

Transformações urbanas, expectativas e polêmicas em torno da instalação das estações ferroviárias em Piracicaba

Mário Lucas Medeiros Naval¹
Eduardo Antonio Fernandes Rocha²
Laura Santos Gazana³
Matheus Luis Oliveira da Silva⁴
Adalberto Coutinho de Araújo Neto⁵

Resumo: Este artigo tem por objetivo verificar e analisar os impactos, bem como as transformações urbanas, as expectativas e as polêmicas causadas pela instalação das estações ferroviárias das companhias Ituana/Sorocabana e Paulista na cidade de Piracicaba, entre as décadas finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Essa pesquisa origina-se a partir do estudo e da análise de documentos históricos situados, em sua maioria, no Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes, na cidade de Piracicaba. A metodologia adotada foi a busca por palavras-chaves relacionadas ao tema, seleção e a análise dos documentos. Os resultados evidenciaram que a instalação da Ferrovia Ituana/Sorocabana, mesmo com suas inúmeras críticas, foi essencial para que, posteriormente, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro chegasse à cidade para suprimir os problemas apresentados pela sua antecessora. Ademais, as transformações e impactos urbanos causados pelas ferrovias implicam na aparência urbana e na economia local. Espera-se, com esse estudo, resgatar parte da história da cidade de Piracicaba e contribuir para o conhecimento desse processo histórico.

Palavras-chave: Estações ferroviárias; Ituana/Sorocabana; Companhia Paulista de Estradas de Ferro; Piracicaba

Abstract: This article aims to verify and analyze the impacts and urban transformations, the expectations and the controversies caused by the installation of the railway stations of the companies Ituana / Sorocabana and Paulista in the city of Piracicaba, between the final decades of the 19th century and the first decades of the century XX. This research originates from the study and analysis of historical documents, mostly located in the Prudente de Moraes Historical and Pedagogical Museum, in the city of Piracicaba. The adopted methodology was the search for keywords related to the theme, selection and analysis of the documents. The results showed that the installation of the Ituana / Sorocabana Railway, despite its numerous criticisms, was essential for the Companhia Paulista de Estradas de Ferro to arrive in the city later to eliminate the problems presented by its predecessor. Furthermore, the transformations and urban impacts caused by the railroads permeate the urban appearance and the local economy. It is hoped, with

¹ Discente do curso Técnico em Informática Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), Câmpus Piracicaba, mariolmnaval@hotmail.com

² Discente do curso Técnico em Informática Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), Câmpus Piracicaba, eduh_rocha@hotmail.com

³ Discente do curso Técnico em Informática Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), Câmpus Piracicaba, llauragazana@gmail.com

⁴ Discente do curso Técnico em Informática Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), Câmpus Piracicaba, matheusluissilva@hotmail.com

⁵ Docente da área de História do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), Câmpus Piracicaba, prof.adalbertocoutinho@ifsp.edu.br

this study, to rescue part of the history of the city of Piracicaba and contribute to the knowledge of this historical process.

Keywords: Railway station; Ituana/Sorocabana; Iron Station of Paulista Company; Piracicaba

Introdução

Conhecer a História local é uma importante ferramenta para a construção da cidadania. Quando, a partir de pesquisas bibliográficas em livros e artigos, consegue-se relacionar o processo histórico local com o geral, ganha-se muito na compreensão do conjunto dos processos históricos que formaram a sociedade. A articulação de ensino e pesquisa tem contribuído nessa tarefa.

A cidade de Piracicaba tem sua história marcada por um aspecto rural duradouro, que tardou a mudar. Piracicaba, no século XIX, é caracterizada pela existência dos canaviais – para produção de açúcar - e das lavouras de café. Todavia, a chegada da Paulista em Piracicaba, só em 1922, foi explicada pelo fato da companhia estar mais vinculada à expansão cafeeira no Novo Oeste Paulista (TORRES, 2009).

A extinção do tráfico de escravos disponibilizou muitos capitais ao Brasil, como também possibilitou a expansão das lavouras cafeeiras e, assim, favoreceu o desenvolvimento econômico. Nesse cenário, o problema dos transportes estimulava novas redes de comunicações, abrindo espaço para a construção das estradas de ferro. Por exemplo, a construção da estrada de ferro que ligava Santos à Jundiaí trouxe novas perspectivas e planos às cidades do interior paulista, possibilitando a discussão entre fazendeiros de café e senhores de engenho, que pertenciam ao chamado Oeste Paulista, sobre a criação do que viria a ser a Estrada de Ferro Ituana. Posteriormente, discutia-se a criação da Paulista. Vale ressaltar que, entre 1836 e 1858, os planos para construção de uma estrada de ferro em Piracicaba só foram meras tentativas, sem resultado positivo (TORRES, 2009).

Neste artigo, procuramos discutir e analisar os impactos, as transformações urbanas, as expectativas e as polêmicas causadas pelas estações ferroviárias Ituana/Sorocabana e Companhia Paulista na cidade de Piracicaba. Essas estações ferroviárias foram instaladas, consecutivamente, no bairro Alto e no bairro cujo nome foi dado pela estação, bairro da Paulista.

O tema foi desenvolvido pois, além da considerável importância para o desenvolvimento da cidade de Piracicaba - já que a mesma, apesar de ser “fim de linha”, se

conectou com a capital São Paulo -, constatou-se a carência de trabalhos que tratassem das ferrovias.

Materiais e métodos

A pesquisa foi realizada em acervos históricos que se encontravam em museus e bibliotecas da cidade de Piracicaba. A pesquisa bibliográfica teve como foco o acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (IHGP), usou também como fontes/documentos históricos alguns jornais que datam do final do século XIX até início do século XX e fotografias preservados no Museu Histórico e Pedagógico “Prudente de Moraes”. Assim, foram analisados jornais como Diário de Piracicaba (1959-1962), Jornal de Piracicaba (1900-Década de 1920) e Gazeta de Piracicaba (1882-1938). O foco em nossas análises foi na Gazeta de Piracicaba e no Jornal de Piracicaba, principalmente nos anos que antecedem, no ano de instalação e nos anos que sucedem a chegada das ferrovias. As edições do Jornal de Piracicaba e da Gazeta de Piracicaba de 29 de julho de 1922 foram importantes fontes de dados, visto a data de chegada da Paulista em Piracicaba.

