

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS–UNIMONTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL–PPGDS

IVALDO FROIS DINIZ

**CONTRIBUIÇÃO DA FERROVIA PARA A
URBANIZAÇÃO: 1908 - 1950. Alguns apontamentos sobre o
Norte de Minas.**

MONTES CLAROS – MG
MARÇO DE 2012

IVALDO FROIS DINIZ

**CONTRIBUIÇÃO DA FERROVIA PARA A
URBANIZAÇÃO: 1908 - 1950. Alguns apontamentos sobre o
Norte de Minas.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social – UNIMONTES, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Social.

Área de concentração: Desenvolvimento social: Poder, processos socioeconômicos e ordenamento territorial.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Narciso Lessa

Montes Claros – MG
Março de 2012

D585c Diniz, Ivaldo Frois.
Contribuição da ferrovia para a urbanização [manuscrito] : 1908-1950.
Alguns apontamentos sobre o Norte de Minas / Ivaldo Frois Diniz. – 2012.
113 f. : il.

Bibliografia: f. 107-113.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros -

Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS,
2012.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Narciso Lessa.

1. Desenvolvimento. 2. Transportes. 3. Ferrovia. 4. Urbanização. I. Lessa,
Simone Narciso. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título. IV.
1908-1950. Alguns apontamentos sobre o Norte de Minas.

Dedico este trabalho a minha família, professores, colegas e amigos pela força, paciência, compreensão, nos momentos difíceis para a realização desta pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Ao final deste trabalho me pergunto quantos foram os colaboradores, os ouvintes e incentivadores e me apercebo da gama enorme de pessoas, que direta ou indiretamente, mereceriam meus agradecimentos. Por isso, já de antemão, peço desculpas àqueles que, por um lapso da memória, foram esquecidos. A todos os colegas que souberam entender meu isolamento por esse período, meus agradecimentos. Agradeço primeiramente a Deus, por iluminar-me nessa longa jornada e me ofertar forças e paciência para tal empreitada. A minha orientadora professora Dr^a Simone Narciso Lessa pela paciência, sabedoria, incentivos, por sempre acreditar na minha capacidade, tratando-me com imenso respeito, por dar apoio quando mais necessitei e por ajudar nos problemas que as vezes aparecem em nossa caminhada acadêmica. A minha família: minha mãe Denise, meu pai Ivaldo, minha irmã Ane, que tanto me deram amor e forças, pela compreensão e pelos incentivos nos momentos de dificuldade. Um agradecimento especial a minha namorada Franciely Veloso, pela paciência, conselhos e afeto ao longo desse percurso. Ao Paulo Ricardo Diniz Filho pelas inúmeras ajudas, orientações e conselhos ao longo de todo o trabalho. A minha amiga Nôila pelo apoio nos trabalhos e conselhos indispensáveis para desenvolvimento do texto. A banca de qualificação, Dr^a. Luciene Rodrigues e Dr^a. Anete Pereira, pelas sugestões e pelas críticas construtivas. A Fapemig e ao PPGDS pela concessão da bolsa de mestrado. Aos professores, colaboradores e colegas do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social – UNIMONTES. Aos professores da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES) e do Núcleo de História e Cultura Regional (NUHICRE) pela ajuda na elaboração da pesquisa e desenvolvimento desta. A Fernanda, Sara, Vanessa e Patrícia que deram um excelente suporte aos assuntos que envolvem a Secretária do PPGDS. Aos funcionários do Arquivo Público Mineiro, da Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, pela paciência e por fornecer-me materiais para a execução deste trabalho.

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.

Eric Hobsbawm

RESUMO

A infra-estrutura de transporte tem uma série de impactos benéficos sobre a sociedade, tendo, por isso, papel vital no alcance do desenvolvimento. A ferrovia, como símbolo do progresso e da modernidade, proporcionou a expansão dos sistemas de transportes entre o fim do século XIX e início do século XX, rompendo com isolamentos geográficos, limitações comerciais e barreiras para o mercado. Os prolongamentos das linhas férreas possibilitaram um processo de dinamização do comércio, dos meios de transportes, dos sistemas de comunicação e da estrutura urbana das cidades. O advento da ferrovia foi catalisador da urbanização e formação de cidades; centralizando a vida das povoações pelo mundo. Nossa pesquisa faz um resgate histórico do prolongamento da Ferrovia Central do Brasil pela região Norte de Minas Gerais entre os anos de 1908 e 1950, destacando sua importância no processo de urbanização e desenvolvimento econômico. O objetivo desse trabalho é compreender o processo de desenvolvimento e urbanização desencadeado pelo meio de transporte ferroviário. Desta maneira, compreender a dinâmica da expansão da rede ferroviária mineira iniciada no Império e ampliada como projeto de desenvolvimento e integração durante a República. Identificando quais elementos de expansão urbana foi viabilizado pela ferrovia; e de destacando as cidades de Pirapora e Várzea da Palma, a partir do cruzamento entre a construção de sua infra-estrutura da ferrovia e sua urbanização. As fontes documentais selecionadas e analisadas consistem nos relatórios ferroviários que descreviam o trabalho realizado pelos engenheiros que trabalhavam na construção e manutenção das linhas férreas, e as correspondências expedidas pelos engenheiros e diretores das estradas de ferro e das estações ferroviárias. A conclusão do trabalho demonstrou que o prolongamento da Ferrovia Central do Brasil na região do Norte de Minas proporcionou uma dinamização, modernização dos meios de transportes e ampliando as relações comerciais. A ferrovia construiu seu território entre Corinto e Pirapora, se instalando como símbolo do progresso, acarretando os esforços de melhoria para quem vivesse sobre a tutela dela. O processo de urbanização evidenciou desde melhorias nas estruturas urbanas já existentes até o surgimento de novas cidades, diretamente ligadas a construção da ferrovia. Por outro lado, deslocou e concentrou em um eixo a importância de todo transporte da região. O resultado foi que antigos povoados, que anteriormente possuíam certa importância, como postos de parada para os tropeiros, responsáveis pelos transportes pré-ferrovia, perderam seu lugar para cidades que possuíam as estações ferroviárias. Logo, estas passaram a ficar a margem do desenvolvimento, excluídas dos benefícios trazidos pela promessa de progresso da ferrovia. O processo de modernização que a ferrovia propiciou trouxe as estruturas médico sanitária, o avanço técnico - científico, para o interior. A ferrovia foi um motor do processo de modernização e urbanização, mas foi um objeto de controle e mudanças do velho para o novo. Por outro olhar, o desenvolvimento pela ferrovia trouxe benefícios, mas também consequências das mudanças.

Palavras-chave: Desenvolvimento, Transportes, Ferrovia, Urbanização.

ABSTRACT

The transport infrastructure has a series of beneficial impacts on the society, having, therefore, vital paper in the reach of the development. The railroad, as symbol of the progress and modernity, provided the expansion of the transportation systems between the end of century XIX and beginning of century XX, breaching with geographic isolation, commercial limitations and market barriers. The prolongation of the railway lines made commerce more dynamic, affecting in this same way the means of transportation, communication systems, urban structure and cities. The advent of the railroad was catalytic of the urbanization and formation of cities; centering the life of the populations for the world. Our research offers an historical perspective of the prolongation of the Central Railroad of Brazil into the northern region of the State of Minas Gerais between the years of 1908 and 1950, outlining its role on the urbanization process and economic development. The objective of this work is to comprehend the process of development and urbanization unchained by the railroad transport. In this way, its aim is to comprehend the dynamics of the expansion of the railroad net, initiated during the Empire period, as it evolved into a project of development and integration during the Republic. Identifying which elements of urban expansion were made possible by the railroad; and in a more including way, in the cities of Pirapora and Várzea da Palma, from the crossing enters the construction of its infrastructure of the railroad and its urbanization. The data sources selected and analyzed consist on the railroad reports that described the work carried out by the engineers who worked in the construction and maintenance of the railway lines, and the mail exchanged by the engineers and directors of the railroad company, and between railroad stations. The conclusion of the work demonstrates that the prolongation of the Central Railroad of Brazil in the northern region of Minas Gerais extended the commercial relations, bringing modernization to the territory between Corinto and Pirapora, and figuring as symbol of progress, leading the efforts of life improvement for the ones who worked on it. The urbanization process led to the improvement of already existing urban structures, but also to the sprouting of new cities, directly on the construction sites of the railroad. On the other hand, it replaced the axle of importance of transport on the region. The result was that older towns, that previously were somewhat important due to their role as travel stops in the traditional cattle commerce, lost their place for cities served by the railroad. These cattle transportation related towns were excluded from the benefits brought by the railroad, and even from the illusions of progress that comes along with it. The modernization process that the railroad made possible brought to the region sanitation infrastructure and the advance of scientific technology. The railroad was a powerful push for the processes of modernization and urbanization, but it was also an object of political control, leading the changes from an old era for a new one. The development for the railroad brought benefits, but also consequences.

Keywords: Development, Transportation, Railroad, Urbanization.

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II: Norte de Minas - Prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II - 1870.....	104
Mapa 02 – Mapa do Brasil - Proposta de Prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1927.....	105
Mapa 03 – Mapa do Estado de Minas Gerais: Vias de comunicações existentes em 1928.....	106

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- **AN** – Arquivo Nacional
- **APMG** – Arquivo Público de Minas Gerais
- **BN** – Biblioteca Nacional
- **EFCB** – Estrada de Ferro Central do Brasil
- **EFDPII** – Estrada de Ferro D.Pedro II
- **IHGB** – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
- **IHGMG** – Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais
- **IOC** – Instituto Oswaldo Cruz

SUMÁRIO

Introdução.....	11
Capítulo I – PROGRESSO, DESENVOLVIMENTO E URBANIZAÇÃO: A construção da cidade pelo capitalismo.....	19
1.1 – Abordagem teórica sobre progresso e desenvolvimento.....	19
1.2 – A cidade e a urbanização.....	26
1.3 – Urbanização e transportes.....	31
Capítulo II – TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO: A ferrovia como catalisador do progresso.....	39
2.1 – Transportes e desenvolvimento.....	39
2.2 – Locomotivas e Ferrovia: velocidade e progresso.....	44
2.3 – A modernização dos meios de transportes: Ferroviários substituem os tropeiros..	48
2.4 – Ferrovia símbolo da modernidade.....	50
2.5 – Medicina Social e a organização da cidade.....	53
2.6 – Reformas Urbanas: Paris e Rio de Janeiro são modernizadas.....	59
2.7 – Saúde, Higienistas e Sanitaristas com a ferrovia.....	68
2.8 – Norte de Minas e a Ferrovia: O projeto no Império e a Integração da República.	74
Capítulo III – URBANIZAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA: Ferrovia muda a face do Norte de Minas.....	78
3.1 – Urbanização desigual e urbanização brasileira.....	78
3.2 – A construção do território no Norte de Minas pelas vias férreas da Central do Brasil.....	84
3.3 – Ferrovia e a urbanização no Norte de Minas.....	90
Considerações Finais.....	98
Fontes.....	102
Anexos.....	103
Referências Bibliográficas.....	107

INTRODUÇÃO

O transporte possibilita o movimento da economia pela da circulação dos fluxos de mercadorias, serviços e passageiros. Com os avanços tecnológicos dos séculos XIX e XX, se possibilitou diversas maneiras de realizar o transporte de cargas e passageiros, sendo eles coletivos ou individuais, públicos ou privados, aumentando assim a velocidade e eficácia. Estes têm a função básica de proporcionar elevação na disponibilidade de bens ao permitirem o acesso a produtos que, de outra maneira, não estariam disponíveis para uma dada sociedade, ou o estariam apenas a um elevado preço; têm, assim, a função econômica de promover a integração entre sociedades que produzem bens diferentes entre si (LIMA, 1969).

Permitindo às sociedades acesso a produtos produzidos fora de seus ambientes, o sistema de transporte tem o importante potencial de romper monopólios, provocados pelo isolamento geográfico, na produção e na comercialização de mercadorias. Segundo Fair e Williams (apud MARTINS; FILHO, 1998, p.71) um sistema de transporte eficiente pode permitir produção em larga escala para grandes mercados; viabiliza uma maior racionalidade produtiva ao apresentar maior mercado potencial, permitindo produzir numa escala compatível com produção mais eficiente economicamente.

Logo, para que isso ocorra, requerem-se do sistema de transporte de confiabilidade e rapidez. Diante das diversas modalidades de transportes, da necessidade de rapidez e deslocamento de grande volume de mercadorias, o sistema ferroviário foi o pioneiro a apresentar eficiência, segurança, sustentabilidade e conforto. Com toda uma infra-estrutura projetada e construída para atender esse meio de transporte, as ferrovias tiveram um papel preponderante, não somente no Brasil, mas em todo o mundo.

Geralmente construídas com arquiteturas diferentes, as estações ferroviárias, desde as mais suntuosas até as mais simples, agregavam o papel, não somente como local de desembarque e embarque de mercadorias e pessoas, mas como catalisadora de urbanização e formação de cidades; centralizando a vida das povoações e proporcionando progresso e desenvolvimento.

Lessa (1993) aborda que a ferrovia será vista desde seu surgimento como uma promessa de progresso e civilização industrial. Integrando as comunicações pelos territórios em todo mundo, estabelecendo uma determinada imagem, pela máquina

locomotiva, como representante do avanço tecnológico da sociedade capitalista (se levando em conta o elemento: velocidade, produto industrial, controle do espaço e do tempo), quanto instrumento de propagação dos padrões capitalistas por todo mundo, pela ligação dos centros urbanos.

A extensão dos trilhos da rede férrea até os recantos mais inóspitos do planeta, constituiu redes de transportes que transpunham as limitações temporais e espaciais, colocando o ilimitado e infinito no centro dos seus objetivos possíveis. Subjugando continentes inteiros, envolvendo a terra com suas cerradas redes de transportes. Este vínculo criou no interior a expectativa de vir a pertencer ao moderno mundo urbano e industrial, no momento em que fizesse uso dos artefatos por ele produzidos (LESSA, 1993).

A ferrovia tomou a expectativa do “progresso e da civilização” como a “saneadora da terra”, criando uma perspectiva que “traria a civilização e consequentemente o progresso, pois estabeleceria a circulação por um território já profilaticamente tratado pelos sanitaristas e pelas intervenções técnicas dos engenheiros e arquitetos” (LESSA, 1993, p.43). Segundo Lima (2009), os princípios político econômico capitalistas se elaboraram em uma lógica de expansão que passa enxergar o prolongamento de suas linhas férreas em regiões de difícil acesso como uma excelente oportunidade de ampliação de negócios. Buscando à abertura de novas frentes produtoras e de novos núcleos urbanos que dependeriam da ferrovia para se conectar a rede urbana já estabelecida.

Segundo Santos (2002),

[...] um dos primeiros reflexos da implantação ferroviária [...] foi relação que criou com as cidades pelas quais passou. As ferrovias passam a ser associadas ao surgimento, expansão ou decadência de vilas e cidades [...] A expansão ferroviária, no entanto, traria efeitos distintos sobre os núcleos urbanos por ela servidos em função do papel de cada um deles e da própria dinâmica da malha ferroviária (SANTOS, 2002, p.81-82).

A “[...] chegada da ferrovia resultou no surgimento de novos centros urbanos, que, posteriormente, foram transformados em povoados, distritos e cidades” (PEREIRA, 2010, p.97). Os trilhos possibilitaram um processo de dinamização do comércio, dos meios de transportes, dos sistemas de comunicação e da estrutura urbana das cidades no norte de Minas Gerais, especialmente nas cidades de Pirapora e de Montes Claros. Nas proximidades das estações ferroviárias, no Norte de Minas, foram

surgindo povoados, constituindo cidades, modernizando o meio e os costumes (PEREIRA, 2010).

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: armazém, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação (MATOS, 1990, p.197).

Lessa destaca que

A Linha Centro da Central do Brasil participa, também, do processo de urbanização na medida em que será a primeira via de ligação por terra do Rio de Janeiro e de São Paulo com o interior de Minas e Bahia. Sua construção viabilizaria o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação disponíveis (LESSA, 2007, p.17).

A infra-estrutura de transporte proporciona uma série de impactos benéficos e maléficos sobre a sociedade, tendo, por isso, papel vital no alcance de alguns elementos prioritários em políticas de promoção do desenvolvimento. Pelo resgate histórico deste estudo, evidenciam-se como as externalidades dos investimentos em transportes possibilitaram a integração e desenvolvimento na região em destaque.

O contexto desta pesquisa se encontra na primeira metade do século XX no Norte de Minas Gerais¹, focando inicialmente o trecho percorrido pela Ferrovia Central do Brasil na região, que se constituiu nos trechos entre Corinto² e Salvador; Corinto e Pirapora. O foco principal é concentrado no trecho que percorre as cidades de Lassance, Várzea da Palma e Pirapora, trecho que foi constituído dentro do projeto que previa a ligação da cidade do Rio de Janeiro, pelo Rio São Francisco (Pirapora), à cidade de Belém do Pará, interligando a região Norte com o centro político e econômico da época (FERREIRA NETO, 1974).

A hipótese é de que a introdução da Estrada de Ferro Central do Brasil no trecho Corinto-Pirapora proporcionou além da integração sócio/econômica mais ampla com o centro político/econômico do Brasil, como também um processo de urbanização. A partir desta perspectiva a pesquisa trabalha a relação entre a introdução da infra-

¹ O cenário é a região do Norte de Minas Gerais composto por 89 municípios, subdividido em sete microrregiões: Montes Claros, Janaúba, Pirapora, Bocaiúva, Januária, Salinas e Grão-Mogol.

² A cidade de Corinto não faz parte da região Norte de Minas, pertencendo à região Central de Minas Gerais, entretanto a cidade é citada como referência para explicar a localização do trecho percorrido pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

estrutura de transportes das linhas férreas como elemento de desenvolvimento, com o processo de urbanização das cidades e povoados que se estendem ao longo do trecho da Ferrovia Central do Brasil entre Corinto e Pirapora.

O objetivo geral desse trabalho é compreender o processo de desenvolvimento e urbanização desencadeado pelo meio de transporte ferroviário. Propusemos como objetivos específicos: compreender a dinâmica da expansão da rede ferroviária iniciada no Império e ampliada no projeto de desenvolvimento e integração durante a República; segundo, ilustrar quais elementos foram responsáveis pela expansão urbana viabilizado pela ferrovia; e terceiro, analisar, de maneira geral, a influência da ferrovia nos povoados e cidades no Norte de Minas, a partir do cruzamento entre a construção de sua infraestrutura da ferrovia e sua urbanização.

O recorte de tempo e espaço reporta ao período que se da introdução do prolongamento da Ferrovia Central do Brasil no Norte de Minas, 1908, até a conclusão do ramal ferroviário em 1950. O determinado trecho ilustra início do prolongamento quando a linha férrea sai de Corinto á Lassance em 1908, até a conclusão em 1950, entre Montes Claros e Salvador.

O desenvolvimento desta pesquisa se deu em três etapas: Na primeira etapa, os estudos se concentraram na revisão bibliográfica, dando suporte teórico para as análises das fontes e escrita do texto. A abordagem conceitual para pesquisa trabalhou com: teoria da cidade, urbano, urbanização, sistema de transporte, desenvolvimento, progresso, modernização e modernidade. Fazendo-se escolhidos os autores: Milton Santos (2008, 1980), Paul Mantoux (1988), Henry Lefebvre (1991), Paul Singer (1998, 1979), Gilberto Dupas (2006) Arturo Escobar (2000), Gustavo Esteva (2000), Simone Lessa (2007, 1993) para dar apoio teórico aos estudos.

Na segunda etapa, o trabalho concentrou-se na pesquisa empírica das fontes primárias³, os quais nos permitiram construir informações a partir de documentos. Para desenvolver a pesquisa recorri à documentação dos seguintes órgãos institucionais de pesquisa: Arquivo Público de Minas Gerais – APMG; Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais – IHGMG; Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB; Biblioteca Nacional – BN; Arquivo Nacional – AN. O material documental selecionado

³ As fontes primárias são definidas como “material original” e “não filtrado por interpretações”. Ela pode corresponder a fontes escrita (impressa ou manuscrita), oral ou visual que trata do tema investigado de modo direto. No caso da nossa pesquisa as fontes primárias coletadas representam os relatórios ferroviários e correspondências ferroviárias (ABRÃO, 2002).

e analisado consiste em relatórios ferroviários que descreviam o trabalho realizado pelos engenheiros que trabalhavam na construção e manutenção das linhas férreas e as correspondências expedidas pelos engenheiros e diretores das estradas de ferro e das estações.

A pesquisa documental se dividiu entre o Arquivo Público, em Belo Horizonte, Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro. Tais locais foram fornecedores de documentos que iluminaram o período e local escolhido para o estudo. Grande parte da documentação estava concentrada no Arquivo Nacional e Arquivo Público Mineiro, em especial as correspondências ferroviárias e os relatórios anuais da Ferrovia Central do Brasil.

No Arquivo Público Mineiro foram encontradas as Correspondências do Inventário do Fundo da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas (1861 – 1957), que forneceram uma ampla quantidade de informações sobre o processo de eletrificação e transporte de materiais para reformas urbanas ocasionadas pela chegada da ferrovia. Estes documentos estavam divididos entre arquivos com dados financeiros sobre as movimentações da Estrada de Ferro Central do Brasil e dados informando sobre qual tipo de material de transporte, assuntos sobre a ferrovia e pedidos ou ordens do diretor da ferrovia ou da estação ferroviária.

Estes arquivos apresentaram dificuldades ao serem consultados, pois grandes partes das correspondências financeiras estavam misturadas com outras correspondências, que eram divididas períodos anuais. Tal dificuldade fez com que fosse necessária uma seleção entre documentos que possuíam dados qualitativos e quantitativos para análise. Como o foco foi as informações sobre a dados qualitativos, as correspondências financeiras foram excluídas.

As consultas ao Arquivo Público Mineiro mostraram quanto era diverso e amplo os assuntos tratados por estas correspondências, logo contribuíram sobre o objetivo de analisar a urbanização pela ferrovia. Algumas cartas tratavam sobre eletrificação de cidades e transportes de material para melhorias estruturais dos povoados que estavam sendo atendidos pela ferrovia. Podemos observar inicialmente uma grande quantidade de cartas que tratavam sobre a região sul do estado de Minas Gerais, que mostra quanto o processo de melhorias urbanas estavam passando a cidades que já estavam ligadas a ferrovia.

Nas cartas, a partir de 1908, podemos ver o aparecimento do prolongamento da ferrovia pelo norte de Estado de Minas Gerais. Algumas citavam especialmente a

cidade de Pirapora que seria a cidade de inicialmente iria receber mais benefícios da ferrovia. Tal fato mostrou que nesse período houve uma grande quantidade de remessas de material que seria utilizado nas melhorias necessárias para instalação da estação ferroviária. Outros assuntos como o transporte de mercadorias, animais e pagamento pelo traslado de material para ampliação da linha férrea eram comuns.

O Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional foram os principais centros de fornecimento de informações sobre a ferrovia. Neles estavam concentrados os Relatórios Anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil, que possuem uma grande quantidade de informações e dados sobre os projetos e construções da ferrovia, além de detalhes periódicos sobre o processo de adaptação e organização das estruturas da ferrovia no local.

As principais dificuldades encontradas foram trabalhar com uma enorme quantidade de arquivos que tratavam sobre o tempo estudado, mas que não estavam especificando o espaço, dificultando os trabalhos. Um relatório de 1908 poderia agregar documentos de localidades não estudadas. Foram necessários tempo e paciência em consultar e analisar cada um dos arquivos no tempo determinado. Por outro lado, a busca por um mapa ferroviário do século XX no Norte de Minas Gerais nos arquivos digitalizados do Arquivo Nacional possibilitou a descoberta, junto a Coleção Francisco Lobo Leite Pereira 1809-1928, de um mapa de um projeto de ampliação da Estrada de Ferro Dom Pedro II que tinha passaria pelo Norte de Minas entre 1870 e 1880. Tal mapa não foi utilizado como fonte central da pesquisa, mas contribuiu para a dissertação sobre a ferrovia na região.

Os Relatórios Anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil consultados e analisados foram referentes aos anos de 1913, 1914, 1916, 1918 e 1923. As fontes encontradas nesses relatórios puderam dar informações sobre o gradual processo de construção da ferrovia no Norte de Minas Gerais e os interesses presentes nesse projeto de integração nacional. As fontes esclareceram quanto importante foi esse projeto de expansão das linhas férreas, e qual foi o empenho dado a ele.

Essas informações nos possibilitaram contextualizar sobre o processo de expansão da Ferrovia Central do Brasil, primeiramente pelo Estado de Minas Gerais e posteriormente na região norte do estado. As correspondências e relatórios ferroviários possibilitaram visualizar e compreender os projetos e interesses privados que moviam o prolongamento das estradas ferro. Igualmente contribuíram para buscar entender como a ferrovia contribuiu para o processo de urbanização das cidades estudadas.

Utilizamos da pesquisa qualitativa embasada na interdisciplinaridade para processar as fontes selecionadas, para tal finalidade, fizemos um dialogo entre a História, a Economia, a Economia Urbana, a Geografia Urbana, a Geografia Econômica. A interdisciplinaridade de que estamos nos referindo a uma interação entre as ciências com o objetivo de encontrar soluções de determinados problemas.

Todavia, segundo Japiassú (1976), nem os domínios materiais nem tampouco os domínios de estudo dessas disciplinas, com seus níveis de integração teórica, entram numa interação completa, cada individualidade característica é mantida. O que se verifica é uma conjugação de ciências ou áreas do saber, por aglomeração, cada uma dando sua contribuição, mas guardando a autonomia e a integridade de seus métodos, de seus conceitos-chaves e de suas epistemologias.

A ação interdisciplinar que propomos foi de utilizar a História na narrativa e análise do evento, procurando ver as transformações pelas quais passaram os objetos do estudo. A narração situa-se para além dos documentos, já que não podem ser ou recriar o próprio evento, tentando reconstruir um período de uma sociedade em seu tempo e espaço (VEYNE, 2008). Com a Geografia Econômica trabalhamos nos estudos dos aspectos espaciais das atividades econômicas comerciais que atuaram na região estudada. Contribuindo, ao analisar os dados históricos, compreender os processos de evolução da economia local, procurando o entendimento da organização econômica, política e espacial (GEORGE, 1980).

Com a Geografia Urbana, estruturamos uma análise da localização e o arranjo espacial das cidades estudadas. Identificando e explicando a distribuição no espaço urbano, desta maneira tentando construir um contexto histórico favorecido pela introdução da ferrovia no meio e seus impactos na estrutura física da cidade, pois “[...] a cidade tornou-se o foco central da atividade econômica, social e de influência na moderna sociedade urbana” (CLARK, 1991, p.17).

O texto se desenvolve partindo de algumas revisões de caráter mais geral para, pelo cruzamento das informações, serem validadas as interfaces possíveis entre Transportes, urbanização e desenvolvimento. O seguinte trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo se desenvolve partindo de algumas revisões de caráter bibliográfica para, através de cruzamento das informações, serem validadas as interfaces possíveis entre progresso, desenvolvimento, cidade, urbanização e transportes. O texto inicia com uma abordagem teórica sobre conceitos como progresso, desenvolvimento e planejamento, destacando a história, os princípios e objetivos.

Posteriormente, trabalha com a temática de cidades e urbanização, ilustrando o processo de desenvolvimento da cidade pelo advento do capitalismo e da revolução Industrial. Nesse ponto fazemos uma interligação entre urbanização, capitalismo e o progresso dos transportes, identificando a expansão dos transportes como meio de desenvolvimento do capitalismo.

No segundo capítulo trataremos do desenvolvimento dos transportes e sua relação com a Revolução Industrial, apresentando as mudanças causadas pelo desenvolvimento da indústria, juntamente com o surgimento dos primeiros veículos a vapor, que revolucionariam todo o sistema de transporte durante o período. Abordamos o desenvolvimento das malhas ferroviárias no Brasil, se concentrando no percurso da Estrada de Ferro Central do Brasil no Norte de Minas.

No terceiro capítulo trabalhamos sobre a ferrovia como catalisador de urbanização e modernização do espaço urbano. O capítulo tem como ponto principal abordar as mudanças decorridas no trecho da linha férrea após a cidade de Corinto, e centrando nas cidades de Várzea da Palma e Pirapora. Destacando a necessidade da urbanização para atender as exigências do mercado e da sociedade para que a ferrovia proporcione desenvolvimento.

CAPÍTULO I

1 – PROGRESSO, DESENVOLVIMENTO E URBANIZAÇÃO: A construção da cidade pelo capitalismo.

1.1 – Abordagem teórica sobre progresso e desenvolvimento

Ao se fazer um estudo sobre transportes e desenvolvimento e sua relação com a ferrovia e o processo de urbanização, se faz necessário compreender inicialmente dois conceitos que transpassam o século XIX e XX, e que abrangem o espaço de tempo da pesquisa. A história ocidental foi marcada primeiramente pela proposta de *progresso* e depois pela de *desenvolvimento*, ambas, em seu contexto, assumem como respostas para o futuro melhoramento do homem e da sociedade. Este texto faz uma descrição sobre o progresso e o desenvolvimento, construindo uma crítica a proposta e as suas consequências.

Segundo Dupas (2006), a era moderna emergiu com idéias, planos e propostas futuristas, e com intolerância em relação aos credos da Renascença sobretudo (o culto aos antigos), que passaram a ser rotulados como antiquados, ao passo que a palavra *moderno* adquiriu conotação de elogio. As novas descobertas da ciência passaram a ser uma espécie de "marcadores" dessa mudança cultural. Entretanto, houve muita oposição durante mais de um século; a disputa pela primazia entre antigos e modernos envolveu a literatura, a filosofia e a religião, decidindo o destino de obras e autores. Nas ciências naturais, a partir do século XVII, prevaleceu claramente a idéia de que o mais recente é sempre o mais verdadeiro ou o melhor.

