

THAÍS GABRIELLE SANTOS DA COSTA

**“UMA FERROVIA EM TRÊS TEMPOS”:
A CONSTRUÇÃO DA VARIANTE DE POÁ
E SEUS IMPACTOS SOCIOESPACIAIS
NO TERRITÓRIO PAULISTANO (1921-1958)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Federal de São
Paulo como requisito parcial para obtenção
do título de Bacharel e Licenciada em
História.

Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique

Guarulhos

2019

NA QUALIDADE DE TITULAR DOS DIREITOS AUTORAIS DO TRABALHO CITADO, EM CONSONÂNCIA COM A LEI DE DIREITOS AUTORAIS Nº 9610/98, AUTORIZO A PUBLICAÇÃO LIVRE E GRATUITA NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UNIFESP, SEM QUALQUER RESSARCIMENTO DOS DIREITOS AUTORAIS, PARA LEITURA, IMPRESSÃO E/OU DOWNLOAD EM MEIO ELETRÔNICO DESSE TRABALHO PARA FINS DE DIVULGAÇÃO INTELECTUAL DA INSTITUIÇÃO.

COSTA, Thaís Gabrielle Santos da.

“Uma Ferrovia em Três Tempos”: A Construção da Variante de Poá e Seus Impactos Socioespaciais no Território Paulistano (1921-1958) / Thaís Gabrielle Santos da Costa. - 2019.

69 f.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado e Licenciatura em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2019.

Orientação: Fernando Atique.

THAÍS GABRIELLE SANTOS DA COSTA

**“UMA FERROVIA EM TRÊS TEMPOS”:
A CONSTRUÇÃO DA VARIANTE DE POÁ
E SEUS IMPACTOS SOCIOESPACIAIS
NO TERRITÓRIO PAULISTANO (1921-1958)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Federal de São
Paulo como requisito parcial para obtenção
do título de Bacharel e Licenciada em
História

Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique

Aprovação: 04/12/2019

Prof. Dr. Fernando Atique

Universidade Federal de São Paulo

Profa. Dra. Cristina de Campos

Universidade Estadual de Campinas

Prof. Dr. Janes Jorge

Universidade Federal de São Paulo

“O patrimônio ferroviário é importante testemunho histórico (...) é um patrimônio significativo não somente para história da arquitetura, mas também para história social, econômica, da técnica e da ciência.”

Beatriz Mugayar Kühl

AGRADECIMENTOS

Nesta longa jornada que perpassei, gostaria de agradecer, primeiramente, aos meus pais, Hélio e Meire, que, de alguma forma, tornaram essa trajetória possível. Em especial, agradeço à minha mãe que sempre me incentivou nas áspers horas que a graduação me proporcionou. Lembro com muita clareza que na minha infância o papel e o lápis não me faltaram nas brincadeiras diárias; minha mãe sempre deu asas à educação e sempre será a melhor professora da minha existência. Sou muito grata à vida pela oportunidade de ser sua filha. Venho agradecer também aos meus três irmãos: Fernando Ricardo, Guilherme Henrique e Marcos Vinicius, por compartilharam seus dias e entenderem como a graduação nos deixa exaustos. Agradeço minha cunhada e irmã de vida Tamires Cerqueira que sempre me incentivou a continuar essa batalha; agradeço, conjuntamente, a meu irmão Fernando, por trazerem a essa vida os meus sobrinhos Gabriela e Henry, que elucidam nossos dias e fazem a vida ser mais colorida.

Agradeço ao meu amigo e companheiro de vida Deivid Soares que acompanha minha jornada desde 2015, que compreende as insanidades humanas de uma graduanda de História, que sempre me incentivou a continuar minha caminhada e que batalha diariamente para suas futuras formações. Gostaria que soubesse o quanto sou grata por sua existência.

Sou muito grata a Diana Magna da Costa, tia e irmã de criação, que está construindo uma linda trajetória no campo da História. Saiba, guria, que admiro muito tua pesquisa e sempre estarei contigo, meu bem.

Sou extremamente grata à orientação do Professor Fernando Atique que durante dois anos ouviu minhas inquietações referentes à “Ferrovia”; que entende como esse trabalho é importante para minha vida e para minha formação; que compreende a minha luta entre trabalhar e estudar e não desistiu de me orientar. Obrigada por todos os seus ensinamentos! Admiro muito você enquanto pessoa e profissional.

Gostaria muito de agradecer a uma amiga em especial: Gabriela Santos Pereira que esteve comigo desde sempre nesta jornada da EFLCH Guarulhos, que dividiu os melhores e piores momentos desta formação acadêmica. Sei o quanto não foi fácil estarmos aqui hoje, admiro muito sua força. Outra amiga muito querida que

não poderia passar despercebida é Carmem Júlia: obrigada por compreender minhas ausências durante esses anos. Desde que terminamos o Ensino Médio, não pude dar atenção devida a você, mas como você sempre diz, está acabando amiga! Sua amizade me deu muita força nessa etapa da minha vida.

A dois grandes amigos, Aline Canuto e Armando Junior, que tive a oportunidade de conhecer há dois anos, quando comecei a frequentar o CAPP: agradeço muito as trocas de ideias que foram fundamentais para enriquecer nossas pesquisas, e tornar menos conturbados os momentos finais da graduação.

Ficam minhas singelas palavras de gratidão a Erik Correia, Liuria Silva, Sabrina Lima e Thuany Marchesi pela companhia que tornaram os dias de graduação mais leves.

Por fim, agradeço a todos os colegas de graduação, colegas do grupo de pesquisa CAPP, professores e funcionários da EFLCH Guarulhos. Aos funcionários do Arquivo do Estado de São Paulo, que contribuíram para minha formação.

Ficam, aqui, meus sinceros sentimentos de agradecimento a todos. A graduação foi uma jornada árdua. Fui a primeira integrante da família a ingressar no ensino público universitário. Por momentos achei que não fosse conseguir. Sei que todos os momentos de sofrimento foram importantes e serviram como aprendizagem; não me esquecendo que essa é a primeira grande etapa da vida adulta, mas as amigadas que conquistei até aqui me ajudaram a ter força. Hoje, minha formação reflete na minha vida como um todo. Algo muito importante que aprendi até aqui é não subestimar tanto nossos potenciais.

RESUMO

O conceito do binômio café-ferrovia foi, por muito tempo, usado para explicar o desenvolvimento da malha ferroviária no território paulista. Porém, atentando-se à expansão industrial e imobiliária de áreas consideradas “suburbanas” do estado, é possível estabelecer uma nova perspectiva para a análise da formação desta malha ferroviária. O objetivo deste trabalho é estudar o ramal ferroviário conhecido como “Variante Poá-Norte”, antiga linha férrea inaugurada em 1934, correlacionando-a com as atividades imobiliárias e o surgimento de grandes indústrias na região lindeira à linha, na porção Leste da capital paulista. Para esta análise documental foram usadas quatro fontes: conjunto de jornais da hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, entre 1920 e 1960; abaixo-assinado da população do entorno da ferrovia para finalização das obras; mosaico de cartas do mapeamento “Sara Brasil”, de 1930 e mosaico de fotos aéreas do “Geoportal Memória Paulista”, de 1958. Com base na análise dos dados, as conclusões corroboram a hipótese de pesquisa, em que esta malha se desenvolve em conjunto com o processo de industrialização e especulação imobiliária da região periférica, hoje, Zona Leste da cidade de São Paulo.

Palavras-chave: Ferrovia; Zona Leste; Industrialização; Especulação Imobiliária; São Paulo.

