Finais

Ao estudarmos Botucatu entre os anos de 1928 a 1934, identificamos nos jornais locais, discursos que realçavam as mudanças, reformas e melhoramentos das infraestruturas urbanas naquele período eram identificados enquanto medidas que modernizariam a cidade. Entretanto, entendemos que a modernização da cidade de Botucatu é um processo mais amplo que os anos por nós escolhidos para essa análise. Inicia-se antes de 1928, com o alinhamento e nivelamento das principais ruas e criação da Avenida Floriano Peixoto e estende-se além de 1934, visto que a cidade ainda receberia no final de 1930 a criação de sua Rádio Difusora, bem como havia a discussões para a criação de um “campo de aviação”, símbolos da modernidade das cidades do interior paulista na década de 1930.

Entendemos que haviam vários elementos em Botucatu e em discussão por meio de seus jornais que identificavam como necessários ou como decorrência da modernização da cidade. Dentre eles, destacamos os melhoramentos na infraestrutura urbana (distribuição de água e esgoto, a busca por profissionais como engenheiros para solucionar o problema), a expansão dos bairros, a energia elétrica e os aparelhos eletrônicos, o cinema, as casas comerciais e suas vitrines, as indústrias e também, a ferrovia e suas estruturas.

Dentre nossos objetivos, investigarmos as relações entre ferrovia e cidade no interior paulista, mais especificamente, Botucatu e a Estrada de Ferro Sorocabana. Optamos por um recorte temporal entre os anos de 1928 a 1934, período o qual a companhia ferroviária estava colocando em prática seu projeto de reformas e ampliação de sua estrutura ferroviária. A cidade de Botucatu abrigou novas edificações relevantes para a operação ferroviária naquele momento: como as oficinas e depósito de máquinas para o reparo do material rodante, bem como teve os prédios do armazém e da estação ampliados e reformados. Neste sentido, nosso objetivo seria compreender a percepção por parte dos jornais de Botucatu sobre tais melhoramentos ferroviários, sobre a própria companhia e seu funcionamento: estas estruturas e a presença da ferrovia, eram discutidas pelos jornais sob a perspectiva de que ambas engendraram ou transmitiam uma sensação da “modernidade”?

Para podermos discutir com melhor embasamento o conceito de modernidade para ambos os jornais, elencamos algumas leituras que tratam sobre o tema, mais precisamente para aqueles que dialogam com as reformas e espaço urbano. Contudo, como em nosso caso consiste na discussão no interior paulista, voltamo-nos primeiramente para discutir sobre os elementos que engendraram e intensificaram o desenvolvimento urbano do Estado de São

Paulo. Desde a formação dos patrimônios religiosos, até aqueles formados ou desenvolvidos pela economia cafeeira. Nesse movimento, também ressaltamos a presença da ferrovia, dos imigrantes como mão-de-obra rural e urbana, bem como na criação de estabelecimentos comerciais e industriais, até a ação do próprio Estado na organização e execução de projetos que visavam a integração e urbanização do território paulista.

Ao analisarmos as matérias, notícias e crônicas do **Jornal de Notícias**, **Correio de Botucatu** e **Folha de Botucatu**, percebemos que havia uma discussão sobre a cidade, entre as quais, aquelas que envolviam reformas e ampliações das infraestruturas urbanas entendidas pelos periódicos enquanto necessárias ou como consequências da “modernização” da cidade. Dentre elas, ressaltamos o calçamento das ruas e avenidas, o serviço de água e esgoto, por exemplo. Também havia uma preocupação e debate sobre os locais de uso público e privado no que se refere à estética urbana, como praças e os estabelecimentos comerciais de Botucatu, e a relação destes com a aparência da cidade, sobretudo, quando localizados na área central. Os jornais estudados também faziam algumas referências quanto aos produtos comercializados, os espaços de entretenimento como os cinemas e as indústrias da cidade.