O progresso assume um sentido parcial e prático: o progresso como "melhoramento"; nos âmbitos técnico e científico é este sentido que ainda predomina: por exemplo, descobertas como a penicilina ou a eletricidade trazem melhoramentos incontestáveis para a vida em sociedade. Mas, segundo o autor, o conceito de *progresso*, se generalizou no sentido da palavra à evolução de uma sociedade no seu conjunto, trouxe uma representação *apriorística* e *globalizante* do mundo.

As inovações viabilizadas pela tecnologia foram adquirindo um caráter de qualidade intrínseca, gerando rotulações de "progressistas" para quem as aprovava e de "conservadores" ou "reacionários" para quem as criticava. A *doutrina do progresso* acabou se incorporando à filosofia do século XVIII, se convertendo em um credo que os

constantes avanços tecnocientíficos ratificavam ao criar produtos e serviços que se transformaram em objeto de desejo e “símbolos do progresso”. A ferrovia e a máquina a vapor são dois exemplos evidentes do discurso de *progresso* que leva as melhorias pela tecnologia gerada pela ciência moderna (Dupas, 2006).

Dupas (2006) disserta sobre a construção do conceito de progresso pelos pensadores iluministas e pelos socialistas, fato que mostra quanto o tema é antigo e complexo. Sua abordagem ilustra, também, a trajetória percorrida, por onde o progresso passa de solução para problema.

Sintomas de descrença do ambiente intelectual em torno da idéia de progresso já haviam aparecido durante o século XIX, por influência (entre outros) de Tocqueville, Buckhardt, Schopenhauer, Nietzsche e Weber. Apesar de Tocqueville parecer um otimista quanto ao futuro da democracia, ele apontava para o risco da tirania da maioria (que poderia ser resolvido com instituições sólidas) e para a equalização da sociedade, que se arriscaria à homogeneização das pessoas, arruinando a civilização ocidental ao eliminar as particularidades dos indivíduos (DUPAS, 2006, p.56).

Com o tempo, o número de intelectuais partilhando dessas idéias ampliou-se. É certo que houve motivos para tanto, notadamente em razão das duas guerras mundiais, tão atreladas à idéia de progresso. O entusiasmo com que a juventude e as lideranças européias (não poupando sequer importantes próceres comunistas e socialistas) se entregaram à Primeira Guerra Mundial, como se tratasse de um exercício de purificação civilizatória, foi sintomático de um profundo desarranjo nos padrões intelectuais durante o final do século XIX.

Finalmente, com a escalada nazista e a *Solução Final* acabaram sendo liquidadas com dois brutais ataques nucleares considerados, por muitos, desnecessários e cruéis. Tudo isso deu o tom de pessimismo às idéias de progresso que até então vigoravam. “A idéia de progresso, herdada do século anterior, persistiu pelo menos até o primeiro quarto do século XX; mas foi quase abandonada no período das duas guerras mundiais e, depois, fundida com o Estado-nação, gerando um vetor de forças que levou ao conflito seguinte” (DUPAS, 2006, p.57).

O mito do progresso, como Dupas (2006) diz, tal como é pensado e descrito anteriormente, foi fragilizado pela crise financeira mundial dos anos 30, entra em colapso no “mundo civilizado ocidental”, industrialmente avançado, no final dos anos 1970. Dupas (2006) comenta que nos países pouco desenvolvidos industrialmente, e este é um conceito que nunca pôde ser verdadeiramente considerado, na medida em que

o avanço indefinido dos melhoramentos técnico-científicos não aconteceram e que não houve um recuo progressivo e definitivo da miséria.

O autor esclarece que o progresso deixa um paradoxo em toda parte. A capacidade de produzir mais e melhor não cessa de crescer e é assumida pelo discurso hegemônico como sinônimo do *progresso* trazido pela globalização. Mas esse *progresso*, discurso dominante das elites globais traz também consigo exclusão, concentração de renda, subdesenvolvimento e graves danos ambientais, agredindo e restringindo direitos humanos essenciais. O progresso é um “mito renovado” por um aparato ideológico interessado em convencer que a história tem destino certo e glorioso.

O conceito desenvolvimento, e conseqüentemente o de subdesenvolvimento, surgiram, de maneira mais abrangente e intensa, no período de pós-Segunda Guerra Mundial (1938-1945). Em janeiro de 1949, na posse do presidente norte americano Harry Truman (1945-1953), o próprio inaugura a “Era do Desenvolvimento”, introduzindo um símbolo de sua própria política externa (ESTEVA, 2000).

Jaguaribe (1969) apresenta o desenvolvimento como um processo global e nele, todo um conjunto de processos sociais independentes que se correlacionam estruturalmente. Por exemplo, o econômico, o social, o político e o cultural são fatores que se desdobram com relativa autonomia. Para o autor, o desenvolvimento aparece

[...] como idéia, se distingue e de certo modo se opõe à idéia ilustrada de progresso [...] em termos conceituais, é a explicitação de virtualização preexistente no processo histórico-social. [...] o processo do desenvolvimento, em termos reais, é um processo histórico-social mesmo enquanto se encaminha para sua crescente racionalização (JAQUARIBE, 1969, p.13).

Segundo Esteva (2000), o desenvolvimento ocupa o centro de uma constelação semântica com intensidade poderosa, não tendo outro conceito, no pensamento moderno, que tenha tamanha influência comparável sobre a maneira de pensar e comportamento humano.

A metáfora do desenvolvimento foi difundida de forma hegemônica e global, uma imposição da sociedade Ocidental como modelo para todos os povos, não observando as diferenças de culturas e as diversas maneiras de definir formas de vida. O mundo passou a ser redesenhado para passar pelo “processo de desenvolvimento” que os países ocidentais industrializados estavam elaborando para os recém-nascidos países subdesenvolvidos (ESTEVA, 2000).

Esteva (2000) aborda que a palavra desenvolvimento

[...] sempre tem significado de mudança favorável, de um passo do simples para o complexo, do inferior para o superior, do pior para o melhor. Indica que estamos progredindo do porque estamos avançando segundo uma lei universal necessária e inevitável, e na direção de uma meta desejável. (ESTEVA, 2000, p.64).

A política de desenvolvimentista proposta por Truman foi instituída como único caminho para o desenvolvimento que os países deveriam seguir. Entretanto, os objetivos de crescimento econômico e aumento da industrialização cegaram para as consequências deste fenômeno. O desenvolvimento trouxe em seu caminho grandes áreas de pobreza, estagnação, marginalidade e uma verdadeira exclusão do progresso social e econômico. Mas, o desenvolvimento não foi imposto pela necessidade das peculiaridades de cada povo, mas para atender a sociedade capitalista industrial (ESTEVA, 2000).

Segundo Sen (2000), o desenvolvimento é um processo de alargamento das liberdades reais de que uma pessoa goza. A intensidade das liberdades humanas contrasta com perspectivas mais restritivas de desenvolvimento, que o identificam com o crescimento do produto nacional bruto, com o aumento das receitas pessoais, com a industrialização, com o progresso tecnológico, ou com a modernização social.

O desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação de liberdade: pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos. O objetivo do desenvolvimento proposto por Sen (2000) seria criar condições onde as pessoas possam efetivamente se realizar pelas oportunidades econômicas, pelas liberdades políticas, pelos poderes sociais e por condições de possibilidade como saúde e educação de qualidade, além dos incentivos a iniciativas.

Restrições arbitrárias aos mecanismos de mercado podem levar a uma redução de liberdade devido aos efeitos consequências da ausência de mercados. Negar às pessoas as oportunidades econômicas e as consequências favoráveis que os mercados oferecem e sustentam pode resultar em privações (SEN, 2000, p. 41).

A crítica feita pelo autor, aborda o processo produzido pela globalização, que resultou em um mundo com um nível de riqueza sem precedentes, mas que

produziu grandes desigualdades. A democracia se instalou como o único sistema político aceitável, além de idéias e ideais circularem cada vez mais facilmente ao redor do globo. E, no entanto, problemas como a fome endêmica, extrema pobreza, falta de liberdade ou regimes autoritários ainda persistem.

A amplitude da liberdade remete à condição de agente das pessoas, como instrumento reside no fato de que diferentes tipos de liberdade apresentam inter-relações entre si, sendo que um tipo de liberdade pode contribuir para promover liberdades de outro tipo. Estas liberdades têm uma relação empírica visível que as vincula. Assim, liberdades políticas ajudam a promover segurança econômica, enquanto as oportunidades sociais facilitam a participação econômica que por sua vez ajuda a gerar abundância individual e também recursos públicos para os serviços sociais.

Sen (2000) aborda que a resolução de problemas sociais, como a pobreza ou a mortalidade infantil, pode ser obtida por dois tipos de processos distintos, os mediados pelo crescimento e os mediados pelo custeio público, deixando claro que os processos mediados pelo custeio público não são incompatíveis com países pobres. O desenvolvimento tem que proporcionar um processo de ampliação da capacidade de os indivíduos terem opções, fazerem escolhas.

Para os fatores materiais e os indicadores econômicos, Sen (2000) destaca a necessidade da ampliação do horizonte social e cultural da vida das pessoas. A base material do processo de desenvolvimento é fundamental, mas deve ser considerada como um meio e não como um fim em si. O crescimento econômico não pode ser associado automaticamente ao desenvolvimento social e cultural. O desafio de nossa sociedade é formular políticas que permitam, além do crescimento da economia, a distribuição mais eqüitativa da renda e o pleno funcionamento da democracia.

Para se proporcionar o desenvolvimento se evidenciou o planejamento como melhor meio para atingir as necessidades do crescimento capitalista, onde novos rearranjos remodelariam a sociedade segundo determinados interesses. Segundo Escobar (2000), igualmente ao desenvolvimento, o planejamento é uma idéia que teve aceitação tão fácil e sem críticas ou questionamentos, gerando uma “fé cega” sobre seus benefícios através da história, tanto nos países em desenvolvimento como no Ocidente, onde foi associado de maneira fundamental com processos de dominação e controle social (ESCOBAR, 2000).

Com isso, a idéia de que, com a ajuda de um planejamento adequado, os países pobres seriam capazes de progredir com uma determinada tranqüilidade, foi sempre aceita como uma verdade incontestável, uma convicção axiomática que não exigia qualquer demonstração, pela maioria dos grupos de especialistas no desenvolvimento (ESCOBAR, 2000, p.211).

Os conceitos e rotinas do planejamento que foram introduzidos nos países em desenvolvimento durante e após a Segunda Guerra Mundial são resultado das ações acadêmicas, econômicas e políticas. Este, levando consigo uma bagagem histórica, ajudou a construir a configuração socioeconômica e cultural que hoje se descreve como subdesenvolvimento. O planejamento está ligado, desde o fim do século XVIII, ao processo de construção da modernidade. Sendo um produto da história, esses conceitos e rotinas levam as marcas da história e da cultura que os produziu (ESCOBAR, 2000).

Segundo Escobar (2000), o planejamento científico atingiu sua maturidade nos anos de 1920 e 1930, suas técnicas foram aperfeiçoadas durante a Segunda Guerra e no período pós-guerra. Com o surgimento da *Era do Desenvolvimento* nos países em desenvolvimento, no final de década de 1940, as idéias de redesenhar o mundo pelo planejamento foram fortalecidas. Na América Latina e Ásia, a criação de uma *sociedade em desenvolvimento*, ou seja, uma civilização basicamente urbana em processo de crescimento, com estabilidade política e padrões de vida cada vez mais altos, passou a ser uma meta explícita (ESCOBAR, 2000).

Para se introduzir o planejamento nos países em desenvolvimento era necessário estabelecer certas condições estruturais e comportamentais, em atrito as concepções já existentes nestas sociedades como comportamento e mudança social. Escobar (2000) explica que devido aos imperativos de uma “sociedade moderna” planejar significa sobrepor-se às “tradições”, “obstáculos” e “irracionalidades” ou erradicá-los completamente, isto é, uma transformação total das estruturas humanas e sociais existentes, para substituí-las por outras consideradas racionais.

A natureza da ordem econômica do pós-guerra acarretou no surgimento de condições para produção e reprodução capitalista. As novas teorias de crescimento econômico que predominavam neste período, forneceram uma base para nova ordem para os planos de desenvolvimento nacionais. As políticas para os países em desenvolvimento tiveram conotações de colonialismo, pois propunha uma abrangente e generalizada intervenção que abrangeria toda área da economia, e áreas como educação, saúde, habitação, alimentação e produtividade. Tal medida era para romper com o “[...]”

círculo da pobreza, da ignorância, da doença e da baixa produtividade” (ESCOBAR, 2000, p.216).

Escobar (2000) explica que existia um pensamento de “salvação” que soava como ecos de uma missão colonial civilizadora para integrar os países pobres no mundo desenvolvido e civilizado. Tal pensamento era justificado pelo fato de considerar a ciência e o planejamento como neutros, desejáveis, e aplicáveis universalmente. Logo, pelo “processo de desenvolvimento”, ocorreria uma transferência para os países em desenvolvimento de toda uma experiência muito específica de racionalidade e civilização.

Os sistemas culturais e sociais viáveis, enraizados em relações sociais e sistemas de conhecimento diferentes e não-modernos dos países em desenvolvimento que sofreram os maiores ataques, primeiramente do colonialismo, e depois do desenvolvimento, embora não sem bastante resistência, tanto na época como nos dias de hoje (ESCOBAR, 2000).

A importância para os desenvolvimentistas era a transição de uma “sociedade tradicional” para uma “cultura econômica”, ou seja, “[...] o desenvolvimento de um tipo de sociedade cujas metas estivessem associadas a uma racionalidade orientada para o futuro e cientificamente objetiva” (ESCOBAR, 2000, p.212).

O planejamento exerceu grande influência juntos as elites dos países em desenvolvimento. Esta se apropriou do ideal europeu de progresso e passando a sonhar com a construção de um país próspero graças ao desenvolvimento e ao planejamento; em contrapartida, as antigas concepções de mudanças e ação social que ainda restavam foram ainda mais marginalizadas (ESCOBAR, 2000).

O autor explica que as consequências da destruição dos sistemas tradicionais produziram o oposto ao que do prometido pelo discurso planejador. As condições da maioria da população se tornaram piores, a concretização de metas (a diminuição da pobreza e a garantia de um padrão de vida digna para a maioria) não ocorreu, ao contrário, a situação acarretou outros problemas que afastaram ainda mais de qualquer melhoria.

Quando se pensa quais interesses estavam em jogo quando se propôs o desenvolvimento aos países em desenvolvimento, Escobar (2000) destaca que parte das intervenções foi no ensino-básico, a saúde, a nutrição, a habitação, o planejamento familiar e o desenvolvimento rural, mas a grande parte tinha como objeto central o domicílio.

Na maioria dos casos, os resultados se mostraram prejudiciais tanto para população quanto para as economias dos países em desenvolvimento. Os exemplos no desenvolvimento rural são evidentes, o pequeno produtor é excluído do mercado, sem capacidade financeira nem tecnológica para competir com um empresário agrícola. Olhando outro aspecto, a expansão da produção, propositado pelos programas de desenvolvimento, tinham resultado dúbios.

A maior parte da produção de alimentos nos países em desenvolvimento ocorreu no setor comercial e capitalista, onde o maior aumento foi nos produtos para exportação, ou para o mercado. Escobar (2000) deixa claro é o fato de este desenvolvimento trazer mais problemas que soluções, que contribuiu mais para a pauperização crescente da população rural, agravando questões como desnutrição e a fome. Foi desencadeada uma rápida transformação da sociedade e da cultura rurais em um mundo onde predomina a disciplina da fábrica e os valores da sociedade moderna Ocidental. O planejamento atuou como uma forma de regulamentar e estruturar os países em desenvolvimento para atender as necessidades do capitalismo industrial e financeiro. Não se trabalhando para fins benevolentes e humanistas, mas para criar um mercado fornecedor e consumidor onde anteriormente não existia.

O bem-estar da sociedade não existe para que os indivíduos vivam bem, mas para que atuem como mão-de-obra que gere produtos e consumam. O modo de produção capitalista é reproduzido constantemente, existe em diversas instituições que no século XIX foram criadas ou reestruturadas. Este etnocentrismo conduziu à aplicação no mundo inteiro de um modelo único de modernização e, portanto, a ver “em atraso” os países “subdesenvolvidos” (ESCOBAR, 2000).

A fronteira entre progresso e desenvolvimento foi na verdade sempre pouco clara. A primeira indica a capacidade que tem um sistema social de produzir a modernidade; o segundo se refere à vontade dos diferentes atores sociais (ou políticos) de transformar sua sociedade. Ambas as partes produziram impactos destrutivos sob princípios de melhorias para sociedade, entretanto somente atenderam a lógica capitalista e interesses do mercado.

1.2 – A cidade e a urbanização.

Considerando a temática e a área de estudo, verificamos que a cidade e seu desenvolvimento são importantes para analisar e compreender a urbanização e que as

consequências do desenvolvimento industrial foi um elemento primordial para se construir o trabalho. Identificar e conceituar a cidade, entender seu desenvolvimento e os principais impactos resultantes da urbanização ponderam bastante para o entendimento do leitor.

O termo cidade vem do latim, *civitas*, que dá origem, entre outras a cidadania, cidadão, civismo. Igualmente latina a palavra *urbe*, sinônimo de cidade, gerou termos que representam a vida em sociedade como urbanismo, urbano, urbanidade. O termo grego *polis* é referente a cidade-estado; autônoma, independente, civil, público, o local onde a vida cívica acontece, o mercado, o ambiente político do exercício da cidadania, chega-se a origem destes termos que definem o ambiente urbano. A *polis* pode ser entendida como a cidade autônoma e soberana, cujo quadro institucional é caracterizado por uma ou várias magistraturas, por um conselho e uma assembléia de cidadãos (BONINI, 1983).

Segundo Clark (1991), a cidade é uma unidade de análise consistindo em um conjunto de edifícios, atividades e população conjuntamente reunidos no espaço. A cidade pode ser distinguida de outras formas de assentamento, em termos de densidade de concentração desses atributos. Os habitantes urbanos, contudo, raramente possuem uma visão nítida das cidades, como mapeamento ou índices ou padrões urbanos, das cidades em que moram. Para eles, a cidade é uma coleção de símbolos e valores baseados sobre familiaridades, impressão e experiência.

Weber (apud GARCIA; BERNARDI, 2006, p.04) define o conceito de cidade, sob o aspecto material, como um estabelecimento compacto de prédios próximos uns dos outros. Já pela ótica econômica o autor argumenta como o local onde a maior parcela da população vive da indústria, do comércio, tendo pouca ligação com a agricultura. A cidade concentra múltiplas atividades que estabelecem domínio sobre um determinado terreno, a especialização da indústria atende a necessidades políticas e econômicas.

Segundo Singer (1998), as definições de cidade possuem um ponto em comum, representam uma aglomeração humana, de um conjunto de pessoas vivendo próximas umas das outras. O mesmo autor destaca que as discussões giram em torno do tamanho mínimo desta aglomeração: alguns pretendem que seja de 2.000, outros propõem 5.000 e assim por diante. Porém, hoje existem cidades com população inferior a estes números, o que demonstra a inconsistência deste fator na identificação da cidade.

Assim, uma característica marcante da cidade pode ser definida como o fato de a população viver concentrada num pequeno território.

O desenvolvimento da cidade está intimamente ligado com o processo de urbanização. Segundo Santos (2008) a urbanização pode ser entendida como o aumento proporcional da população urbana em relação à população rural. Fatores atrativos da urbanização estão ligados basicamente ao processo de industrialização em sentido amplo, ou seja, às transformações provocadas na cidade pela indústria, notadamente quanto à geração de oportunidades. O processo mediante o qual uma população se instala e multiplica numa área dada, que aos poucos se estrutura como cidade.

Industrialização e urbanização têm aparecido sempre associadas, como se tratasse de um duplo processo, ou de um processo com duas facetas. O processo de urbanização possui uma estreita ligação com a lógica capitalista, segundo afirma Singer (1998), a industrialização é o elemento principal deste processo, esta lógica irá agir como um motor que proporcionará a continuação desse processo. “A lógica de um sistema expressa a energia potencial criada por sua natureza” (HEILBRONER, 1988, p. 18).

O capitalismo, dessa maneira, por sua própria natureza, solapou a autonomia local, tanto quanto a auto-suficiência local, e introduziu um elemento de instabilidade, alias, de corrosão ativa, nas cidades existentes. Em sua ênfase na especulação, não na segurança, nas inovações lucrativas antes que nas tradições conservadoras do valor e na continuidade, o capitalismo tendeu a desmantelar toda a estrutura da vida urbana e a colocá-la numa nova base impessoal: o dinheiro e o lucro (MUNFORD, 2004, P.451).

A indústria expressa, no seu sentido mais amplo, o conjunto de atividades humanas que têm por objeto a produção de mercadorias, pela transformação dos produtos da natureza. Portanto, a própria produção artesanal doméstica, a corporativa e a manufatureira representaria formas de produção industrial, ou seja, um primeiro passo no sentido de transformar a cidade efetivamente num espaço de produção. O sistema fabril já havia começado a se constituir quando o capital comercial deu início à organização da produção manufatureira. Para o desenvolvimento do advento da maquinofatura foram alguns passos.

Quando a industrialização começa, quando nasce o capitalismo concorrencial com a burguesia especificamente industrial, a Cidade já tem uma poderosa realidade. Após o quase desaparecimento das cidades arcaicas, na Europa ocidental, no decurso da decomposição da romanidade, a Cidade retomou seu desenvolvimento (LEFEBVRE, 1991, p.04).

Ainda que a indústria seja a forma através da qual a sociedade apropria-se da natureza e transforma-a, a industrialização é um processo mais amplo, que marca a chamada Idade Contemporânea, e que se caracteriza pelo predomínio da atividade industrial sobre as outras atividades econômicas. Dado o caráter urbano da produção industrial (produção essa totalmente diferenciada das atividades produtivas que se desenvolvem de forma extensiva no campo, como a agricultura e a pecuária).

Deste modo, as cidades se tornaram sua base territorial, já que nelas se concentram capital e força de trabalho. Esta concentração é decorrência direta da forma como se estruturou a partir do mercantilismo, o próprio modo de produção capitalista. Decorrentes desse processo, as cidades deram ao mesmo tempo suporte a ele. Nesta perspectiva, entender a urbanização a partir do desenvolvimento industrial, é procurar entender o próprio desenvolvimento do capitalismo.

Desde seus primórdios, o capitalismo tem uma lógica de funcionamento bem específica: organizar o trabalho humano para produzir mercadorias que serão vendidas por preço superior ao seu custo. A extração de mais-valia é, igualmente, extração de mais-poder. Ao organizar a produção, o capitalista organiza, também, toda a sociedade, subjugando as diferentes lógicas sociais a uma lógica mercantil, produtivista e concorrencial (Heilbroner, 1988).

A industrialização e o processo de urbanização foi resultado da Revolução Industrial ocorrida na segunda metade do século XVIII. A invenção da máquina a vapor, dos teares mecânicos de fiação, da locomotiva e da estrada de ferro, foi decorrente de processos de transformação pelos quais estava passando o próprio processo de produção industrial desde o século XVI. A Revolução Industrial designa um processo de profundas transformações econômico-sociais que se iniciou principalmente na Inglaterra, em meados do século XVIII. Caracteriza-se pela passagem da manufatura à indústria mecânica. A introdução de máquinas fabris multiplica o rendimento do trabalho e aumenta a produção global (MANTOUX, 1988).

Segundo Mantouz (1988) a predominância e enraizamento do trabalho assalariado, o controle, cada vez mais definitivo, da produção pelo capital, dão ao desenvolvimento capitalista um novo rumo, pela ampliação do espectro de acumulação e reprodução do capital. A acumulação de capital que antes estava ligado ao comércio diversificado da economia mercantil, foi reinvestido no setor de produção, através da

compra dos meios de produção necessários: matéria-prima, ferramentas, máquinas e torça de trabalho.

Com a expansão do comércio, o trabalho artesanal, realizado com ferramentas, típico das corporações de ofício, foi sendo substituído por um trabalho mais dividido, que exigiu a utilização de máquinas numa escala crescente. Com a produtividade incomparavelmente maior e com o crescimento do mercado, cada operário no interior das fábricas foi se tornando especializado numa determinada tarefa.

O grande contingente de força de trabalho disponível já havia permitido o achatamento dos salários a um nível de aviltamento tal, que o chefe de família jamais conseguia nessa época, prover o sustento de sua família. Além de explorar ao máximo a força de trabalho, o capital procurava outras formas de se reproduzir, para realizar mais rapidamente a apropriação da mais-valia⁴.

Mantoux (1988) destaca que o incentivo ao desenvolvimento técnico e científico foi grande neste período, pois existia a necessidade de implementar-se melhorias técnicas e descobrir novas formas que permitissem mais rapidez para a realização do capital. A máquina a vapor apareceu neste contexto, permitindo o aumento da mais-valia: a realização da mais-valia relativa⁵.

Um grande desenvolvimento garantiu a aplicação e difusão rápida dessas invenções, assim como permitiu sua utilização por um grande número de pessoas. Esse foi o caso dos moinhos de roda d'água, utilizados principalmente na indústria de fabricação de papel; ou do progresso da ciência ótica – úteis para a fabricação de lentes corretoras da visão ou de instrumentos destinados a observação. [...] Todas essas invenções tiveram o efeito de tornar possível a produção em massa de artigos diversos e a definição de normas vantajosas para os fabricantes que se dispusessem a se conformar a elas (JESSUA, 2009, p.31).

É inegável a importância para o desenvolvimento capitalista, da descoberta de máquinas que não dependiam mais exclusivamente da força humana ou de uma energia sobre a qual não se tinha controle total como a do vento. Mas é preciso fazer uma análise mais corrente, pois a Revolução Industrial não procedeu porque se descobriu a máquina a vapor, mas a máquina a vapor foi descoberta porque se precisava

4 Mais-valia é o termo usado para designar a disparidade entre o salário pago e o valor do trabalho produzido. Podendo ser definido como o diferencial entre a criação do trabalho e o preço de venda da mercadoria, do qual se apropria o capitalista.

5 O fundamento da mais-valia relativa é a diminuição do trabalho necessário. Esta diminuição se fundamenta na diminuição do salário. E a diminuição do salário se fundamenta na diminuição dos produtos necessários ao trabalhador; portanto a mais-valia relativa é fundamentada no barateamento das mercadorias que servem o operário.

promover uma revolução nos moldes da produção industrial, de sorte a ampliar as possibilidades de realização do capital.

Este processo foi de fato tão transformador que mereceu o nome de revolução⁶, e reduziu a expressão *indústria* a um sentido mais restrito, ao da existência de um sistema fabril de larga escala de produção, para o qual concorreu a utilização de uma energia não humana, permitindo a produção em série. O início da industrialização entendida aqui como traço da sociedade contemporânea, como principal atividade econômica e principal forma através da qual a sociedade se apropriava da natureza e a transformava marcou de forma profunda e revolucionou o próprio processo de urbanização.

Podemos afirmar que foi grande o impulso tomado pela urbanização a partir do pleno desenvolvimento da industrialização. Entretanto, crescimento urbano a partir do reflorescimento comercial na Europa, e ainda que algumas cidades tenham atingido a faixa dos duzentos mil habitantes no decorrer do século XVII, de fato a Europa ainda era predominantemente agrária. A partir da intensificação da produção industrial, tornada viável tanto graças ao capital acumulado, como pelo desenvolvimento técnico-científico a que se denomina Revolução Industrial, a urbanização tomou ritmos muito acentuados.

1.3 – Urbanização e transportes.

Baseando no pensamento de Castells (2006), a expressão da urbanização via industrialização não deve ser tomado apenas pelo elevado número de pessoas que passaram a viver em cidades. Mas porque o desenvolvimento do capitalismo industrial provocou fortes transformações nos moldes da urbanização, no que se refere ao papel desempenhado pelas cidades, e na estrutura interna destas cidades. Castells (2006) sugere que ao invés de se falar de *urbanização*, que se fale de *produção social das formas espaciais*, na perspectiva de apreender as relações entre o espaço construído e as transformações estruturais de uma sociedade. Assim, não devemos apenas enxergar na urbanização que se dá via industrialização, uma acentuação da proporção de pessoas

6 As revoluções ocorreram durante a História da Humanidade e variam muito em termos de métodos, duração e motivação ideológica. Seus resultados incluem grandes mudanças na cultura, economia, e drástica mudança das instituições e ideários sócio-políticos. O termo revolução pode toda e qualquer transformação radical que atinja drasticamente os mais variados aspectos da vida de uma sociedade. Nesse sentido, as mudanças proporcionadas por certo acontecimento deveriam ser julgados como revolucionárias. Do ponto de vista histórico, a palavra revolução pode apresentar dois significados. Pode significar, por exemplo, uma evolução de um sistema de produção, ou seja, uma transformação. Neste contexto, entra a Revolução Industrial, quando período onde ocorreu um avanço nos sistema de produção de mercadorias com a implantação das máquinas. Esta evolução acabou influenciando nas áreas sociais, econômicas e políticas da sociedade européia do período.

vivendo em cidades. Devemos analisá-la no contexto da passagem da predominância da produção artesanal para a predominância da produção industrial, ou seja, da passagem do capitalismo comercial e bancário para o capitalismo industrial ou concorrencial.

As cidades, como formas espaciais produzidas socialmente, mudam efetivamente, recebendo reflexos e dando sustentação a essas transformações estruturais que estavam ocorrendo a nível do modo de produção capitalista. A indústria provoca um impacto sobre o urbano. Poderíamos pensar, à primeira vista, que o desenvolvimento industrial a partir da Revolução Industrial constitui-se apenas no reforço do papel produtivo assumido pela cidade com o capitalismo comercial, que permitiu as produções artesanais e manufatureiras. Em parte o processo é este, mas ao mesmo tempo ele é contraditório, porque ao acentuar o papel produtivo das cidades, transforma a própria cidade.