ABSTRACT

The binomial coffee-railroad has long been used, in São Paulo State's historiography, to explain the development of the rail network in São Paulo. However, considering the industrial and real estate expansion of areas seen as "suburban" of the state, it is possible to establish a new perspective for the analysis of the formation of the railway network. The objective of this work is to study the railway line known as "Variante Poá-Norte", an old railway line inaugurated in 1934, correlating it with real estate activities and the emergence of large industries in the region bordering the line: the East part of the São Paulo City. For this historical analysis, four sources were used: set of newspapers selected by the National Library digital periodicals, between 1920 and 1960; petition of the population around the railway to complete the works; mosaic of the mapping service "Sara Brasil", from 1930 and aerial photo mosaic of the "Geoportal Memória Paulista", from 1958. Based on the data analysis, the conclusions corroborate the research hypothesis in which this mesh develops in together with the process of industrialization and real estate speculation of the peripheral region, today, East Zone of São Paulo City.

Keywords: *Railroad; East zone; Industrialization; Real estate speculation; São Paulo.*

SUMÁRIO

Introdução	11
CAPÍTULO I - Início dos debates por uma ligação ferroviária	17
CAPÍTULO II - Requisições por uma construção definitiva	31
CAPÍTULO III - Mutações no território à beira da linha	45
Considerações finais	65
Referências bibliográficas	67

INTRODUÇÃO

A expansão cafeeira do século XIX no interior de São Paulo foi responsável pelo processo de modernização econômica do Brasil: trazendo mudanças para o desenvolvimento urbano da sociedade e dos meios de transporte, caracterizando o início das atividades industriais no estado de São Paulo, influenciando, assim, grande fluxo migratório europeu e japonês para trabalhar nas fazendas de café. Devido à necessidade do escoamento do produto para a cidade portuária de Santos, a ferrovia vai ser vista pelos grandes cafeicultores paulistas da época como fator determinante para o desenvolvimento da economia do período, levando à construção e ao desenvolvimento da malha ferroviária dentro do território paulista, e atrelando à ferrovia dois papéis principais: o de articuladora do território, e de geradora de riqueza, conseqüentemente.

A história da ferrovia é um processo amplo e complexo, e, no Brasil, tem seu início em meados do século XIX, com a Estrada de Ferro Mauá ou “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis”, localizada no Rio de Janeiro. A ferrovia foi responsável por desbravar inúmeras áreas rurais em todo o território brasileiro. Esta pesquisa, como uma contribuição aos estudos históricos que têm despontado nos últimos vinte anos sobre o tema, busca compreender a importância da formação da antiga linha férrea “Variante Poá-Norte” ou “Variante Projectada”, popularmente conhecida por estudiosos e memorialistas como “Variante de Poá”, pensando o seu impacto dentro da perspectiva de um desenvolvimento industrial, urbano e econômico, mas também de um processo de configuração socioespacial das localidades não-atrelado mais ao complexo cafeeiro verificado no Estado de São Paulo no início da implantação ferroviária. Montamos, dessa forma, uma história pouco debatida nos estudos sobre a cidade de São Paulo. Geograficamente situada na porção Leste do território paulistano, traçada sob parte constituinte da Várzea do Rio Tietê, a variante cortou um cinturão de chácaras que neste território existiam, e que não estavam, no momento de sua criação (década de 1920), valorizadas economicamente pelo mercado imobiliário.

O arco temporal da pesquisa foi demarcado entre os anos de 1921 e 1958, tendo como baliza o início das construções, e o marco final, a produção de uma

aerofotogrametria de acesso público, reveladora desse processo de desenvolvimento socioespacial das áreas por onde este entroncamento ferroviário passou, de modo a possibilitar um contraste com a cartografia dos anos 1920, em especial, com a de 1930, do célebre mapa SARA Brasil. Desta maneira, estas três bases, de certa forma “cartográficas”, revelaram três tempos diversos para o empreendimento, e, por conta disso, empregamos esta expressão no título da monografia: *“Uma Ferrovia em três tempos”: a construção da Variante de Poá e seus impactos socioespaciais no território paulistano (1921-1958)*.

*_*_*_*

A Revolução Industrial teve importante papel no desenvolvimento das técnicas e tecnologias utilizadas nos séculos XIX e XX. Essas técnicas implicaram no surgimento de novos meios de acumulação do capital para a sociedade, em geral. Eric Hobsbawm, que analisou o imaginário social desse meio de transporte, entendeu que:

nenhuma outra inovação da Revolução Industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ser o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular.

A História da Ferrovia vai se tornar efetiva a partir do desenvolvimento de novos meios de produção, quando estruturas construtivas de ferro e aço fundido vão se consolidar. Sabemos que a “História da Ferrovia no Brasil” remonta às décadas centrais do século XIX, e tem sido escrita a partir de um binômio café-ferrovia, em especial ao tratar-se do ambiente paulista.

Este trabalho tem o intuito de abordar a ferrovia em São Paulo, atentando-se à expansão industrial de áreas consideradas “suburbanas” à capital do estado, almejando apresentar uma nova perspectiva para esta história. O caso específico de análise foi um dos ramais ferroviários que não teve ligação com o transporte do café. Antes, apresenta-se como um meio de articulação regional, com intensa atividade oleira ao longo de seu leito, e grandes evidências de produção de materiais para

¹ HOBBSAWM, Eric J. **A Era da Revoluções**: Europa 1789-1848. Tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Temi, 1977. p.72.

construção e principalmente de transporte de pessoas. O trabalho busca a compreensão, assim, do desenvolvimento industrial de pequenas indústrias e, com ênfase, de loteamentos que estavam localizados ao longo da linha férrea conhecida como “Variante da Estrada de Ferro Central Brasil”, ou, ainda, “Variante de Poá-Norte”, ou ainda, “Variante Projectada”, nos documentos mais antigos a dela tratar.

A questão central é pensar um caso ferroviário paulistano, que se expande junto com economia cafeeira, mas não apenas por meio dela. A cidade de São Paulo vai se destacar entre o final do século XIX e o início do XX, quando o “café” se tornou o produto agrícola mais importante para economia paulista. O capital que os grandes cafeicultores vão adquirindo incentivam diretamente a construção da ferrovia no Brasil, estimulando a organização daquilo que Paula Beiguelman denominou “Complexo Cafeeiro”.² Mas o que diz respeito a essa pesquisa é entender principalmente os casos muito específicos de desenvolvimento ferroviário. Sabemos que a partir da década de 1860 a industrialização brasileira é estimulada por meio da instalação da ferrovia, cujo foco principal era facilitar o transporte do café do interior paulista até o “Porto de Santos”.

O incentivo para o desenvolvimento ferroviário no território paulista não estava ligado apenas aos grandes cafeicultores do período; houve incentivo de grupos ingleses, sobretudo em meados da década de 1870, quando esses processos de desenvolvimento industrial aumentaram significativamente. Essas primeiras linhas férreas ligavam os núcleos produtores ao litoral. O caso mais específico foi a “*The São Paulo Railway Company Limited*” – SPR - que interligava a cidade de Jundiaí a Santos, cidade portuária para onde o café era escoado e exportado. Como observou Joseph Love, a SPR “detinha a vantagem de ser a única, até 1937, que cortava a íngreme escarpa da serra.”³

A expansão da malha ferroviária e os capitais acumulados com o café, tiveram um papel de destaque no desenvolvimento inicial nas indústrias no Brasil.

² BEIGUELMAN, Paula. A Formação do povo no Complexo Cafeeiro: aspectos políticos. São Paulo: EDUSP, 2005.

³ LOVE, Joseph L. **A Locomotiva: São Paulo na federação brasileira 1889-1937**; tradução de Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.p.94.

Levando em conta que esse capital vai circular de outras formas no território paulista, para além do desenvolvimento das Estradas de Ferro, começam a aparecer incentivos industriais e urbanos mais aparentes no território paulistano.

O desenvolvimento da mancha urbana da capital, que cresce 10 vezes, entre finais do século XIX e a década de 1930, por meio da migração interna, da imigração e do aumento da expectativa de vida, como apontaram Francisco Luna e Robert Klein,⁴ leva, conseqüentemente a um espraiamento da “cidade”. O fenômeno ferroviário é importante para a urbanização da capital paulista porque ele atuou como um indutor de alteração no eixo de expansão urbana. Anteriormente à inauguração da ferrovia que cruzou a capital, em 1867, São Paulo tinha um vetor de crescimento no sentido Norte-Sul, mas pela cartografia alusiva à cidade,⁵ é possível verificar que a expansão pós-leito do trem começou a ser fortalecido no Leste-Oeste.