Nesse processo, conseguimos identificar uma carga simbólica sobre essas edificações ferroviárias e infraestruturas urbanas, que compunham uma “experiência urbana”. Resultante inclusive pelo contato com espaços de sociabilidade (como cinemas) produtos e tecnologias que modificavam não apenas a aparência e a estética da cidade, mas também transformavam os costumes e hábitos dos cidadãos. Ao nos defrontarmos com estas discussões, percebemos nos jornais de Botucatu, um discurso que evoca a modernidade. Buscamos identificar as relações dos jornais com grupos sociais e políticos, tanto em nível municipal e estadual. Uma expressão à que se atribuía sentidos diversos, sendo em alguns momento contraditórios e em outros, em consonância com desejos e valores de grupos econômicos e sociais (empresários locais ou de ferroviários) os quais os jornais representavam e/ou buscavam se identificar.

Ambos os jornais caracterizam a criação de novos bairros e a expansão da área urbana como uma consequência do “progresso” de Botucatu. Como exemplo, a necessidade de ampliar a ligação entre os bairros mais periféricos com o centro da cidade, no caso da Vila Maria e a estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Ao discutirem as razões para a construção de vias que interligassem esses dois espaços, o **Jornal de Notícias** ressalta a necessidade de criar largas e grandes avenidas que interligassem as regiões mais distantes com o centro e a as áreas principais da cidade, como a estação. Como justificativa, o **Jornal** visava a melhoria no tráfego de mercadoria e automóveis em direção à estação, principalmente por dois motivos: devido a ampliação dos armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade; e a Vila Maria

ser um bairro onde estava localizado indústrias, residências da classe operária e um crescente número de estabelecimentos comerciais. O **Correio de Botucatu** também se manifestou sobre a necessidade de interligar a Vila Maria com a área central da cidade. Contudo, seu discurso para justificar a construção da via estava no ideal de conforto para a população, em decorrência do aumento do número de habitantes daquela região. A ideia de modernidade para o **Correio** estava muito entrelaçada com o valor de conforto, bem como aqueles referentes à higiene e a estética, como quando comenta sobre a pavimentação das ruas e o ajardinamento das praças públicas.

Esse tripé de valores (higiene, estética e conforto) caracteriza a ideia de modernidade para o **Correio de Botucatu**. Ao comentar sobre a inauguração do Cine Cassino, destaca no novo prédio justamente sua estética e arquitetura, a higiene e conforto das instalações e do interior do espaço moderno, identificando o novo local de entretenimento como estando a “altura do progresso” de Botucatu. O mesmo ocorre quando trata sobre o Mercado Municipal e as estruturas ferroviárias, na ocasião das reformas e ampliações dos armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana, caracterizados enquanto “pardieiros”, que não estavam mais em acordo as demandas da cidade, sobretudo no que se refere a estética urbana desejada pelo jornal. Ao tratar da construção do prédio da estação, identifica sua estrutura e arquitetura como elementos que intensificam e que compõem a transformação da imagem de Botucatu como cidade “moderna”, devido à estética da nova estação.

Em consonância com esses valores, o **Jornal de Notícias** também destaca a nova estrutura do Cine Cassino, mas ressalta os equipamentos utilizados a projeção dos filmes. Por representar os comerciantes e industriais locais, ressalta as instalações e as máquinas utilizadas para reforçar uma imagem de cidade “moderna”. O mesmo acontece quando da inauguração do Cine Paratodos e na matéria apresentada pela **Folha de Botucatu**, sucessora do **Jornal de Notícias**. Além de exaltar o prédio e sua arquitetura, destaca as “modernas e grandes concepções cinematográficas que assombram pela técnica, pela grandiosidade, pela riqueza, pela audácia e pela beleza que nela se contém”. Discurso que visa exaltar os empresários de Botucatu, que por meio de suas iniciativas e empreendimentos, ajudavam a promover a “modernização” da cidade. Assim como no conjunto de matérias que tratavam sobre algumas indústrias locais, a **Folha de Botucatu** preocupava-se em ressaltar o processo de produção e o funcionamento dos equipamentos destes estabelecimentos, identificando estes enquanto transformadores da cidade e que, segundo a **Folha**, reforçam uma imagem de Botucatu “moderna”, ou seja, industrial.