As cidades comerciais européias representavam o lugar da riqueza acumulada na primeira fase do capitalismo. Já se constituíam espaços de concentração de capitais disponíveis acumulados com o mercantilismo, eram o espaço do poder econômico e político (lugar de moradia dos capitalistas e sede dos Estados Modernos), e nelas também se concentrava uma grande reserva de força de trabalho. Além disto, o capitalismo comercial ajudou a criar nas cidades uma infra-estrutura muito importante para o desenvolvimento industrial. Houve um grande avanço técnico e científico, formou-se uma rede bancária e um mercado urbano, pois na medida em que, afastados de suas condições de produção no campo e impedidos de continuar a realizar sua produção artesanal, os trabalhadores tornaram-se consumidores dos elementos necessários à sua sobrevivência.

Lefebvre (1991) afirma que, rapidamente, as indústrias, aproximaram-se destas cidades, transformaram o seu caráter, adaptando-o às novas necessidades. Este movimento de absorção foi se dando à medida que estas cidades encontravam-se em territórios/países que estavam se industrializando, o que é possível ser observado até nossos dias.

A indústria nascente se instala perto de fontes de energia (rios, florestas, depois carvão), de meios de transporte (rios e canais, depois estradas de ferro), de matérias primas (minerais), de reservas de mão-de-obra (o artesanato camponês, os tecelões e ferreiros fornecem uma mão-de-obra já qualificada (LEFEBVRE, 1991, p.41).

A cidade, como resultado da industrialização, se tornou dependente dos fluxos de mercadorias e pessoas, sendo ela (a cidade) a configuração símbolo da dinâmica e progresso que o capitalismo propunha. As transformações no espaço urbano são frutos não só das relações intra-urbanas, mas de relações regionais e globais, já que a cidade não é um lugar fechado em si, ela assume relações que ultrapassam a esfera local e regional, e isto exige que se tenha uma visão da cidade inserida num contexto político-econômico mais abrangente.

Com a invenção da módica diligência, da estrada de ferro, finalmente do bonde, começou pela primeira vez a existir na história o transporte coletivo. A distancia que se podia cobrir a pé já não estabelecia os limites do crescimento da cidade; e todo o ritmo da ampliação urbana foi aumentado, já que não se trata mais de avenida a avenida, ou de quarteirão a quarteirão, mas de via férrea e de subúrbio a subúrbio, estendendo-se em todas as direções, a partir do distrito central (MUMFORD, 2004, p.465).

Durante o século XIX, o processo produtivo capitalista foi colocado em um dilema diante da “[...] “incapacidade” da economia capitalista européia em expandir o mercado para seus produtos, limitando, assim, a produção e conseqüentemente o consumo” (LESSA, 1993, p.11). A autora comenta que o século XIX apresentou um contraste entre o enorme e crescente potencial produtivo da industrialização capitalista e a inabilidade em aumentar sua base. O empreendimento poderia crescer, mas era incapaz de expandir o mercado para seus produtos, proporcionar saídas lucrativas para seu capital acumulado.

Neste contexto, que a ferrovia se insere como um elemento de destaque para o capitalismo. A estrada de ferro, juntamente com o barco a vapor e o telegrafo, representa meios de comunicação modernos que propiciaram a multiplicação do espaço geográfico da economia capitalista e a redução do tempo necessário para a superação das distâncias. Esses novos meios de comunicação causaram mudanças que passaram a surgir por toda parte, ao longo do globo terrestre. “[...] Essas mudanças, aparentemente vigorosas, engendrarão uma atividade econômica febril – inicialmente centrada nas cidades e com o passar do tempo irradiadas para todo o seu *hinterland*, -por intermédio da construção da rede de comunicação” (LESSA, 1993, p.12).

Segundo Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010), o conceito de *hinterland* é conhecido desde o início do Século XX e vem sendo discutido, tanto na literatura acadêmica quanto por profissionais do mercado, mas não há uma definição padronizada para o conceito. De modo geral, as definições convergem no sentido de caracterizar a

zona de influência de um porto como a área de mercado do porto em terra da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas. Eles definem que *hinterland* pode ser caracterizado como uma área onde um porto vende seus serviços e interage com seus clientes e que pode ser representada como a parcela de mercado que um porto tem em relação aos demais portos que servem à mesma região geográfica.

Os autores completam, definindo a *hinterland* como um grupo de localidades conectadas com o porto pelo relativo fluxo de materiais, o que se associa o porto a um pólo ofertante de serviços logísticos. Essas definições procuram tratar o porto como um elo logístico dentro de um mercado competitivo, em que deve atuar de forma pró-ativa comercial e tecnologicamente para garantir seu mercado. Além disso, a *hinterland* pode ser vista como dinâmica e mutável, podendo ser disputada por diversos portos (ou terminais) na medida em que consigam oferecer seus serviços de maneira competitiva no mercado.

No contexto do século XIX se dá início a busca pela velocidade, pela diminuição do tempo e do espaço. O vapor, o ferro, a velocidade, mercado internacionalizado e unificado pelos meios de comunicação produzem uma nova visão de mundo: a busca pela aceleração mecânica.

Os trens que atingiram velocidades cada vez maiores – a medida que as locomotivas, as ferrovias e os sistemas de sinalização se aperfeiçoavam tornaram-se uma possante imagem para o ritmo estonteante do século 19^a primeiras décadas do século 20, período que passa a ser conhecido pelo clichê de a Era do Trem Expresso (LESSA, 1993, p.15).

O vapor era incansável e capaz de uma grande aceleração, resultou na inversão do relacionamento entre a natureza recalcitrante (espaço, clima) e a locomoção. O movimento mecânico é caracterizado pela regularidade, uniformidade, duração ilimitada e aceleração; o transporte mecânico causou uma mudança profunda com a relação com o espaço. Meios de transportes como navios e transportes terrestres sofrem com as variações de terreno e clima, ficando dependente da força física de animais; a força a vapor e a energia mecânica, ao contrário, farão oposição às forças naturais. Lessa (1993) completa, “[...] a distância espacial, a longo tempo da viagem, que na forma de locomoção animal causa a exaustão sucumbe ao novo meio mecânico da locomoção” (LESSA, 1993, p.23).

A popularização da ferrovia veio acompanhada da utilização do ferro na construção das linhas férreas, sistemas de instalações sanitárias e de gás, maquinaria,

edifícios, além da criação de um mercado para garantir o lucro dos investimentos, proporcionando o desenvolvimento e a sobrevivência da indústria siderúrgica. Nesse processo, a urbanização foi importante para o surgimento de necessidades que teriam de ser atendidas e desempenhavam um papel importante para a comercialização dos produtos industrializados (LESSA, 1993).

Inicialmente a ferrovia se mostrou caótica e problemática, porém à medida que foi sendo regularizada as ferrovias irão ganhando definição jurídica, política e econômica, com base em empresas de transporte monopolistas privadas. Lessa (1993), aborda que a articulação entre as linhas proporcionou uma eficácia maior no novo transporte, tal fato sendo desencadeado pela standardização do tempo e o aparecimento do telégrafo elétrico, facilitando a comunicação.

O maquinismo ferroviário que era composto de trilhos, locomotivas, como uma grande máquina cobrindo toda a terra. [...] O aparecimento do telégrafo torna possível otimizar esse sistema. Constituindo – se assim numa metáfora orgânica, usada no século 19, na qual a ferrovia sem o telégrafo seria como um corpo sem sistema nervoso (LESSA, 1993, p.28).

Os meios de comunicação com o advento da ferrovia e o telégrafo farão da informação uma das principais mercadorias. O telégrafo passará a informar acerca do vulto dos estoques, das encomendas, dos preços ofertados, dos fatos políticos e culturais, diária e rapidamente; a informação ganha um novo status, se transformando em um elemento estratégico imprescindível para a eficácia do mundo capitalista.

O conhecimento sobre o mercado passa ter uma maior importância, saber sobre os bens negociáveis e das necessidades do mercado são fundamentais para um bom desempenho do tráfico comercial e para a produção em grande escala. Segundo Lessa (1993), as bolsas de valores passam a regular as transações à distância para grandes quantidades de mercadorias. O preço das mercadorias passa da influencia local para o grande comércio, sendo determinado, em cotas, segundo a produção e a procura mundiais. O estabelecimento de uma crescente rede de comunicação aponta para uma tendência de homogeneização do mercado internacional, assim com, do espaço e do tempo.

A tecnologia não determina a sociedade, mas sociedade é que delimita forma à tecnologia de acordo com as necessidades, valores e interesses dos grupos que as utilizam. Além disso, as tecnologias de comunicação e informação são

particularmente sensíveis aos efeitos dos usos sociais da própria tecnologia. Castells (2000) explica que

A tecnologia não determina a sociedade. Nem a sociedade escreve o curso da transformação tecnológica uma vez que muitos fatores, inclusive criatividade e iniciativa empreendedores intervêm no processo de descoberta científica, inovação tecnológica e aplicações sociais, de forma que o resultado final depende de um complexo padrão interativo. Na verdade, o dilema do determinismo tecnológico é, provavelmente, um problema, um problema infundado, dado que a tecnologia é a sociedade, e a sociedade não pode ser entendida ou representada sem suas ferramentas tecnológicas (CASTELLS, 2000, p.43).

Contudo, a tecnologia pode ser a condição necessária, mas não a única para a emergência de uma nova forma de organização social baseada em redes. Este processo pode ser relacionado com o papel da ferrovia na difusão das formas organizacionais da sociedade industrial na base das novas tecnologias geradas e distribuídas pelos trilhos.

A comunicação em rede transcende fronteiras, a sociedade em rede, neste contexto, pode constituir uma rede nacional, ou continental, dado fato que a linha férrea não ficava limitada ao espaço do país. Então, a sua lógica chega a países de todo o planeta e difundem-se através do poder integrado nas novas redes globais de capital, bens, serviços, comunicação, informação, ciência e tecnologia, levando em conta que pela ferrovia se transportava muito mais do que mercadorias. O traslado de pessoas comporta um fato que provavelmente causou um grande impacto nas comunidades que foram atendidas pela ferrovia.

Possas⁷ (2001) afirma este fato quando explica as mudanças que se desencadearam na cidade de Bauru com a introdução da ferrovia:

Até os anos 20, a ferrovia foi quase que ímpar na propulsão das mudanças na vida da cidade. O trânsito da economia e de sua diversidade foi instrumento materializado do capital e dos negócios que se interiorizam. Agiu como fluxo das novas idéias e dos novos valores neste “chão de passagem” [...] E foi responsável pela vinda de muita gente, homens e mulheres de todos os níveis sociais, das mais diferentes etnias e culturas. [...] Essa presença feminina no espaço urbano, com mais freqüências e assiduidade levou a cidade a rever valores até então muito arraigados sobre o lugar de permanência das mulheres – o lar (POSSAS, 2001, p.193-196).

⁷ Possas (2001) enfoca o universo dos trens e trilhos da Ferrovia Noroeste Brasil, a autora retoma os espaços conhecidos na infância, mas sob a ótica das experiências sociais femininas minimizadas e/ou silenciadas nos registros e referências sobre a ferrovia e seu significado na história do país.

Como agentes modernizadores e semeadores da urbanização, configurados na ideologia do *progresso*, os trilhos foram capazes de marcar o alargamento das fronteiras, o pioneirismo de homens destemidos, afastando a barbárie e introduzindo a civilização. A ferrovia como símbolo dessa modernidade facilitou o transporte de uma civilização material. Bens manufaturados, frutos da tecnologia, importados com as últimas novidades, passaram a circular pelas redes férreas, alcançando pontos distantes do país. A construção de ferrovias mobilizou significativo montante de capitais e permitiu a sua expansão, suscitando o aparecimento de empresas particulares e até mesmo de ferrovias dirigidas pelo Estado, de oficinas de trabalho com extraordinária capacidade geradora de empregos, comparável somente à instalação da grande indústria (POSSAS, 2001).

As ferrovias em São Paulo foram importantes para o sucesso da urbanização do *hinterland* paulista. Entretanto, segundo Campos (2011), os condicionantes de seu surgimento não se restringem aos propósitos da urbanização do território. Empresas ferroviárias foram organizadas, no final do século XIX, com vistas a atender as demandas por transportes rápidos e seguro para o escoamento do principal produto de exportação da província (o café) até o porto de embarque, com destino ao mercado internacional.

Segundo Possas (2001) a ferrovia interferiu de maneira contundente na forma de pensar e definir o seu traçado pelo espaço urbano, bem como as vias de acesso à principal estação da cidade, por meio das construções das estações e prédios ao longo da linha. A presença cada vez maior de viajante, caixeiros e comerciantes tinha exigido a construção de uma rede de pensões e hotéis, desde 1908, edificações até hoje, segundo Possas (2001), no centro urbano da cidade, como testemunho de um movimento intenso de pessoas e de exigências.

Estes fatos revelam o aparecimento de uma lógica de expansão das companhias ferroviárias, que enxergavam no prolongamento de suas linhas em regiões como uma excelente oportunidade de ampliação de seus negócios, sobretudo, pela abertura de novas frentes produtoras e de núcleos urbanos que dependeriam da ferrovia para se conectar a rede urbana já estabelecida (CAMPOS, 2011).

Podemos afirmar que os conceitos de progresso e de desenvolvimento formularam as formas de organização e de estruturação econômica e social da sociedade capitalista do século XIX e XX, sendo o pensamento motor que dinamizou a cidade contemporânea. Entretanto, tais conceitos quando aplicados proporcionaram problemas

sociais, pois seu foco principal era voltado para a ampliação da faixa de lucro e acúmulo de capital, longe de uma distribuição de melhorias para sociedade como um todo.

A partir deste raciocínio, podemos entender que o processo de urbanização sempre esteve ligado à formação da cidade, e esta, como palco para Revolução Industrial, se tornou a figura máxima do empreendedorismo capitalista. De uma determinada maneira, a lógica capitalista foi o motor para a construção e aceleração do processo de urbanização. O que desejamos explicar é que o capitalismo, com sua necessidade de dinamização e lucro, proporcionaram a formação de condições para a formação da sociedade urbana da atualidade.

Da mesma maneira, proporcionou processo de aperfeiçoamento e expansão das estruturas de transporte ligadas ao espaço urbano. A evolução dos meios de transportes pode ser identificada como uma necessidade da cidade capitalista de se desenvolver, e do próprio capitalismo de se procurar por meios que garantem seu crescimento.

CAPÍTULO II

2 – TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO: A ferrovia como catalisador do progresso

2.1 – Transportes e desenvolvimento

A introdução da infra-estrutura de transporte produz impactos de vários tipos sobre a sociedade por ser primordial no deslocamento de mercadorias, matérias-primas e pessoas, tendo, por isso, papel vital no desenvolvimento. Pela análise deste assunto, podemos compreender sobre seu papel no processo de desenvolvimento no Norte de Minas. O entendimento deste assunto possibilita a estruturar a análise do papel da ferrovia em várias partes do mundo, especialmente no Norte de Minas.

A rapidez e a facilidade dos deslocamentos de um ponto geográfico a outro sempre determinaram as condições de vida dos grupos humanos. Os meios de transportes tornaram o homem independente do meio em que vivia, permitindo-lhe ocupar todo planeta, afetaram a aproveitamento dos recursos naturais e bens de produção e comércio.

De maneira geral, o transporte pode ser entendido como uma ação ou o efeito de levar pessoas ou bens de um lugar a outro. Através da utilização de um conjunto de engenho e infra-estrutura física, que se compõe de uma via de transporte de um sistema de apoio (portos, estações ferroviárias ou rodoviárias, aeroportos). O sistema de transportes é vital para o comércio interno e externo, a fixação de custos de bens e serviços, a composição dos preços, a regularização dos mercados, utilização da terra e urbanização.

Segundo Fair e Williams Jr. (apud MARTINS; FILHO, 1998, p.71) os transportes desempenham a função básica de proporcionar elevação na disponibilidade de bens ao permitirem o acesso a produtos que, de outra maneira, não estariam disponíveis para uma dada sociedade, ou o estariam apenas a um elevado preço; têm, assim, a função econômica de promover a integração entre sociedades que produzem bens diferentes entre si.

Uma outra função econômica atribuída ao sistema de transporte é a possibilidade de expandir mercados. Pois, um sistema de transporte eficiente permite produção em larga escala para grandes mercados; viabiliza uma maior racionalidade produtiva ao apresentar maior mercado potencial, permitindo produzir numa escala

compatível com produção mais eficiente economicamente, o que não seria possível sem se vislumbrar maior demanda. Para que isso ocorra, requerem-se do sistema de transporte de confiabilidade e rapidez (FAIR; WILLIAMS JR apud MARTINS; FILHO, 1998, p.71).

Martins e Filho (1998) destacam que o transporte tem um papel vital naqueles elementos considerados prioritários em políticas para o desenvolvimento. Citam como exemplo a exploração de recursos, divisão do trabalho, aumento do valor da terra e produção em larga escala. Explicam que existem relações recíprocas entre desenvolvimento dos transportes e progresso econômico, onde nenhum pode preceder ao outro por um período de tempo razoável, em razão de suas estreitas relações mútuas. Ocorre, dessa maneira, um intenso processo de interação de forças econômicas: melhorias nos transportes estimulam progressos na indústria e vice-versa.

A atividade industrial [...] é seriamente prejudicada pela falta de transporte. A fábrica depende de um suprimento contínuo de combustível, matéria-prima, acessórios e de um meio seguro de comercializar sua produção. Transporte deficiente exige a manutenção de estoques excessivos, a um alto custo, para compensar a incerteza dos fornecimentos. Muitas vezes é necessário suspender as atividades, ou produzir uma fração da capacidade apresentada da fábrica, devido a falta de combustível ou materiais inadequado em transporte reduz a eficácia de investimentos e outros setores (OWEN, 1974, p.04)

Owen (1974) destaca que o problema nem sempre é a falta total de transporte, mas sim a insegurança, alto custo, horários vagarosos e altos coeficientes de danos e furtos. As dificuldades de transporte têm seu impacto político e social, assim como econômico. O transporte deficiente dificulta sobremaneira a efetivação da integração nacional, pois o processo de crescimento é retardado pela limitada possibilidade de os administradores governamentais viajarem através do seu país e pelas dificuldades de se conduzir negócios.

Martins e Filho (1998) afirmam que os transportes podem influenciar ativamente o desenvolvimento em certas situações, tais como aquelas onde se depara com uma região estagnada ou, mesmo, quando se viabiliza uma determinada fronteira agrícola; ao contrário, sua não-provisão pode retardar o crescimento de uma região, ou seja, a economia da região cresceria limitada pelo incremento da demanda.

Os autores afirmam que os investimentos em transporte devem ser privilegiados no sentido de se atingirem objetivos de desenvolvimento, logo, a distinção entre esses papéis, ativos e passivos, é irrelevante. Em quaisquer casos, os

investimentos têm funcionalidade econômica, e os tomadores de decisão deverão optar pelos projetos que sejam mais produtivos (MARTINS; FILHO, 1998).

Os efeitos da infraestrutura sobre as condições gerais de eficiência da economia são bastante evidentes, pois a disponibilidade de infraestrutura adequada potencializa os ganhos de eficiência do sistema produtivo como um todo, além de beneficiar as empresas. Em consequência disso, ocorre um aumento do produto final, incrementando a produtividade e reduzindo o custo unitário do insumo (MARTINS; FILHO, 2001).

Com os avanços tecnológicos no setor de transportes e a expansão do mercado, a logística se tornou importante para redução de custos e para conquista da tão almejada competitividade. A logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor.

O planejamento está estreitamente relacionado com o processo de industrialização em grande escala. Mesmo sendo utilizada de formas variadas (no processo de produção industrial, na ordenação do espaço físico urbano, ou na economia) o planejamento se desenvolveu, em especial, como um instrumento prático e racional de controle social. Seu surgimento é estreito a busca por técnicas de produção padronizadas e de grande escala, com processos e equipamentos indivisíveis, que exigem alto padrão de qualidade e elevados investimentos, dos quais se procura o mínimo de prejuízo e o máximo de lucro. A procura pela eliminação de incertezas e de falhas nas inovações empresariais conduz a um objeto de atuação (RATTNER, 1979).

Tal instrumento tem o papel de assumir a decisão da escolha de objetos explícitos que determinem os meios mais apropriados para sua consecução a fim de que as decisões tomadas possam ser adequadas aos objetivos da população e legitimar os programas efetivos para sua realização. Segundo Rattner (1979), o planejamento é um processo de racionalização das decisões de uma sociedade, de forma a antecipar os obstáculos, para obter melhores soluções alternativas para seus problemas.

Ballou (2001) alimenta a idéia de que todas as operações relacionadas com planejamento e controle de produção, movimentação de materiais, embalagem, armazenagem e expedição, distribuição física, transporte e sistemas de comunicação que, realizadas de modo sincronizado, podem fazer com que as empresas agreguem

valor aos serviços oferecidos aos clientes e também oportunizando um diferencial competitivo perante a concorrência.

O conceito de logística evoluiu de uso militar para as necessidades de escoamento de mercadorias destinadas às exportações, ao abastecimento do mercado interno e à segurança alimentar. Trata-se, nestes casos, de planejar alternativas, bem como buscar a redução de custos provocados por gargalos físicos, ineficiências operacionais, obstáculos institucionais, legais e burocráticos em cada uma das etapas do escoamento e da distribuição. Gargalos nas infraestruturas de transporte comprometem, portanto, a eficiência das cadeias logísticas (BARAT, 2010, p.13).

Segundo Pereira (2010), o processo de planejamento e de desenvolvimento favoreceu a evolução da infraestrutura das redes da logística, de transportes e de exportações como uma forma de expansão do sistema capitalista pelos territórios, reconfigurando o espaço geográfico por meio da circulação de pessoas, de informações, de capitais, de matérias primas e de mercadorias, em escala regional, nacional e internacional.

Na evolução do sistema capitalista, a implementação do modelo de planejamento e de desenvolvimento favoreceu a expansão das redes materiais (transportes) e imateriais (telecomunicações e informática) pelos territórios, como uma forma de atender e/ou favorecer a expansão desse sistema, agindo como um elo de articulação entre os setores da produção, de comercialização, de circulação e de consumo (PEREIRA, 2010, p.27).

Se deve haver um conjunto de diretrizes definidas para os aspectos do transportes, que dizem respeito a política de desenvolvimento, o ponto de partida deverá ser a compreensão de que o transporte é razoavelmente diferente das outras atividades econômica. Sua importância é derivada de outros objetivos aos quais tem função de servir. Transporte não vem a ser um setor estanque da economia, mas uma rede de comunicações unindo outros setores entre si.

A analogia mais semelhante é a energia, embora não seja a melhor, porque a demanda de energia provém de um conjunto de setores de atividades muito mais limitado. O transporte é único, porque contribui para o sucesso ou fracasso de quase todos os outros setores. O necessário é a capacidade de identificar as condições sob as quais este processo catalítico será rentável, e outras situações nas quais os investimentos em mobilidade conduzirão a decepções (OWEN, 1974).

Sendo a atividade de comércio exterior de mercadorias aquela que possibilita a integração dos povos, através do envio e recebimento desses bens, uma das funções mais importantes nesse processo é, sem dúvida, o seu transporte, que, feito de maneira correta e adequada às condições necessárias, pode possibilitar o seu incremento e melhoria na maneira como é realizado (KEEDI, 2006, p.126).

Levamos em conta que cada meio de transporte possui suas características estruturais próprias, tem um campo de ação peculiar, no qual, tanto técnica, quanto economicamente. Desde modo, destacamos o transporte ferroviário, desde o meado do século XIX até o primeiro quartel do século XX,

[...] fruíra de fato no âmbito do tráfego extra-urbano, pois só a muito curtas distâncias a tração animal oferecia então alguma vantagem, particularmente pela prontidão com que podia atuar; diligências, carroças e até mesmo navegação interior cederam espaço aos trens que carregavam passageiros e cargas com maior eficiência entre locais afastados (LIMA, 1969, p. 13).

Com a introdução da máquina a vapor e seu uso no transporte ferroviário e aquático, proporcionou um grande impulso nos transportes. Segundo Owen (1974), pela primeira vez, homens e animais ficaram livres da responsabilidade de fornecerem a força motriz. A mecanização trouxe consigo grandes avanços na economia, na velocidade e na capacidade de transporte, e criou muitas atividades econômicas de suporte, que participaram do impacto desta nova era.

Nos Estados Unidos, as ferrovias reduziram os custos do transporte interno e trouxeram novas áreas e novos produtos para a torrente do comércio. Elas tornaram possível um aumento nas exportações e atraíram o capital particular estrangeiro para o desenvolvimento interno. Entre 1850 e 1890, a construção de ferrovias absorveu mais capital que qualquer outro setor da economia americana.

O surto de progresso ferroviário aumentou a demanda para uma larga variedade de produtos e para a fabricação de peças e equipamentos ferroviários, criando mais indústrias. Estas atividades em troca incrementaram o desenvolvimento em outros setores, incluindo carvão, ferro e aço. A mecanização dos transportes foi, conseqüentemente, ambos causas e efeito da alta taxa global de crescimento industrial (OWEN, 1974, p.21).

Entretanto, o progresso teve que esperar pelas invenções, e levou um século e meio para os países desenvolvidos conseguirem dispor de mobilidade, tal como dispõe hoje em dia. O processo de desenvolvimento técnico e científico proporcionado pela

Revolução Científica é um fenômeno que ilustra bem o caminho que a ferrovia, como meio de transporte, passou.

Segundo Owen (1974), primeiro existiu um período de imobilidade, onde era difícil e custoso desenvolver o comércio e as relações culturais em qualquer escala maior, exceto onde os canais de comunicação eram fornecidos pelos rios e pelos oceanos. A sociedade era predominantemente agrícola localizada e de manufaturas artesanais, com o mínimo de integração econômica e intercâmbio social.

Com o desenvolvimento da auto-estrada e de canais que reduziram os custos do transporte, resultando em melhorias internas e aumento do comércio. O uso da força humana e animal através de meios mais eficientes e transportes resultou em um período de custos de transportes decrescentes e uma expansão da capacidade, como a um aumento no raio de ação do comércio e das viagens.

O desenvolvimento dos transportes após a Revolução Industrial tomou rumos mais amplos e dinâmicos que em períodos anteriores. O transporte mecanizado e a industrialização marcaram este contexto, a busca pela velocidade e eficiência para ampliar lucros e diminuir custos acarretaram em investimentos em novas invenções.

Segundo Henry (1998), os avanços científicos proporcionados pelos recursos dos industriais foram de enorme importância para que projetos mecânicos e novas formas de locomoção sem o uso da tração animal fossem realizados e desenvolvidos. As novas concepções de mundo da Revolução Científica serviram para abrir as portas para a aceitação do novo, permitindo que os filósofos expusessem novas teorias a respeito de diversos problemas da época.

O uso da razão, então, não seria mais uma coisa fadada à condenação, serviria para dar explicações lógicas a efeitos que diziam ser puramente transcendentais. As ciências atuaram como aliado do capitalista, e este, como seu principal colaborador; O desenvolvimento da industrialização e da capacidade produtiva das fábricas ligados aos transportes, cresceu enormemente tanto em infraestrutura como em técnica.

2.2 – Locomotivas e Ferrovia: velocidade e progresso

O século XIX é o cenário do desenvolvimento e avanço do transporte ferroviário como forma efetiva de deslocamento de pessoas, mercadorias e matérias-primas. Na primeira metade do século XIX, foram canalizados investimentos para o desenvolvimento dos transportes, principalmente para facilitar o escoamento de

produção e o abastecimento rápido de uma grande quantidade de matérias-primas. Estes investimentos priorizaram a requalificação das primeiras vias de comunicação: a estrada de rodagem, para a qual foi determinante a técnica desenvolvida pelo escocês Mac Adam⁸, a famosa macadamização⁹. As melhorias afetavam principalmente a deslocação de diligências e malas-postais (DEVAUX, 1964).

Entretanto, as estradas de rodagem não conseguiram assegurar o transporte maciço de mercadorias e passageiros, desta maneira, não poderiam atender as exigências do mercado. Neste entrave, surge a máquina a vapor de James Watt¹⁰, que foi adaptada para transportes marítimos e ferroviários, porém, somente a partir de 1860, após o desenvolvimento da hélice, da introdução da estrutura metálica e do aumento da tonelagem e da velocidade, o barco a vapor torna-se o grande instrumento do comércio marítimo e fluvial dinâmico e eficiente (DEVAUX, 1964).

Com os investimentos necessários e juntamente com os avultados lucros derivados do transporte de mercadorias e pessoas, levaram à criação de companhias de navegação, em particular especializadas nos trajetos entre a Europa, América e Oriente. A esta melhoria nos meios de transportes marítimos e fluviais, igualmente a renovação de portos e a construção de canais, nomeadamente os canais do Suez (1869) e do Panamá (1914).

O desenvolvimento da ferrovia foi consequência de uma necessidade que o transporte fluvial não conseguia suprir, afinal dependia-se do curso do rio para poder se locomover, e nem sempre o destino desejado encontrava-se às margens das hidrovias. Outro problema apresentado pelo transporte hidroviário é que este não possuía capacidade de transportar grandes volumes de cargas a grandes distâncias. Desta maneira, verificou-se uma expansão dos caminhos-de-ferro ou linhas férreas, associando os carris usados nas minas e pedreiras à locomotiva.

No caso das ferrovias, Martins e Filho (2001) ressaltam que alguns aspectos negativos contribuíram para retardar o crescimento dos transportes ferroviários, pois, as primeiras ferrovias requeriam um alto volume de capital para os padrões da época.