A minuciosa análise dos jornais e fotografias acerca do tema foram realizados, em sua maioria, no Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes, onde as visitas foram semanais e monitoradas pelo museólogo Maurício Fernando Stenico Beraldo ao longo do ano de 2017. Por outro lado, as buscas nas revistas do IHGP (REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA, 1991) foram feitas através do acervo online disponível no site do próprio Instituto. Também assistimos aos documentários sobre as ferrovias.

Vale pontuar que, além da pesquisa em documentos físicos, em visitas às estações ferroviárias de Piracicaba e ao Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes, questionamos as pessoas que encontrávamos (historiadores, fotógrafos, cidadãos, agentes municipais etc.) sobre as ferrovias da cidade. No entanto, o foco da pesquisa foram os registros históricos físicos, mas a memória da população pode ser um tema de uma pesquisa futura.

A metodologia adotada nesta pesquisa foi a busca de palavras-chave nos documentos históricos. Quando encontrados materiais do nosso interesse, registramos onde eles se encontravam e os coletamos, seja com uma foto do material ou com a separação deste. Na fase posterior, analisamos todos os materiais, separando o que de fato fosse relevante para nossa pesquisa. Após termos todo o material organizado, elencamos os subtítulos com base nos materiais que possuíamos. Assim, demos início a produção deste artigo.

Resultado e discussão

Ituana

Chegada e transformações

A instalação da primeira estação ferroviária em Piracicaba ocorreu em 1886, ainda no tempo do Império. Antes disso, já existia uma espécie de ramal, porém, como se dizia nos jornais da época, era mais reconhecido como um armazém do que como uma ferrovia de verdade (O RAMAL..., 1922, p. 1). A estação da ferrovia Ituana foi resultado de doações de terrenos impostos pela Diretoria de Estação à Câmara Municipal e também teve fazendeiros acionistas no processo de criação da ferrovia. Logo em seu começo, a estação trouxe grandes mudanças na aparência e na riqueza da cidade.

Sendo uma época de grandes transformações na paisagem rural piracicabana, já não predomina o verde claro dos canaviais e nos Relatórios da Câmara Municipal um novo produto ocupava lugar de destaque, o café, lavoura próspera que permitiu à nação um surto de riqueza e de progresso. (TORRES, 2009, p. 110).

Piracicaba foi uma das primeiras cidades da região a ser beneficiada pelo transporte ferroviário. Desde dezoito de julho de mil oitocentos e sessenta e três, a Câmara Municipal criou uma lei, concedendo uma área do Bairro Alto para a construção do ramal da ferrovia. Algum tempo depois, com o decreto de 24/05/1892, feito pelo presidente do Estado de São Paulo no tempo da República, autorizou-se a fusão da Companhia Ituana com a Companhia Sorocabana, tornando-se, então, uma ferrovia só: a União Sorocabana Ituana - USI.

Dado que a Ituana/Sorocabana foi a primeira estação em Piracicaba, mesmo após a vinda da Estação Paulista, a população ainda se dividia entre as duas companhias, porém era fato que existia uma moderna (Paulista) e outra antiga (Ituana/Sorocabana). Em termos de carga, as duas transportavam perfeitamente, no entanto, a Ituana/Sorocabana estava um pouco deteriorada, pois, em comparação a Paulista, tinha muitos problemas (O RAMAL..., 1922, p. 1).

Críticas

A ferrovia Ituana/Sorocabana sempre foi alvo de inúmeras críticas. Sud Mennucci, importante educador e piracicabano, aponta que o desconhecimento da cidade de Piracicaba por

parte da população brasileira se deve a essa ferrovia. Para o educador, a ligação de Piracicaba à rede de viação geral pela ferrovia Ituana/Sorocabana foi um grande erro, pois a cidade era a “ponta dos trilhos”, ou seja, um ramal morto e isolado. Ademais, a carência de movimento do tráfego contribuiu para que Piracicaba não se fizesse conhecida, já que tal ferrovia possibilitou pouquíssima visitação à cidade (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

Ainda nesse assunto, um outro problema a ser assinalado é que o progresso da cidade se encontrava freado pelas dificuldades de transporte e pela ausência de comunicação de Piracicaba com importantes zonas consumidoras do Estado. A estagnação da cidade dava-se, mais uma vez, ao fato de que a cidade era quase ao fim do ramal de uma estrada de ferro desorganizada, onde se encontrava isolada e sem saída para os seus produtos agrícolas e industriais, o que não fazia a cidade despertar interesse e nem demonstrar vantagens aos capitalistas que pretendiam explorar qualquer ramo de atividade no local. A evidência da desorganização é clara ao ter ciência de que, o único trem de passageiros que chegava à Piracicaba através da estrada de ferro e que permitia a comunicação de Piracicaba com a capital do Estado, era aquele que chegava entre as três horas da tarde e às sete horas da noite (O RAMAL..., 1922, p. 1).

A cidade de Piracicaba recebeu uma grande dádiva da natureza: o rio. Este era uma fonte de energia, de transporte e de comunicação, em que a utilização eficiente do rio concederia à cidade a possibilidade de tornar-se um importante entreposto comercial. No entanto, a ferrovia Ituana/Sorocabana cometeu um grande erro quando finalizou suas linhas nas barrancas do rio Piracicaba, o que não favoreceu a navegação desse e, como consequência, o não aproveitamento de toda a força que se encontrava no rio e no salto (CURRENT..., 1922, p. 6).

Além disso, em meio às reclamações do povo piracicabano sobre a ferrovia, as referentes ao serviço de transporte de cargas eram ascendentes. O mensageiro da estação da cidade, não conhecendo as pessoas às quais são expedidos os avisos de cargas, causava uma enorme desordem. Essa confusão gerava ultrapassagem do prazo de retirada da carga pelo destinatário, resultando no pagamento da taxa postal em dobro e no preço dos fretes das cargas somados ao valor da armazenagem (A SOROCABANA, 1916, p. 1).

Todos esses problemas apresentados pela Ferrovia Ituana/Sorocabana fortaleceram a ideia da construção de uma nova estação, de uma outra companhia, em Piracicaba. Desse modo, com apoio popular e político, a Companhia Paulista chega a Piracicaba em 30 de julho de 1922, com o objetivo de suprir as necessidades e os desejos econômicos e de modernidade dos piracicabanos eficientemente e trazer progresso à cidade.