A proximidade do **Jornal de Notícias** e da **Folha de Botucatu** com os comerciantes e industriais também pode ser observada quando tratam da Estrada de Ferro Sorocabana, principalmente sobre o serviço rodoviário. Ao tratar enquanto uma exigência “moderna”, o **Jornal de Notícias** ressalta a maior facilidade e rapidez no despacho de mercadorias e principalmente, no menor preço cobrado no frete, fator que beneficiaria diretamente os comerciantes e industriais que utilizavam a companhia ferroviária. O mesmo quando comenta sobre a inauguração do novo prédio da estação e destaca a fala do prefeito Carlos Cesar, ex-presidente da Associação Comercial de Botucatu. Tanto o **Jornal de Notícias** como a **Folha de Botucatu** identificam o comércio e as indústrias como elementos que transformam e “modernizam” a cidade, visto as ações de seus proprietários nas reformas dos estabelecimentos, na comercialização de produtos ou na produção industrial que alcançam e levam o nome de Botucatu a outras cidades.

Já o **Correio de Botucatu**, ao tratar das novas estruturas ferroviárias ou dos desdobramentos da interação ferrovia e cidade, como em relação à greve dos ferroviários, utilizam destes fatos para legitimar sua posição política partidária. Principalmente a partir de 1933, quando o diretor do jornal assume a administração da prefeitura, utilizando da organização e projetos da companhia ferroviária para legitimar a gestão de Deodoro Pinheiro a frente do governo municipal, por exemplo.

Por outro lado, a Estrada de Ferro Sorocabana, ao executar seu projeto de reformas e ampliações de suas estruturas, fazia-a a partir de um planejamento pré-estabelecido. Sendo assim, priorizava as regiões com maior demanda, sobretudo aquelas nas zonas de nova produção, como Alta Sorocabana. Entretanto, não conseguimos identificar a percepção da companhia sobre Botucatu, com exceção da construção das oficinas e depósito de máquinas na cidade. Mesmo sendo um segundo plano no projeto da empresa, a escolha por construir tais melhoramentos ferroviários em Botucatu, deveu-se as infraestruturas que a cidade oferecia naqueles anos, como escolas, habitações e o próprio movimento comercial.

Em vias de conclusão, ambos os jornais dialogavam, pensavam e desejavam uma cidade “moderna” e em constante “progresso”. Seja devido a presença da ferrovia e de suas estruturas, as reformas das edificações com outro padrão arquitetônico, seja devido ao movimento comercial e industrial, que colocava novos produtos à disposição dos clientes locais e possibilitava novas experiências. Todavia, cada jornal devido ao seu posicionamento editorial ou por colocar-se como porta-voz de grupos sociais e políticos, valorizava distintamente esse processo e que reconhecia como “modernidade” ou qualificativos da imagem de uma Botucatu “moderna”.

Ao pensarmos o conceito de modernidade como um “campo aberto” em possibilidade de reflexões, transformações e de interações com a sociedade e o homem, como disserta Marshall Berman, este trabalho também se encontra em aberto. Há muitas lacunas ao pensar a “modernidade” e a cidade de Botucatu: como aquelas referentes à valoração que seria concebida pelos grupos sociais menos favorecidos no interior desse processo de mudança; sobre há presença ou não da especulação imobiliária e seus desdobramentos; a fiscalização sobre costumes e hábitos contrários aos desejados por aqueles que detinham o poder local, por exemplo. Questão aberta até mesmo no que se refere à própria ferrovia enquanto artefato simbólico da modernidade em concorrência com outros, como os automóveis e as discussões sobre aviação. Questões outras ainda podem ser estabelecidas, devido à amplitude de problemas e a complexidade de se pensar uma história urbana, bem como da relação entre cidade e ferrovia.