8 John Loudon McAdam foi um administrador escocês do século XVIII, que se tornou famoso por desenvolver a técnica de pavimentação mais eficiente da época. Seu método se tornou eficaz em proteger as estradas, pois descobriu que as fundações maciças de rocha eram desnecessárias, logo só necessitaria de uma cobertura que pudesse proteger o solo do desgaste da chuva e suportando o tráfego constante.

9 Sistema de calçamento de ruas e estradas que consiste em uma camada espessa de pedra britada, aglutinada e comprimida.

10 James Watt foi matemático e engenheiro, nascido em Greenock, Escócia, a 19 de Janeiro de 1736. Ele desenvolveu a máquina de vapor quatro e conseguiu mostrar que 80% do calor produzido é consumido para aquecer o cilindro uma vez que o vapor era condensado e separado num compartimento do pistão que mantém o cilindro à temperatura do vapor injetado. Watt desenvolveu então, em 1769, um novo tipo de máquina, na qual o vapor era libertado para a atmosfera através da abertura de uma válvula, o que evitava as desvantagens da condensação do vapor por ação de um jato de água fria.

Desta maneira, dificultando os investimentos realizados apenas por corporações e algumas vezes por algum subsídio estatal, contribuindo para o monopólio do comércio de linhas e, a esquematização de tráfego, garantindo assim, a segurança e a regularidade por parte das empresas envolvidas.

Segundo David (1985), existiu primitivas ferrovias que eram a tração de cavalos; a primeira locomotiva a vapor foi construída por Richard Trevithick¹¹, 1804. Entretanto, somente foi associada a ferrovia comercial, quando as locomotivas surgirem a partir de 1827, sob a orientação de George Stephenson¹². Sua primeira locomotiva foi colocada sob os trilhos em 1814, sendo inaugurada em 27 de setembro de 1825 o caminho entre Stockton e Darlington, na Inglaterra, a primeira linha férrea comercial.

Os caminhos-de-ferro tornaram-se prioritários para o investimento público, tornando-se, desde a segunda metade do século XIX, um importante motor da para o desenvolvimento industrial.

As ferrovias desempenharam importante contribuição ao desenvolvimento econômico de grande parte das nações do século XIX. Na verdade, seu sucesso deveu-se ao fato de ter preenchido a lacuna deixada pelo transporte hidroviário, que não conseguia movimentar cargas pesadas a grandes distâncias e apresentava dificuldades em suplantar barreiras naturais, como montanhas, o que fazia com que nem sempre atingisse localidades desejáveis (FILHO, 2001, p.22).

Dez anos após ter sido inaugurada na Inglaterra, a primeira estrada de ferro regular de transporte para passageiros e mercadorias foi sancionada no Brasil. O regente Feijó¹³, pelo Decreto 100, lei que autorizava o governo a conceder carta de privilegio para que se fizesse uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O transporte de ferroviário nasceu no mesmo período que o Império do Brasil (1822-1889), segundo quartel do século XIX, e desde o início despertou o interesse do jovem Estado brasileiro em sua tarefa de construir uma nação sobre o vasto e diverso território.

O país estava maduro para ferrovias. Encontrava-se no ápice do ciclo escravista do café, com a rubiácea vicejando em todo vale do Paraíba, notadamente no trecho fluminense. Os barões do café exigiam meios de transporte mais eficientes que as tropas de mulas que serpenteavam pelas encostas íngremes da Serra do Mar em direção aos portos do Rio Iguaçu,

11 Inventor Britânico do século XIX, que utilizou de seus conhecimentos sobre maquina a vapor e desenvolveu um veículo auto propulsionado chamado de London Steam Carriagem (Carruagem a Vapor de Londres).

12 George Stephenson foi um engenheiro civil e mecânico britânico que projetou e construiu a primeira locomotiva a vapor, ficando conhecido como o pai dos caminhos-de-ferro britânicos.

13 Diogo Antonio Feijó, ou Padre Feijó, foi eleito pela Assembléia Geral como Regente do Império em 1835, após a proclamação do Ato Adicional, que transformava a Regência Trina em Una.

onde era o café embarcado em chatas, até a baía de Guanabara (DAVID, 1985, p.08).

Para Cardoso (1995) Mauá foi um personagem importante na expansão da ferrovia no Brasil foi Irineu Evangelista, o Visconde de Mauá, que teve um papel preponderante na história do desenvolvimento do Brasil. Mauá foi um empreendedor e progressista que iniciou seus próprios negócios em 1846 com uma pequena empresa de navios em Niterói. Em um ano, já possuía a maior indústria do país, empregava mais de mil operários; sua produção incluía navios, caldeiras para máquinas a vapor, engenhos de açúcar, guindastes, prensas, armas e tubos para encanamentos de água (BANDECCHI, 1970).

O destaque maior é a construção da primeira estrada de ferro a ser inaugurada no Brasil, que ligava o Rio de Janeiro à Petrópolis, e que fora construída sem investimentos financeiros privados: a Estrada de Ferro Mauá (E.F.Mauá). A Estrada de Ferro Barão de Mauá foi a primeira ferrovia brasileira. Foi idealizada pelo empresário foi inaugurada em 30 de abril de 1854. Tinha uma extensão inicial de 14,5 km, depois foi prolongada, chegando a 15,19 km (DAVID, 1985).

Entretanto, David (1985) destaca

[...] a importância da Estrada de ferro Mauá, que inicialmente denominava –se “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis” reside no pioneirismo. Não representa uma ferrovia de integração nacional e alguns historiadores atribuíram-lhe objetivos políticos. Efetivamente, a concessão mais importante estava nas mãos de Thomas Crochame que, ao contrário de Irineu Evangelista de Souza, não dispunha de capital (DAVID, 1985, p.08).

Em 29 de março de 1858 circulou, conduzindo toda família imperial brasileira, o primeiro trem na Estrada de Ferro D. Pedro II (E.F.D.Pedro II) que possuía um trecho de 48 km da Estação de Campos até Queimados no Rio de Janeiro. O passeio inaugural foi feito pela Imperatriz Tereza Cristina e pelo Imperador D.Pedro II que embarcaram na locomotiva “Brasil”.

Segundo Lima (2009), a inovação técnica mal era conhecida na Europa e era vista como uma solução para a questão da integração nacional no Brasil. Caberia à ferrovia o papel de fortalecer a união imperial e o poder central sobre um país de dimensões continentais. O argumento que se levanta é que em favor da modernização do país, propostas de cunho político de expansão do controle efetivo do Estado pelo

território até a defesa da necessidade de mudanças nos hábitos culturais das populações sertanejas.

2.3 – A modernização dos meios de transportes: Ferroviários substituem os tropeiros

O grande surto de construção ferroviária no Brasil deu-se a partir de 1870 e os números relativos à expressão da rede em serviço atestam à rapidez desse crescimento. Assim, entre 1900 e 1930, a extensão do sistema ferroviário mais do que duplicou, atingindo 32,5 mil km. Ressalte-se que foi a partir dos anos 80 do século XIX que começaram a surgir os primeiros planos e propostas para o desenvolvimento de uma infraestrutura mais integrada (BARAT, 2007).

A expansão do sistema ferroviário brasileiro se fez de diversos regimes de exploração. Muitas ferrovias foram concedidas à iniciativa privada, tanto pelo governo central como pelas províncias, na época do Império e posteriormente pela União e estados federados. Segundo Barat (2007), os mecanismo de concessões por longo prazo para a construção e operação de ferrovias, respondia por quase metade da extensão ferroviária do país no início do século XX.

A integração do transporte ferroviário com a navegação de longo curso permitiu um aumento substancial da produtividade e a conseqüente diminuição dos preços da produção primária com acesso aos mercados mundiais. Com isso, criaram-se melhores condições de competitividade e o conseqüente barateamento relativo dos insumos dos aparelhos produtivos europeus e norte-americanos. Os sistemas ferroviário e portuário do país deram suporte, assim, ao entrelaçamento das diferentes regiões primário-exportadoras com um mercado mundial, no qual prevaleceu esse tipo de divisão internacional do trabalho entre países periféricos e centrais, ao longo do século XIX e das primeiras décadas do século XX.

Em contrapartida, um meio de transporte ficou obsoleto e foi substituído pela ferrovia: os tropeiros e sua tração animal. Segundo Ribeiro (2006), os tropeiros definiram limites do domínio português durante a colonização. Estabeleceram uma ligação entre a região meridional e o resto do país, contribuindo para a unidade nacional do ponto de vista político, social e econômico. O tropeirismo foi decisivo para formação de povoações nos postos de parada ao longo dos caminhos que cortavam todo país.

Segundo Schimidt (1959), o tropeiro foi o principal meio de transporte durante a primeira fase da era do café, transpassando o Império e entrando na Republica. O papel representado pelo mular, na economia nacional, através da história, foi de grande importância. Sem a sua contribuição, tendo em vista, principalmente, a reconhecida capacidade que possui, de transportar cargas diversas a distancias grandes, muito do que foi alcançado, na criação de riquezas, jamais teria sido possível obter.

Em mais de um século e meio, desde o descobrimento das minas auríferas, no do século XVII, até o inicio da era ferroviária em 1867, sua colaboração foi de marcante relevo. De início, atendeu ao abastecimento dos vários pontos de mineração no território nacional, suprindo-os de víveres e mercadorias de consumo, e o que mais necessário. Depois, propiciou o desenvolvimento da produção açucareira paulista, não apenas para o abastecimento regular dos sertões brasileiros, mas igualmente para a exportação, conduzindo-a ao porto de Santos (SCHMIDT, 1959).

Durante algumas décadas, transportou, pelo litoral, a produção cafeeira nascente, na renascente província paulista. O transporte não se limitou somente ao sul, mas também a todo nordeste e centro do Brasil. O advento da ferrovia, ocorrido na metade do século XIX, com a construção e entrada em trafego normal na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, “golpeou” fatalmente o transporte em lombo de burro. O golpe mais forte foi a construção da ferrovia que ligava São Paulo as cidade do Vale do Paraíba, depois encontrando com a linha iniciada no Rio de Janeiro (SCHMIDT, 1959).

A ferrovia proporcionou a drenagem de toda produção de café transportado pelas tropas, condenando este meio de transporte a decadência. Este fenômeno é um dos efeitos acarretados pelo progresso e modernização. O capitalista procura por meios que sejam dinâmicos e de baixo custo, para que seu lucro se torne maior e seu gasto menor. A dinâmica do sistema capitalista faz com que meios que não mais atendam as necessidades acabem se extinguindo.

Entretanto, Lopes e Martins (2011) destacam que

[...] em plena era da industrialização do Brasil, as tropas de comércio continuaram ativas em diversas partes do país. No Norte de Minas Gerais, particularmente nos anos 1920-50, elas ainda atuavam interligando uma série de municípios. No decurso da primeira metade do século passado, afluíam diariamente a Diamantina, tropas vindas de todos os quadrantes regionais. Na cidade, era muito freqüente a passagem de tropeiros de Capelinha, do Serro, Rio Vermelho, Serra Azul de Minas, Santo Antônio do Itambé e localidades vizinhas. As tropas da região de Araçuaí e Minas Novas eram bastante regulares. Menos comuns, mas relativamente presentes, eram as tropas do

Norte de Minas: chegavam de Engenheiro Dolabela, de Bocaiúva e até de Montes Claros (LOPES e MARTINS, 2011, p.340).

O Norte de Minas foi marcado pelo transporte de tropeiros, Algumas cidades como Lassance e Várzea da Palma eram entrepostos de tropas que cortavam a região, e juntamente com Engenheiro Dolabela, Bocaiúva e Montes Claros foram beneficiados pela ferrovia. Desde modo pode se dizer que a ferrovia causou uma diminuição na quantidade de tráfego dos tropeiros e dividiu seus lucros, entretanto sobreviveram por mais 20 anos as “facilidades” do transporte ferroviário, onde se faziam necessários.

Segundo Wirth (1982), a introdução das ferrovias não eliminou o transporte das tropas de mulas e carros de boi, os antigos transportes alimentaram as novas linhas nascentes por mais tempo do que poderia imaginar. As tropas atuaram durante a instalação das linhas férreas, e fornecendo o transporte por onde a ferrovia não passava. Muitos povoados não foram beneficiados com uma estação ferroviária, logo necessitariam de transporte das tropas para deslocar pessoas e mercadorias para a ferrovia.

As tropas atuaram como meio de transporte paralelo a ferrovia; supriam os povoados que a locomotiva não atendia. Os norte-mineiros, que historicamente contavam com os serviços das tropas, continuaram os tendo como companheiro de estrada. Por muito mais anos as troparias praticaram o transporte de gêneros de subsistência, interligando localidades mineiras e baianas num eixo comercial.

2.4 – Ferrovia símbolo da modernidade

As propostas de obras ferroviárias contribuíram para a formação da idéia da modernização capitalista como necessidade prioritária, caracterizada pela urbanização e industrialização de um país predominantemente rural e agrário e pela disseminação de técnicas mecânicas a serviço da produção e circulação de mercadorias. Nesta visão, a ferrovia seria um mecanismo que levaria a civilização ao sertão.

Segundo Giddens (1991), a *modernidade* refere-se ao estilo, costume de vida ou organização social que emergiu na Europa a partir do século XVII e que ulteriormente se tornou mundial em sua influência. Os modos de vida produzidos pela modernidade nos desvencilharam de todos os tipos tradicionais de ordem social, de maneira sem precedentes.

A palavra *moderno* em sua acepção latina *modernus* surgiu pela primeira vez no fim do século V a fim de distinguir o presente, que oficialmente se tornara cristão, do passado romano e pagão. De conteúdo variável, o termo “moderno” reitera a consciência de uma época que insiste em se referir ao passado da antiguidade procurando conceber-se como resultado de uma transição do velho para o novo (HABERMAS, 1983, p.86).

O termo *moderno* surgiu e ressurgiu exatamente durante os períodos em que na Europa se formava na consciência de uma nova época através de renovada relação com a antiguidade, logo utilizado como modelo para se estabelecer uma espécie de imitação (HABERMAS, 1986). Tanto em sua extensibilidade quanto em sua intencionalidade, as transformações envolvidas na modernidade são mais profundas que a maioria dos tipos de mudanças características dos períodos precedentes (GIDDENS, 1991).

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, gerando pelo progresso do conhecimento e no avanço em direção ao aperfeiçoamento social e moral. Contudo, deixa-se claro que, obviamente, ocorreram continuidades entre o tradicional e o moderno, e nem um nem outro constituíram um todo à parte; é bem sabido o qual equívoco pode ser contrastar a ambos de maneira grosseira.

Segundo Giddens (1991), as mudanças ocorridas durante os últimos três ou quatro séculos, período pequeno em questões de tempo histórico, foram tão dramáticas e tão abrangentes em seu impacto que se pode apenas dispor de ajuda limitada de nosso conhecimento de períodos precedentes de transição na tentativa de interpretá-las.

As mudanças da modernidade se mostraram bem nítidas, mesmo às civilizações tradicionais; tendo sido consideravelmente mais dinâmicas que outros sistemas pré-modernos, mas a rapidez da mudança em condições de modernidade foi extrema. Tal fato vai além da questão tecnológica, abrangendo outras esferas. Giddens (1991) relata que algumas formas sociais modernas simplesmente não se encontram em períodos históricos precedentes, tais como o sistema político do Estado-Nação, a dependência por atacado da produção de fontes de energia inanimadas, ou a completa transformação em mercadoria de produtos e trabalho.

Segundo a crítica de Berman (1986),

[...] ser moderno é encontrar em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas raciais, 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 ambigüidade e angustia (BERMAN, 1986, p.15).

O discurso da modernização brasileira aborda a principal idéia de negar o passado colonial e construir uma nação semelhante aos países Europa Ocidental. A ordem dos discursos tinham, no imperativo da modernidade, fundamentada sobre aspectos materiais – como a remodelação da estrutura e organização social e de um desenvolvimento técnico – e ideais – calcados, organizada nos padrões técnicos, científicos e educacionais. A modernização esta diretamente aliada à ciência e à técnica, fornece garantias ao progresso, avalizando o mercado e o Estado como elementos aliados e organizadores da sociedade. Deste ponto, devem atuar no sentido de realizar a vocação inovadora do homem moderno que, ao romper com as amarras da tradição, deve a tudo e a todos transformar.

Segundo Gomes (2005), o período entre o final do século XIX e o início do século XX, o contexto brasileiro é marcado profundamente pela necessidade de o país fosse reconhecido internacionalmente como uma grande nação, desvinculando-o dos estigmas de atraso, indolência e ociosidade de seus habitantes.

Desenvolvimento, no terreno socioeconômico, é uma idéia referente à superação intencional de uma situação de atraso relativo. Envolve, portanto, uma clara dimensão política, que se traduz em ações governamentais (mediante graus variáveis de intervenção) e também em articulações de classes e grupos diversos (sobretudo as elites políticas, econômicas e intelectuais) em torno da superação do atraso (GOMES, 2005, p.114).

A difusão do transporte ferroviário pelo Mundo motivou a imaginação (e a ação) de diferentes sujeitos históricos durante o século XIX e o início do século XX. Estes elaboraram igualmente diversas narrativas textuais em defesa do desenvolvimento socioeconômico no Brasil. Em muitos desses textos de memória, a ferrovia surge como um instrumento capaz de possibilitar rompimento com a situação de “atraso” cultural, transformando o país em nação civilizada (LIMA, 2009).

Para Lessa (1993), a ferrovia tornou-se um símbolo da segunda Revolução Industrial, tamanha ampliação alcançada pelas relações capitalistas de mercado,

produção e urbanização. O transporte ferroviário se tornou o semeador do progresso pelos cantos mais remotos, modernizando e desenvolvendo a sociedade em que passava.

2.5 – Medicina Social e a organização da cidade

No século XIX, o triunfo da economia capitalista industrial na Europa acelerou da maneira impressionante o processo de urbanização do continente. Para se ter uma idéia, em 1851, Londres já tinha 2,4 milhões de habitantes e Paris, um milhão, passando respectivamente para 3,9 milhões em 1881. Em 1849, Berlim era habitada por 378 mil pessoas que, em 1875, já eram quase um milhão (FOLLIS, 2004).

O rápido crescimento da população dos centros urbanos mais prósperos provocou o superpovoamento dos antigos bairros medievais dos novos bairros operários que foram surgindo desordenadamente em meio às fabricas que se instalaram na periferia das cidades. A grande aglomeração de construções nessas áreas, além de dificultar a circulação de ar e penetração da luz solar tornava quase impossível um escoamento satisfatório dos detritos que corriam a céu aberto por entre ruas e vielas imundas, mal calçadas ou sem calçamento. O resultado foi a formação de um quadro caótico, marcado, sobretudo pela insalubridade e por sua mais temível consequência: epidemias consumidoras de vidas.

A partir do século XIX, surgiram vários modelos de desenvolvimento urbano, em busca de solução para os problemas decorrentes do grande processo de urbanização das cidades européias, na tentativa de se criar a cidade ideal, estas propostas originam o urbanismo. Houve então a partir daí uma grande discussão em diversas áreas do conhecimento na busca por soluções para estes chamados “problemas urbanos”.

No contexto da Revolução Industrial, dos movimentos sociais e dos racionalismos que emergiam, ainda que, não se tinha um conceito de urbanismo aprimorado, e nem o mesmo era considerado como uma área do conhecimento ou ciência de organização dos espaços urbanos, o que só acontece alguns anos depois, no início do século XX. Porém, já existia ações que estavam tentando construir um meio de controle social para se organizar o urbano que se formava (CHOAY, 2005).

Segundo Foucault (1982)

[...] o capitalismo, desenvolveu-se em fins do século XVIII e início do século XIX, socializou um primeiro objeto que foi o corpo enquanto força de produção, força de trabalho. O controle da sociedade sobre os indivíduos não se opera simplesmente pela consciência ou pela ideologia, mas começa no corpo, com o corpo. Foi no biológico, no somático, no corporal que antes de tudo, investiu a sociedade capitalista (FOUCAULT, 1982, p.80).

O autor destaca que não foi como força de produção que o corpo foi atingido pelo médico, de início. Este só foi atingido na segunda metade do século XIX, passando antes por três etapas. A primeira foi pela medicina de Estado, depois a medicina urbana e, finalmente, a medicina da força de trabalho.

A Medicina de Estado foi constituída e se desenvolveu inicialmente na Alemanha do começo de século XVIII. Esta medicina procurava o conhecimento do funcionamento geral do seu aparelho político do Estado, englobando os recursos naturais da sociedade e o estado da população. Tal especialidade também significava o conjunto dos procedimentos pelos qual o Estado extraiu e acumulou conhecimento para melhor assegurar seu funcionamento (FOUCAULT, 1982).

Tais conhecimentos se desenvolveram de forma mais rápida e concentrada neste país, dado fato dele, neste período, ser formado por pequenos Estados. “As pequenas dimensões, suas justaposições, seus perpétuos conflitos e mutantes, fizeram com que eles estivessem obrigados a se medir uns aos outros, se compararem, imitar seus métodos e tentar mudar as relações de força” (FOUCAULT, 1982, p.81), tornando assim necessário e possível que houvesse uma consciência discursiva do funcionamento do estatal da sociedade.

Uma outra razão para essa rápida ascensão da ciência do Estado foi a condição econômica estagnada em que se encontrava a Alemanha, que impulsionou a burguesia a se aliar ao soberano para melhor organizar o Estado. Procurou-se então o “apoio nos soberanos se constituindo em um corpo de funcionários disponíveis para os aparelhos de Estado que os soberanos eram obrigados a organizar para modificar, em seu proveito, as relações de força com os vizinhos” (FOUCAULT, 1982, p.82). Tal fato fez com que o Estado moderno, dentro de sua estrutura, se desenvolvesse antes na Alemanha do que em países mais poderosos politicamente como a França ou economicamente como a Inglaterra.

Essa política acarretou o acontecimento de uma série de inovações tais como: a organização de um saber médico estatal, a normalização da profissão médica (primeira vez na Europa, atingindo até as universidades). A subordinação central e

integral de vários médicos em uma nova organização estatal, um departamento específico para esta especialidade, criação de cargos nomeados pelo governo com responsabilidades sobre uma determinada região, seu domínio de poder ou de exercício da autoridade de seu saber (FOUCAULT, 1982).

É importante destacar que a medicina de Estado tinha por objetivo não de garantir uma força de trabalho, mas o corpo dos indivíduos enquanto força do Estado. Não é a toa que essa medicina se propôs a ser estatizada, coletivizada dessa época, que segundo Foucault (1982), faz com que os outros modelos nada mais sejam do que atenuações.

Essa medicina de Estado [...] não tem, de modo algum, por objeto a formação de uma força de trabalho adaptada às necessidades das indústrias que se desenvolviam neste momento. Não é o corpo que trabalha, o corpo do proletário que é assumido por essa administração estatal da saúde, mas o próprio corpo dos indivíduos enquanto constituem globalmente o Estado: é a força, não do trabalho, mas estatal, a força do Estado em seus conflitos, econômicos, certamente, mas igualmente políticos, com seus vizinhos. É essa força estatal que a medicina deve aperfeiçoar e desenvolver (FOUCAULT, 1982, p. 84).

A segunda etapa da medicina social é a medicina urbana. Este novo modelo de medicina social aconteceu na França já nos fins do século XVIII, não tendo suporte na estrutura do Estado, mas ocasionado pelo desenvolvimento das estruturas urbanas. O contexto em que surge esta nova medicina é um território fragmentado em multiplicidades emaranhadas de territórios heterogêneos, além da existência de poderes senhoriais rivais num mesmo território e a estratificação do poder em representantes do poder estatal. Neste conturbado território é necessário uma unificação do poder urbano bem regulamentado, organizar um corpo urbano de modo coerente, homogêneo, dependendo de um poder único e bem regulamentado (FOUCAULT, 1982).

Tais ações tinham objetivos, tanto econômicas, pela intenção de tornar a cidade um importante lugar de mercado, além de unificar as relações comerciais à nível de nação e internacional. A segunda razão é por motivos políticos, pois com o desenvolvimento urbano, ocorre o aparecimento de uma população operaria pobre, que se tornará no século XIX o proletariado, que fará aumentar as tensões no interior das cidades. Isso se deve ao confronto entre pequenos grupos (o pobre e o rico, a plebe e o burguês) -, o que ocasiona agitações e sublevações urbanas cada vez mais numerosas, que denominam de revoltas de subsistência. A revolta camponesa que anteriormente era o centro das preocupações, agora cede lugar à revolta urbana que se torna mais

frequente com uma plebe em vias de se proletarizar. Daí a necessidade de um poder político capaz de esquadrihar a população urbana para um melhor controle da mesma (FOUCAULT, 1982).

O outro problema que surge é o medo da cidade, caracterizado por pânicos ocasionados pela vida urbana das grandes aglomerações humanas do século XVIII, medos de elementos como epidemias urbanas, cemitérios, esgoto, caves, indústrias. O medo é causado por uma questão político-sanitária, que surge com aglomeramento populacional em um território sem infra-estrutura para suportá-lo, daí a necessidade de medidas que controlem e esquadrihem a ocupação da cidade. Uma das medidas adotadas foi o *modelo médico e político da quarentena* (FOUCAULT, 1982).

Oriundo da Idade Média, este método prescrevia, entre outras coisas, às famílias, que todos deveriam permanecer em casa para serem encontrados em um único lugar, e em cada casa deveria se praticar a desinfecção por meio de perfumes, que eram queimados; para as cidades, prescrevia-se que seriam divididas em bairros, sob a responsabilidade de uma autoridade designada para isso.

Segundo Foucault (1982),

[...] a medicina urbana com seus métodos de vigilância, de hospitalização etc., não é mais do que um aperfeiçoamento, na segunda metade do século XVIII, do esquema político-médico da quarentena que tinha sido realizado no final da Idade Média, nos séculos XVI e XVII. A higiene pública é uma variação sofisticada do tema da quarentena e é daí que provém a grande medicina urbana que aparece na segunda metade do século XVIII e se desenvolve sobretudo na França. (FOUCAULT, 1982, p.89).

Sintetizando a disciplina, a medicina urbana consiste basicamente em analisar locais na cidade onde o aglomerado humano estivesse provocando doenças e epidemias. Locais que existiam em abundância nesta época, como os cemitérios que foram transferidos para a periferia. Para Foucault (1982), o culto aos mortos, a individualização deles, não foi ocasionada por uma tradição cristã, mas por motivos médico, político e sanitário. O objeto de controle desta medicina não são os indivíduos, mas o ambiente com seus elementos, sobretudo da água e do ar.

Elementos considerados patogênicos, que ocasionaram a abertura de avenidas no espaço urbano, para manter o bom estado de saúde da população, organizando se assim corredores de ar, como também corredores de água, ocasionando uma boa circulação de ambos os elementos. É aqui que surge a noção de salubridade,

[...] é ela a base material e social capaz de assegurar a melhor saúde possível dos indivíduos. E é correlativamente a ela que aparece a noção de higiene pública, técnica de controle e de modificação dos elementos materiais do meio que são suscetíveis de favorecer ou, ao contrário, prejudicar a saúde. Salubridade e insalubridade são o estado das coisas e do meio enquanto afetam a saúde; a higiene pública (no século XIX, a noção essencial da medicina social francesa) é o controle político-científico deste meio (FOUCAULT, 1982, p.93).

Mas, este processo de higienização gerou um conflito entre a medicina e outros tipos de poder: a propriedade privada. Os espaços públicos, os lugares de circulação, os cemitérios, os ossuários, os matadouros foram controlados, entretanto tal fato não foi estendido a todos os lugares. A propriedade privada estava longe de ser local de atuação da medicina urbana antes do século XIX. Uma questão era o fato de a burguesia ter a necessidade de controle da cidade, a outra era que não podia contradizer a legislação sobre a propriedade que ela reivindicava. Para Foucault (1982) caráter sagrado da propriedade privada para a burguesia colocou limites na atuação dos agentes reguladores médicos urbanísticos, mostrando uns dos atritos que a ação da medicina social estava causando (FOUCAULT, 1982).

O terceiro modelo trazido por Foucault (1982) é o da medicina da força de trabalho, que surge com o desenvolvimento industrial no século XIX, principalmente na Inglaterra. Este desenvolvimento industrial veio com o surgimento de uma massa de operários pobres. O que fazia com que essa massa ainda não se tornasse um perigo seria a ordem quantitativa dessas pessoas que ainda não eram tão numerosos e o fato de serem úteis à vida urbana, servindo como uma parte instrumental da existência urbana. Segundo Foucault (1982) foi no segundo terço do século XIX que desencadearam as razões que levaram a crer que os pobres seriam um perigo.

Entre as várias razões são elas: 1. Por razão política, pois com as grandes agitações sociais a população pobre se mostrou eficiente enquanto força, que poderia ser capaz de se revoltar ou participar de revoltas; 2. No momento em que se constitui sistemas de correios e de carregadores, ocorreu a dispensa, em parte, dos serviços prestados pela população pobre, produzindo com isto uma série de revoltas; 3. O aparecimento da cólera de 1832, iniciada em Paris e posteriormente propagada para toda Europa, fez cristalizar uma série de medos políticos sanitários sob a população plebéia e proletária. Tal fato levou a divisão do tecido urbano em bairros e habitações de ricos e pobres. O poder político desta medicina ultrapassou a da medicina urbana francesa do século anterior, pois ela atingiu o direito da propriedade e da habitação privadas (FOUCAULT, 1982).

Com o rápido crescimento industrial ocorreu o aumento quantitativo da população operária como força de trabalho, o que acarretou a necessidade de controlar o corpo deste proletariado. A resposta veio, de início, com da *Lei dos pobres*, com isto a medicina inglesa começa a tornar-se social, na medida em que o conjunto dessa legislação comportava um controle médico do pobre. A partir do momento em que o pobre se beneficia do sistema de assistência, deve, por isso mesmo, se submeter a vários controles médicos. Um cordão sanitário autoritário é estendido no interior das cidades entre ricos e pobres: os pobres encontrando a possibilidade de se tratarem gratuitamente ou sem grande despesa e os ricos garantindo não serem vítimas de fenômenos epidêmicos originários da classe pobre (FOUCAULT, 1982).