Companhia Paulista

Chegada

Por conta do seu comércio e sua produção agrícola intensos, Piracicaba devia contar com boa conexão com toda a rede férrea do interior e, principalmente, São Paulo. Até então, uma estreita linha da Companhia Ituana fazia a conexão entre as duas cidades, assim como tinha vários outros ramais, que atendiam as outras cidades da região.

A cidade pleiteava uma melhoria no seu sistema ferroviário desde 1890, onde planejava a implementação de uma espécie de “linha de cintura” ligando Piracicaba a Ituana e às vias férreas da Paulista, Mogiana, Sapucaí, Muzambinho e Central do Brasil, entre si. Porém, tal iniciativa não foi concretizada (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

No entanto, em 1890, o Dr. Buarque de Macedo, renomado industrial da cidade, contratou uma empresa para criar uma nova linha à companhia Ituana que, quando pronta, somaria mais de 350 quilômetros de trilhos à ferrovia, ligando Piracicaba às importantes cidades como São Paulo, Santos, Campinas, Americana, etc. Porém, mesmo com a presença do renomado industrial Macedo, a companhia Ituana, unida à Sorocabana, sofria com sua administração e estava numa situação dita verdadeiramente anárquica, o que impossibilitou a aceitação de tal projeto (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

É nesse contexto de quarenta anos de atuação da companhia Ituana/Sorocabana em que a Companhia Paulista chega à cidade com a promessa de instalar uma comunicação rápida com São Paulo em Piracicaba, com um percurso mais curto que a antiga linha da Estrada de Ferro Sorocabana, onde se ligaria também toda a rede de ferrovias Mogiana e Paulista, em especial, a importante “Secção Rio Claro”. Tudo isso em acordo com a Câmara Municipal de Piracicaba, que prometeu desapropriar todas as terras necessárias e dar acesso às “estradas de rodagem” - rodovias da época - para a ferrovia (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

O primeiro trem

Historiadores, fotógrafos, cidadãos, agentes municipais, dentre muitas outras pessoas com as quais entramos em contato no decorrer das nossas pesquisas em campo, disseram o quão importante as ferrovias eram para as cidades do interior semelhantes à Piracicaba. Isso comprova-se em todas as fontes físicas analisadas, principalmente nos jornais, em que, com

muito clamor, descreviam as inaugurações dos ramais das ferrovias, das estações e dos trechos de trilho.

Inúmeros engenheiros tiveram seus nomes citados nas matérias dos jornais, que diziam o quão difícil era a construção da linha férrea e o pensar para otimizar a sua extensão sem realizar tantas curvas e manter um nível equilibrado de inclinação. Podemos tomar como exemplo um trecho do jornal de Piracicaba que descrevia uma das fases da construção do ramal de Piracicaba à Santa Bárbara d'Oeste:

Apesar de já estar em andamento o serviço, o primeiro engenheiro a cujo cargo estavam todos os trabalhos em construção, procurou sem esmorecimento, melhorar ainda mais a linha, o que conseguiu após apurado estudo, suprimindo várias curvas e aumentando os alinhamentos, ficando diversos com mais de um quilômetro, chegando mesmo um a ter 2 quilômetros, e as curvas foram substituídas pelas de raio maior, das quais apenas 5 ficaram com raio mínimo de 300ms. (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

A chegada do primeiro trem da Companhia Paulista à Piracicaba foi um evento grandioso. Pessoas de grande importância civil e política compareceram à cerimônia. Até mesmo o presidente do Estado esteve presente não só no evento, como também estava dentro do trem e foi aclamado por toda a população que estava ali para assistir (ROMPE-SE..., 1922, p. 6).

Para ilustrar o dia da chegada do trem temos um relato publicado no jornal de Piracicaba do dia 1º de agosto de 1922:

De certo, Piracicaba assistiu trás anteontem a maior festa de quantas se têm aqui realizado. Quando chegou à plataforma da estação o primeiro trem da Paulista, conduzindo o representante do presidente do estado e sua comitiva, a alma do povo desta terra representada bem na metade da sua população, aguardava-o recebendo-o com os mais delirantes aplausos. Era bem a chegada do seu mais alto ideal que os Piracicabanos tinham ido esperar. Dir-se-ia que vinte anos de esperanças e de permanente aspiração, representados por uma massa popular avaliado em 10.000 almas, irrompiam soberba e delirantemente numa onda irrefreável de entusiasmo. Quando chegou o trem, o povo rompeu em vivas e palmas prolongadas. Se não dizemos que o entusiasmo, a alegria, excederam à nossa expectativa é porque nenhuma expectativa se podia fazer das festas inaugurais do grande acontecimento, porque todos estavam tomados do mesmo júbilo ressentindo na alma as mesmas emoções... Às [sic] 15:30 horas, de sábado, partiu desta cidade conduzindo uma comissão de vereadores, composta dos SRs [sic]. Odilon Ribeiro Nogueira, Dr. Fellipe W. Cabral de Vasconcellos e Cap. Ricardo Pinto César, representantes da imprensa e algumas exmas. Famílias. Depois de uma excelente viagem de 34 minutos chegou o trem à Santo Bárbara. A estação de Santa Bárbara, que se achava artisticamente enfeitada, começava se encher de gente que ia assistir à chegada do especial marcado para as 16:40 horas. Ao aproximar a hora marcada, chegou o Sr. Diretor do grupo daquela cidade e professores com todas as crianças do seu estabelecimento de ensino, que formaram perto da plataforma. Em breve a estação de Santa Bárbara se enchia de populares. Às 16:40 chegou o especial de São Paulo. À parada do trem, a filarmônica "União Barbarense" tocou o Hino Nacional ovacionando povo em calorosas vivas ao

Sr. Presidente do Estado, ao Sr. Secretário de Agricultura e a Companhia Paulista. Quando foi possível se fazer silêncio, ouviu-se o Sr. Prof. Antonio de Arruda Ribeiro, diretor do grupo escolar da cidade, quem em nome do diretório político e do povo de Santa Bárbara, saudou o Presidente do Estado, representado na pessoa do digno secretario de S. Excia [sic]. Em seguida saudou emissário do governo do Estado uma aluna, que lhe ofereceu um buquê de flores em nome do estabelecimento de ensino de que faz parte. Por último falou s. excia [sic]. Agradecendo as manifestações ao Governo do Estado representado em sua pessoa. Às 19:25, precisamente, ouviu-se na Estação da Paulista em Piracicaba, o primeiro apito do trem inaugural. Poucos minutos depois debaixo da mais delirante ovação, entrou o especial na plataforma. Foi indescritível o entusiasmo. A grande multidão, que se aglomerava no largo desde às 17 horas do lado oposto a oras, toda, aplaudia com mais intenso entusiasmo. Uma das bandas de música tocou o Hino Nacional. Estava inaugurada a Paulista. (ALMA..., 2015a, 2015b).