6. Referências Bibliográficas

Fontes:

CORREIO DE BOTUCATU. Botucatu. 1928-1939.

FOLHA DE BOTUCATU. Botucatu. 1935-1939.

JORNAL DE NOTÍCIAS. Botucatu. 1931-1934.

MAGALHÃES, Augusto de. **ALMANACK DE BOTUCATU DE 1920**. São Paulo: Estabelecimento Graphico Pedro Rezzini & Cia, 1920.

REVISTA BRAZIL-FERRO-CARRIL. Rio de Janeiro. 1928.

SOROCABANA. Relatório anuais da Estrada de Ferro Sorocabana. São Paulo. 1925-1934.

Bibliografia:

AGUIAR, Marco Alexandre de. **Botucatu**: imprensa e ferrovia. São Paulo: Arte & Ciência, 2001.

AMADO, Jorge. **Gabriela, cravo e canela** – crônica de uma cidade do interior. 85ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães. **A eletricidade chega à cidade**: inovação técnica e a vida urbana em Natal (1911-1940). Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2009.

ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho. **Socialismo tenentista**: trajetória, experiências e propostas de políticas públicas e econômicas dos socialistas tenentistas no Estado de São Paulo na década de 1930. Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões*: entre a história e a memória. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Ciências e Letras de Assis, UNESP, Assis, 1997.

AQUINO, Italo. Apontamentos sobre a história do café em São Paulo: das origens a 1930. In: ODALIA, Nilo; CALDEIRA, João Ricardo (orgs). **História do Estado de São Paulo**: formação da unidade paulista. Vol. 2 República. São Paulo: Editora UNESP; Imprensa Oficial; Arquivo Público do Estado, 2010, p. 61-82).

BARBUY, Heloísa. **A cidade-exposição**: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **A exposição universal de 1899 em Paris**. São Paulo: Edições Loyola, USP, 1999.

BARREIRO, José Carlos. **Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX**: cultura e cotidiano, tradição e resistência. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

BAUDELAIRE, Charles. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX (1934/35). In: **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1991.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Ioratti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infraestruturas, planejando territórios**: a secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo estadual Paulista (1892-1926). Tese (Tese de Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

_____. O público e o privado na expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo no início do século XX. In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011, p. 41-69.

BOBBIO, Norberto. Teoria das Elites. In: BOBBIO, Norberto; MATEUCCI, Nicola; PASQUINO, Giafranco (orgs). **Dicionário de política**. 11ª ed. Vol 1. Brasília: UNB, 1998, p. 319.

CALDEIRA, Júnia Marques. **A praça brasileira – trajetória de um espaço moderno**: origem e modernidade. Tese (Doutorado em História). Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2007.

CAMPOS, Cristina de. Ferrovias e Saneamento em São Paulo: o engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Campinas: Pontes Editores, 2010.

_____. Ferrovia e urbanização: o processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962). In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011, p. 93-112.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1983.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso*: a construção da Estrada de Ferro Nordeste do Brasil (1905-1914). Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 1993.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CORRÊA, Lucas Mariani. **Sorocabana Railway Company: a relação de uma empresa ferroviária privada com diretrizes governamentais (1907-1919)**. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, Assis, 2014.

COSTA, Emilia Viotti. **Da Monarquia a República: momentos decisivos**. Livraria Editora Ciências Humanas LTDA, São Paulo, 1979.

CRUZ, Heloísa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversa sobre história e imprensa. In: **Projeto História: história e imprensa**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP, nº 35, 2007.

DEAN, Warren. **Industrialização de São Paulo: 1880-1945**. São Paulo: Difel, 1971.