Como a área ao Leste da Colina Histórica onde São Paulo teve sua fundação vai sendo uma das regiões mais aglutinadoras de população ao longo do século XX, esta pesquisa se deparou com uma problemática que era a de compreender um abaixo-assinado requisitando a construção de uma “variante” ao leito consolidado da Estrada de Ferro Central do Brasil, antes Estrada de Ferro Dom Pedro II, e que tinha como estação terminal a antiga Estação do Norte, depois Brás. A simples pergunta nos ocorreu foi: “onde está esta ferrovia no ambiente urbano da atual Zona Leste”?

Responder a isso foi tarefa difícil, mas, ao mesmo tempo, prazerosa. Imbuídos de ferramental teórico, sobretudo de autores que tratam da questão ferroviária paulista, e também de cartografia, conseguimos identificar que a antiga Variante Poá-Norte, hoje, é a linha 12 - Safira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. É sobre sua história que esta monografia se debruça, então.

Entender como se lutou por uma ligação ferroviária, que, quase um século depois ainda continua funcionando, e com funções semelhantes às originais, é uma pequena contribuição histórica para a cidade de São Paulo, que tem naturalizado,

⁴ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Robert S. **História Econômica e Social do Estado de São Paulo (1850-1950)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2019.

⁵ Sugerimos aos interessados uma navegação pelo site do grupo de pesquisa HIMACO - História, Mapas e Computadores, do Departamento de História da UNIFESP, para acesso a várias cartas históricas sobre São Paulo, pelo endereço: <http://www2.unifesp.br/himaco/>

em suas produções escritas acadêmicas, o papel das pessoas na urbanização da cidade, e, sobretudo, naqueles que abordam a questão ferroviária.



Fig. 1 - Pormenor do atual mapa de linhas da CPTM, em que se nota a “Variante Poá-Norte”, atual Linha 12 - Safira da empresa. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>. Acesso: 09 nov. 2019.

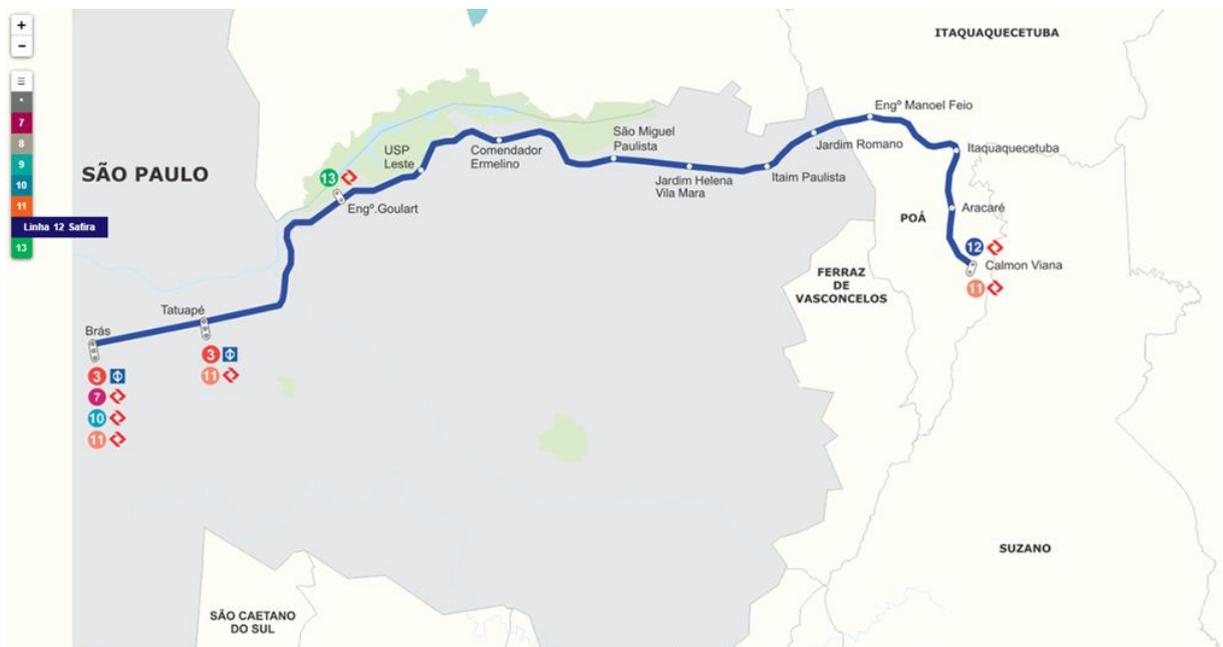


Fig. 2 - Mapa da atual Linha 12 - Safira da CPTM, com inserção no território Leste da cidade de São Paulo. Disponível: <https://www.cptm.sp.gov.br/sua-viagem/Pages/Linhas.aspx>. Acesso: 09 nov 2019.

Esta monografia está estruturada em três capítulos, visando dar conta de apresentar o processo social que envolve a implantação deste leito ferroviário. O *Capítulo 1 - Início dos debates por uma ligação ferroviária* foi estruturado partindo da análise da imprensa e de mapas encontrados no site “*Centro-OesteBrasil*”, que com frequência é atualizado com notícias e documentos a respeito das Estradas de Ferro em todo o Brasil. Usamos, também, matérias diversas que foram publicadas no jornal “*Correio Paulistano*”, em que pudemos observar muitas notícias sobre atos desapropriatórios das localidades mais ao Leste do território por onde a Variante da Central da Brasil teve seu traçado disposto.

O *Capítulo 2 - Requisições por uma construção definitiva* trata um pouco de como essa ferrovia se consolidou na década de 1930. Os principais trechos do percurso foram finalizados em 1934, mas sua inauguração é sempre adiada por conta das péssimas condições financeiras da direção da Estrada de Ferro Central do Brasil. Os suportes utilizados como fonte foram diversos, e renderam a reconstituição do mapeamento do SARA⁶ Brasil do ano de 1930, em que observamos um pouco da estrutura geográfica de como está disposta da cidade de São Paulo e as condições espaciais da área que tinha a ferrovia em implantação na Várzea do Tietê.

No *Capítulo 3 - Mutações no território à beira da linha* se construiu por meio de fontes cartográficas, pelas quais pudemos observar como o território paulista - principalmente nas áreas ao Leste da capital por onde a “*Variante de Poá*” teve seu traçado disposto – teve grandes espaços vazios que começaram a ser ocupados por habitações, comércios e indústrias. Os suportes utilizados foram a aerofotogrametria do “*Geoportal Memória Paulista*”, que sistematizam os documentos encontrados.

⁶ SARA é uma sigla para *Societá Anonima Rilevamenti Aerofogrammetrici*, de Roma, que venceu uma concorrência da prefeitura da capital paulista para realizar o primeiro levantamento aerofotogramétrico, em 1928, finalizando-o em 1930. Informativo do AHMSP, ed. 37, dez, 2014, p.201. Disponível em: <https://issuu.com/ahsp/docs/20150707-sara-separata-revisado>. Acesso: 10 nov. 2019.

Capítulo 1 - Início dos debates por uma ligação ferroviária

A realização de tal obra, [...] virá favorecer e beneficiar grandemente no seu intercâmbio comercial pequenas, mas florescentes localidades, situadas na zona servida pela Central do Brasil.⁷

A Variante de Poá é uma linha ferroviária criada pela diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB - como percurso alternativo ao seu “leito histórico”, em operação na cidade de São Paulo, desde 1877,⁸ com ideia inicial de transportar carga. Na fase de projeto desta “variante”,⁹ as áreas que a linha férrea cortaria eram esvaziadas em termos populacionais. Contudo, entre os anos de 1921 e 1934, durante o período de construção da ferrovia, a região demarcada pela Central do Brasil para receber o leito passou por mutações espaciais, e muitas funções urbanas, como moradias e atividades comerciais e industriais - como comércio de materiais de construção (olarias e portos de areia) - começam a figurar por todo o seu entorno. É sobre este relacionamento ferrovia e cidade que esta monografia se debruça.