Piracicaba tinha então uma nova região a se desenvolver graças à ferrovia. Do lado oposto à já presente Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Paulista instalou-se no bairro onde até hoje leva o seu nome "Paulista". Esse evento chamou a atenção de diversos fazendeiros e Industriais da cidade e da região na época, pois, naquele momento, eles teriam uma linha de transporte eficiente e mais confortável, tendo em vista que ela levava passageiros na maior parte de suas viagens, assim como suas mercadorias.

Expectativas

A vinda da Companhia Paulista de Estradas de Ferro à Piracicaba era, sem dúvida, vista como sinônimo de progresso. O desenvolvimento de uma cidade depende principalmente dos meios de comunicação fáceis, baratos e eficientes, com ligações aos importantes centros comerciais. Nesse sentido, a Paulista chegava para cumprir esse papel.

Antes da chegada da Cia. Paulista, as escolas superiores, a indústria e o comércio da cidade encontravam-se asfixiados pela falta de meios de comunicação rápidos e de fácil acesso. A Paulista, além da comodidade proporcionada por sua frota de trens de bitola larga, possibilitava viagens realizadas em pouco mais de quatro horas. Soma-se a isso o relato do Major Claudio Barbosa, que afirmava ser a direção dessa companhia corretíssima, com os serviços prestados modelares, bem como em matérias de indústrias de locomoção ser a primeira e das melhores empresas nacionais, senão a melhor da América do Sul (A PAULISTA..., 1922, p. 7). Tais excelências certamente contribuiriam para o avanço da cidade.

A Paulista tinha interesse em alargar a bitola de todas as suas linhas e realizar a eletrificação delas, de modo a melhorar o tráfego e todos os serviços prestados. Ela também pretendia ligar Piracicaba à Bauru, ao Mato Grosso e, talvez, à Bolívia (A PAULISTA..., 1922, p. 7). Na rota de São Paulo à Bauru, Piracicaba era o ponto médio, que serviria de local para

descanso dos viajantes que se interessassem em desfrutar da beleza e hospitalidade da cidade. Dessa maneira, o turismo na cidade, mesmo que embrionário, seria uma nova atividade que fomentaria capitais e investimentos. Um dos objetivos era transformar Piracicaba em uma cidade de estação, assim como Campos do Jordão e Santos, construindo uma infraestrutura de diversão, recreio e estadia nas margens do Rio Piracicaba (A PAULISTA..., 1922, p. 7).

A posição geográfica de Piracicaba, seu clima, sua população e seus recursos naturais, também demonstravam a tendência da cidade a desenvolver-se e se tornar um grande e importante centro industrial (NOSSO..., 1922, p. 7). Para tal feito, faziam-se necessárias mãos de obra, matérias-primas e energia em abundância. No que diz respeito a essas condicionantes, Piracicaba não tinha problemas. A. S. Malfatti (NOSSO..., 1922, p. 7) diz que, junto a esses três pontos, uma administração municipal inteligente, que buscou o melhor para a cidade, que estimulou o capital direcionado à indústria e estabelecendo um sistema tributário justo, mostrou qual seria o futuro da cidade.

A chegada da Paulista era a realização de um sonho dos piracicabanos. Ela não só desafiou distâncias, mas também aproximou centros comerciais como Campinas e Ribeirão Preto, assim como proporcionou a viagem à capital em apenas três horas (O FUTURO..., 1922, p. 7). Além disso, as terras que ficam na confluência do rio Tietê com o Piracicaba foram ocupadas pela criação de gado e pelo cultivo agrícola, pois a nova ferrovia possibilitou o escoamento dos produtos (O FUTURO..., 1922, p. 7).

Dr. Ozorio de Souza ressalta, em um jornal de comemoração da inauguração da Paulista, que o destino de Piracicaba estava traçado: a ligação direta com Bauru em apenas quatro horas de viagem; o aproveitamento da força hidráulica proporcionada pelo salto do Rio Piracicaba; o calçamento da cidade; a melhoria das edificações; as comunicações por tração elétrica com os melhores e mais populosos núcleos de propriedades agrícolas; o aumento da população; a valorização da propriedade urbana e rural; a reforma do serviço de água potável; o aumento dos alunos nos estabelecimentos de ensino de qualquer categoria; a diminuição no consumo de combustível devido a eletrificação da comunicação em geral; dentre muitos outros (O FUTURO..., 1922, p. 7).

Com a chegada da Paulista, Piracicaba caminhava rumo à prosperidade. Aproveitar toda a força hidráulica proveniente do salto do rio Piracicaba era essencial naquele momento, pois impulsionaria a cidade a tornar-se uma das mais ricas do Brasil, já que a força hidráulica do mesmo alimentaria inúmeras fábricas (PIRACICABA, 1922, p. 7). Portanto, seu futuro era

certo, a cidade se tornaria um importante centro industrial. Desse modo, o progresso de Piracicaba era inabalável.

Transformações

Piracicaba, que teve a sua indústria principalmente voltada à cana-de-açúcar, dividiu o espaço de sua produção com o café nas primeiras décadas do século XX (JUNQUEIRA, 2019). Nesse sentido, Torres (2009, p. 222) sublinha que a manufatura só se tornou significativa com a abolição da escravidão, momento no qual os cafeicultores passaram a investir em estradas de ferro e que se intensificaram as correntes imigratórias.