Com um intuito ambíguo, estas medidas promoviam uma assistência controlada aos pobres, através de uma intervenção médica, o que os beneficiava por um lado; como também protegia as classes ricas, sendo a burguesia quem mais se interessava em assegurar sua segurança política além de manter sua mão-de-obra apta. Para melhor completar o intuito da Lei, grandes fundadores da medicina social incluíam o sistema *Health Service* que tinham medidas preventivas a serem tomadas tais como a intervenção nos locais insalubres, as verificações de vacinas e o registro de doenças (FOUCAULT, 1982).

Segundo Beguin (1991) existe um custo econômico para o burguês causado pela insalubridade e as más condições de habitação. O argumento dele diz que o custo econômico que é traduzido tanto igualmente pelo cálculo das jornadas de trabalho perdidas por causa de doenças como pelas despesas das instituições, pela cifras que medem o que custa à sociedade cuidar das viúvas e dos órfãos. A questão é que a melhoria nos esgotos, no sistema de drenagem, o modo de limpar as ruas e coletar o lixo, a distribuição da água e as falhas arquitetônicas são gastos que, se comparados com os da interrupção do trabalho e perda de salário, são insignificantes. Através do *survey*, estudo feito das condições geográficas e das intervenções feitas pelo homem na natureza, os interventores urbanísticos deste século constataram a relação das condições higiênicas do habitat com a saúde social e o desempenho do operário (BEGUIN, 1991).

Segundo Beguin (1991) a sujeira e o estado miserável da habitação influencia muito o estado anti-social do indivíduo o levando a gastar seu dinheiro em prazeres egoístas, pois ao adentrar em sua casa, onde não aspira à tranqüilidade e encontra descanso, ele escapará para prazeres imorais e ilegais. Tal fato acarreta problemas graves sobre o equilíbrio familiar, o trabalho, os sistemas de assistência ou

repressão, o exército. O estado deprimente do local de moradia que desagregam as relações sociais e familiares, mais ainda, os pobres, transformados em seres letárgicos ou doentes, tornam-se logo incapazes de trabalhar e devem, portanto, ser mantidos pela sociedade (BEGUIN, 1991).

As intervenções objetivam melhorar a vida do pobre através das condições de moradia, revertendo as tendências oferecendo um domínio sobre sua vida, de modo que torna-se possível controlá-la por meio deles.

O conforto é destinado a reformar a economia do bem-estar, não proibindo, nem reprimindo, mas substituindo um modo de satisfação corporal cujos instrumentos e efeitos eram incontroláveis, por um bem-estar cujos meios de produção e os efeitos possam ser controlados e utilizados (BEGUIN, 1991, p.47).

Tais mudanças modificaram muito o cotidiano e o modo como viviam as pessoas na cidade, mas tal evento não foi aceito de forma apática e pacífica. Ocorreram resistências tanto na Inglaterra como em diversos países do mundo, com as formas de controle médico da população. Foucault (1982) cita o exemplo de grupos religiosos do século XVII e XVIII que lutavam contra a religião de Estado e a intervenção do Estado em matéria religiosa, e que agora lutam contra a medicalização. Eles reivindicam o direito das pessoas sobre o próprio corpo, o direito de viver de estar doente, de se curar e morrerem como quiserem (FOUCAULT, 1982).

Levando-se em conta o elemento do *conforto selvagem*, levantado por Beguin (1991), o indivíduo acostumado com maus hábitos não quer abandoná-los, mesmo tendo uma opção de *conforto civilizado* mais vantajoso. Pelas idéias tiradas a partir da leitura foucaultiana, o indivíduo deixa de ter controle sobre sua própria vida. Este indivíduo perde o poder sobre si mesmo, sobre seu cotidiano, e seus atos passam a ser apenas o “paciente”.

2.6 - Reformas Urbanas: Paris e Rio de Janeiro são modernizadas

A mentalidade modernista se tornou uma verdade no contexto do fim do século XIX e XX. O modelo de modernização afetou o cotidiano das pessoas, a busca pela cidade ideal, desencadeou um processo de modernização nas cidades para que pudessem atender as exigências do capital. Diversas cidades na Europa e na América

viveram profundamente a transição e as tensões desencadeadas pela construção da idéia de modernidade.

O impacto das intensas mudanças urbanas implementadas pelo Barão Haussman (prefeito de Paris entre os anos de 1853 e 1870), no âmbito do governo de Napoleão III (imperador da França em 1852). Esse processo de intervenções urbanas, comumente chamado de *Haussmanização*, é de grande interesse para nós, pois algo muito similar aconteceu no Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX, no âmbito do governo Rodrigues Alves (1902-1906), conduzido pelo prefeito Francisco Pereira Passos (1902-1906). Destacando que as intervenções também eram de natureza simbólica, logo, de construção de novos valores e representações adequadas ao, relativamente, novo modelo político e econômico (MELO; PERES, 2005).

O processo de reforma urbana é anterior e mais profundo que os eventos protagonizados por Haussman. O contexto histórico remonta o início do êxodo rural, que gerou aglomerações desordenadas de pessoas, durante o século XIX, nas cidades industriais, acarretando um problema de alta concentração de indivíduos e nenhuma existência de meios e mecanismos de controle destas no meio urbano.

As condições das cidades deste período não apresentavam o mínimo de infra-estrutura básica, como esgoto, água tratada ou coleta de lixo; uma sociedade vivendo em condições subumanas, se amontoando em cortiços ou casas onde a imundice era parte do cotidiano. A desordem urbana que marcava as cidades européias no século XIX gerou a necessidade de atuação das autoridades públicas, dado fato que as epidemias se alastravam (CARLOS, 2000).

Segundo Ribeiro e Pechman (1996), a idéia de *problemas urbanos* é recente, tendo início no começo do século XX com os reformadores de moradias e os primeiros urbanistas, filantropos e assistentes sociais, que tinham de enfrentar a realidade das nascentes metrópoles do mundo industrial. O movimento de reforma urbana que então se inicia, simultaneamente, na Europa e na América do Norte, não é um fenômeno isolado, mas, vinculado, tanto pelos homens como pelas idéias, a um projeto multiforme de reforma social que se definirá a ampliará a partir de 1880.

Como movimento de planificação urbana proporcionou uma reforma da cidade inteira. A divisão do solo em áreas específicas será instrumento privilegiado deste esforço por separar o espaço reservado às finanças do da indústria, dos locais de trabalho do das moradias dos trabalhadores. A planificação do desenvolvimento dos subúrbios tem por objetivo evitar que se reproduzam o desordenamento arquitetônico

característico das cidades antigas, pois é disso que se trata: eliminar os bairros populares tradicionais e criar unidades residenciais nas quais se logre impedir, rigorosamente, trabalhar e nas que cada aspecto da vida cotidiana ocorra em um local determinado (RIBEIRO; PECHMAN, 1996).

O processo de reforma urbana de Paris se deu em uma cidade do século XVIII com uma população numerosa, onde epidemias e cemitérios se tornavam mais freqüentes no cotidiano. O medo dos esgotos, das caves sobre as quais são construídas as casas que estão sempre correndo perigo de desmoronar. Segundo Foucault (1982), existia no centro de Paris o *Cemitério dos Inocentes*, onde eram jogados, uns sobre outros, os cadáveres das pessoas que não eram bastante ricas ou notáveis para merecer ou poder pagar um túmulo individual. O amontoamento no interior do cemitério era tal que os cadáveres se empilhavam acima do muro do claustro, como existiam casas construídas em torno do claustro, o amontoamento de copos foi tão grande que causava desmoronamentos das moradias. Tal fato gerou uma inquietude político-sanitária.

No início do século XIX, as principais medidas tomadas foram mudar os cemitérios para fora da cidade, criação do cemitério individualizado, isto é, o caixão individual, com sepulturas reservadas para as famílias, onde se escreve o nome de cada um, além disso, foi implantando uma política higienista, proporcionada por uma medicina social urbana que procurou controlar as epidemias. Dentro de uma necessidade de circulação, tanto de ar, água e pessoas, foram abertas corredores de ar e água, as avenidas foram abertas, casa foram destruídas, pois muitas se encontravam nas pontes da cidade, e instituiu um controle sobre as águas dos rios, organizando o uso das margens e do modo de utilização da água. (FOUCAULT, 1982).

Tais medidas e mudanças se desenrolaram durante os séculos XVIII e XIX, e foram resultados de uma necessidade emergencial de Paris. Desta maneira podemos observar que com

[...] relação ao Urbanismo, que todas as características da cidade moderna bem planejada refletem sua funcionalidade na época em que ela é moderna. Entretanto, quando surgiu o Urbanismo remodelador, isto é, quando se começou a pensar em corrigir as cidades velhas, feias e insalubres, para criar condições de maior higiene e aliviar os congestionamentos [...], os urbanistas se preocuparam principalmente em embelezar as cidades. Prevaleceu então o critério estético no movimento em prol da “cidade bela” (GADRET, 1969, p.48).

Paris se torna um exemplo típico dessa cidade, segundo Gadret (1969), as reformas transformaram-na numa cidade incontestavelmente bela, as mudanças modificaram radicalmente os aspectos arquitetônicos. O empreendedor deste feito foi o Barão Georges Haussmann (1809-1891) administrador-chefe de Paris por mais de quinze anos: nomeado para o cargo em 1853 por Napoleão III, nele permaneceu até 1870. Durante estes anos, Haussmann renovou inteiramente a fisionomia da cidade, abrindo grandes avenidas, construindo a ferrovia urbana, a rede de esgotos, destruindo quarteirões inteiros que abrigavam cortiços, e anexando à capital a vários distritos que outrora não lhe pertenciam, dando-lhe as dimensões que ela tem ainda hoje.

O Rio de Janeiro, neste período, ocupava o cargo de capital federal do Brasil, sua centralidade e extensa ocupação populacional, se deu em 1808 com a vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil, causado pelas guerras napoleônicas. Tal evento elevou a cidade para sede do vice-reinado. Sendo beneficiada com reformas urbanas para abrigar a Corte portuguesa. Dentro das mudanças pode-se destacar: a transferência de órgãos de administração pública e justiça, a criação de novas igrejas, hospitais, quartéis, fundação do primeiro banco do país, o Banco do Brasil, e a Imprensa Régia, com a Gazeta do Rio de Janeiro. Igualmente surgiram o Jardim Botânico, a Biblioteca Nacional e a Academia Real Militar, antecessora da atual Academia Militar das Agulhas Negras (CARVALHO, 1987).

O incremento populacional e o aumento da pobreza agravaram a crise habitacional, constante no Rio desde meados do século XIX. O epicentro dessa crise era ainda o centro do Rio (a Cidade Velha e suas adjacências), onde se multiplicavam as habitações coletivas e onde eclodiam as violentas epidemias de febre amarela, varíola, cólera (DEL BRENNNA, 1985). Para Porto (1985), a análise feita das concepções médico-sanitárias referentes ao controle das doenças e epidemias, na virada do século XIX para o XX, na cidade do Rio de Janeiro descreve o processo de higienização ocorrido no Brasil como o modelo de medicina urbana francesa, que influenciou a medicina social que se desenvolveu no país no século XIX.

Os higienistas foram os primeiros a formular um discurso articulado sobre as condições de vida na cidade, propondo intervenções drásticas para restaurar o equilíbrio do organismo doente. O primeiro plano urbanístico para o Rio de Janeiro foi elaborado entre duas epidemias violentas (1873 e 1876), mas uma ação concreta nesse sentido levaria cerca de três décadas para se realizar.

A passagem de monarquia para República na capital Rio de Janeiro, veio acompanhada de reformas urbanísticas, envoltas no manto do progresso e da modernidade. No Brasil, ao longo da Primeira República (1889-1930), as intervenções na cidade não configuraram exatamente o modelo do plano urbanístico, já que, em geral, não atuavam na cidade como uma totalidade, mas apenas se dedicavam a intervenções localizadas. Apenas na década de 1920, têm início os debates sobre a necessidade da introdução do urbanismo no Brasil, principalmente na imprensa especializada. Segundo Ribeiro e Pechman (1996),

[...] se as cidades são vistas como “locus da desordem”, são também correntes as concepções que as vêem como expressão do atraso nacional frente à modernidade das metrópoles internacionais. Essas concepções são reforçadas pela adesão do país ao comércio internacional, principalmente pelo desenvolvimento da cultura do café, aliado ao fato de as elites nacionais passarem a ter a cidade como referência para sua atuação comercial e política (RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p.59).

Nesse contexto, as intervenções urbanas visavam principalmente criar uma nova imagem da cidade, em conformidade com os modelos estéticos europeus, permitindo às elites dar materialidade aos símbolos de distinção relativos à sua nova condição. A modernização se torna então o princípio organizador das intervenções. Essa modernização terá, todavia, como sua principal característica a não-universalidade. Ribeiro e Pechman (1996) explicam que as novas elites buscam desesperadamente afastar-se de suas vistas (e das do estrangeiro) a população pobre, desprovido de maneiras civilizadas.

A reforma de Pereira Passos (1902-1906), pretendia “aburguesar” o Rio de Janeiro. Aterros e desmontes foram feitos e largas avenidas abertas, espelhando nas fachadas dos edifícios os reflexos do urbanismo moderno, hegemônico nas principais capitais européias. Interessante ressaltar a ênfase dada, ainda nos dias de hoje, ao processo de “intervenção cirúrgica” do espaço urbano, que, ao abrir avenidas e remover os trabalhadores pobres para as periferias das cidades coloca o saber técnico de arquitetos e urbanistas, bem como o saber médico-sanitarista, acima de qualquer crítica humanista das opções políticas realizadas (NEDER, 1997).

O discurso era calcado nos pilares da razão e da ordem, visava a produzir não apenas um modelo de cidade, mas também de nação (pensando-se na então capital federal como vitrine e espelho do Brasil) baseado em determinadas concepções de progresso e de modernidade: o desenvolvimento contínuo, a conquista da natureza para

a produção de riquezas, a vitória da técnica, a identificação do passado como obstáculo a ser vencido, entre outras. A reforma da capital constituiu, sem dúvida, uma ruptura no processo de urbanização do Rio de Janeiro, um ponto de mutação no qual a "cidade colonial" se transformou, de forma definitiva na *cidade burguesa*, moderna, do século XX, que tinha como parâmetros às metrópoles européias.

A redefinição da espacialidade urbana carioca, no momento da implantação da República, está longe de ser uma criação natural, inerente à dinâmica do processo de modernização, resultante de uma ordem pensada também como natural e que estabelece um fio evolutivo contínuo na direção do progresso. A naturalização do processo de modernização presente no conjunto dos debates levantados por engenheiros e arquitetos permite que se tome a idéia de modernização/modernidade de forma exclusiva e autoritária, calcando sua reflexão no binômio civilização *versus* barbárie (NEDER, 1997).

BÉGUIN (1991) argumenta que a dissolução da cidade em benefício de uma concepção do urbano como meio, onde se entrecruzam os órgãos da maquinaria urbana e os componentes físicos de um terreno, parece ter sido freqüentemente negligenciado nas reformas urbanas. Segundo autor, a França, onde os grandes trabalhos Haussmannianos deslocaram a atenção para as obras monumentais, não parecem caracterizar com mais pertinência o que constitui a originalidade do urbano moderno.

Ao contrário do que se foi feito na Inglaterra, onde as obras foram realizadas pouco utilizando qualquer procura por efeitos visuais, notadamente Haussman deu as obras sanitárias efeitos visuais, sempre buscando um apelo para ao sensível. Tal fato igualmente apresentado por Ribeiro e Pechman (1996) para descreverem as reformas do Rio de Janeiro, segundo os autores as novas elites brasileiras buscavam “desesperadamente” afastar se “suas vistas”, e dos estrangeiros¹⁴, o população pobre, e os cortiços, desprovido modelos europeus e educação e civilização. As reformas urbanas foram empreendidas para criar uma cidade “para inglês ver”.

Demolições, desmontes e remoções (tudo em nome do progresso e do traçado tecnicamente definido) têm sido as estratégias destes reformadores, sem qualquer preocupação com a preservação dos espaços de construção da

14A reforma urbana promovida durante a administração do prefeito Pereira Passos (1902-1906) tinha o objetivo de construir uma nova imagem que, ao mesmo tempo, significasse uma nova idéia da nação brasileira e das novas elites. Estava em jogo mostrar ao mundo que a nascente República Brasileira estava superando o passado arcaico e atrasado da monarquia

identidade da cidade. A perda de referências identitárias propiciada pelo processo de expulsão/remoção e de segregação social produz, evidentemente, efeitos de distanciamento social (NEDER, 1997, p.112).

Em resumo, as reformas de Paris e do Rio de Janeiro assumem a semelhança de mudanças não somente para um objetivo de organizar a cidade, adequá-la aos padrões capitalistas, mas, segundo destaca Béguin (1991), “[...] por uma procura de visibilidade mais de ordem arcaica que moderna, [...] freqüentemente tendeu-se a somente registrar seus efeitos negativos: demolições, destruição” (BEGUIN, 1991, p.43).

Duas grandes capitais, Paris, na França, e o Rio de Janeiro, no Brasil, sofreram significativas reformas urbanas, verdadeiramente revolucionárias. Em um primeiro momento Paris foi o palco das reformas, sendo um exemplo, para posteriormente, o Rio de Janeiro passar por este processo. Tanto numa como na outra, o impulso principal pelas novas obras deveu-se as dois pontos em comum, às insurgências populares e a ameaça de epidemias. Os traçados urbanos delas foram então redesenhados exatamente para evitar estes futuros problemas.

Nascimento (2006) explica que “[...] os trabalhos do barão Haussmann traumatizaram profundamente mais de uma geração de parisienses, visto que fizeram explodir a cidade por um desventramento cruel” (NASCIMENTO, 2006, p.61). Segundo a autora, Haussmann autodenominava-se, sugestivamente, “artista demolidor”, e sua destruição-reconstrução da cidade, batizada por de *haussmannização* de Paris, foi feita, além de, em nome da beleza, por dois fatores determinantes para atender os interesses desejos de Napoleão III. O primeiro deles era evitar que no futuro um levante revolucionário tivesse sucesso, entre 1827 e 1849, por oito vezes foram levantadas barricadas na cidade.

O outro fator foi à possibilidade de eclosão de uma segunda epidemia de cólera, a de 1832 matara 20 mil moradores. A Paris da época consistia em casas amontoadas, ruas estreitas e vielas lúgubres, sistema de esgotos a céu aberto, higiene clamorosamente falha, ar puro inexistente e luz do sol insuficiente, mesmo com as mudanças anteriores. Tal contexto fez com que o centro super-povoado da Vieux Paris fosse uma ameaça permanente à integridade dos seus habitantes (NASCIMENTO, 2006).

No Rio de Janeiro, a reforma não se afirmou no objetivo de evitar revoltas como em Paris, mas sustentou-se no saneamento, abertura de ruas e embelezamento. O

projeto de diferenciava pelo fato de ter, também, por finalidade atrair capitais estrangeiros para o país, tal qual observado no fato de embelezamento da cidade e construção de uma imagem de cidade moderna.

Por causa das violentas epidemias, era preciso sanear a cidade e, para isso, as ruas deveriam ser necessariamente mais largas, criando condições para arejar, ventilar e iluminar melhor os prédios. Ruas mais largas estimulariam igualmente a adoção de um padrão arquitetônico mais digno de uma cidade-capital. Segundo Del Brenna (1985), a reforma promoveu uma intensa valorização do solo urbano da área central do Rio, atingindo a população de baixa renda que ali se concentrava. Cerca de 1.600 velhos prédios residenciais foram demolidos.

Interessante destacar que enquanto Paris tentou evitar revoltas com as reformas urbanas, o Rio de Janeiro acabou por desencadear uma revolta a "revolta da vacina" em 1904, por causa da reforma e da vacinação obrigatória. O evento teve início com a obrigatoriedade da aplicação da vacina contra varíola. Estreitamente ligada à reforma urbana, a ação foi desencadeada pela popular resistência às práticas médico-sanitaristas, que visavam introduzir métodos de higiene e de combate às doenças que castigavam a cidade. Tal obrigatoriedade representou, segundo Carvalho (1987), uma afronta a moral popular em torno da exposição de uma parte do corpo onde a vacina deveria ser aplicada, e também pela violação, por parte do poder público, do espaço privado da família, estes sendo personificados pelos agentes da higiene que iam até as casas aplicar a vacina.

As reformas de Paris e do Rio de Janeiro são exemplos deste tipo de organização de segregação sócio espacial. Segundo Nascimento (2003), os trabalhos de Haussmann desventraram impiedosamente a cidade e provocaram uma enorme especulação imobiliária. A expulsão dos mais pobres deu-se em duas etapas: antes de 1860, com as demolições realizadas nos bairros centrais, a população desfavorecida teve que se mudar e concentrou-se em volta da capital, na periferia próxima, formando uma espécie de anel do outro lado das fortificações de Paris, onde a vida era menos cara, pois inúmeros produtos eram ali isentos de impostos (a chamada *cintura vermelha*, periferia operária).

Todas as mercadorias que entravam em Paris, isto é, que atravessavam as fortificações, tinham que pagar impostos, daí porque as populações residentes do outro lado, onde se concentrava aliás a produção de víveres que alimentava a capital, estavam livres de tais tributos. Em 1860, porém Haussmann decidiu anexar toda essa periferia,

estendendo a barragem de impostos mais adiante, o que expulsou uma segunda vez a população desfavorecida que ali viera se refugiar. Assim, a partir de 1860, com a anexação, o número de *arrondissements* de Paris passou de 12 a 20 (permanecendo o mesmo até hoje). A população parisiense quase dobrou (de 1 milhão para 1,7 milhão), e a arrecadação de impostos aumentou consideravelmente, pois a cidade foi amputada de seus pobres (NASCIMENTO, 2003).

No Rio de Janeiro, as reformas urbanas realizadas por Pereira Passos foram implicadas, no conteúdo, e, sobretudo, na forma, à procedimentos políticos autoritários, típicos de processos de modernização conservadora, empreendidas por uma República autoritária e excludente, cujos efeitos de segregação do espaço urbano fazem-se ainda presentes. Segundo Neder (1997), as demolições, desmontes e remoções

[...] no início do século empurrou os trabalhadores pobres de origem africana para os morros da periferia do centro da cidade. A localização desta periferia, entretanto, guarda uma proximidade geográfica com a cidade (como de resto, atualmente, quase a totalidade das favelas estão geograficamente próximas das áreas urbanizadas da cidade). Entretanto, o processo de segregação e exclusão social tem criado barreiras psico-afetivas que produzem efeitos ideológicos de distanciamento cultural (NEDER, 1997, p.112).

As transformações desencadeadas pelas reformas de Paris e Rio de Janeiro impactaram as cidades de uma forma profunda, não somente mudaram os aspectos físicos e estéticos, mas também redefiniu a identidade e divisão social da cidade. O resultado destas reformas refletia o que a sociedade vinha passando: as conseqüências do processo de industrialização e modernização. O urbanismo resultaria numa estratégia de classe, visando o remanejamento da cidade, num cálculo puramente funcional. Esse momento-chave é identificado por Lefebvre (1991) como sendo necessário para conter as classes populares e, ao mesmo tempo, criar condições adequadas às demandas do incipiente capitalismo industrial.

O Lefebvre (1991) explica que o urbanismo, concebido como uma ideologia, sendo apontado como o principal instrumento da burguesia na modificação do espaço urbano, e pressupunha uma espécie de patologia espacial no desejo de um espaço social harmonioso e normalizante. O estudo da organização das cidades permite uma análise aprofundada, não apenas da dinâmica de uma sociedade, como dos valores importantes para seu funcionamento. Ao passarem a viver no cotidiano de uma cidade, seus habitantes se identificam com seu espaço e os imóveis neles presentes, cuja

disposição influencia diretamente nas suas práticas cotidianas; deste modo, podemos dizer que as reformas urbanas são na verdade uma forma de remodelação da realidade.

2.7 – Saúde, Higienistas e Sanitaristas com a ferrovia

A formulação e disseminação da "teoria dos miasmas", idéia que associava a ocorrência das epidemias com a insalubridade do meio urbano foram decisivas para o desenvolvimento do ideal que viria a se tornar forte pressuposto ideológico motivador das reformas urbanas implementadas em várias cidades ocidentais, no período compreendido entre meados do século XIX princípio do século XX: a higienização (FOLLIS, 2004).

Na virada do século XIX para o século XX, eram dois paradigmas vigentes no Brasil a respeito das causas e dos modos de propagação das doenças epidêmicas: a *teoria do contágio* e a *teoria da infecção*. Para os *contagionistas*, as moléstias podiam ser transmitidas mediante o contato físico direto entre as pessoas ou de forma indireta, por meio do toque em objetos contaminados pelos doentes ou da respiração do ar que os circundava. De acordo com eles, o surgimento de uma determinada moléstia sempre se explicava pela experiência de um "veneno específico" que, uma vez produzido, podia se reproduzir no individuo doente assim se espalhar na comunidade, independentemente da continuação das condições originais que haviam provocado o seu aparecimento (FOLLIS, 2004).

Os *infecionistas*, por sua vez, defendiam que o aparecimento das doenças epidêmicas estava ligado à ação de "miasmas mórbidos" no ar ambiente, substâncias emanadas de águas estagnadas e de animais e vegetais em putrefação. Assim, a infecção não atuava senão na esfera do foco "miasmático", uma vez que a possibilidade de propagação da doença da pessoa a pessoa, apesar de existir, era considerada remota, pois não ocorria propriamente por contágio: o indivíduo doente agia sobre o são ao alterar o ar ambiente que os circundava.

Os trabalhos de higiene e de desinfecção das habitações, requeridos pela errônea crença de que febre amarela era transmitida pelo contágio, somente foram abandonados, no Rio de Janeiro, após a posse de Oswaldo Cruz como diretor da Saúde Pública em março de 1903. Isso se deu porque Oswaldo

Cruz aceitou a doutrina de Finlay¹⁵ de que o mosquito era o transmissor da doença, fato que não deixou de provocar grandes controvérsias no meio médico acadêmico (FOLLIS, 2004, p.64).

A necessidade de higienizar o espaço urbano passou a justificar a invasão e eliminação, por parte das autoridades públicas, das habitações da população pobre, consideradas insalubres. No Rio de Janeiro em São Paulo, a ideologia da higienização deu sustentação à decretação de uma verdadeira guerra aos cortiços, antigos casarões subdivididos em vários cubículos por seus proprietários para serem alugados à população de baixa renda.

O fenômeno da ferrovia também teve seu papel nesse processo. A passagem da ferrovia estava ligada com mudanças no cotidiano das pessoas, no espaço onde passaria a linha férrea. A modernização da maquinaria da ferrovia envolvia a organização do território pelos meios científicos aceitos. As regiões que receberam a ferrovia viveram, em partes, a espírito das mudanças que estava em andamento no Rio de Janeiro e Paris.

No apogeu do café, segundo Possas (2001), as mudanças não só ficaram no espaço urbano, mas introduziu as exigências de uma vida nos moldes burgueses. Os postes de iluminação substituíram os lampiões, as ruas com calçamento liberava o trânsito para uma das mais modernas aquisições e sinal se status – o automóvel, que podia ser Ford ou Roll Royce. A arborização e os jardins suavizaram o intenso calor e permitiram, enfim o passeio público. A autora completa: “Completa-se dessa maneira o processo de urbanização de uma cultura cidadina e de seus valores” (POSSAS, 2001, p.196).

A presença da intervenção urbana neste processo é citada por Possas (2001) quando descreve que a iniciativa privada foi agraciada de maneira lucrativa com a instalação de toda uma infraestrutura urbana, como água encanada, serviços e esgoto, iluminação, lixo que atendia apenas a uma parte da população situada nas áreas privilegiadas da cidade. Os bairros operários, as vilas ferroviárias e as residências dos engenheiros próximas ao local de trabalho, formando um complexo arquitetônico expressivo no centro.

¹⁵ A doutrina Finlay faz referencia a Carlos Juan Finlay de Barres, médico e cientista cubano que desenvolveu a tese de que a transmissão de doenças, como a febre amarela, era feita pelos mosquitos.

A casa do diretor foi construída de maneira importante no centro de um grande terreno, evidenciando uma influencia inglesa, trazida pela ferrovia, que muito agradou aos padrões estéticos de uma classe média local, e permaneceu como remanescente do discurso da modernidade e da urbanização. A mudança no meio urbano trouxe transformações na vida das pessoas, trazendo facilidades e, em alguns casos, complicações; do dia pra noite as pessoas que residiam nestes locais passaram a ter acesso rápido ao Rio de Janeiro e Belo Horizonte e a todos os produtos, tanto culturais quanto econômicos, que pudessem ser transportados.

Segundo algumas correspondências expedidas por engenheiros e diretores das estradas de ferro, podemos observar quanto o elemento mercadológico é claro nesse processo de expansão da ferrovia. O processo de melhorias urbanas citadas nestas correspondências destaca melhoramentos em calçadas, ruas e avenidas que acessam a estação ferroviária, além de melhorias nas instalações elétricas e de água potável, para que o local se tornasse apto a atender as exigências para o melhor fluxo de mercadorias e pessoas.

Em uma correspondência de 20 de outubro de 1908, a carta especifica melhorias na cidade de Poços de Caldas, como a avenida de acesso a Estação, completa e calçada. As ruas e avenidas teriam que ser acessíveis para os produtos que estivessem desembarcando ou embarcando dos trens. A via deveria oferecer uma circulação prudente e veloz, a cidade deveria possuir estruturas sanitárias mínimas para que os comerciantes e negociantes pudessem se alojar e instalar uma representação naquele local ou para que o local se tornasse apto a abrigar estruturas que a modernidade trazia com a ferrovia¹⁶.