No desdobrar do século XX, podemos observar peculiares desenvolvimentos ferroviários, principalmente dentro da cidade de São Paulo, trazendo, assim, novos ares, estruturas industriais e urbanas para localidades até então compreendidas como áreas campestres. O objeto escolhido para este trabalho de monografia é conhecido nos documentos e jornais de época como “Variante de Poá”, um ramal ferroviário da Central do Brasil que tem seu desdobramento por opção para o desafogo de seu tronco principal. A variante de Poá foi desenvolvida às margens do

⁷ “Abaixo-assinado” requerido pela população em 1931, e remetido à Secretaria de Viação e Obras Públicas - Diretoria de Viação - “Serviços ferroviários”, p.10.

⁸ O verbete da enciclopédia Wikipedia, bem redigido, dá informações sobre o Ramal de São Paulo desta ferrovia. Em São Paulo, capital, a ferrovia da Estrada de Ferro do Norte, depois Estrada de Ferro Pedro II, e com a República, Estrada de Ferro Central do Brasil, chega em 1877, articulando o Vale do Paraíba Paulista, que tinha recebido a ligação ferroviária com o Rio de Janeiro (Corte Imperial), em 1875. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_de_S%C3%A3o_Paulo_\(Estrada_de_Ferro_Central_do_Brasil\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_de_S%C3%A3o_Paulo_(Estrada_de_Ferro_Central_do_Brasil)). Acesso: 17 nov. 2019.

⁹ Variante, neste caso, deve ser entendida como uma derivação da linha principal, que “variava”, abarcando novas localidades, até retornar ao leito principal.

leito do rio Tietê com intuito principal de transportar a produção hortifrutigranjeira, tijolos e cimento da região Leste da capital, já conhecida por sua contribuição neste tipo de produção.¹⁰ As fontes encontradas a respeito do objeto de pesquisa estão restritas à cidade de São Paulo, mas esse ramal ferroviário ultrapassa São Paulo, e se expande para os municípios de Itaquaquecetuba e Poá, localidades que compunham o distrito de Mogi das Cruzes no período estudado. Vejamos no mapa que se segue a estruturação deste ramal ferroviário fora dos limites da cidade de São Paulo.

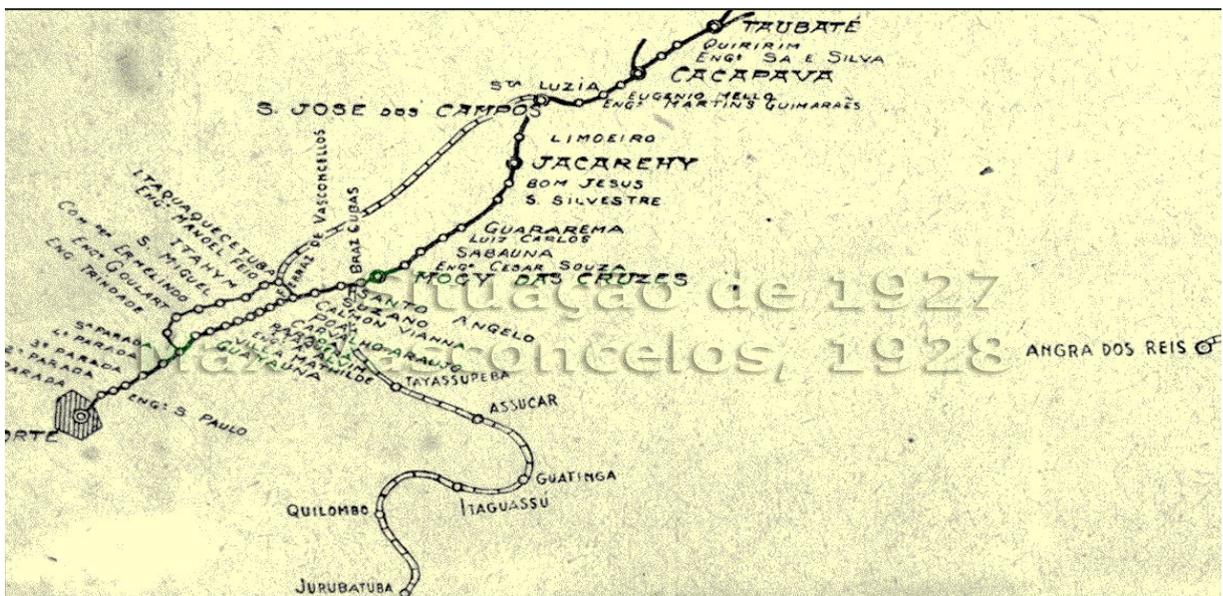


Figura 3 - Esquema das linhas e estações da EFCB em 1927-Estações ferroviárias de Lorena a São Paulo e trechos ferroviários próximos, onde podemos observar a Variante de Poá em toda sua extensão. Disponível em:

<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-EFCB-Estacoes-08-Lorena-Sao-Paulo.shtml>. Acesso em: 01 out. 2019.

A historiografia trata os casos de desenvolvimento ferroviário em São Paulo, via de regra, atrelados à produção cafeeira nos séculos XIX e XX. Esta relação transformou-se em um binômio reducionista dos processos deflagradores das atividades ferroviárias. Cristina de Campos e Odilon Nogueira de Mattos nos alertam acerca das problemáticas de estudos que aliam o desenvolvimento do café em conjunto com a ferrovia dentro do estado de São Paulo há tempos, mas poucos são

¹⁰ LANGENBUCH, Jürgen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo. Estudo da Geografia Urbana**. Tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, 1968.

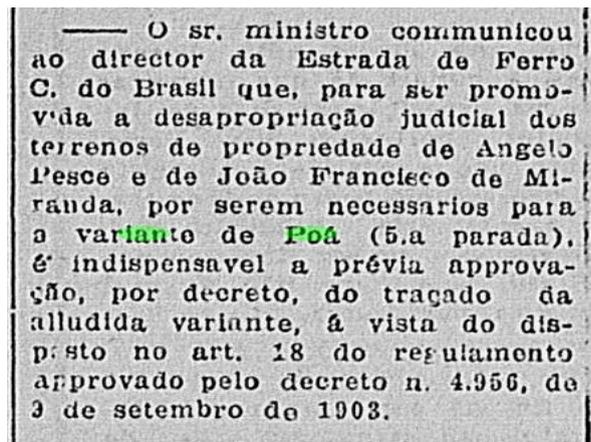
os estudos que enfrentam a problemática das linhas ferroviárias na capital buscando outras explicações para além do binômio café e ferrovias. Por meio de estudos mais recentes e de inúmeros referenciais teóricos sobre a temática abordada e deste Trabalho de Conclusão de Curso para obtenção do título de bacharel e licenciada em História, pela Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade Federal de São Paulo, percebemos a presença de um desenvolvimento ferroviário muito específico, que não foi impulsionado diretamente pelo processo econômico do café em São Paulo.

Partindo dessa lógica não houve necessidade de estruturar neste trabalho uma linha do tempo a respeito da história do transporte. Como dito, grande parte dos trabalhos já escritos dentro da temática ferroviária, nos trazem esse amplo panorama do desenvolvimento dos meios de transporte até a chegada das primeiras linhas ferroviárias em São Paulo. Trataremos vários deles na sequência. Mas queremos frisar que o enfoque deste trabalho é analisar quais impactos a ferrovia trouxe para estas porções territoriais mais ao Leste do território paulistano, e as consequências dessa urbanização aflorada pela chegada da linha férrea em áreas não povoadas até o início da década de 1920.