Para entender o nível de desenvolvimento da cidade anteriormente à chegada da Ituana/Sorocabana, Torres relata em seu livro a situação do Bairro Alto:

Desde 18 de julho de 1863, uma lei municipal de Piracicaba cedera à Ituana uma área no Bairro Alto para nela se construir a futura estação ferroviária. O Bairro Alto era ainda uma espécie de subúrbio. Nos Livros de Notas do Cartório encontramos escrituras lavradas nos últimos trinta anos do século, de venda e troca de terrenos de muitos quarteirões, separados, muitas vezes, por valos, ou cercas de pau-a-pique. Alguns eram chácaras com uma casa num dos cantos do quarteirão e a maior parte das casas tinha um terreno anexo com cerca de guarantã.

A 18 de dezembro de 1876 houve o lançamento da primeira pedra do armazém de cargas da Estação Ituana. No começo do ano seguinte seria inaugurada a iluminação a querosene da rua Direita, do Largo da Matriz até o Largo da Estação do Bairro Alto. A perspectiva da estrada de ferro já constituía uma fonte de progresso para o Bairro Alto, até então apenas um subúrbio. (TORRES, 2009, p. 115).

Ainda abordando a Ituana, a autora descreve que a Câmara desapropriou terrenos, alguns destes com casa e pomares, e pequenas chácaras, uma vez que para a estação seria conveniente uma ampla praça. Um terreno fronteiro à estação e outro anexo foram arrematados para dar maior amplitude ao futuro largo, local onde também foi construído um bebedouro para animais, visando agradar as crianças quando a estação tiver perdido sua função junto aos animais de carga. Assim, a autora complementa que foi feito o aterro do Largo da Estação e que em fins de 1897 já estava pronto o paredão destinado a sustentar a barranca do Itapeva, e traz também o comentário da Gazeta daquele ano afirmando que o melhoramento local vinha contribuir com a beleza da praça e com a maior comodidade dos cocheiros (TORRES, 2009, p.191).

Em termos econômicos, a arrecadação municipal de Piracicaba estava em ascensão: em 1895 a arrecadação foi de 160:000\$000, no ano seguinte 190:180\$000, em 1896 217:820\$000,

seguido por 239:120\$000 e 342:541\$523 em 1899, considerando que nessa última arrecadação Piracicaba figurou elevado saldo do exercício anterior (TORRES, 2009, p. 222).

Também, a Ituana levou os trilhos da companhia até o Porto João Alfredo, monopolizando o serviço de navegação dos rios Piracicaba e Tietê no trecho entre João Alfredo e o Porto Martins. Tal feito levou a um serviço conjunto de navegação e ferroviária, que em 1888 já estava iniciado (TORRES, 2009, p. 116).

Já em relação à percepção da população frente a chegada da primeira ferrovia, a Figura 1, no acervo do IHGP, leva a legenda que relata a perspectiva para o futuro: “O fascínio e o desejo de modernidade e da civilização [*sic*] estão representados na inauguração da Estação da Companhia Ituana.” (INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA, 2014a).

Figura 1 - Inauguração da Ituana/Sorocabana



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2014a)

No que tange ao desenvolvimento e ao crescimento da cidade, essa transformação é evidenciada pela legenda que se encontra na Figura 2, do acervo do IHGP: “A circulação de produtos agro-industriais, aquece o mercado interno e estimula o crescimento de pequenas oficinas, a fim de atender o crescimento urbano. Fábrica de Móveis, 1930” (INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA, 2014b). Baseado no ano da fotografia, pode-se correlacionar o escoamento da produção agroindustrial com as contribuições da Ituana/Sorocabana e, posteriormente, da Paulista, pois estabeleceram importantes ligações. Assim sendo, as duas ferrovias contribuíram para o aquecimento do mercado e estimularam o crescimento de pequenas oficinas. Vale pontuar que, apesar do potencial turístico de Piracicaba, a cidade não teve o turismo como sua principal atividade econômica.

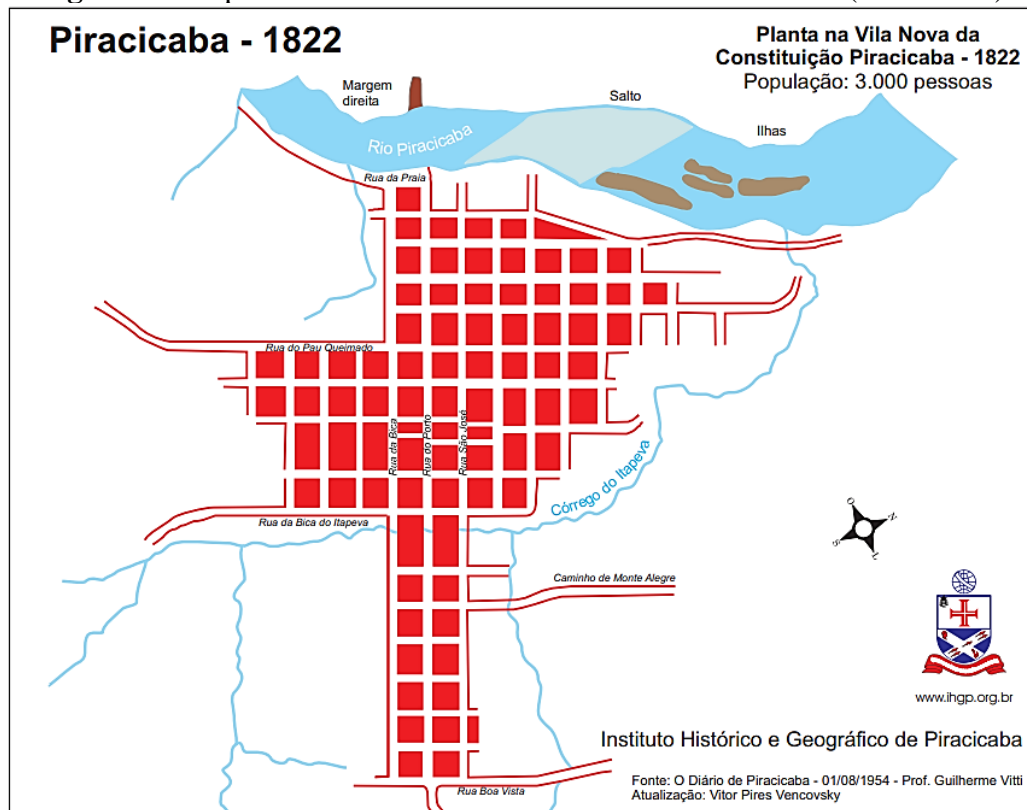
Figura 2 - Fábrica de móveis, 1930



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2014b)