DONATO, Hernani. **Achegas para a história de Botucatu**. Botucatu: CopyGráfica-Gráfica e Editora, 2008.

FELDMAN, Sarah. Avanços e limites na historiografia da legislação urbanística no Brasil. In: **R. B. Estudos urbanos e regionais**, nº4, maio, 2001. p. 33-47.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio. História da cidade e do urbanismo do Brasil: reflexões sobre a produção recente. In: **Ciência e cultura**. vol. 56, nº 2. São Paulo, abr/jun, 2004. p. 23-25.

FERRARESI, Carla M. **Papéis normativos e práticas sociais: o cinema e a modernidade no processo de elaboração das sociabilidades paulistanas na São Paulo dos anos de 1920**. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2 volumes, 2007.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: UNESP, 2004.

GARCIA, Liliana B. R. O urbano paulista e botucatuense: algumas considerações. **Perspectivas**, São Paulo, v. 16, 1993, p. 145-164.

_____. **Rio Claro e as oficinas da Cia. Paulista: trabalho e vida operária, 1930-1940**. Campinas: Tese (Doutorado em História) – IFCH, UNICAMP, Campinas, 1992.

GHIRARDELLO, Nilson. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: UNESP, 2010.

_____. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: UNESP, 2002.

_____. Cidades e ferrovia. In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011, p. 71-91.

GOODWIN JUNIOR, James William. Anunciando a civilização: imprensa, comércio e modernidade fin-de-siecle em Diamantina e Juiz de Fora, MG. In: **Projeto História: história e imprensa**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP, nº 35, 2007.

HOGAN, Daniel; OLIVEIRA, Maria; SYDENTRICKER NETO, John. **Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 1986.

HOLLOWAY, Thomas. **Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1836-1934**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

KAREPOVS, Dainis. **PSB-SP: socialismo e tenentismo na constituinte de 1933-1934**. **Revista Esboços**. vol. 13, nº 16, 2006. p. 169-198.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. In: **Estudos Econômicos**, vol. 37, nº 2, abril-junho 2007. p. 353-372.

_____. Entre a escravidão e o trabalho livre: escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias do Brasil no século XIX. In: **Revista EconomiA**, v. 9, nº 4, dezembro de 2008. p. 215-245.

LANNA, Ana Lucia. **Uma cidade na transição – Santos: 1870-1913**. São Paulo: HUCITEC/Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurelio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

LOBATO, Monteiro. A vida em Oblivion. In: **Cidades mortas**. 2ªed. São Paulo: Globo, 2009. p. 27-30.

LORENZO, Helena Carvalho de: Eletrificação e crescimento industrial no Estado de São Paulo: 1880-1940. In: **Perspectivas**, São Paulo, vol 17-18, 1994/1995, p. 123-143.

_____. **Eletrificação, urbanização e crescimento industrial no Estado de São Paulo, 188-1940**. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1993.

LUCA, Tania Regina de. A revista do Brasil (1916-1944): notas de pesquisa. In: FERREIRA, Antonio Celso, BEZERRA, Holien Gonçalves e LUCA, Tania Regina de. **O historiador e seu tempo**. São Paulo: Editora UNESP, 2008a, p. 117-127.

_____. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezzi(org.). **Fontes históricas**. 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008b, p. 111-153.

MAGALHÃES, Gildo. **Força e Luz**: eletricidade e modernização na República Velha. São Paulo: Editora Unesp, 2000.

MARTINEZ, Paulo. **Teoria das elites**. São Paulo: editora Scipione, 1997.

MARTINS, Sérgio. O urbanismo: esse (des)conhecido saber urbano. In: **R. B. Estudos urbanos e regionais**, nº3, outubro, 2000. p. 39-59.

MASCARENHAS, Gilmar. Ordenando o espaço público: a criação das feiras livres na cidade do Rio de Janeiro. In: **Scripta Nova – Revista eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**, vol. IX, nº 194, 1º Agosto de 2005. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-62.htm>.