O desenvolvimento deste capítulo é muito importante para a pesquisa como um todo, pois trata dos primeiros embates a respeito da construção da Variante de Poá que começa a ser pensada pelo poder público e os empresários ainda no início da década de 1920, para o desafogo do tronco principal da Estrada de Ferro da Central do Brasil, principal interligação entre a cidade de São Paulo e o Rio de Janeiro. Os jornais consultados sobre a década de 1920, evidenciam, mesmo que superficialmente, a estrutura social da época. Observamos, por exemplo, como essas localidades eram esquecidas pelo governo e tratadas como áreas suburbanas e periféricas. Conseguimos, por meio da coleta de dados, compreender um pouco a conformação do território paulista como um todo.

Entre as fontes escolhidas para análise, os jornais foram muito importantes para compreender como essas primeiras iniciativas foram ganhando credibilidade para estruturar a construção dessa linha férrea. Observamos, por exemplo, a figura

4, em que estão descritos os trabalhos das primeiras desapropriações, fundamentadas em decretos desde o ano de 1903.



— O sr. ministro communicou ao director da Estrada de Ferro C. do Brasil que, para ser promovida a desapropriação judicial dos terrenos de propriedade de Angelo Pesce e de João Francisco de Miranda, por serem necessarios para a variante de Poá (5.a parada), é indispensavel a prévia approvaçãõ, por decreto, do traçado da alludida variante, á vista do disposto no art. 18 do regulamento approved pelo decreto n. 4.956, de 3 de setembro de 1903.

Figura 4: Correio Paulistano (SP) - 09 de junho de 1922. Informativo sobre a desapropriação de um proprietário que residia por onde a malha ferroviária pretendia passar¹¹. o artigo 18 do regulamento aprovado pelo decreto n° 4. 956 de 09 de setembro de 1903. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=variante&pasta=ano%2019

2 Acesso em: 09 set. 2019

Logo abaixo, observamos outra notícia extraída do *Correio Paulistano* que tem como título “terrenos desapropriados”. Nesta nota aparecem os nomes de mais três pessoas em 1922, envolvidos com um processo desapropriatório, em que o Ministro da Viação solicita ao Procurador-Geral da República, a retirada, por meio judicial, dos moradores onde o traçado da Variante de Poá passaria.

¹¹ MINISTÉRIO DA VIAÇÃO: O Sr. Ministro comunicou ao diretor da Estrada de Ferro Centro do Brasil que para ser promovida a desapropriação judicial dos terrenos de propriedade de Angelo Pesce e de João Francisco de Miranda, por serem necessárias para a variante de Poá (5ª parada) é indispensável a prévia aprovação, por decreto, do traçado da aludida variante, a vista do disposto n

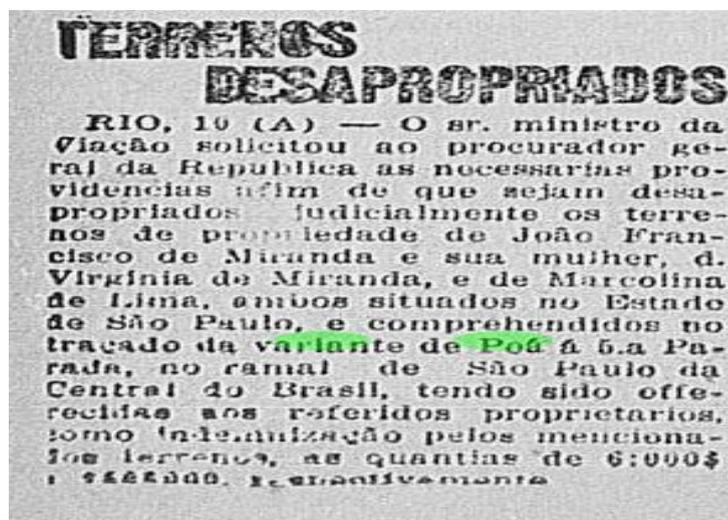


Figura 5: Correio Paulistano (SP)- 11 de julho de 1922¹². Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20de%20po%20a%1. Acesso em: 15 set. 2019.

Um ponto importante em questão é que a ferrovia teve seu desenvolvimento atrelado às dinâmicas de negociação entre os agentes públicos e privados. Os construtores de ferrovias foram, em grande parte, concessionários que obtiveram lucros ou reparações financeiras do Estado. De qualquer modo, as ferrovias antigas sofreram um processo de perda documental sobre suas origens, levando, hoje em dia, os pesquisadores interessados na temática a realizarem um verdadeiro garimpo por documentos. Historiar os processos de implantação de ferrovias é como lapidar uma rocha, já que as fontes são muito restritas e carecem de criatividade. Os jornais, então, se tornaram fontes indispensáveis e muito ricas, e foi-nos debruçando sobre essas coletâneas de periódicos, que pudemos compreender inúmeras estruturas sobre esse processo e sobre a Variante de Poá.

¹² TERRENOS DESAPROPRIADOS: O Sr. Ministro da Viação solicitou ao procurador geral da Republica as necessarias providencias a fim de que sejam desapropriados judicialmente os terrenos de João Francisco de Miranda e sua mulher, Dona Virginia de Miranda, e de Marcolina de Lima, ambos situados no Estado de São Paulo e compreendidos no traçado da variante de Poá (5ª parada). No ramal de São Paulo da Central do Brasil, tendo sido oferecido aos referidos proprietários como indenização as quantias de 6.000 reis (parte ilegível).

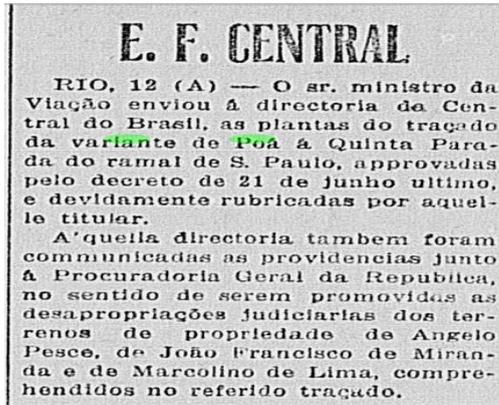


Figura 6: Correio Paulistano (SP) – 11 de julho de 1922¹³. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20de%20po%c3%a1. Acesso em: 18 set. 2019.

Vale ressaltar, então, o trabalho das autoras Heloísa de Faria Cruz e Maria do Rosário da Cunha Peixoto no que compete à utilização da imprensa como fonte para trabalhos históricos. Apontam, as autoras, os cuidados que os historiadores devem tomar para tratar os jornais como fontes primárias em nossas pesquisas, que vêm sendo cada vez mais utilizados. As autoras nos alertam que suportes escritos como jornais e revistas, não foram produzidos para que se prestassem à pesquisa do historiador. Eles nasceram com outros intuitos. Para que sejam tomados como fontes devem ser tratados com muita atenção e rigor, não se esquecendo que a imprensa é parte constituinte da formação social, e, assim, uma espécie de termômetro da sociedade que o produziu e o leu.

Como aporte preliminar a este debate, convém apontar que Odilon Nogueira de Mattos, em sua obra “Café e Ferrovias”,¹⁴ publicada em 1990, faz uma análise minuciosa sobre a história do desenvolvimento ferroviário em São Paulo, traçando um paralelo do desenvolvimento da cultura cafeeira no estado com o das linhas férreas, algo que é válido e importante para se pensar o Oeste paulista, a porção Noroeste do Estado e a Central do Brasil no Vale do Paraíba, mas que não explica o fenômeno ferroviário nas imediações da capital do Estado.

¹³ E.F. CENTRAL: Rio, 12 (A)- O Sr. ministro da Viação enviou á directoria da Central do Brasil, as plantas do traçado da Variante de Poá á quinta Parada do ramal de S. Paulo, approvadas pelo decreto de 21 junho ultimo, e devidamente rubricadas por aquele titular. A quella directoria tambem foram communicadas as providencias junto a Procuradoria Geral da Republica, no sentido de serem promovidas as desapropriações judiciais dos terrenos de propriedade de Angelo Pesce, João Francisco de Miranda e de Marcolino de Lima, comprehendidos no referido traçado.