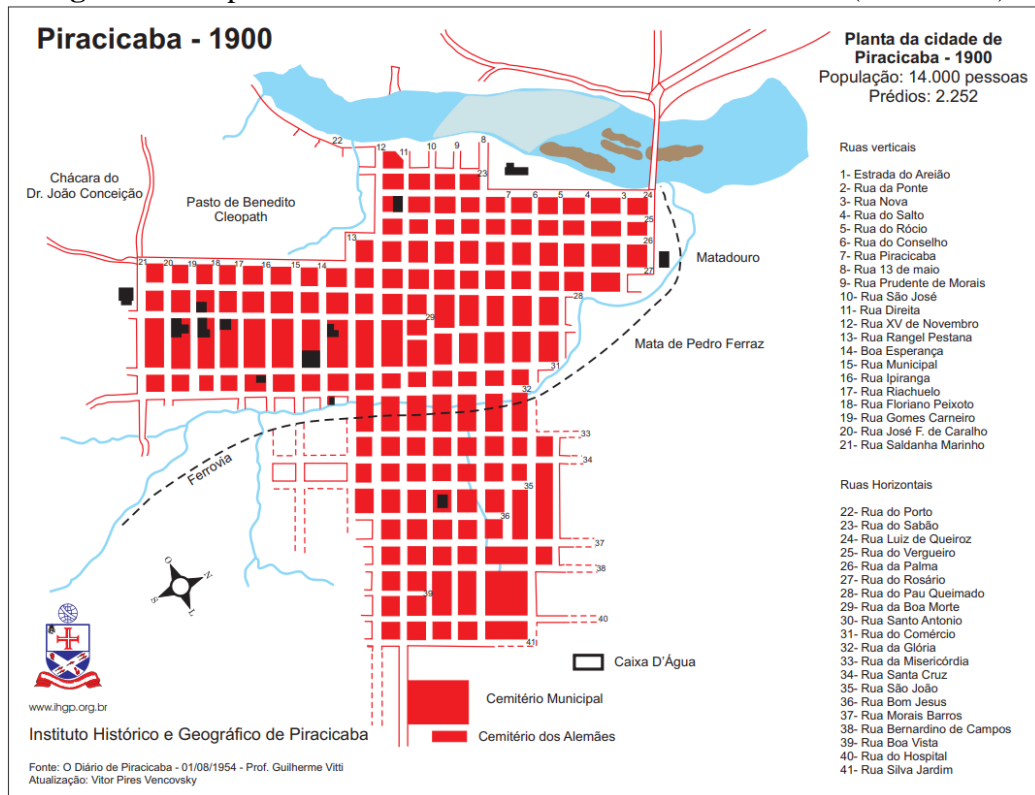
Em relação ao crescimento da cidade, pode-se observar a expansão da cidade nas Figuras 3, 4 e 5, considerando os anos 1822 (anterior à chegada da Ituana/Sorocabana), 1900 (posterior à chegada da Ituana/Sorocabana) e 1934 (posterior à chegada da Paulista).

Figura 3 - Mapa do sítio urbano de Piracicaba no ano de 1822 (sem escala)



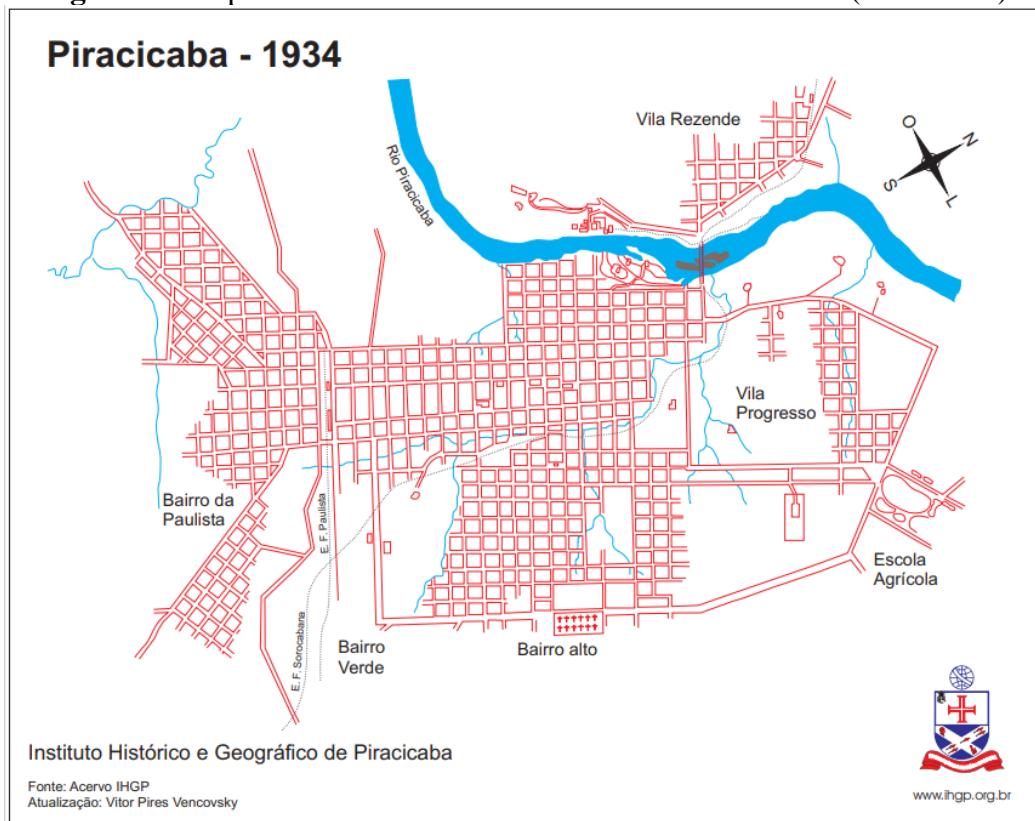
Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (1954a)

Figura 4 - Mapa do sítio urbano de Piracicaba no ano de 1900 (sem escala)



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (1954b)

Figura 5 - Mapa do sítio urbano de Piracicaba no ano de 1934 (sem escala)



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2021)

Nos mapas acima, evidencia-se o desenvolvimento urbano e o crescimento dos bairros Alto e da Paulista. É importante ressaltar a não atribuição do desenvolvimento da cidade exclusivamente às ferrovias que se instalaram na cidade.