Sobre as instalações elétricas são encontradas informações nas correspondências de 21 de outubro de 1908, para São João do Paraíso e 12 novembro de 1912, para cidade de Pirapora. Estes documentos expressam a ordem de construção da estrutura básica para atender as necessidades da ferrovia. Algumas cidades já possuíam geradores a lenha que forneciam um limitado recurso energético para o desenvolvimento, mas em geral, estavam limitados a ao velho lampião. O impacto da luz elétrica nas cidades provavelmente foi grande, a novidade poderia ser tomada como

¹⁶ Fonte retirada da Correspondência do Inventário do Fundo da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas (1861 – 1957), do Arquivo Público Mineiro.

um verdadeiro símbolo do progresso, causando um entusiasmo grande na população beneficiada¹⁷.

A ferrovia e sua capacidade de transporte de cargas em grande quantidade e volume podem ter contribuído para dinamizar o processo de melhoramentos urbanos, em especial a de abastecimento de água e saneamento básico. O serviço de água encanada, elemento imprescindível á boa higiene, era um problema comum na época, pois tanto Paris, (pré-reforma de Haussmann) quanto o Rio de Janeiro , (pré-reforma de Passos) sofriam a deficiência do sistema da abastecimento de água potável e de esgotos, logo se pode construir uma imagem da realidade do interior do país.

Segundo a correspondência de 1 de julho de 1910, foram transportadas 25 toneladas de manilhas para obra de saneamento da vila de Caxambu. Ponte Nova recebeu também uma carga de material elétrico e de abastecimento de água potável em correspondência de 27 de outubro de 1910; e Pirapora em 20 de março de 1913. Podemos analisar o fato pela capacidade da ferrovia em prover grandes mercadorias em grandes distancias algo pouco provável de ser feito pelo transporte de tropas¹⁸.

Mesmo a cidade ribeirinha de Pirapora não poderia receber este tipo de mercadoria via São Francisco, pois não existia uma via hábil entre o centro produtor e o trecho navegável do rio. Além de tudo, o próprio custo poderia não ser viável para a cidade naquele momento. Podemos concluir que a velocidade e praticidade do transporte ferroviário contribuíram para facilitar o transporte de materiais via terrestre, para o interior do país.

A ferrovia propiciou mudanças físicas e de infraestrutura, mudou a face da cidade com seus trilhos e o progresso. Além disso, foi um fator importante para a expansão técnico científica, em especial as ligadas às áreas médicas e sanitárias. Em 1911, foi feita uma expedição responsável pelos estudos definitivos do prolongamento da E.F. Central do Brasil que, partindo de Pirapora, deveria atravessar a região central do país a alcançar Belém. Liderada por Adolfo Pereira Dias, engenheiro-chefe do serviço de exploração da Central do Brasil, também integrava a expedição Astrogildo Machado, médico do Instituto Oswaldo Cruz, Antonio Martins, farmacêutico do mesmo instituto, e outros entre fotógrafos, engenheiros, estudantes de engenharia, além de operários.

¹⁷ Fonte retirada da Correspondência do Inventário do Fundo da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas (1861 – 1957), do Arquivo Público Mineiro.

¹⁸ Fonte retirada da Correspondência do Inventário do Fundo da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas (1861 – 1957), do Arquivo Público Mineiro.

Segundo Lessa (1993), estes homens tinham como objetivo fazer o levantamento da região, compilando a maior quantidade de dados possível em suas especialidades. Ela destaca que foi marcante a presença de profissionais do Instituto Oswaldo Cruz, certamente como objetivo de investigar a incidência de doenças tropicais e o estado geral de salubridade e saúde da população dos locais por onde a estrada passaria.

Durante a construção da Central do Brasil, as obras passaram por diversos problemas, destacando os de caráter sanitário. Lessa (1993) destaca a gripe espanhola, pandemia que em 1918 que matou milhões de pessoas, assolou o Brasil e a região. Logo depois vieram as chuvas que trouxeram febres palustres endêmicas na que prejudicaram os trabalhos nos anos de 1919 a 1920. A malária e a febre amarela ceifavam as vidas dos trabalhadores e colocavam em evidencia as péssimas condições sanitárias daquela região.

O problema pode ser sanado mais facilmente do que em outras regiões onde se faziam obras ferroviárias no Brasil. O motivo foram os estudos que haviam sido feitos pelas expedições de estudos sanitários dos médicos de Maginhos. Couberam a estes médicos fazerem um levantamento, para as obras da Longitudinal, da situação das moléstias endêmicas na região. Tomando como base esses relatórios e outras experiências, como o trabalho feito por Oswaldo Cruz na Madeira-Mármore¹⁹, foram apontadas alternativas usadas posteriormente na construção da linha do Centro (LESSA, 1993).

Outro evento importante foi ocorrido na cidade de Lassance, localizada na Zona do Alto Rio São Francisco, entre as cidades de Corinto de Pirapora, onde a ferrovia contribuiu para a história da medicina brasileira. Durante a primeira metade do século XIX, Lassance era um local aonde os tropeiros, vindos de Montes Claro, Brasília de Minas, Pirapora e Coração de Jesus, faziam ponto de descanso ou etapas de viagem. Em meados de 1847 que um tropeiro chamado Liberato Nunes Azevedo, se fixou nessa região, construindo um racho que serviria para seus companheiros se abrigarem ao rigor do clima local. Anos seguintes, foram se estabelecendo outras famílias, aumentando assim o numero das moradas da localidade.

¹⁹ A Ferrovia Madeira - Mármore teve suas obras executadas entre 1907e 1912, pretendia construir uma ligação pela floresta amazônica entre as cidades de Porto Velho a Guarujá - Mirim. Seu objetivo era fornecer transporte fácil pela região fazendo o escoamento de produtos bolivianos, especialmente a borracha. Sua construção foi marcada por desastres e doenças.

Com o prolongamento da Central do Brasil, atingindo a localidade muito contribuiu para seu desenvolvimento, principalmente depois da construção de um estacionamento, edificando-se em torno dele várias dependências necessárias ao serviço, bem como residências para seus trabalhadores. No ano de 1908, o engenheiro Antônio Tertuliano da Fonseca Lessa ergueu outras moradias e uma escola, que teve como primeira professora Stela Saraiva, além de um salão para exposições artísticas, que recebeu o nome de "Grêmio Dr Lessa". A ferrovia teve tamanha influencia neste local que quando a Estação Ferroviária foi inaugurada, em homenagem ao engenheiro Antonio Lassance Cunha, foi denominado "Lassance" o povoado.

Durante as obras da ferrovia, ocorreu um surto epidêmico de grandes proporções, tendo sido destinado para combatê-lo, pelo Instituto Oswaldo Cruz, o Dr. Carlos Ribeiro Justiniano das Chagas²⁰, que prestou sua assistência a funcionários da Estrada de Ferro e a particulares. Chagas percebeu que a maioria dos moradores locais portadores de bócio, popularmente conhecido por papo. Sua pesquisa levou a descobrir que o inseto conhecido como "barbeiro"; transmissor de tal moléstia, hoje conhecida por doença de chagas.

Ali chegara Chagas, em 1907, convocado a controlar a malária que impedia o progresso da Estrada de Ferro Central do Brasil rumo a Pirapora, projeto nacional que objetivava ligar ao Rio de Janeiro todo o centro e o nordeste do Brasil. Em 1847, praticamente desabitado, o lugar consistia de terras devolutas pertencentes ao arraial de Nossa Senhora do Bom Sucesso e Almas do Rio das Velhas, sem fazendas ou assentamentos. A região era cortada por tropeiros, ligando lugares distantes como Montes Claros, Sabarabussu (Sabará), Diamantina e Coração de Jesus (DIAS, MACHADO, BORGES, MOREIRA, GONTIJO, AZEVEDO, 2002, p.168).

O mal de Chagas, ou tripanossomíase americana, é uma doença endêmica causada pelo parasito *Trypanosoma cruzi* e transmitida por um inseto conhecido no Brasil como barbeiro. O risco de contraí-la está associado às precárias habitações nas áreas rurais, pois este inseto se aloja nas frestas das paredes de barro das casas da população pobre. Segundo Kropf (2002), a descoberta de Chagas tornou-se o grande símbolo e vitrine do projeto de Oswaldo Cruz de transformar o IOC, conforme o modelo do Instituto Pasteur, num centro de pesquisa, ensino e produção no campo da microbiologia, especializado no estudo das chamadas doenças tropicais. Reforçando a protozoologia²¹ como principal área de investigação do instituto, a tripanossomíase

20 Cientista e médico mineiro que trabalhou em obras sanitárias no Rio de Janeiro para combater a malária e foi convidado pelo cientista Oswaldo Cruz com a missão de combater a malária entre os funcionários da Estrada de Ferro Central do Brasil.

21 Disciplina da biologia que estuda os protozoários.

americana foi estudada, sob a liderança de Chagas, em seus vários aspectos, relativos ao transmissor, ao parasito e às características clínicas.

Mais que um projeto científico, o estudo e a descoberta da doença podem ser representados como um símbolo da modernização, da ciência adentrando o interior inexplorado e descobrindo seus segredos. Por outro lado, podemos dizer que as ações dos sanitaristas foram buscar legitimar pela perspectiva de atender as necessidades da sociedade, identificando e solucionando problemas sanitários vistos como ameaças aos interesses econômicos e políticos.

2.8 – Norte de Minas e a Ferrovia: O projeto no Império e a Integração da República

Durante o Império a ferrovia recebeu investimentos de diversos setores tanto públicos quanto privados. Os primeiros tempos da EFDPII foram marcados por intensa atividade de expansão. As linhas férreas caminhavam em direção ao Vale do Rio Paraíba, a ferrovia teria seu traçado semelhante ao ou de uma antiga estrada colonial que levava ao porto do Rio de Janeiro os produtos nacionais (PIMENTA; ELEUTÉRIO; CARAMURU, 2003).

A criação e expansão da EFDPII foi estreitamente relacionada aos interesses da cafeicultura, pois a ferrovia oferecia transporte barato aos tradicionais cafeicultores do Vale do Paraíba. Este fato ilustra os interesses reais da construção da ferrovia, o transporte de produtos de maneira rápida e com custos satisfatórios. As estações ferroviárias se multiplicavam, assim como os entroncamentos com outras ferrovias. A ferrovia do café proporcionou um processo amplo e dinâmico de urbanização por onde se construía uma nova estação (SANTOS, 2002).

Os projetos expansionistas do Império pretendiam integrar várias regiões do país, incorporando até a região do norte de Minas gerais na EFDPII. Segundo o Mapa 01 a EFDPII entraria no Norte de Minas vinda de Diamantina e Curvelo. Em três linhas férreas atingiria as cidades de Bom Fim, (atual Bocaiúva), Montes Claros e Grão Mongol, passando pelos povoados de Olhos d' Água e Santa Cruz. (ANEXO 1)

Fazendo a análise do mapa podemos observar que as cidades de Diamantina e Grão Mongol estavam no projeto como um entroncamento ferroviário, de onde partiriam outras linhas para o resto da Província de Minas. O mapa mostra qual é o contexto político e econômico do século XIX. Cidades como Diamantina e Grão

Mongol são pólos de importância regional que receberiam uma estação ferroviária, entretanto o projeto nunca foi concluído e a configuração das linhas da ferrovia mudou completamente o eixo de importância.

A história da ferroviária de Minas Gerais começou quando a EFDPII atingiu a província em 1869, em Chiador, que ficava no Ramal de Porto Novo da Cunha. A Linha do Centro da EFDPII, vencendo a Serra da Mantiqueira, se prolongou pelo território mineiro, passando por Juiz de Fora (1875), Santos Dumont (1877), Barbacena (1880) e, até alcançar Conselheiro Lafaiete (1883), foi construída em bitola (distância entre os trilhos) de 1,60m. Segundo David (1985), a partir de Conselheiro Lafaiete, a EFDPII seguiu o Vale do Rio das Velhas, em direção ao Rio São Francisco, em bitola de um metro. A razão da mudança era simples: econômica. Com a via mais estreita, todos os custos eram reduzidos: cortes, aterros, dormentes, trilhos, lastro, material rolante, pontes e outras obras de arte, tudo era mais barato.

A EFDPII lançou um ramal para atender à capital da província mineira, Ouro Preto (1888). Estendidos esses trilhos, em 1926, eles alcançariam Ponte Nova. Margeando o Rio das Velhas, a Linha do Centro atingiu Itabirito (1887) e, quando as obras estendiam-se dessa cidade até Sabará, veio Proclamação da República. Como a principal ferrovia do país não podia homenagear o titular do império que estava caindo, uma semana depois do golpe que instituiu o novo regime, a ferrovia teve seu nome alterado para Estrada de Ferro Central do Brasil. Como EFCB, veio novas inaugurações: Rio Acima (1890), Raposos (1891), Sabará (1891), Santa Luzia (1893), Vespasiano (1894) e Pedro Leopoldo (1895).

A nascente República começa a discutir sobre a questão da “soberania nacional” e sobre o domínio da nação. Segundo Lessa (1993),

[...] o poder central volta-se com primazia para a manipulação estabilizadora da opinião pública; o progressivo alongamento do controle centralizador sobre a massa territorial, o desenvolvimento de uma atualização, beneciente e tutelar, sobre os grupos urbanos e rurais, capaz de amenizar os conflitos sociais e a ampliação e reforço das forças náuticas e terrestres; são estratégias, com base na “integração nacional” -que tem como objetivo o controle e a vigilância do território, a fim de administra-lo soberanamente e inseri-lo na economia internacional (LESSA, 1993, p.79).

O projeto civilizador, em dimensão espacial, envolve a criação dos novos troncos ferroviários ligando a capital com o Norte, o Sul, o leste e o Oeste do país. A proposta era estender o poder público para o interior do país, assim constituir expedições de

pesquisa para mapear e ligar telegraficamente todo sertão com o centro administrativo do país. O projeto de expansão dos domínios territoriais estava ligado à questão ferroviária desde as primeiras décadas da República.

Com a primeira Constituição Republicana de Minas Gerais (1891) se determina a construção de uma nova capital. Para transformar o Arraial Belo Horizonte em uma cidade apta de sediar o governo de Minas, a Comissão Construtora da capital tratou, primeiramente, de viabilizar o transporte dos materiais, grande parte, oriundos da Europa. Em 1895, inaugurou o Ramal Belo Horizonte, uma linha de 14 km que ligava General Carneiro, em Sabará, aos canteiros de obra. Com o Ramal, o material importado chegava ao porto do Rio de Janeiro, embarcava na estação de Marítima e seguia até a futura Cidade de Minas, que só em 1901 passaria a se chamar Belo Horizonte.

O Ramal foi vendido à União em 1899 e incorporado à EFCB. Nele se destacavam as estações de General Carneiro, de formato triangular, demolida na década de 1960 e a Estação de Minas que foi demolida em 1920, para dar lugar à atual, que abriga o Museu de Artes e Ofícios. Digna de nota também, apesar de pouco conhecida, é a primeira casa de moradia construída no âmbito da nova capital. Essa casa, destinada ao agente da estação de General Carneiro teve sua construção iniciada em 1894. Hoje, restaurada, nela funciona o Centro Vocacional Tecnológico, que promove a inclusão digital da população do bairro sabarense (PIMENTA; ELEUTÉRIO; CARAMURU, 2003).

Seguindo o Rio das Velhas e mirando o São Francisco, na Linha do Centro, continuaram as inaugurações: Sete Lagoas (1896), Cordisburgo (1903), Curvelo (1904), Corinto (1906), até que em 1910, a EFCB alcançou Pirapora. No projeto cogitava-se levar os trilhos até Belém e, para isso, a ferrovia construiu a ponte Marechal Hermes. Contudo, frustrando os planos de integração do território nacional por meio dos trilhos, só 2 km de linhas foram assentadas, até Buritizeiro (1922).

Corinto se transformou em um importante entroncamento, pois no sentido oposto ao de Pirapora, foi construído um ramal que atingiu Diamantina em 1914. Em direção norte, também foi lançada uma nova linha que alcançou Montes Claros em 1926, para depois estender-se até o limite de Minas com Bahia, na cidade de Monte Azul (1947). Pela quilometragem mais extensa e pela relevância estratégica, a linha Montes Claros - Monte Azul passou a ser considerada parte da Linha do Centro que,

tendo seu quilômetro zero na cidade do Rio de Janeiro, chegava à divisa de Minas com a Bahia (PIMENTA; ELEUTÉRIO; CARAMURU, 2003).

Em 1950, a ferrovia do Nordeste, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, completou a ligação em Monte Azul, integrando os trilhos das regiões Sudeste e Nordeste. Salvador, capital da Bahia, passou a fazer uma ligação com o Norte de Minas e com o Rio de Janeiro pelo interior do país.

O projeto de integração nacional proporcionou uma ampla expansão das linhas férreas, colocou grande parte do território nacional interligado pelo transporte ferroviário. A EFCB teve muitos ramais e linhas em Minas: Ramal de Lima Duarte (de Benfica a Lima Duarte); Ramal de Mercês (de Santos Dumont a Mercês); Ramal de Morro da Mina (de Conselheiro Lafaiete a Morro da Mina); Ramal de Ponte Nova (de Miguel Burnier a Ponte Nova); Ramal de Belo Horizonte (de General Carneiro a Belo Horizonte); Sub-Ramal de Matadouro (de Horto Florestal/BH ao Matadouro/BH – atual bairro São Paulo); Ramal de Nova Era (de Sabará a Nova Era); Ramal de Diamantina (de Corinto a Diamantina); Ramal de Pirapora (de Corinto a Buritizeiro); Variante Barbacena-Carandaí; Ramal de Porto Novo da Cunha e Ramal de Santa Rita de Jacutinga (que penetravam em território mineiro).

CAPÍTULO III

3 - URBANIZAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA: Ferrovia muda a face do Norte de Minas

3.1 – Urbanização desigual e urbanização brasileira

A sociedade contemporânea tornou-se essencialmente urbana a partir do final do século XIX com o advento da Revolução Industrial. O resultado foi o assentamento dos problemas urbanos diante do aumento da população nas cidades, decorrente do êxodo rural, em busca de oportunidades de trabalho e qualidade de vida. As cidades passaram a abrigar um contingente muito grande de pessoas, mas não possuía uma estrutura básica para abrigá-las.

As grandes transformações políticas e econômicas da Europa nos séculos XVIII e XIX fizeram surgir novas formas de organização do espaço, acompanhando as inovações técnicas e o avanço no conhecimento e a redução drástica da mortalidade, que resultaram em um crescimento demográfico significativo. Estas transformações marcaram profundamente o espaço urbano, causando a reformulação da cidade.

O processo de urbanização ocorreu de forma desigual em varias partes do mundo. O processo em países onde a industrialização ocorreu e se desenvolveu primeiro, a urbanização foi pioneira, entretanto em países com a industrialização tardia, este processo foi posterior. Nos países de economia em desenvolvimento, o processo de industrialização só se afirmaria durante o século XX, sobrepondo e criando contradições sociais de grandes proporções, que aprofundariam as relações de dependência com o sistema internacional.

Nas primeiras décadas do século XX, ocorreu em quase todos os países latino-americanos, com diferente intensidade, uma explosão demográfica cujos efeitos demoraram a ser observados. Segundo Romero (2004), houve um crescimento da população com clara tendência a manter-se, porem, seguidamente a este fenômeno começou a produzir um intenso êxodo rural que transferia para as cidades um grande contingente da população, de modo que a explosão sociodemográfica transformou-se em uma explosão urbana.

Romero (2004) descreve que no México, nos anos de 1910, se desencadeou um processo de “desenraizamento rural” que se canalizou, a partir de 1920, em uma

contundente marcha para cidades. No Peru, na década de 1920, os serranos começaram a descer para Lima, capital nacional, pelo caminho que havia sido aberto a partir de Puquio, capital da província de Lucanas. A crise das salitreiras levou milhares de desabrigados para cidades chilenas; a da agricultura pampeana, para cidades argentinas; a do café e da seca, dos sertões para as cidades brasileiras. Em quase todos os lugares se deram os mesmos fatos.

Uma vez instalados, continuaram aumentando em numero. Famílias numerosas se apinhavam nos antigos bairros pobres ou nas áreas marginais das cidades, e iam se agrupando às vezes por virem dos mesmo povoados e outras pela região de onde originavam. E a medida que o grupo crescia, sua presença tornava-se mais visível alertava acerca do fenômeno demográfico que estava ocorrendo (ROMERO, 2004, p.357).

As cidades que entravam em explosão urbana se contrastavam com a despovoação de outras. À custa de sua despovoação cresceram outros povoados que começavam do nada em regiões onde aparecia uma nova fonte de riqueza. Os povoados em despovoamento não acabavam por completo, costumavam encontrar algumas frágeis maneiras de vida que sustentavam, em parte pelo menos, a estrutura do povoado. Uma economia mínima alimentava-os (ROMERO, 2004).

A metrópole foi o que mais significativamente atraiu a atenção dos que queriam abandonar as zonas rurais ou as cidades estagnadas. A grande cidade “cuja aura crescia no indefinido comentário de quem sabia algo a seu respeito, e ainda mais através dos meios de comunicação de massa” (ROMERO, 2004, p.359). A grande cidade abrigava uma intensa atividade terciária, com luz, vários serviços de índole diversa. Existiam inúmeros comércios grandes e pequenos, muitas pessoas com um boa condição econômica que poderia oferecer vagas para criados ou outros variados serviços próprios da vida urbana. Mas o que atraia mais a era a industrialização da cidade.

Romero (2004) aborda que “[...] essa cidade grande era a periferia. Ali o imigrante poderia encontrar “trabalho urbano”: nos serviços, no comercio ou na indústria, e talvez com altos salários se alcançasse o nível de formação suficiente para ser um trabalhador qualificado” (ROMERO, 2004, p.609). As migrações e o alto índice de aumento vegetativo contribuíram para provocar o crescimento quantitativo das cidades. Outras circunstâncias concorreram para que houvesse, na nova estrutura social das cidades que cresciam; uma transformação qualitativa que influiria sobre as

características da explosão urbana. Mas, o aumento numérico da população se mostrou como o fato mais evidente.

No contexto do brasileiro, durante séculos o país era predominantemente agrário. Os primeiros núcleos urbanos se concentravam no Recôncavo da Bahia e a Zona da Mata do Nordeste, antes do restante do território, um processo então notável de urbanização. Originando de Salvador, pode-se mesmo dizer que comandou a primeira rede urbana das Américas, formada, junto com a capital baiana, por Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, centros de culturas comerciais promissoras no estuário dos rios do Recôncavo (SANTOS, 2008).

O país passou por momentos de urbanização no período colonial quando elementos da organização administrativa da colônia eram instituídos como forma de formar uma organização político administrativa. A instituição de capitânias e de um governo-geral, a organização municipal; expansão das atividades econômicas rurais (agricultura de exportação e de subsistência) constituição de camadas sociais correspondentes, como a proprietários rurais; além de atividades econômicas urbanas e seus atores (comércio, ofícios mecânicos, funcionalismo, mineração).

A colonização foi marcada pela fundação de vilas e organização de cidades para que a metrópole colonial pudesse manter o controle pelo vasto território. Na medida em que cada vila era fundada, logo se constituía um ponto de concentração comercial ou administrativo. Porém, Santos (2008) destaca que a partir do século XVIII quando a urbanização se desenvolve, a cidade passa a ser local de residência dos fazendeiros ou senhores de engenho, deixando a propriedade rural somente para ser usado durante o corte e moenda de cana.

Foi necessário mais um século para que a urbanização atingisse sua maturidade, no século XIX, e ainda mais um século para adquirir as características com as quais conhecemos hoje. Importante destacar que, tratava-se muito mais de geração de cidades do que mesmo de um processo de urbanização.

Subordinado a uma economia natural, as relações entre lugares eram fracas, inconstantes, num país com tão grandes dimensões territoriais. Mesmo assim, a expansão da agricultura comercial e a exploração mineral foram a base de um povoamento e uma criação de riquezas redundando na ampliação da vida de relações e no surgimento de cidades no litoral e no interior. A mecanização da produção (no caso da cana-de-açúcar) e do território (não apenas no caso da cana) vem trazer novo impulso e nova lógica ao processo (SANTOS, 2008, p.22).

O índice de urbanização pouco cresceu entre o fim do período colonial até o fim do século XIX. Nos trinta anos de 1890 até 1920, cresceu menos de 4 pontos (passando de 6,8% a 10,7%) foram necessários vinte anos, entre 1920 e 1940, para que essa taxa triplicasse, passando a 31,24% (SANTOS, 2008).

No estado de São Paulo, a expansão da urbanização nesse período é marcante, com um crescimento de população urbana da ordem de 43%. Segundo Rossini (apud SANTOS, 2008, p. 26) na década de 1920 a urbanização do interior se desenvolveu de forma acelerada e atomizada, reforçada pelo movimento de capitais mercantis locais propiciando investimentos de origem privada de companhias de energia, de telefone, de meios de transporte, bancos e instituições de ensino. Além do surgimento de postos de gasolina, armazéns para venda de implementos agrícolas e sementes, que reforçavam o setor urbano, acelerando a prestação de serviço.

O quadro de urbanização que se tinha foi quebrado a partir da segunda metade do século XIX, quando a partir da produção de café, o estado de São Paulo se torna o pólo dinâmico de vasta área que abrange os estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. A explicação, segundo Santos (2008), é dada nas mudanças ocorridas tanto nos sistemas de engenharia (materialidade), quanto no sistema social.

A implantação de estradas de ferro, melhoria de portos, a criação de meios de comunicação, atribui uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. Durante a República que a malha ferroviária nacional triplicou sua extensão até 1930, ano que marcou o fim da primeira grande fase da história ferroviária brasileira. Com a proposta de ocupar o território nacional e promover a chamada “integração nacional”; Lessa (1993) explica que o projeto iniciou-se na primeira metade do século XX, acarretando o processo de expansão das ferrovias em direção ao interior do país, buscando conectar os eixos ferroviários de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Belém e Rio Grande do Sul.

Podemos refletir que

[...] a história das ferrovias no Brasil permite a reflexão sobre as questões da modernidade e do papel da tecnologia na vida humana que acompanha a realidade contemporânea. Conhecer as primeiras ferrovias brasileiras contribui para percepção do caráter histórico do capitalismo no Brasil, marcado por mudanças e permanências; transformações na forma e reproduções na essência (LIMA, 2009, p.17).

O outro ponto destacado por Santos (2008), é que a urbanização também foi impulsionada onde se instalaram os novos influxos do comércio internacional; formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. Porém, trata-se de uma integração limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional. Com a nova dinâmica que o processo de industrialização se desenvolve, acaba atribuindo a dianteira a Sudeste, sobretudo, ao seu pólo dinâmico, o estado de São Paulo.

Esse primeiro momento, que durará até a década de 1930, novas condições políticas e organizacionais permitiram que a industrialização conhecesse, de um lado, uma nova impulsão, vinda do poder público e, de outro, começasse a permitir que o mercado interno ganhe um papel, que se mostrará crescente, de uma nova lógica econômica e territorial. A partir de 1940 - 1950, a lógica da industrialização que prevalece, ou seja, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas; e ativa o próprio processo de urbanização (SANTOS, 2008).

Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situa-se na escala do país; por isso, a partir daí, uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado das cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de estados. Entre 1940 e 1980, dá-se a completa inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. O índice de 1940 de 26,35% pula para 68,86% em quarenta anos. A população total do Brasil praticamente triplica, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia (SANTOS, 2008). O forte movimento de urbanização que se verifica a partir do fim da Segunda Guerra Mundial (1938-1945) é contemporâneo de um forte crescimento demográfico, resultado de uma natalidade elevada e de uma mortalidade em descenso, cujas causas essenciais são os progressos sanitários, a melhoria relativa nos padrões de vida e a própria urbanização.

O Brasil é hoje um país que tem um caráter preponderantemente urbano. Pelo censo de 2000, mais de 80% da população brasileira estão concentrados em cidades. Entretanto, o processo de urbanização no Brasil apresentou situações de grande heterogeneidade espacial em decorrência, sobretudo, das especificidades e das particularidades dos lugares (PEREIRA, 2004).

A região do Norte de Minas como parte do Brasil, viveu esse processo. Sendo considerado a parte nordestina das Minas Gerais pela semelhança socioeconômica que apresenta em relação ao nordeste brasileiro. Trata-se de uma região que vem passando por um significativo processo de urbanização. Abrangendo uma área territorial de 128.602 km²,

o Norte de Minas é uma região composta por oitenta e nove municípios, dos quais apenas três (São Romão, Riachinho e Santa Fé de Minas) não fazem parte da Área Mineira da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

De acordo com o censo de 2000 (IBGE), vivem no Norte de Minas aproximadamente 1.473.367 habitantes. Essa população não se distribui de forma regular pelo território, sendo que a maior concentração ocorre no município de Montes Claros, que possui 306.957 habitantes, o equivalente a 20,83% da população regional. Segundo Pereira (2004), o Norte de Minas é considerada uma região marginal, tornando-se objeto das políticas desenvolvimentistas da União, passando a integrar, a partir da década de 1960, a área da SUDENE.

A industrialização, viabilizada por incentivos governamentais, representou a principal tentativa para região alcançar o desenvolvimento e assim reduzir as desigualdades regionais. A partir de então, tem início processos de mudanças econômicas no interior da região, em ritmo e abrangência diferenciados. Esta diferenciação refletiu-se rapidamente na divisão regional do trabalho e teve implicações diretas no processo de urbanização da região.

No Norte de Minas, a urbanização tem sido decorrência da combinação do aumento da intensidade das forças de expulsão do campo com o crescimento das forças de atração das cidades. A região apresenta mais da metade da população vivendo nas cidades, entretanto não ocorreu de forma homogênea. Pereira (2004) explica que, na última década, houve um aumento da população urbana em todos os municípios da região. Entretanto, a taxa de crescimento populacional urbano foi diferenciada entre os municípios e apenas em alguns a população urbana superou a rural.