¹⁴ MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4.ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.

É importante apontar que a ferrovia paulista, na maioria dos casos, seguiu a “marcha da agricultura”. Sabemos que a estrada de ferro é importante pois é responsável no que diz respeito ao desenvolvimento e fixação de povoados em seu entorno, desenvolvendo tais regiões, criando, de certa forma, uma consciência regional para essas populações, como mostrou Nilson Ghirardello, em sua obra “À Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista”, de 2001.¹⁵

Em sua obra “Ferrovias e Saneamento em São Paulo”, Cristina de Campos (2010), mostra a trajetória profissional do engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza, figura importante para o desenvolvimento da infraestrutura urbana e territorial de São Paulo e um dos fundadores da Escola Politécnica Paulista. Para a autora, é fundamental compreender que o advento da ferrovia só foi possível pois houve uma ponte entre experiências bem-sucedidas dos incentivos privados e públicos no desenvolvimento ferroviário.¹⁶

Para Beatriz Mugayar Kühl (1998), a construção de estruturas através da utilização do ferro, vai acompanhar o processo de desenvolvimento da economia cafeeira e expansão da ferrovia em São Paulo. Segundo autora, a cultura cafeeira no território paulista se caracteriza por itinerância, sendo responsável pelas ocupações de determinadas regiões e consolidação do transporte ferroviário paulistano.¹⁷

No entanto, notamos a importância dos trabalhos acima citados para a construção da história da ferrovia no território paulista, como seus agentes influenciaram a industrialização e o desenvolvimento de áreas anteriormente consideradas rurais e esquecidas pelo governo do período, levando em consideração que o Brasil começa a se industrializar, pesadamente após 1930, o cenário urbano e espacial vai mudando, trazendo novas características para o território paulistano. Os anos de 1950 em diante, mostrarão uma concentração

¹⁵ GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da NorOeste Paulista [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p. ISBN 85-7139-392-3. Available from SciELO Books .

¹⁶ CAMPOS, Cristina de. Ferrovias e Saneamento em São Paulo. O engenheiro Antonio de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Campinas: Pontes Editores, 2010.

¹⁷ KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. op. cit.

industrial expressiva em São Paulo, e conseqüentemente, os índices de urbanização serão muito expressivos.

Estudar esses primeiros embates sobre a construção do ramal ferroviário Variante de Poá, é considerável para compreensão da estrutura das pequenas localidades por onde o traçado passou. Se olharmos em uma dimensão mais panorâmica, notaremos que os lugares que essa linha férrea cortou possuíam uma dinâmica urbana estruturada ao redor da ferrovia e de sua estação. Processo muito comum na cidade de São Paulo, temos o trem transportando muitas matérias-primas no século XX, tornando essas áreas propícias para o desenvolvimento de comércios locais. Estas porções territoriais que estamos tratando correspondem a áreas compreendidas atualmente como parte da Zona Leste de São Paulo. Foi importante a coleta de dados na imprensa de época, pois assim, foi possível compreender como essas localidades vão ganhando forma e como o traçado ferroviário foi fundamental para constituição de uma independência desses lugares que na grande maioria eram Distritos. Podemos afirmar que a ferrovia foi um processo importante para o desenvolvimento urbano e industrial destas áreas que tinham características de uma produção muito rural até a chegada do trem.

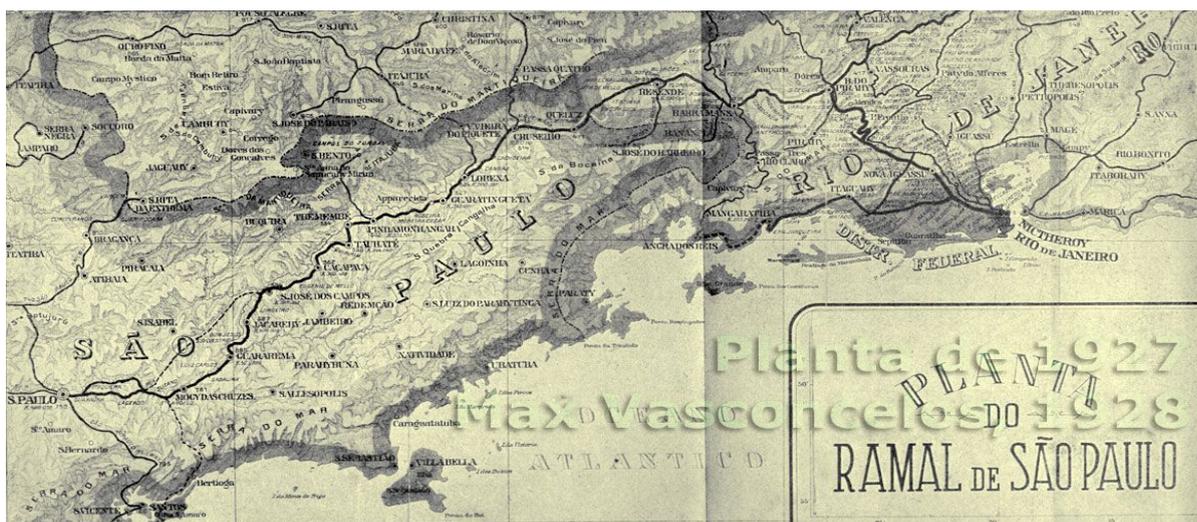


Figura 7: EFCB-Estrada de Ferro Central do Brasil-1927-Mapa do Ramal de São Paulo. Disponível em:

<http://vfc0.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efcb-Ramal-Sao-Paulo-0-Rio-Janeiro-Sao-Paulo.shtm>. Acesso em: 20 de fev. 2019.

Vejamos, por exemplo, na figura 7, como a traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil se estende do estado do Rio de Janeiro a São Paulo. Trata-se de um longo trajeto que percorria, na década de 1930, as localidades suburbanas da então Variante de Poá.



Figura 8: Correio Paulistano (SP) - 27 de fevereiro de 1923¹⁸. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20de%20po%c3%a1. Acesso em: 18 set. 2019.

Analisando a imprensa através de um olhar panorâmico, observamos que a década de 1920 é decisiva para a construção da Variante. Notamos, por exemplo, como o poder público se empenha principalmente no que corresponde aos atos de desapropriações. A partir daí, temos uma implementação da linha propriamente dita. Os proprietários que aparecem nas edições selecionadas do *Correio Paulistano* dos anos 1920, são indivíduos de vida privada comum, fator relevante por não termos encontrados nenhum dado que vinculasse os nomes dos desapropriados relacionadas a atividades de uma vida pública ou com expressiva atuação em setores relevantes à imprensa da época.

A análise dos periódicos também foi importante para que pudéssemos compreender essas nuances, até porque as localidades que estão dentro do objeto

¹⁸ A VARIANTE DE POA' A' 5ª PARADA- Rio, 26(A)- o sr. Ministro da Variante da Viação solicitou providencias ao procurador geral da Republica, no sentido de ser instaurado processo de desapropriação judicial dos terrenos situados no districto da Penha de França, em S. Paulo. E necessarios aos de construcção da variante de Poá à 5ª parada. Esses terrenos pertencem a Guido Saribaldo, João Gaspar, João Gonçalves e Quirino Augusto.

de estudo são áreas geograficamente não exploradas pelo governo. Nos primeiros anos da década de 1920 não foram identificadas notícias que remetesse a indivíduos que residissem nestas localidades. Devemos nos lembrar que o trajeto em análise é extenso, indo da região onde hoje está a estação Engenheiro Goulart, até o bairro Calmon Viana, localizado na cidade de Poá, que acaba dando nome à variante estudada.