Por outro lado, com o crescimento da cidade, é visível nas Figuras 6, 7 e 8 que Piracicaba perdeu parte da sua cobertura vegetal original:

Figura 6 - Vista de Piracicaba no ano de 1890



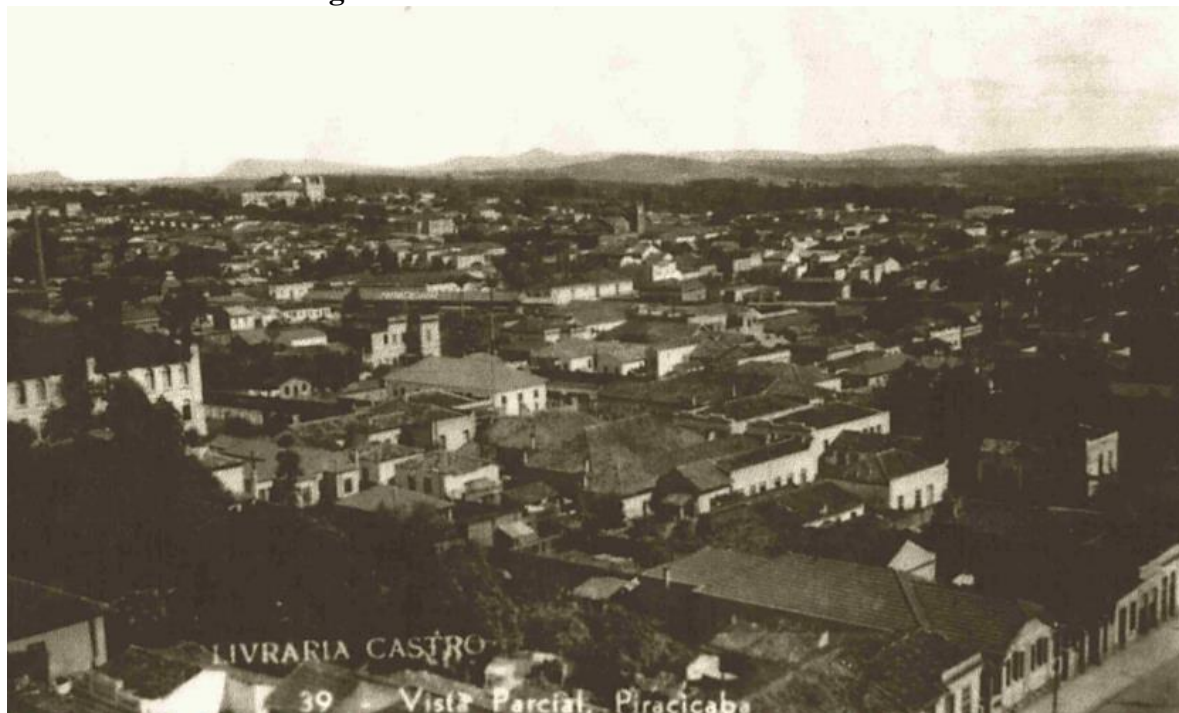
Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2014c)

Figura 7 - Vista de Piracicaba no ano de 1920



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2014d)

Figura 8 - Vista de Piracicaba no ano de 1920



Fonte: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA (2014e)

O que as estações se tornaram hoje: algumas considerações

Quando as estações Ituana/Sorocabana e Companhia Paulista se instalaram na cidade, claramente trouxeram importância para a região – mesmo com Piracicaba sendo a cidade “fim de linha” –, pois fez uma considerável ligação com a cidade de São Paulo e isto influenciou o desenvolvimento da cidade.

A Ituana colocou-se para os lados do Bairro Alto, já a Companhia Paulista instalou-se em uma área que não era configurada, desencadeando um desenvolvimento para a mesma, onde hoje se tem o bairro com o próprio nome da estação - Bairro da Paulista.

Inaugurada em 1922, a Estação da Paulista foi perdendo suas funções até que, na década de 70, já estava abandonada, tornando-se, então, um *brownfield*. O termo é de origem norte americana e foi estudado na UNESP de Rio Claro/SP, onde o "Grupo de Análise Territorial com Suporte de Geotecnologia" usou como definição deste termo um “arcabouço físico-territorial abandonado, contaminado ou não, de uma atividade sócio-econômica relevante em um determinado período de tempo, porém, passível de refuncionalização” (PEREIRA, 2003), seria como uma área industrial abandonada.

Durante a década de 1990 foram retirados os trilhos pela FEPASA e a estação Ituana/Sorocabana (Figura 9), no Bairro Alto, tornou-se parte do Terminal Central de

Integração de Piracicaba (TCI). É notável por observação, pela geografia das proximidades do Terminal Central, que antes era uma estação rodoviária, pois as ruas que se cruzam, em formato triangular, remetem aos trilhos do trem.

Figura 9 - Prédio da antiga Estação Ferroviária Ituana/Sorocabana



Fonte: GIESBRECHT (2021)

De acordo com Carla Patricia Hummel (HUMMEL, 2006) em sua dissertação de mestrado, os *brownfields*, por serem marcas históricas, são um desafio para o desenvolvimento e crescimento, entrando em conflito entre: desenvolvimento e história. Isso justifica-se porque, apesar da refuncionalização desses prédios serem benéficas, pode provocar também uma descaracterização de determinado *brownfield*, ou seja, de seu espaço original e de sua significação histórica.

Mas, a estação da Paulista não perdeu sua característica. O prédio histórico continua no local, não com suas funções originais, mas ele foi preservado. Em 2005, a estação foi revitalizada. No entanto, ocorreu um furto dos objetos internos do local, o que prejudicou, não apenas a herança histórica, mas as pesquisas feitas sobre a ferrovia, conforme a informação prestada pelos servidores da estação da Paulista.

Hoje, a Estação da Paulista (Figura 10) – principal *brownfield* do bairro e ponto histórico que dá significado original ao bairro – tornou-se um centro cultural da cidade, com atividades e eventos para toda a comunidade. Transformar esse “*brownfield*” em área de lazer é de extrema importância, não em termos comerciais, mas pela necessidade que Piracicaba tem de áreas verdes, prática de esportes, e participação da população como um todo em atividades socioculturais.