_____. Feira livre: territorialidade popular e cultura na metrópole contemporânea. In: **Ateliê Geográfico**. vol. 2, nº 2, ago/2008, p. 72-87.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Afla-Omega; Sociologia e Política, 1974.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de café**. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1998.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, Trabalho e Poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

NORONHA, Andrius. Análise teórica sobre a categoria “elite política” e seu engajamento nas instituições da comunidade regional. In: **Barbói**, nº 29, julho-dezembro, 2008. p. 24-45.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; SILVA, Fernanda H. Aparecida da. Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1962). In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011, p. 113-134.

ORTIZ, Renato. **Cultura e modernidade**: a França no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PARADELA, Maria Regina. **Arquitetura da paisagem e modernidade**: um estudo sobre representações e memória das Praças de Pelotas (1860-1930). Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humas, PUC-RS, Porto Alegre, 2003.

PECHMAN, Sérgio; FRITSCH, Lilian. A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. In: **Revista Brasileira de História**, vol. 5, nº 8/9, abril, 1985. p. 139-196.

PEREIRA, Robson M. **Washington Luís e a modernização de Batatais**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

PESAVENTO, Sandra J. **Exposições universais**: espetáculos da modernidade do século XIX. São Paulo: Hucitec, 1997a.

_____. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz, PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas**: os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997b, p. 25-38.

_____. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2ª Edição. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

PINTO, Sebastião Almeida. **No velho Botucatu**. 2ª edição. São Paulo: Editora Paulicécia, 1994.

_____. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, nº 16, 1995, p. 279-290.

PUPIM, Rafael Giácomo. **Cidade e território no Oeste Paulista**: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, 2008.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó: **As curvas do trem e os meandros do poder**: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: UFMS, 1997.

RIBEIRO FILHO, Geraldo Browne; SILVA, Paloma; DORNELLAS, Wagner. Modernização e controle político-administrativo dos municípios mineiros no primeiro Governo Vargas: a “intervenção saneadora” do Departamento de Administração Municipal. In: **Arquitextos**, ano 13, _____, agostos, _____, 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.147/4448>

ROLNIK, Raquel. São Paulo na virada do século: territórios e poder. In: **Caderno de História de São Paulo**, nº 2, jan-dez, 1993. p. 39-44).

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC; INL, 1981.

_____. **A grande empresa de serviços públicos na econômica cafeeira 1850-1930**. São Paulo: HUCITEC, 1986.

SANCHES JUNIOR, Jefferson de Lara. **A Estação Experimental de Café de Botucatu e as transformações na cafeicultura na Era Vargas (1934-1945)**. Dissertação (Mestrado em Política Científica e Tecnológica) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014.

SANTOS, Fábio Alexandre. **Rio Claro: uma cidade em transformação (1850-1906)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: EDUC/FAPESP, 2002.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVECENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando (org). **História da vida privada no Brasil. Da Belle Époque à Era do Rádio**. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 7-48.

_____. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frenéticos anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA, Fernanda Ap. Henrique. **Discurso de fundação: engenheiros e a colonização do interior de São Paulo (1890-1910)**. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1976.

SIMÕES, Inimá Ferreira. **Salas de cinemas em São Paulo**. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura/Secretaria de Estado de Cultura, 1990.

TRUZZI, Oswaldo. **Café e indústria: São Carlos 1850 – 1950**. São Carlos: Arquivo de História Contemporânea, 1986.

TRUZZI, Oswaldo; KERBAUY, Maria Teresa; BARBOSA, Agnaldo. Mudanças de fronteiras étnicas e participação política de descendentes de imigrantes em São Paulo. In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 27, nº 80, outubro/2012, p. 135-256.

VELLOSO, Monica Pimenta. O modernismo e a questão nacional. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília (org). **O Brasil Republicano**. vol 4. Rio de Janeiro, 2007, p. 353-386.