Fato importante é que a partir de 1925 notamos, por meio da imprensa, um movimento em prol da extensão dessa ferrovia. A municipalidade de Santa Isabel, por meio de um “apelo” publicado no *Correio Paulistano* requereu uma explicação pela desistência de levarem o ramal até aquelas plagas.¹⁹ Pelo que consta, a indignação dos mesmos dizia respeito a um traçado previamente divulgado pela Central do Brasil - infelizmente, não encontrado - que levaria os trilhos até Santa Isabel, passando por Guarulhos, na região do atual Bairro dos Pimentas, e Arujá. Não foi possível identificar nos periódicos quais motivos foram colocados em questão para não estender o percurso deste ramal até aqueles lugares. Todavia, este “apelo” revela a importância que a linha férrea tinha para a articulação de população nesta porção de municípios circundantes a São Paulo. Devemos lembrar, que Atique, Burattini e Dias²⁰ apontaram que o *Tramway* da Cantareira também seria levado até Arujá, nesta mesma década, mas isso foi abandonado, reservando a estação final do referido *Tramway* à Base Aérea de São Paulo.

¹⁹ O SR. DEODATO WERTHIMER - Sr. Presidente, permita v.exc. Tomar a atenção da Câmara por poucos minutos. Interpretando, porém, a aspiração de vários municípios da chamada zona Norte do Estado,- dentro do 2º districto,-eu venho com maior entusiasmo subscrever um appello feito pela municipalidade de Santa Isabel, appello este dirigido a v.exc.o sr predidente do Estado, solicitando de v.exc e de seu digno governo suas vistas, sempre amplas e sempre benevolas,-para aquella região que sem favor algum e sob todos os pontos de vista e aneia progredir e deseja prosperar. Mas, si este desejo de progredir e esta ancia de prosperar representam interesses locais ou regionais não menos atestam elles a vontade inquebrantavel do paulista de concorrer, digna e conscientemente, pela grandeza e prosperidade de São Paulo. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20d%20po%c3%a1. Acesso em: 19 set. 2019.

²⁰ ATIQUE, Fernando, BURATTINI, Giorgia., & DIAS, Michele. Urbanização, Transformações Espaciais e Pressupostos para Leitura Patrimonial em Guarulhos. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, (26), 115-150, 2016. <https://doi.org/10.11606/issn.2448-1750.revmae.2016.119018>.

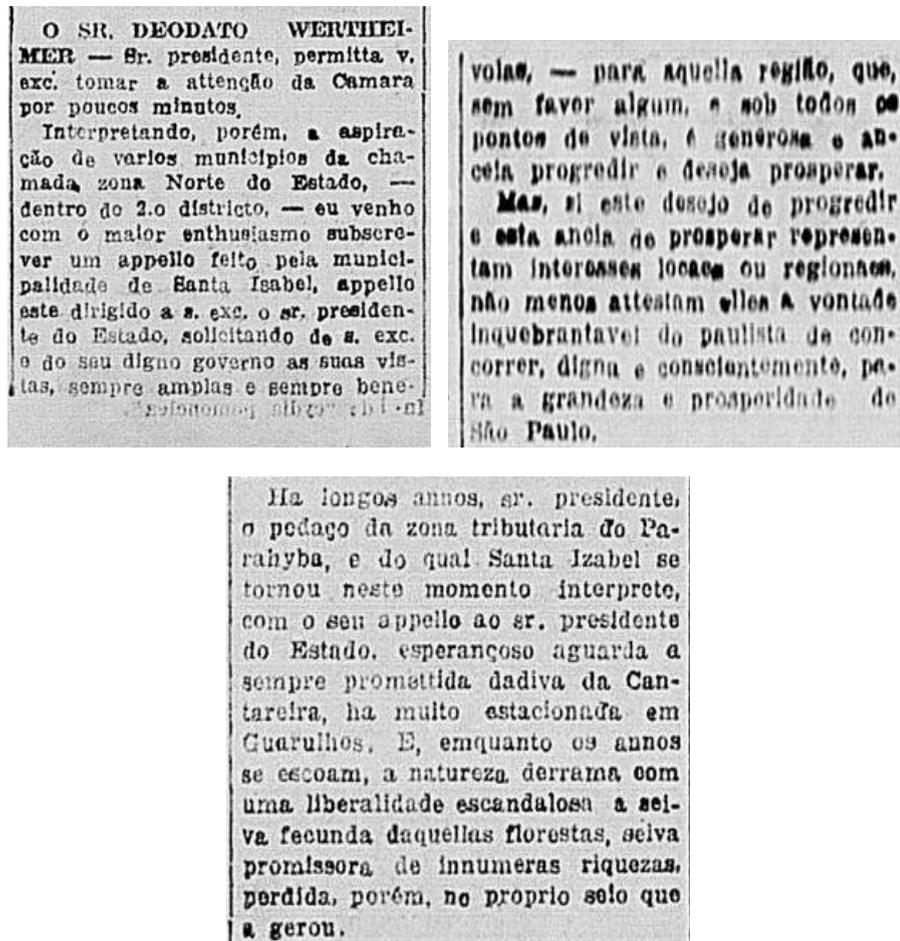


Figura 9: Correio Paulistano (SP)- 29 de outubro de 1925. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20de%20po%20a1.²¹ Acesso em: 15 de out. 2019.

Por fim, vemos que essas “batalhas por trilhos” que verificamos nas páginas da imprensa revelam uma relação entre habitantes que almejavam circular pendularmente entre suas cidades e a capital. Não se tratava mais, apenas de

²¹ O SR. DEODATO WERTHIMER-Sr. Presidente, permita v.exc. Tomar a atenção da Câmara por poucos minutos. Interpretando, porém, a aspiração de vários municípios da chamada zona Norte do Estado,- dentro do 2º districto,-eu venho com maior enthusiasmo subscrever um appello feito pela municipalidade de Santa Isabel, appello este dirigido a v.exc.o sr predidente do Estado, solicitando de v.exc e de seu digno governo suas vistas, sempre amplas e sempre benevolas,-para aquella região que sem favor algum e sob todos os pontos de vista e anseia progredir e deseja prosperar. Mas, si este desejo de progredir e esta ancia de prosperar representam interesses locais ou regionais não menos atestam elles a vontade inquebrantavel do paulista de concorrer, digna e conscientemente, pela grandeza e prosperidade de São Paulo. Ha longos annos, sr. presidente, o pedaço da zona tributaria do Parayba, e do qual Santa Isabel se tornou neste momento interprete, com seu appello ao sr. presidente do Estado, esperançoso aguarda a sempre promettida dadiva da Cantareira, ha muito estacionada em Guarulhos. E, enquanto os annos se escoam, a natureza derrama com uma liberalidade escandalosa a seiva fecunda daquelas florestas, seiva promissora de innumeraz riquezas, perdida porém, no proprio seio que a gerou.

trânsito de carga, mas, sobretudo, de pessoas. Desta maneira, os anos 1920 já revelam uma deficiência de linhas para que as pessoas pudessem se locomover, e, observando, por exemplo, que a Variante de Poá é uma das últimas linhas ferroviárias a serem construídas dentro da cidade de São Paulo, temos em tela o início de um problema de deslocamentos que só cresceriam nos anos vindouros, culminando em toda uma polêmica com a tardia presença do Metrô.²²

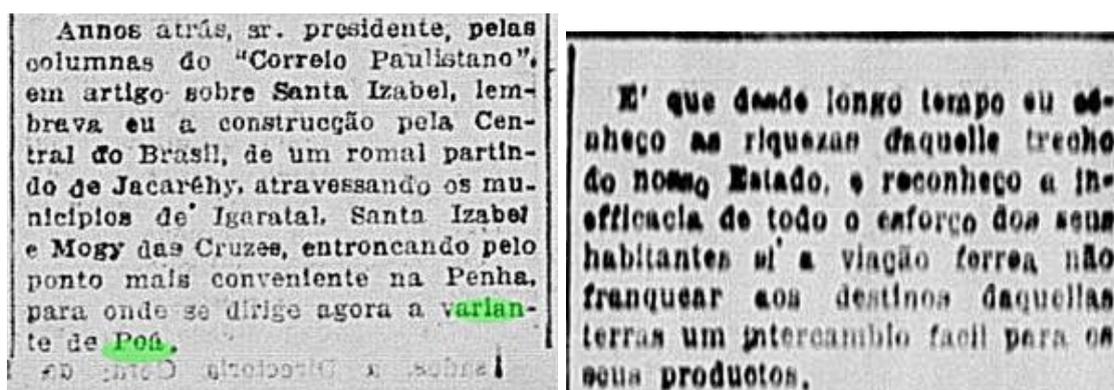


Figura 10: Correio Paulistano (SP) 29 de outubro de 1925²³. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspxbib=090972_07&PagFis=8817&Pesq=variante%20de%20po%c3%a1. Acesso em: 18 set. 2019.