Figura 10 - Prédio da antiga Estação Ferroviária da Paulista



Fonte: ESTAÇÃO... (2019)

Conclusão

A instalação da ferrovia Ituana/Sorocabana na cidade de Piracicaba, mesmo com os inúmeros problemas apresentados por esta, foi essencial para que, posteriormente, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro chegasse à cidade. Os impactos e transformações na cidade permeiam a aparência urbana e a economia local. O surgimento da Ferrovia Paulista visou suprir os problemas apresentados pela companhia anterior, ligando Piracicaba a importantes cidades e centros comerciais do interior e principalmente à capital do estado, São Paulo. Assim, o transporte de mercadoria mais rápido e o escoamento de produtos agrícolas estimularam o desenvolvimento industrial e a agricultura pelas melhores condições de comunicação e transporte proporcionadas pela nova ferrovia. Em torno das ferrovias, se desenvolveram bairros. Desse modo, configurava-se uma nova aparência urbana à cidade como resultado das transformações e impactos trazidos pelas ferrovias.

Portanto, a importância econômica para o desenvolvimento urbano das estações ferroviárias, cada uma a seu tempo e de sua forma à Piracicaba, tem valor histórico, em parte, reconhecido pelos poderes públicos locais. Este artigo visou resgatar parte desse processo.

Agradecimentos

Agradecemos à equipe do Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes e, em especial, ao museólogo Maurício Fernando Stenico Beraldo.

Referências

ALMA de Ferro - Episódio 1 - SOROCABANA. [S. l.: s. n.], 2015a. 1 vídeo (34 min). Publicado pelo canal TV Câmara Piracicaba. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Q9ZwPg83QAc>. Acesso em: 2 mar. 2021.

ALMA de Ferro - Episódio 2 - PAULISTA. [S. l.: s. n.], 2015b. 1 vídeo (33 min). Publicado pelo canal TV Câmara Piracicaba. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=WBsOZI-_nKg. Acesso em: 2 mar. 2021.

A PAULISTA em Piracicaba. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 7, 29 jul. 1922.

A SOROCABANA. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, p. 1, 15 fev. 1916.

CURRENT Calamo. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 6, 29 jul. 1922.

ESTAÇÃO da Paulista. **Da Janela** 27 jun. 2019. Fotografia. Disponível em: <https://dajanela.com.br/locations/estacao-da-paulista/>. Acesso em: 8 maio 2021.

GIESBRECHT, R. M. **Ituana**. 22 mar. 2021. Fotografia. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/piracicaba.html>. Acesso em: 8 maio 2021.

HUMMEL, C. P. "**Brownfields**" e atores sociais no município de Rio Claro (SP): memórias e refuncionalização (2006). Orientador: Auro Aparecido Mendes. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2006.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. PIRACICABA. Planta na Vila Nova da Constituição Piracicaba - 1822. **O Diário de Piracicaba**, 1 ago., 1954a. Planta Disponível em: https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/Mapa_Piracicaba_1822.pdf. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. PIRACICABA. Planta da cidade de Piracicaba - 1900. **O Diário de Piracicaba**, 1 ago., 1954b. 1 planta. Disponível em: https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/Mapa_Piracicaba_1900.pdf. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. O fascínio e o desejo de modernidade e da civilização estão representados na inauguração da Estação da Companhia Ituana. **Documentos Avulsos** - Fotos antigas de Piracicaba. Parte 1, p. 15. 18 set. 2014a. Fotografia. Disponível em: <https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/fotosantigas1.pdf>. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. A circulação de produtos agro-industriais, aquece o mercado interno e estimula o crescimento de pequenas oficinas, a fim de atender o crescimento urbano. Fábrica de Móveis, 1930. **Documentos Avulsos** - Fotos antigas de Piracicaba. Parte 5, p. 8. 18 set. 2014b. Fotografia. <https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/fotosantigas5.pdf>. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Vista geral da cidade em 1890. **Documentos Avulsos** - Fotos antigas de Piracicaba. Parte 6, p. 12. 18 set. 2014c. Fotografia. Disponível em: <https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/fotosantigas6.pdf>. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Vista geral da cidade na década de 1920. Compare esta representação com a paisagem verticalizada nos dias de hoje. **Documentos Avulsos** - Fotos antigas de Piracicaba. Parte 6, p. 14. 18 set. 2014d. Fotografia. Disponível em: <https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/fotosantigas6.pdf>. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Vista geral da cidade na década de 1920. A cidade cresce ocupando novos espaços periféricos ao núcleo central. 18 set. **Documentos Avulsos** - Fotos antigas de Piracicaba. Parte 6, p. 13. 18 set. 2014e. Fotografia. Disponível em: <https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/fotosantigas6.pdf>. Acesso em: 8 maio 2021.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Piracicaba - 1934. Acervo IHGP. 1 planta. Disponível em: https://www.ihgp.org.br/wp-content/uploads/2014/09/Mapa_Piracicaba_1934.pdf. Acesso em: 8 maio 2021.

JUNQUEIRA, F. R de A. Trabalhadores do aço na terra da cana: os metalúrgicos e a formação da classe operária no município de Piracicaba (1945-1964). *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 30., 2019. Recife. **Anais eletrônicos** [...]. Disponível em: https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564683141_ARQUIVO_TRABALHOCOМПLETOANPUHFABIANAJUNQUEIRA.pdf. Acesso em: 8 maio 2021.

NOSSO futuro. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 7-8, 29 jul. 1922.

O FUTURO de Piracicaba. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 7, 29 jul. 1922.

O RAMAL Nova Odessa - Piracicaba. **Jornal de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8041, p. 1, 29 jul. 1922.

PEREIRA, E. A. A. **Os brownfields no município de Piracicaba/SP**: a inércia do território e os ciclos econômicos (2003). Orientadora: Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2003.

PIRACICABA. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 7, 29 jul. 1922.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Piracicaba: [s. n.], 1991-2015. Disponível em: <http://www.ihgp.org.br/revistas-do-ihgp/>. Acesso em: 3 mar. 2021.

ROMPE-SE o encanto. **Gazeta de Piracicaba**, Piracicaba, n. 8741, p. 6, 29 jul. 1922.

TORRES, M. C. T. M. **Piracicaba no século XIX**. Piracicaba: Equilíbrio Editora Sociedade Ltda, 2009.