A industrialização estimulou tanto os fluxos migratórios campo/cidade como os intermunicipais. A distribuição da indústria ocorreu de forma desigual, o que gerou uma urbanização também desigual. O resultado foi a acentuação de desigualdades inter-regionais: Montes Claros concentra a maior parte dos investimentos industriais e um setor terciário diversificado.

O que se pode concluir é que no Brasil o processo de urbanização não se limitou simplesmente no aumento da população urbana, mas na mudança e organização das estruturas econômicas e sociais. Desta maneira, a urbanização não se procedeu de maneira uniforme e integral em todo o país.

3.2 – A construção do território no Norte de Minas pelas vias férreas da Central do Brasil

Dentro da concepção enfatizada por, o território é tratado, principalmente, com uma ênfase político-administrativa, isto é, como o território nacional, espaço físico onde se localiza uma nação; um espaço onde se delimita uma ordem jurídica e política; um espaço medido e marcado pela projeção do trabalho humano com suas linhas, limites e fronteiras. Segundo o mesmo autor, ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente, o ator territorializa o espaço (RAFFESTIN, 1993).

Neste sentido, entende o território como sendo, a construção do território revela relações marcadas pelo poder. Assim, faz-se necessário enfatizar uma categoria essencial para a compreensão do território, que é o poder exercido por pessoas ou grupos sem o qual não se define o território. Poder e território, apesar da autonomia de cada um, vão ser enfocados conjuntamente para a consolidação do conceito de território. Assim, o poder é relacional, pois está intrínseco em todas as relações sociais.

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de uma determinada área. Deste modo, o território está associado à idéia de poder, de controle, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras políticas. (ANDRADE, 1995, p. 19).

Em sua obra, Andrade (1995) faz uma diferenciação entre território e espaço. O território associa-se mais à idéia de integração nacional, de uma área efetivamente ocupada pela população, pela economia, a produção, o comércio, os transportes, a fiscalização etc. É no território que as relações capitalistas efetivamente se fazem presentes. Já o espaço é mais amplo que o território, englobando também as áreas vazias que ainda não se territorializaram, isto é, que ainda não sofreram uma ocupação humana efetiva. Assim, o espaço é mais amplo que o território, englobando-o. É uma área delimitada geograficamente e administrativamente pelas suas fronteiras.

A partir destas informações construímos a idéia de construção de território pela Ferrovia Central do Brasil no trecho entre Corinto e Pirapora. Um dos principais construtores deste território foi o engenheiro André Gustavo Paulo Frontin. Ele defende e empreende as obras de construção do ramal de Pirapora.

Paulo Frontin atuou como engenheiro, professor e político brasileiro nascido na cidade do Rio de Janeiro, então no Distrito Federal, e considerado o patrono da

engenharia brasileira. Diplomou-se em engenharia civil e geográfica pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1878), antiga Escola Central, onde também se diplomaria em engenharia de minas e no bacharelado em ciências físicas e matemáticas (1879), a seguir tornou-se professor na própria Escola e no Colégio Pedro II e foi diretor da Escola Politécnica (DAVID, 1985).

Nomeado para a Inspetoria de Águas do Rio de Janeiro (1889), propôs e cumpriu a operação em que se propôs a aumentar em mais de 15 milhões de litros o potencial de abastecimento de água do Rio de Janeiro em apenas uma semana, *operação água em seis dias*, completando o abastecimento d'água da cidade, ganhando notoriedade e firmando-se profissionalmente. Chefiou a comissão construtora da Avenida Central (1904), posteriormente Avenida Rio Branco, e dirigiu a Estrada de Ferro Central do Brasil (1906-1910). Elegeu-se senador pelo Distrito Federal (1917), renunciando ao mandato para assumir a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (1919), então capital federal do Brasil, onde se destacou como executor de uma série de grandes e importantes obras que viriam a transformar a zona sul da cidade: alargou a avenida Atlântica e construiu as avenidas Delfim Moreira e Niemeyer.

Segundo David (1985), além das obras, Frontin conseguiu no Congresso Nacional verba de 5.000 contos de reis para aquisição de material rodante e locomotivas, que começaram a chegar em 1912. Implantou o trem "Sul Expresso", com o objetivo de atender aos serviços de comunicações mais eficientes e rápidas entre o Rio de Janeiro e os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. "Este trem fazia o percurso entre o Rio de Janeiro e São Paulo em 9 horas e trinta minutos (mais rápido que hoje) e estava em conexão com o trem expresso que partia de São Paulo até as fronteiras do país com o Uruguai" (DAVID, 1985, p.38).

Seu interesse no ramal de Pirapora pode ser identificado em um discurso feito em um Congresso proposto pro ele no clube de Engenheiros do Rio de Janeiro para comemorar o quarto centenário do descobrimento do Brasil. Nesse discurso Paulo Frontin critica o traçado existente das ferrovias que pretendem ligar a região sertaneja com o respectivo porto. Ele destaca que estas ferrovias não proporcionavam uma articulação em conjunto, logo não estavam chegando aos seus objetivos. Segundo Frontin: "A Estrada de ferro Central do Brasil falhará ao seu objetivo fundamental, ao seguir pela serra do Ouro branco, para servir a Ouro Preto, em vez de tomar pelo vale de Paraopeba, diante de Lafaiete em demanda de Pirapora" (apud DAVID, 1985, p.45).

Segundo Lessa (1993), a construção dessas linhas segue, no Estado de Minas, as Diretrizes do Plano de Viação do Estado de Minas Gerais de 1908 e o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1923. A partir de 1911, foi dada a prioridade para a construção do trecho ligando Pirapora a Belém. Em 1907 foram feitos os primeiros estudos, sendo o começo das obras em 1913. Em 7 de setembro de 1911 é fixado em Pirapora o marco inicial dos estudos da União, tomando para si a responsabilidade por sua construção.

O trecho da ferrovia de Pirapora iniciada em 1908 quando a Estrada de Ferro chegou a Lassance vinda de Corinto. A cidade de Corinto representa um papel importante na ferrovia no Norte do Estado, pois dela que se originou as duas ramificações que adentram o Norte de Minas. Construindo seu caminho em direção ao rio São Francisco, passou pelos povoados de Porto Faria, Várzea da Palma, Buritis das Mulatas, Aarão Reis, e finalmente Pirapora em 1913.

Segundo o relatório de 1907, foi feito um estudo pelo Engenheiro Carvalho de Almeida com o objetivo de analisar as possibilidades de construção da ponte. Na administração de Frontin, o projeto original é modificado, sendo reduzido 420 metros do comprimento da ponte. Quando as obras iniciam em 1913, já estavam prontos o encontro da margem esquerda e a cava de fundação de encontro da margem direita, e sete ensacadeiras para pilares. Porém, em 17 de janeiro de 1914, o ministro da Aviação e Obras Públicas ordena que se fosse suspenso as obras²².

Em 1916 foi remetida ao senhor Ministro da Viação e Obras Públicas o novo projeto e orçamento para esta construção. No mesmo ano, foi remetido ao Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas o novo projeto e orçamento para esta construção. Em 21 de fevereiro de 1918, o diretor da ferrovia envia para o Ministro de Viação e Obras Públicas ofício da câmara municipal de Pirapora, que pede que de inicie as obras da construção da Ponte²³.

O ano de 1918, o Diretor Aquiar Pimenta responde ao Exm. Senhor Ministro de Estado de negócios da Viação e Obras Públicas que “[...] foi aberto crédito de 500 contos reis pelo decreto n.12872 2/6 de 1918” para ocorrer a construção da Ponte sobre o rio São Francisco em Pirapora e ao bom andamento das obras²⁴. A obra recomeça em 1923, sob orientação do engenheiro Dimóstemes Rockert, que transfere a

22 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1907 – Arquivo Nacional.

23 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1916 – Arquivo Nacional.

24 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1918 – Arquivo Nacional.

construção da ponte para o início da chamada “cachoeira de Pirapora”. O projeto novo transferiu para pelo menos uns 1.000 metros acima do ponto onde as obras começaram.

A obra da ponte resultou em 696 metros de extensão, dividido em 14 vãos livres de 50 a 35 metros. Foi projetado para via singela de 1,60m suportando lateralmente passadiços de 1,90 m de largura, para permitir a passagem de pedestres e pequenos veículos. Sua estrutura possui uma capacidade muito grande de transporte, seu material de construção foi originário da Bélgica; podemos dizer que o investimento na estrutura foi um empreendimento que Frontin esperava grandes resultados²⁵.

Segundo David (1985),

[...] em 1º de novembro de 1922, na admiração de Assis Ribeiro, foi esta ponte solenemente inaugurada, mas apesar de sua construção fazer desaparecer o único empecilho para a continuação do assentamento dos trilhos na direção ao norte do país, nada mais se fez durante mais de 30 anos, chegando ao ponto de se transformar esta colossal obra de arte em um caminho para veículos rodoviários (DAVID, 1985, p.40).

A segundo Lessa (1995), e pelas próprias ações de Paulo Frontin, no cargo de diretor da Central do Brasil, justificava seu empreendimento de construção da longitudinal como um elemento logístico para o mercado. O valor estratégico, administrativo e econômico deste prolongamento, apresentou um o grande elo das relações entre a região Norte e o centro sul do Brasil; Frontin a descrevia como “[...] indiscutível e quaisquer sacrifícios que a União tenha de fazer para realizá-lo”.

A ligação que a ferrovia estava por fazer representava além de uma obra de integração. A Central do Brasil simbolizava a chegada do progresso, a modernização e futuro do local. Tal fato pode ser comprovado pelo ofício feito pela Câmara Municipal de Pirapora, através da EFCB em 1918, para o presidente da República Wenceslau Brás Pereira (1914-1918), que pede a concessão à Câmara Municipal de ocupar a nova estação ferroviária. O texto destaca a estação ferroviária como “[...] mais um passo dado em fala da defesa nacional com essa parte do aumento da Estrada de Ferro Central do Brasil a Belém do Pará”²⁶.

O Poder Legislativo Municipal justifica o pedido de uso da estação ferroviária com objetivo de não utilizar por mais tempo as dependências do “Salão do Judiciário”, logo não interromper os trabalhos que neste local ocorriam. Por outro lado,

25 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1916, 1918, 1923 – Arquivo Nacional.

26 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1918 – Arquivo Nacional

podemos interpretar um outro motivo. Como a ferrovia já possuía uma carga simbólica de progresso diante da sociedade, podemos afirmar que instituição da Câmara Municipal de Pirapora pretendia construir uma imagem sua ligada a da ferrovia. O prestígio que as linhas férreas estavam trazendo podia ser compartilhado, o poder econômico e de transformação vindos com a locomotiva estava agora propiciando uma íntima ligação ao poder político da Câmara Municipal²⁷.

Lessa (1993) argumenta que os projetos de ligação do interior com os portos já estavam em pauta deste o século XVIII, mas as tentativas acabaram falhando. No entanto, o projeto de Pirapora tinha motivos para ser finalizado. A cidade de Pirapora estava vivendo um período de agitação como “ponta de trilho”, além da construção da ponte que possibilitaria transpor o Rio São Francisco. O auge da euforia ferroviária foi atingido em 10 de novembro de 1922, quando foi inaugurada a Ponte Independência²⁸, como se batizou a ponte que ligava os dois lados do Rio São Francisco.

O evento ocorreu no ano do centenário da Independência, suas obras chegaram a ser visitadas pelo presidente Epitácio Pessoa (1919-1922), mas este se tornou o único trecho efetivamente construído do percurso até Belém. Da estação de Independência, na margem esquerda do São Francisco, a linha deveria prosseguir até Belém, no Pará, numa extensão de 2.547 km. Passando por Minas, Goiás (parte que hoje pertence a Tocantins), Maranhão e Pará. (Anexo 2)

Este prolongamento já se encontrava com todos os estudos praticamente prontos, entretanto foi paralisado e nunca concluído. Segundo Lessa (1993), a decadência da borracha na Amazônia fez com que Pirapora, em 1918, após a Primeira Guerra (1914-1918) visse os interesses começarem a se voltar prioritariamente para a ligação da Linha do Centro, por Montes Claros, para a Bahia. (Anexo 3)

Em 1925, o rebaixamento do trecho de Pirapora para o ramal foi o golpe fatal para esta ferrovia. A cidade percebeu que apesar da magnitude da ponte, esta ficaria apenas como um fantasma do poderio cosmopolita, do sonho de “um possível desenvolvimento da cidade”. Apesar de ter-se reivindicado a continuação da obra com bastante veemência, [...] a ferrovia foi definitivamente paralisada assim continua até hoje (LESSA, 1993, p.159).

O prolongamento da ferrovia foi interrompido por não atender aos interesses prioritários de investimento. As obras não receberam recursos do Congresso Nacional

27 Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1918 – Arquivo Nacional.

28 A ponte também é denominada como Ponte Marechal Hermes da Fonseca, foi tombada, em 1995, pelo Patrimônio Histórico de Pirapora.

para que pudessem ser completadas, desta maneira, o resultado foi a suspensão a obra pelo Ministério da Viação e Obras Públicas e o abandono do projeto. O empenho de Frontin estava ligado ao posicionamento estratégico que esta ferrovia poderia proporcionar.

Dentro do aspecto militar de defesa, proporcionaria uma via rápida e prática de deslocamento de tropas armadas para conter qualquer conflito que pudesse ocorrer tanto no interior no país quanto na região Norte. Uma ação ofensiva em Belém do Pará, ou um conflito com países que fazem fronteira a oeste do Brasil, ficaria limitada às forças de defesa locais e regionais. O Governo Federal no Rio de Janeiro ficaria dependente do deslocamento marítimo ou fluvial, pois por terra seria demorado e custoso, neste contexto. A ferrovia disponibilizaria a possibilidade de transporte de uma carga de grande volume de soldados e armamento em tempo hábil, diminuindo custos e tempo de deslocamento.

O transporte ferroviário integrado levaria a defesa bélica e mercadorias do centro sul, e traria matéria-prima e mercadorias do centro e norte do país. O destaque seria a produção da borracha na região da floresta amazônica, conhecida como “ouro negro”. Impulsionada pela Revolução Industrial e a vulcanização da borracha, substância que só existia na floresta amazônica, passou a valer como ouro negro, motivo de uma intensa migração de homens vindos de todas as partes do mundo. Fascinados pela promessa de riqueza, novas levas de europeus atravessaram o oceano, aventuraram-se em cidades e vilas até então isoladas na floresta.

Segundo Martinello (1988), a euforia econômica proporcionada pela borracha amazônica chegou ao posto de segundo produto da pauta de exportações brasileiras, só perdendo para o café. Porém, a prosperidade da borracha brasileira foi derrubada pela concorrência inglesa, que contrabandeado, em 1876, sementes da *hevea brasiliensis* para Londres, quebrou o monopólio brasileiro. Rapidamente se descobriu que as mudas de seringueira obtidas das sementes contrabandeadas se adaptavam perfeitamente na Ásia.

Os ingleses implantaram enormes seringais de cultivo no sudeste asiático, racionalizando e modernizando a produção da borracha. Assim conseguiram reduzir de forma drástica os custos de produção, que, na Amazônia, eram extremamente altos, e derrubaram os preços internacionais. A primeira safra asiática chegou ao mercado em 1910 e causou em pouco tempo uma vertiginosa queda de preços, desorganizando a

economia amazonense. O crescimento da demanda mundial de borracha era proporcional à diminuição da participação do Brasil nesse mercado.

O projeto de integração pela ferrovia provavelmente foi influenciado pela euforia da borracha. A ligação com a região produtora poderia fornecer lucros, pois interesses econômicos sempre estavam impulsionando as obras férreas. Semelhante ao café, a borracha atraiu a ferrovia para dinamizar e diminuir os custos da produção do produto. Porém, a crise da borracha mudou o panorama do prolongamento da ferrovia até Belém. A falta de interesse de continuar as obras por parte do Governo Federal acabou por deslocar as forças econômicas e públicas para um novo eixo.

Podemos concluir que a infraestrutura de transportes é um elemento primordial para o desenvolvimento de uma sociedade, pois proporciona o deslocamento de mercadorias, matérias-primas e pessoas. A construção desta infraestrutura está ligada intimamente com as políticas de desenvolvimento, pois influencia diretamente na eficiência do sistema produtivo como um todo. A dinamização e modernização dos meios de transportes é um fator importante no processo de crescimento econômico do sistema capitalista.

A ferrovia surgiu como um meio suprir as deficiências que existiam nos transportes do século XIX. Os avanços científicos proporcionados pela busca de novas tecnologias que contribuíram no desenvolvimento e expansão das linhas férreas e aperfeiçoamento da locomotiva. Representando simbolicamente o progresso e a modernização, a ferrovia foi uma ferramenta utilizada pelo Brasil como forma de atender a necessidade dos cafeicultores do Vale do Paraíba de escoar sua produção.

Durante a República, as linhas férreas assumiram o papel de integrar todo o país. Dentro deste contexto, o projeto republicano proporcionou a construção, pela Estada de Ferro Central do Brasil, da linha de ferro que ligaria a cidade do Rio de Janeiro com Belém do Pará. A linha de Pirapora foi construída pelo empenho do engenheiro Paulo Frontin com interesses estratégicos de integrar o Norte com o Centro Sul do Brasil. Sua proposta não visava somente à questão da defesa nacional, mas pelo interesse econômico de ligar o centro político e econômico com a região de produção da borracha.

Todo este trabalho dedicado na construção da linha férrea de Pirapora proporcionou na construção do território da ferrovia. Quando a ferrovia transpassou os povoados de Lassance até Pirapora, instituiu um símbolo de poder ligando a linha férrea ao progresso. O desenvolvimento proposto pela ferrovia influenciaria até a Câmara

Municipal de Pirapora, que pretendia fazer da nova estação ferroviária a nova sede do poder legislativo da cidade.

3.3 – Ferrovia e a urbanização no Norte de Minas

A ferrovia participa do processo de urbanização, uma vez que será a primeira via de ligação por terra entre o Rio de Janeiro e São Paulo com o interior de Minas Gerais e Bahia. Sua construção tornaria viável o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação disponíveis. O deslocamento rápido e eficiente proporcionado pela ferrovia ampliou a mobilidade das pessoas e das mercadorias. As limitações geográficas foram transpostas, o capital, os fazendeiros e os trabalhadores não mais estavam confinados em um local ou região. O impacto foi sentido nas cidades e povoados que passaram a ser servidos pelas ferrovias.

Segundo Saes (1989), a década de 1870, foi um momento fundamental para transformação da economia da cidade de São Paulo. A inauguração da linha férrea de Santos a Jundiaí (passando por São Paulo) em 1867, serve como marco dessa transformação. De 1872 a 1875, outras linhas são estabelecidas de Jundiaí em direção a Campinas e a Mogi-Mirim e ainda de São Paulo em direção a Sorocaba e a Itu. Embora sua construção estivesse vinculada à expansão cafeeira e, portanto, à ocupação de novas áreas no oeste paulista, há importantes transformações da cidade de São Paulo que decorrem da introdução da estrada de ferro.

Um elemento que pode ser destacado é “[...] o fato de muitos fazendeiros de café, antes residentes em suas propriedades agrícolas ou em núcleos urbanos do interior, terem transferido sua residência para a capital da então província” (SAES, 1989, p.32). A estrada de ferro possibilitaria chegar à fazenda com rapidez e conforto, o que permitia ao fazendeiro gerir os negócios agrícolas mesmo residindo em São Paulo. Mesmo que os fazendeiros fossem de maiores posses, Saes (1989) explica que para um núcleo urbano pequeno, como era São Paulo à época, deve ter produzido efeitos formidáveis pelas necessidades que gerava: construção civil, bens de consumo, meios de transporte, serviços em geral.

O crescimento da cidade foi impulsionado pela construção de estradas de ferro, que encontram sua expressão no interior da urbe. Por um lado, favoreceram o povoamento da cidade estimulando a vida econômica e por outro incentivou a

formação, nas proximidades de suas estações, de bairros operários. As ferrovias redimensionaram a economia da região, diversos agentes catalisadores que estavam infiltrados na cidade estavam prontos para dar vazão às forças do crescimento. As transformações ocorridas na cidade tanto do ponto de vista econômico como cultural, alterando os hábitos paulistanos estiveram ligados com a ferrovia (SILVA, 1989).

Segundo Lessa (1993) a linha do centro também provocou mudanças; constituindo-se num dos principais corredores migratórios do Brasil, facilitando o êxodo dos fugitivos da seca e da pobreza do sertão para os grandes centros urbanos. A linha férrea possibilitou o transporte de produtos de subsistência do sertão para os centros urbanos em crescimento, os produtos dos centros urbanos para o sertão. O advento das construções ferroviárias configurou-se como símbolo maior do poder econômico. Reduziu consideravelmente o tempo de comunicação com a capital e o porto de escoamento da produção. Sua instalação engendrou uma dinâmica nos núcleos urbanos por onde passou.

Para exemplificar o processo de urbanização ocasionado pela introdução da ferrovia no Norte de Minas Gerais podemos citar o exemplo de uma cidade que contornou as diversas fases do crescimento usual das cidades, não passando pelo estágio de vila ou arraial, mas saindo diretamente da etapa de fazenda à de cidade: Capitão Enéas. O seu processo de urbanização foi acelerado, ocasionando uma rápida mudança das estruturas rurais para a urbana e pela grande introdução de indivíduos oriundos de outras localidades ou regiões.

O seu fundador, o empresário e empreendedor Capitão Enéas, trouxe do nordeste aproximadamente 100 homens (oriundos dos Estados da Paraíba, Pernambuco, Ceará e Sergipe) para realizarem trabalhos particulares dele. Além desses, trouxe mais 1.000 homens para construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, todos subordinados a ele. Os trabalhadores se dividiam em no trabalho de construção de barracões de abrigo, e os outros trabalhadores ajudavam na abertura da estrada para os trilhos.

Segundo Cabral (1985), com a organização dos povoados e das cidades atendidas pela ferrovia, inúmeras pessoas (especialmente comerciantes) de Minas Gerais e também do Nordeste deslocaram-se para a região, atraídos pela expectativa de obter lucro. A cidade de Capitão Enéas, na época uma fazenda, foi palco deste fato; a chegada de um grande numero de pessoas desencadeou a necessidade de organizar e estabelecer um traçado planejado para o povoado. Preocupado com o saneamento básico

e a infraestrutura, a proposta era elaborar uma planta que organizasse sistematicamente o povoado. Projetando largas avenidas e distribuição espacial das estruturas arquitetônicas, as quais caracterizam a cidade nos dias de hoje como a *cidade das avenidas*. A cidade nasceu com a mentalidade de evitar problemas urbanos causados pela grande aglomeração de pessoas.

O processo de povoamento de Capitão Enéas se deu pela introdução da ferrovia, o fundador da cidade introduziu uma serralheria com o objetivo de fornecer dormentes para construção da linha férrea, desta maneira atraindo pessoas para o local que se resumia a apenas uma fazenda. O deslocamento populacional ocasionado pela ferrovia desencadeou uma rápida concentração de pessoas em um espaço delimitado, logo gerando a necessidade de organização deste espaço (CABRAL, 1985).

Os eventos ocorridos na cidade de Capitão Enéas ilustra as mudanças desencadeadas pela ferrovia no Norte de Minas, entretanto o efeito se mostra desigual em cada cidade ou povoado. O grande crescimento urbano não pode ser identificado como homogêneo, ela se apresentou de maneira diversa em cada local. Para ilustrar melhor, destacamos as cidades de Pirapora e Várzea da Palma.

Pirapora se localiza na Zona do Alto São Francisco, sendo banhado pelos rios São Francisco, das Velhas e do Sono. O município foi criado pela Lei estadual nº556 de 30 de agosto de 1911; em março de 1912, toma posse a primeira Câmara Municipal de Pirapora, cujo presidente foi o Coronel Joaquim Fernandes Ramos, e vice-presidente, o Coronel Antonio Nascimento. Em junho, deste mesmo ano, instala-se o município, que se compõe dos seguintes distritos: Pirapora (vila sede), São Francisco de Pirapora (atual município de Buritizeiro) e Guaicuí.

Sua origem data de 1678, quando dois bandeirantes chamados de Solinos e Salmerom, que faziam parte de bandeira de Fernão Dias desceram, com outros homens, o rio das Velhas e, servindo-se de canoas, subiram o rio São Francisco até o local denominado pelos índios de *Cachoeira de Pirapora*. O próprio nome Pirapora é de origem tupi, e significa pira (peixe), poré (salto) “salto do peixe ou onde o peixe salta”. A expedição foi mal sucedida quando os bandeirantes foram atacados por índios Cariris em frente à cachoeira. Os sobreviventes regressaram com Soeiros, pois entre os mortos estava Salmerom.

Segundo a Enciclopédia dos Municípios Mineiros (1959) os primeiros habitantes de Pirapora foram pescadores, não havendo, contudo detalhes a este respeito. Em 1852, por ordem imperial de Dom Pedro II, o engenheiro Henrique Guilherme

Halfeld inicia o levantamento e estudos do rio São Francisco, com o objetivo de nele estabelecer a navegação a vapor até o oceano Atlântico, entretanto, ficando até Juazeiro, na Bahia, num percurso de 1372 km. Em seu relatório, Halfeld observa que Pirapora (em 1852) possui 30 a 35 casinhas cobertas de capim ou palha de coqueiro, habitadas por pescadores e suas famílias que se ocupam em apanhar peixe, seca-lo em varais, vendendo às tropas que o vão procurar, dirigindo-se mais para o arraial de Diamantina.

Em 1852 sua população era estimada em 150 pessoas. Com a vinda em definitivo do capitão Antonio da Conceição Araújo, abastado fazendeiro e chefe político da vila de Guaicuí. A partir desta data, o povoado teve um satisfatório desenvolvimento. Em 1894 chega a Pirapora o coronel Joaquim Lúcio Cardoso, representante da Fábrica de Tecidos Cedro e Cachoeira, dos irmãos Mascarenhas, construindo, nesse tempo, o deposito para compra de algodão em rama e venda de tecidos. O coronel Lucio Cardoso, durante vários anos, lutou no sentido de que chegassem até Pirapora os vapores que navegavam no rio São Francisco, conseguindo, finalmente, seu intento.

O rio São Francisco possui um papel importante na formação da cidade de Pirapora, atuando como meio de deslocamento por onde a ocupação do território teve inicio. Até a chegada da ferrovia, os principais meios de transportes eram os vapores e as tropas que forneciam comunicação e traslado de mercadorias e pessoas. Segundo Freitas (1960),

Por este porto vinha muito algodão e peixe (salgado ou não), de toda zona e do rio S. Francisco, para ser vendido, o primeiro as fabricas ou seus intermediários e, o segundo, ao comercio e consumo ou à industria, até agora incipiente, de sua conservação. Uma das fabricas mineiras, a “Cedro e Cachoeira”, do Curvelo, ali estabelece uma agencia ou entreposto para essas compras e conseqüente venda de seus tecidos. Com isso dá um enorme impulso à vida local (FREITAS, 1960, p.129).

Sua emancipação acontece juntamente com a chegada da ferrovia, podendo-se fazer uma ligação do do prolongamento da linha férrea como ação que que resultou nas mudanças político administrativas de Pirapora. A ligação que a ferrovia possibilitou ou agilizou, provavelmente, que em 1912, proporcionou melhorias e adequações administrativas para a cidade; como exemplo a então inaugurada Coletoria Estadual, sendo o primeiro coletor o Sr. Cristóvão Faria, ou o Cine Teatro Avenida, local que ocupava, neste contexto histórico, um papel de destaque para a simbologia do progresso (BANDEIRA; MOTA, 1960).

Outros fatos importantes no desenvolvimento de Pirapora foram surgindo nos anos seguintes a inauguração da estação ferroviária. O Cine Progresso, a Escola de Aprendizes Marinheiros e a usina geradora de energia elétrica movida à lenha foram inauguradas em 1913. Em dois anos, a Lei estadual nº663, de 18 de outubro de 1915, dá foros a cidade de Pirapora, empossando o primeiro juiz municipal, Dr. Euclides Gonçalves de Mendonça.

O evento que mais pode ter contribuído para as melhorias urbanas na cidade de Pirapora foi a fundação da Companhia Indústria e Viação de Pirapora, que ficou responsável pela distribuição de água e energia para a cidade. Seu presidente Dr. Otávio Barbosa Carneiro, além de ser responsável pelo saneamento da cidade, foi responsável por traçar, em 1921, uma nova planta para parte alta da cidade. Este projeto tinha como objetivo reorganizar proporcionando a conformação de ruas, implantando e ampliando novas avenidas e construindo praças, além de reestruturar as antigas (VALVERDE, 1944).

Até 1950, a cidade viu mais dois projetos urbanísticos importantes. O de 1933, foi voltado para a construção do Campo de Aviação; e outro mais evidente, pois foi responsável pela construção do cais do porto fluvial. Ambos os projetos estavam voltados para setores de transportes, que junto da ferrovia ampliavam as redes de comunicação da cidade.

Com base nestas informações podemos afirmar que Pirapora passou por um processo de urbanização mais dinâmico depois da chegada da ferrovia. As reformas urbanas e melhoramento das estruturas da cidade podem significar que um processo de adaptação às necessidades da população crescente. Além disso, podemos dizer que a cidade de Pirapora se urbanizou com o objetivo maior do que oferecer melhor qualidade de vida, mas o de ampliar as estruturas econômicas que eram o motor do desenvolvimento da cidade.

Nossa afirmativa se baseia primeiro, na idéia das mudanças das vias públicas e nos serviços de saneamento básico e de fornecimento de eletricidade que atenderia a população e aos setores comerciais e industriais; segundo, no melhoramento e criação das vias de transporte que possibilitariam melhorar as relações comerciais, logo tornando a cidade mais atrativa para novos investimentos e negócios. Ambas mudanças na cidade proporcionaram o crescimento da população, atraída pelas melhoras na qualidade de vida e nas oportunidades de emprego.

Pelos dados de Bandeira e Álvares (1960), a cidade possuía uma população de aproximadamente 600 habitantes na década de 1910; os mesmos autores afirmam que em 1921 eram 5.500 mil pessoas. Segundo o IBGE no Recenseamento Geral de 1940, o município de Pirapora tinha uma população de aproximadamente 22.560 mil pessoas; 10.811 mil no distrito sede, distribuídos em 7.365 mil vivendo na cidade e 3.452 mil vivendo na zona rural. Na década de 1950, passou para 28.282 mil, sendo que cerca de 9.632 mil no distrito sede, 8.531 mil pessoas vivendo na cidade e 1.101 mil na zona rural.

A partir destes dados podemos afirmar que o distrito sede do município Pirapora possui, em 1940, a porcentagem aproximada de 68% da população vivendo na cidade e 32% na zona rural. Em 1950, 88% da população se concentravam na cidade e 11% se concentrava na zona rural. Análise dos dados ilustra um crescimento da população urbana em detrimento da população rural que caiu de 32% para 11% da população.

Podemos concluir que, a cidade de Pirapora passou por um processo mais dinâmico de urbanização depois da chegada da ferrovia. O prolongamento da Central do Brasil foi um dos causadores desse processo de urbanização da cidade, possibilitado uma ligação rápida com a capital, uma forma eficiente de deslocamento de pessoas e capitais que contribuiu para o seu desenvolvimento. Mas a organização interna da cidade, igualmente, se fez prática para projetar e remodelar a estrutura da cidade com objetivo de urbanizar e adequar à cidade a urbanização que se fazia.

No mesmo trecho da linha férrea de Pirapora, surgiu a cidade de Várzea da Palma com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1910, no local onde hoje existe a sede municipal. Segundo a Enciclopédia dos Municípios Mineiros (1959), anteriormente, desde 1875, a uma pequena distância onde hoje existe a cidade, existia o povoado de Palmas situado às margens do Rio das Velhas. Com a instalação da estação férrea, verificou-se o fenômeno de transferência paulatina, dos habitantes de Palmas para o novo povoado que tomou o atual topônimo –Várzea da Palma– em virtude da sua configuração topográfica.

O povoado elevou-se a distrito de Pirapora pela Lei estadual 336, de 27-12-1948. Sua elevação a município verificou-se pela Lei 1039, de dezembro de 1953. Localiza-se entre as cidades de Pirapora e Lassance, na Zona do Alto São Francisco. A cidade de Várzea da Palma passou por um processo de formação urbana diferente da cidade de Pirapora. O povoado foi praticamente criado com o prolongamento da

ferrovia, a Estrada de Ferro Central do Brasil possibilitou um crescimento rápido que elevou o povoado a distrito de 1910 a 1948, depois, em um tempo mais curto, a cidade em 1953. Segundo o Recenseamento de 1950 possuía uma população de 5012 pessoas no município, 1597 vivendo na sede administrativa e 3415 concentradas na zona rural.

Várzea da Palma possui aproximadamente 31,85% de sua população vivendo na cidade e 68,15% na zona rural. Podemos então classificar a cidade como pouco urbanizada, onde sua população rural é superior à urbana. Entretanto, a cidade é um exemplo de desenvolvimento desencadeado pela ferrovia. Juntamente com Lassance foi um dos distritos de Pirapora que foram beneficiados com a ferrovia e logo se desenvolveu como cidade sendo emancipada como município.

Entretanto, o processo de desenvolvimento proposto pela ferrovia não foi homogêneo com todos os povoados por onde passou. A lógica da ferrovia não possibilitou o desenvolvimento dos povoados de Porto Faria, Buritis das Mulatas e Aarão Reis. Pelo contrário, o resultado foi a estagnação, pois, nestes locais eram entrepostos de abastecimento das tropas que faziam o traslado de mercadorias. Após a ferrovia, passaram a ser somente um local de passagem da locomotiva, perdendo toda sua importância econômica como estratégica.

O novo meio de transporte pode ter apresentado um progresso inicial, mas não foi um benefício a longo prazo para todos. Desta maneira, podemos afirmar que a promessa de modernidade e progresso não atendeu a todos que apostaram na ferrovia, mas aos que tivessem como suprir as necessidades do capital. O contexto em que a reorganização urbana ocorre existe um poderoso instrumento de propaganda e persuasão em torno da modernização e do progresso. A ferrovia como semeador destes ideais, transpôs os obstáculos ao desenvolvimento e levou a modernidade e a sanitarismo para onde ela seria necessária para o progresso da cidade.

Podemos concluir que a ferrovia proporcionou o processo de urbanização aos lugares onde passou; no Norte de Minas ele foi responsável pela aceleração da urbanização na cidade de Pirapora, e formação urbana da cidade de Várzea da Palma. Mesmo que os eventos tenha sido diferentes em cada cidade, o impacto resultou em ponto em comum, que foi a capacidade da locomotiva de fornecer recursos que possibilitem mudanças no meio urbano que outros meios provavelmente não poderiam fazer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer da pesquisa se procurou desenvolver a idéia da ferrovia como motor do desenvolvimento, da urbanização e da modernização da cidade, pois como “filha” da industrialização e do avanço científico era o melhor meio que o capitalista encontrou para atender seus desejos de expansão. A maquina foi fruto da lógica do capital em crescer e transformar o meio em seu benefício; em buscar novos mercados e aumentar os lucros em detrimento aos gastos.

A locomotiva como resultado da criatividade e genialidade humana foi desenvolvida rapidamente pelo interesse dos seus inventores em lucrem. Ganhando a simpatia dos industriais, ganhou seu lugar no mundo em menos de um século. Hegemônica e desejada, a ferrovia se tornou um símbolo do novo mundo que o capitalista estava estruturando. Sua força simbólica conquistou respeito e admiração entre os meios de transportes, assumindo o denominação de *maquina do progresso*. O *mostro de metal* que muitos acreditavam que transpunha qualquer terreno, e todo entrave geográfico que o impedisse de abrir caminho para a modernidade.

A importância do transporte para o desenvolvimento da sociedade, e de suas relações comerciais o torna um dos elementos intimamente ligados ao desenvolvimento capitalista. Um sistema de transporte eficiente pode permitir a produção em larga escala para grandes mercados, viabilizando uma maior racionalidade produtiva. Para que se torne eficiente necessita que o meio de transporte se torne de custo satisfatório, confiável e rápido. A ferrovia foi o grande “herói” dos industriais, podendo oferecer o traslado de uma grande quantidade de mercadoria em seus vagões, por um custo melhor e mais rápido que qualquer outro meio de transporte terrestre da segunda metade do século XIX e início do século XX.

A maquina locomotiva assumiu o papel de transpor as terras que o capital não havia ainda conseguido conquistar, tornou a velocidade parte do cotidiano das pessoas e recebeu o título de propagador do “progresso e da civilização”. O transporte ferroviário produziu um processo de substituição dos meios de transportes por outros mais dinâmicos e eficientes. Um dos melhores exemplos foi o transporte mulas e carro de boi, chamados os tropeiros, que tiveram seu papel importante durante a colônia e o Império e que foram “parcialmente” substituídos pela locomotiva em sua função.

A ferrovia foi utilizado pelos produtores de café para escoar sua produção de maneira mais rápida e barata, logo o que não possui um papel essencial no sistema

acaba sendo extinto. Desta maneira, se mostra como funciona a lógica capitalista, e como o progresso e suas benfeitorias cobram seu preço. O desenvolvimento e o progresso prometido estão ligados aos interesses do mercado e do lucro. A ferrovia não estava levando somente melhorias para os povos afastados dos centros econômicos e políticos, mas, estava criando e ampliando o mercado e procurando matérias primas para a produção industrial. Sua estratégia era trazer os avanços da modernidade para um meio onde pudesse criar e condicionar a população aos interesses do capital.

A própria ferrovia, como resultado da Revolução Científica que o dinheiro dos industriais causou, tinha um interesse financeiro. A ciência produzida e as invenções que deslancharam com os capitais investidos, tinha como objetivo a ajudar o capitalismo a crescer e progredir. A crítica que se pode fazer, é compreender que nossos avanços tecnológicos têm 10% de altruísmo e 90% de benefícios econômicos individualistas. Novas invenções podem produzir benefícios, mas só existem porque têm uma utilidade para o mercado e gera lucro.

A cidade ao assumir uma importância econômica e política maior do que a do campo torna-se um cenário propício para agregar pessoas que vêm até ela a procura de melhores condições de vida. A partir disso observamos a cidade como palco da evolução do sistema capitalista e centro da industrialização e da Revolução Industrial. A cidade e a urbanização são estruturas intimamente ligadas, que passaram por um processo de dinamização com o advento do capitalismo. Desta maneira a urbanização contribuiu para o desenvolvimento capitalista, e este para a intensificação da urbanização.

A urbanização reflete o processo que a ferrovia desencadeou ao passar pelos povoados e cidades que existem no ramal de Pirapora. Utilizando dados sobre as cidades e povoados construímos um raciocínio sobre a urbanização e melhorias urbanas que a linha férrea desencadeou. Ao mesmo tempo, propiciou as ações de higienistas e sanitárias de promover o controle social que marcaram o processo de organização das cidades européias e posteriormente as brasileiras.

Nos séculos que se seguem a Revolução Industrial, a sociedade presencia um processo de reorganização da forma produtiva, dos meios de transportes e da vida cotidiana das cidades. A aceleração da urbanização exigiu do uso e ocupação do solo quanto no investimento em obras e serviços que melhorassem a infraestrutura necessária para acompanhar o crescimento demográfico.

As cidades ofereciam emprego para os que fugiam do campo, mas não ofereciam estrutura básica para acomodá-los. A grande aglomeração resultou em ruas e vielas imundas, construções feitas desordenadamente, sem penetração de luz solar e escoamento de esgoto a céu aberto. O quadro era caótico e, sobretudo, insalubre. As epidemias se espalhavam rapidamente, a condição sanitária e médica era inexistente.

Essa situação além de ser um problema social, era um problema econômico. Essa insalubridade produzia custos para o burguês, pois gerava um *custo* econômico que era trazido pelas jornadas de trabalho perdidas por doenças como despesas em instituições, pela cifras que medem o que custa à sociedade cuidar das viúvas e dos órfãos.

As medias sanitárias e médicas que surgiram e evoluíram no espaço urbano, propôs uma radical mudança de hábitos e costumes da população da cidade. As reformas urbanas são o resultado maior do discurso, que incorporou a *modernização* como seu lema principal. As mudanças afetaram o cotidiano de cada indivíduo que agora estava sendo “domesticado” para se adequar às necessidades sanitárias do capital. A saúde esta ligada ao bom trabalho na fábrica, e o controle social estava garantindo que o trabalhador siga normas de convívio na cidade.

A realidade estava sendo mudada, um novo mundo estava nascendo diante o mundo Ocidental. A ferrovia assumiu o papel da modernização e distribuidor dos confortos das maquinas e da ciência que caminhava a passos largos. Do seu surgimento até sua expansão mundo afora, inclusive sua chegada ao Brasil, a ferrovia foi um fenômeno espantoso, se tornando um símbolo da velocidade e do progresso. No contexto brasileiro, a expansão das vias férreas aconteceu durante o Império entrando pelos primeiros anos da República. As linhas férreas brasileiras nasceram da necessidade de transportar o café, mas foram além, quando surgiram projetos de integração nacional que visavam estabelecer a ligação de todo território nacional para que a soberania e a defesa nacional fossem garantidas.

Porém, interesses econômicos sempre estiveram junto destes projetos. A lógica capitalista não investiria tamanha quantia de dinheiro sem que se esperasse um retorno financeiro grande. Tal fato é esclarecido nas causas que podem explicar a interrupção da construção da ferrovia até Belém do Pará. Igualmente ao café, a borracha era um dos produtos que mais se exportava, o “ouro negro” foi um produto que atraiu muita atenção do governo federal que com a ferrovia Rio-Belém iria facilitar a chegada do produto aos portos do sudeste. A questão é que, a borracha perdeu seu lugar no

mercado, e não oferecia lucros como outrora. A ferrovia seria um investimento onde o retorno não seria satisfatório, logo sua finalização não seria necessária.

Por outro lado, a logística militar brasileira poderia utilizar deste meio de transporte para articular ações como invasões ou rebeliões de maneira ágil e eficaz. Seu percurso ofereceria um caminho pelo interior do país e região Norte, além do porto de Pirapora que fica às margens do Rio São Francisco, proporcionando deslocamento por água para o nordeste.

Mesmo que a obra da ferrovia para Belém do Pará não tenha sido completada, ela propôs desenvolvimento ao território da linha de Pirapora. A ferrovia construiu seu território no trecho da linha férrea de Pirapora, assim fornecendo estruturas mentais para modificar as estruturas anteriores, para um modelo modernizado. O processo de urbanização se mostrou evidente e marcante nas cidades de Pirapora e Várzea da Palma, pois a linha férrea que passava estava trazendo as melhorias que o progresso promete. Logo, muitos compraram o sonho do desenvolvimento pela ferrovia, mas nem todos recebem o prêmio prometido.

No aspecto médico-sanitarista, a ferrovia propiciou mudanças nas cidades, pois desencadeou investimentos que modificaram o espaço urbano para atender às necessidades comerciais da ferrovia. Além disso, proporcionaram uma via que pudesse trazer estruturas para construção de saneamento básico, água corrente e luz elétrica para as cidades e povoados.

Para concluir, dizemos que o processo de expansão da ferrovia foi um fenômeno proporcionado pelo capital e pelos interesses do governo em propiciar uma forma de construir uma ligação com as partes pouco conhecidas e afastadas do centro político administrativo e econômico da nova República. O projeto de integração pelo prolongamento ferroviário não se completou, mas proporcionou mudanças relevantes por onde passou. O símbolo do progresso cortou o Norte de Minas, com seu apito e suas linhas férreas, marcou a vida das pessoas que ali viveram, mas como os tropeiros, foi substituído por um transporte mais novo e mais rápido, hoje vive na história.

FONTES

Coleção Francisco Lobo Leite Pereira 1809-1928 – Arquivo Nacional

Correspondências do Inventário do Fundo da Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas (1861 – 1957) – Arquivo Público Mineiro

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Rio de Janeiro – Volume XXVII, 1959.

IBGE – Recenseamento Geral 1940

IBGE – Recenseamento Geral 1950

Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1907 – Arquivo Nacional

Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1913 – Arquivo Nacional

Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1914 – Arquivo Nacional

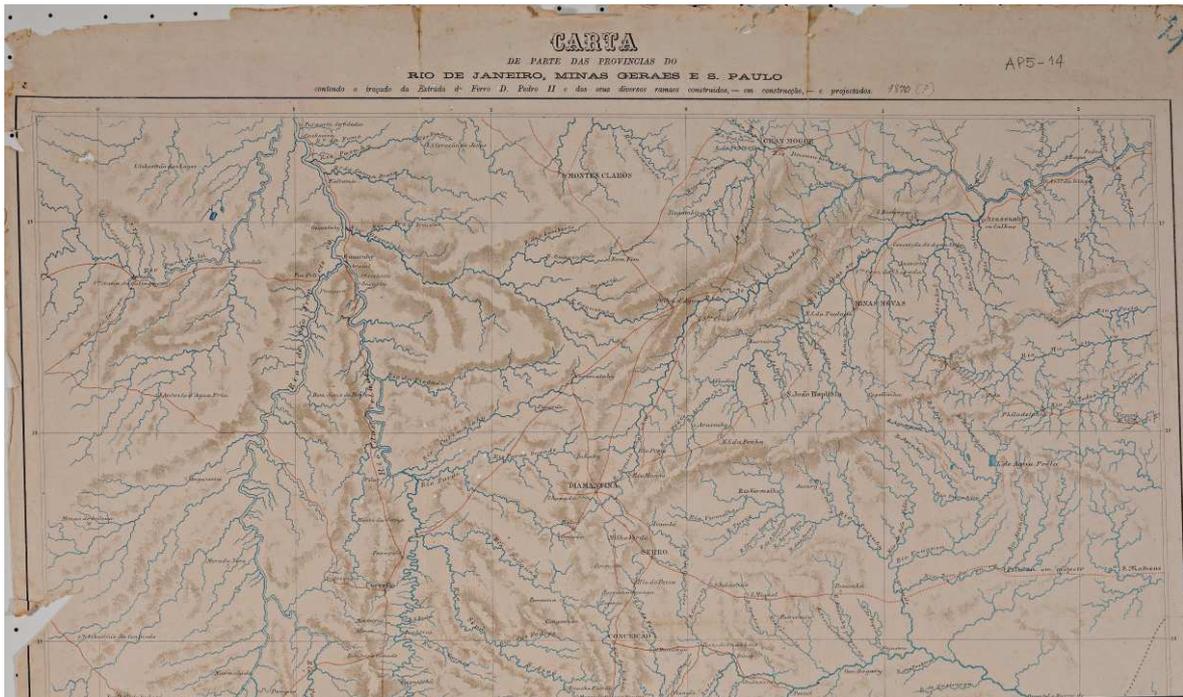
Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1916 – Arquivo Nacional

Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1918 – Arquivo Nacional

Relatório Anual da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1923 – Arquivo Nacional

ANEXOS

ANEXO1



Mapa 01 – Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II: Norte de Minas - Prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II - 1870.
Fonte: Arquivo Nacional.

ANEXO 2



Mapa 02 – Mapa do Brasil - Proposta de Prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1927.

Fonte: Arquivo Nacional

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRÃO, Janete. **Pesquisa e História**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.
- ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IPESPE, 1995.
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. 4. ed. Porto Alegre: Bookmann, 2001.
- BANDECCHI, Brasil. **História econômica e administrativa do Brasil**. São Paulo: Ed. Didática Irradiante, 1970.
- BANDEIRA, Ivan MOTA; ALVARES, Breno. DINIZ, Domingos. **Álbum do Cinquentenário Pirapora: 1912 – 1960**. Pirapora: SNT, 1960.
- BARAT, Josef. Planejamento das infraestruturas de logística e transportes. *L&C*. Nº 133, p.13–15. junh/julh, 2009. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/barat040909.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2011.
- BARAT, Josef. **Transporte e energia no Brasil: Estudo do caso da Região Metropolitana de São Paulo**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand do Brasil, 1991.
- BARAT, Josef. **Logística, transportes e Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: CLA Editora, 2007.
- BARBOSA, Sidney. O patrimônio arquitetônico francês, a modernidade e o romance Notre Dame de Paris de Victor Hugo, *Polifonia*, Cuiabá: EDUFMT, Nº 06, P. 87-101, 2003.
- BEGUIN, François. As maquinarias inglesas do conforto, In: Espaço e Debates. Cidades e Hitórias. *Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbano/USP, Ano XI, 1991.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moises, São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BEZERRA, Holien Gonçalves. Ensino de História: conteúdos e conceitos básicos. In.: KARNAL, Leadro (org). *História na sala de aula: Conceitos, práticas e propostas*. São Paulo: Contexto, 2003.
- BORGES, Vavy Pacheco. **O que é História**. 19. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- CABRAL, Antonio Ferreira. **Capitão Enéas: Um Mauá no Norte de Minas**. Belo Horizonte: Litera Maciel, 1985.
- CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do império**, São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMPOS, Cristina. Ferrovias e urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962). In: CAMPOS, Cristina; OLIVEIRA, Eduardo Romero; GITAHY, Maria Lucia Caira (Orgs). **Territórios e cidades: Projetos e representações – 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. São Paulo: Contexto, 2000

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CHOAY, Francoyse. **O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia**. Tradução: Dafene Nascimento. 6. ed. Perspectiva: São Paulo, 2005.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

CLENES, Cleuton; CARDOSO, Lucimar Crispim Vaz; DOURADO, Vânia Cristina. O processo de urbanização Brasileira. **Estudos**, Goiânia, v. 37, n. 5/6, p. 573-585, maio/jun, 2010.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **127 anos da Ferrovia**. Rio de Janeiro: Associação dos Engenheiros da EFCB, 1985.

DEL BRENNA, Giovanna Rosso (org). **Rio de Janeiro de Pereira Passos**. Uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: PUC/RJ, 1985.

DEVAUX, Pierre. **As Estradas de Ferro**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1964.

DEBES, Célio. **A caminho do oeste: Subsídios para a história da companhia Paulista de Estrada de Ferro e das ferrovias de São Paulo**. São Paulo: Edição comemorativa do Centenário de Fundação da Companhia Paulista, 1968.

DIAS, João Carlos Pinto; MACHADO, Evandro M.M.; BORGES, Érica Carime; MOREIRA, Eliana Furtado; GONTIJO, Claudia; AZEVEDO, Bernardinho Vaz de Mello. Doença de Chagas em Lassance, MG. Reavaliação clínico epidemiológica 90 anos após da descoberta de Carlos Chagas. *Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical*. N.35, p.167-176, mar/abr, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsbmt/v35n2/9065.pdf>>. Acesso em dez. 2011.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso; ou progresso como ideologia**, São Paulo: Unesp, 2006

ESCOBAR, Arturo. Planejamento. In: SACHS, Wolfgang. **Dicionário do desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder**. Petrópolis: Vozes, 2000.

ESTEVA, Gustavo. Desenvolvimento. In SACHS, Wolfgang. **Dicionário do desenvolvimento**: guia para o conhecimento como poder. Petrópolis: Vozes, 2000.

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Rio de Janeiro, Volume XXVII, 1959.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Tradução: Roberto Machado. Rio de Janeiro, Edições Graa1, 1982.

FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

FILHO, Armando Oscar Cavanha. **Logística**: novos modelos. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

FREITAS, Vitor Figueira de. **Na bacia do São Francisco**. Belo Horizonte: Santa Maria, 1960.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: Unesp, 2004.

GADRET, Hilton J.. **Transito**: Superfunção Urbana, Rio de Janeiro: FGV, 1969.

GARCIAS, Carlos Mello; BERNARDI, Jorge Luiz. As funções sociais da cidade. *Direitos Fundamentais e Democracia*. vol.4, n.4, julh/dez 2008. Disponível em: <http://<revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/viewFile/158/118>>, Acesso em: nov. 2011.

GEORGE, Pierre. **Geografia econômica**. Rio de Janeiro: Difel, 1980.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. Tradução: Raul Fiker, São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GOMES, Ângela de Castro (org.). **Minas e os fundamentos do Brasil moderno**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

HABERMAS, Jurgen. Modernidade versus pós-modernidade. **Arte me revista**. São Paulo. Ano. 5, n.º.7, p.86 – 90, 1983

HEILBRONER, Robert. **A Natureza e a Lógica do Capitalismo**. São Paulo: Ática, 1988.

HENRY, John. **A revolução científica**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1998.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções**. 9.ed, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

JAGUARIBE, Hélio. **Desenvolvimento Econômico e Desenvolvimento Político**: Uma abordagem teórica e um estudo do caso brasileiro. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1969.

JAPIASSU, Hilton. **Interdisciplinaridade e patologia do saber**. Rio de Janeiro: Imago, 1976.

JESSUA, Claude. **Capitalismo**. Tradução: William Lagos, Porto Alegre: L&PM, 2009.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**. 3.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

KUHN, Thomas S. **A Estrutura das Revoluções Científicas**. 7 ed. Tradução: Beatriz Vianna Boeira e Nelson Boeira. 9.ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.

KROPF, Simone Petraglia. Ciência, saúde e desenvolvimento: a doença de Chagas no Brasil (1943 -1962). *Tempo*, Rio de Janeiro, nº 19, 2009, pp. 107-124. Disponível em:< http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_dossie/artg19-8.pdf>. Acesso em: dez. 2011.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: Do Cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História. Universidade de Campinas. Campinas, 1993.

LESSA, Simone Narciso. Trem de Ferro: o mito da modernidade no sertão. Sertão: cultura e poder. *Sertão: Cultura e Poder*. Montes Claros, v.1, n.1, p.13-43, 2007.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovias, sociedade e cultura: 1850-1930**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

LIMA, Othon Alvares Araujo. **Sistema Ferroviário Brasileiro: Estudo Econômico**. Rio de Janeiro: Apec Editora s/a, 1969.

LOPES, Marcos Antônio; MARTINS, Marcos Lobato. Negócio à moda antiga: tropas de comércio em Diamantina nos meados do século XX. *História: São Paulo*. v.30, n.1, p. 332-348, jan/jun 2011. Disponível em:< <http://www.scielo.br/pdf/his/v30n1/v30n1a16.pdf>>. Acesso em: dez. 2011.

MANTOUX, Paul. **A revolução industrial no século XVIII**. São Paulo: UNESP, 1988.

MARTINELLO, Pedro. **A “Batalha da Borracha” na Segunda Guerra Mundial e suas conseqüências para o Vale Amazônico**. São Paulo: Ufac, 1988.

MARTINS, Ricardo Silveira; FILHO, José Vicente Caixeta. O desenvolvimento dos sistemas de transporte: Auge, Abandono e Reativação Recente das Ferrovias. Teoria e Evidência Econômica: *Passo Fundo*, v.6, n.11, p.69-91, nov. 1998. Disponível em:<http://www.upf.tche.br/cepeac/do_wnload /rev_n11_1998_art4.pdf>. Acesso em: set. 2011.

MARTINS, Ricardo Silveira; FILHO, José Vicente Caixeta. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

MARTINS, Roberto de Andrade; MARTINS, Lilian Al-Chueyr Pereira; FERREIRA, Renata Rivera; TOLEDO, Maria Cristina Ferraz de. *Contágio: história da prevenção das doenças transmissíveis*. São Paulo: Moderna, 1997.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Capinas: Pontes, 1990.

MELO, Victor Andrade de; PERES, Fabio de Farias. Lazer, esporte e cultura urbana na transição dos séculos XIX e XX: conexões entre Paris e Rio de Janeiro. *Logos*, ano.12, n.22, 2005.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução: Neil R. da Silva, 4.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NASCIMENTO, Flavia. A Paris d'o camponês: Literary representation of the city in Le Paysan de Paris, by Louis Aragon. *Revista Letras*, CURITIBA: EDITORA UFPR, N. 70, p.59-79, 2006. Disponível em:< [http:// ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/letras/article/download/4600/6392](http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/letras/article/download/4600/6392)>. Acesso em dez. 2011.

NASCIMENTO, Flavia. A Paris pós-guerra. *Revista Letras*, Curitiba: UFPR, N. 59, p.61-76, 2003. Disponível em:< [http:// ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/letras/article/download/2836/2318](http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/letras/article/download/2836/2318)>. Acesso em dez. 2011.

NEDER, Gizlene. Cidade, identidade e exclusão social, *Tempo*, Rio de Janeiro, Vol. 2, n.3, p.106-134, 1997.

OLIVEIRA, Naia. G. I. ; BARCELLOS, Tanya. M. M. . **Uso capitalista do solo urbano: notas para discussão**. Porto Alegre: Ensaio FEE, v. 8, n. 2, p.131-135, 1987.

OWEN, Wilfred. **Estratégia para os transportes**. Tradução. David Hastings. São Paulo: Pioneira, 1975.

PEREIRA, Anete Marília. A urbanização no sertão Norte - Mineiro: Algumas reflexões. In: PEREIRA, Anete Marília e ALMEIDA, Maria Ivete Soares de. (org.). **Leituras geográficas sobre o Norte de Minas Gerais**. Montes Claros: Ed. UNIMONTES, 2004.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social. UNIMONTES. Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. **Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais**. Caminhos da Geografia. Uberlândia: Instituto de Geografia-UFO, v. 10, n. 31, 2009.

PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.

PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. *Gestão & Produção*: Universidade Federal de São Carlos, v. 17, n. 3, p.553-566, 2010.

PORTO, Ângela de Araújo. **As artimanhas de Esculápio**: crença ou ciência no saber médico. Niterói, (Dissertação de Mestrado)- Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 1985.

POSSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução: de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RATTNER, Henrique. **Planejamento e bem-estar social**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

RIBEIRO, José Hamilton. **Os tropeiros**: Diários da Marcha. São Paulo: Globo, 2006.

RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; PECHMAN, Robert. **Cidade, povo e nação**: Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROMERO, Jose Luis. **América Latina**: as cidades e as idéias. Tradução: Bella Josef. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

SAES, Flavio Azevedo Marques. Economia. In. PASSOS, Maria Lucia Perrone (org.). **Evolução urbana da cidade de São Paulo (1872-1945)**. São Paulo: Eletropaulo, 1989.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Rio Claro**: Uma cidade em transformação (1850-1906), São Paulo: Annablume, 2002.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**, São Paulo: Enunesp, 2008.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**, Petrópolis : Vozes, 1980.

SCHMIDT, Carlos Borges. Tropas e Tropeiros. *Journal of Inter-American Studies*, Miami, v.1, n. 2, p.103-122, 1959.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução: Laura Teixeira Mota. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 14. ed. São Paulo: Contexto, 1998.

SINGER, Paul. O Uso do Solo Urbano na Economia Capitalista. In MARICATO, Ermínia (org.) **A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

SILVA, Janice Theodoro da. A questão Urbana. In. PASSOS, Maria Lucia Perrone (org.). **Evolução urbana da cidade de São Paulo (1872-1945)**. São Paulo: Eletropaulo, 1989.

SMITH, Anthony. **Os conquistadores do Amazonas**: quatro séculos de exploração e aventura no maior rio do mundo, São Paulo: Best Seller, 1994.

VALVERDE, Orlando. Dois ensaios de geografia urbana Pirapora e Lapa. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: IBGE, v.6. p.509-526, 1944.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**: Foucault revoluciona a história. 4. ed., Brasília: Editora UNB, 2008.

WIRTH, John. **O fiel da balança**: Minas Gerais na federação brasileira (1889-1937), Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.