As informações referentes à quilometragem da Variante estudada são inconclusivas. Observamos no decorrer na década de 1920, algumas notas dadas em notícias em edições do *Correio Paulistano*, que tratam do desenvolvimento do complexo ferroviário dentro de estado de São Paulo. Assim, não podemos afirmar, com exatidão, os quilômetros que foram entregues no decorrer de mais de uma década de construção da linha. Observe abaixo os trechos encontrados dentro da chave de busca “Variante de Poá”, entre os anos de 1920 e 1929.

²² MARIANO, Flaviane. O Metrô e a Metrópole: transformações e expansão urbana da Zona Leste com a implantação da linha de metrô (1979-1988). Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em História) - Universidade Federal de São Paulo, 2018.

²³ Annos atrás, sr. Presidente, pelas columnas do "Correio Paulistano", lembrava eu a construção pela Central do Brasil, de um ramal partindo de Jacaréhy, atravessando Santa Izabel e Mogy das Cruzes, entrocando pelo ponto mais conveniente na Penha, para onde dirige agora a Variante de Poá. E que desde longo tempo eu desconheço as riquezas daquelle trecho do nosso Estado, e reconheço a ineficácia de todo o esforço de seus habitantes [ilegível] a viação ferrea não franquear aos destinos daquellas terras um intercambio facil para os seus productos.

Em 1926, foram entregues ao tráfego apenas 42.663 kilometros da linha, a variante do Poá, de 1,60 m. na E. F. Central, estendendo-se da estação de Calmon Vianna á de Engenheiro Goulart, num total de 25 kilometros; o

Figura 11: Correio Paulistano (SP)- 05 de Junho de 1927²⁴. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_07&pasta=ano%20192&pesq=%22variante%20de%20po%C3%A1%22. Acesso em: 15 de out. 2019.

VIAÇÃO FERREA

No anno de 1926 inauguraram-se 42 kilometros e 663 metros de vias ferreas, sendo 25 kilometros na variante de Poá, pertencente á União, entre Calmon Vianna e Engenheiro Goulart, com a bitola de 1m,60; e 17 kilometros e 668 metros na linha de Barretos, ás margens do Rio Grande, entre Barretos e Alberto Moreira, pertencente á Companhia Paulista, com a bitola de 1m,00.

Figura 12: Correio Paulistano (SP)- 15 de Julho de 1927²⁵. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_07&pasta=ano%20192&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 15 de out. 2019.

²⁴ Em 1926, foram entregues ao tráfego apenas 42.663 kilometros de linha, a variante do Poá, de 1,60 m. na E.F. Central, estendendo-se da estação de Calmon Vianna á de Engenheiro Goulart, num total de 25 kilometros; o

²⁵ VIAÇÃO FERREA

No anno de 1926 inauguraram-se 42 kilometros e 663 metros de vias ferreas, sendo 25 kilometros na variante de Poá, pertencente á União, entre Calmon Vianna e Engenheiro Goulart, com a bitola de 1m.60: e 17 Kilometros e 668 metros na linha de Barretos, ás margens dos Rio Grande, entre Barretos e Alberto Moreira, pertencente á Companhia Paulista com a bitola de 1m.00.

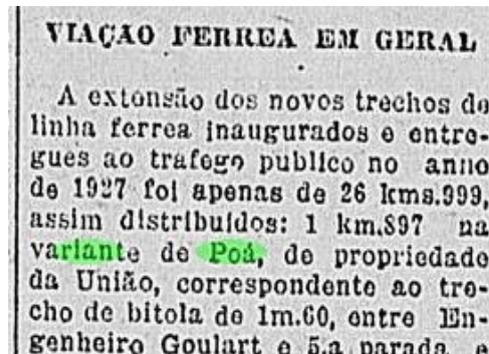


Figura 13: Correio Paulistano (SP)- 15 de Julho de 1928²⁶. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_07&pasta=ano%20192&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 19 de out. 2019.

Pudemos compreender no decorrer de toda a pesquisa que essa Variante é uma linha que foi aprovada, por todos os requisitos judiciais, caracterizando inúmeros atos desapropriatórios. Muitos acontecimentos vão permear a história da Variante da Central do Brasil, e sua implementação é lenta e gradativa. A sua construção leva uma média treze anos para ser finalizada. No geral, as análises até este ponto do trabalho, auxiliaram na compreensão a respeito desses primeiros embates, como a linha ferroviária estudada se estruturou e foi se tornando muito importante para estas áreas rurais. A década de 1920 caracterizou-se como um período de aprovação para que esta linha pudesse ganhar vida. A seguir, veremos a importância das requisições e da própria sociedade que vai se aglomerando no entorno do traçado da Variante de Poá.

²⁶ VIAÇÃO FERREA EM GERAL. A extensão dos novos trechos de linha ferrea inaugurado e entregues ao trafego publico no anno de 1927 foi apenas de 26 kms 999, assim distribuidos: 1 km.897 na variante de Poá, de propriedade da União, correspondente ao trecho de bitola de 1m.60, entre Engenheiro Goulart e 5.a.parada e

Capítulo 2 - Requisições por uma construção definitiva

O primeiro capítulo desta monografia tentou apresentar um percurso para compreendermos as primeiras estruturas deste processo de construção ferroviária na região Leste de São Paulo. Se olharmos para as fontes escolhidas para análise de como foram as primeiras discussões, do desenrolar da construção até a finalização da malha ferroviária, nota-se que a urbanização e o desenvolvimento industrial antecederam a chegada efetiva dos trilhos.

Esta ferrovia foi responsável pela instalação do parque industrial e da urbanização de grande parte da zona Leste, da região do Tatuapé até Itaquera e São Miguel Paulista, assim pelo crescimento de vários municípios vizinhos como Itaquaquecetuba, Poá e Mogi das Cruzes. Foi importante também no transporte de longa distância, atendendo aos passageiros de toda região do vale do Paraíba na ligação com o Rio de Janeiro e São Paulo.²⁷

Somado ao que já apresentamos, sabemos da importância da década de 1920 para o desenrolar da construção da linha ferroviária estudada. Em 1924 se iniciou a construção do traçado desta variante que passa quase uma década para ser realmente finalizada. Levamos em consideração que se trata de uma construção muito tardia a deste ramal perante todo o complexo ferroviário construído desde meados do século XIX em São Paulo. Esta construção tardia é consequência de situações econômicas internas e externas, verificadas no mercado mundial, com o final da Primeira Guerra e o arrefecimento de investimentos britânicos em várias partes do globo, e certa dificuldade de captação de recursos nacionais, com as oscilações que, por fim, atingiriam o mercado do café. Somam-se a isso, questões políticas que sacudiram a década de 1920, como as inúmeras revoltas.

Este cenário de incertezas se manifesta na implementação da Variante de Poá e abre margem para discutirmos o “segundo tempo” de nosso estudo: o da demarcação da linha férrea e a inexistência de seus trilhos. Observando o mapeamento cartográfico denominado SARA Brasil, que hoje se encontra

²⁷ STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** Dissertação de Mestrado. São Paulo, FFLCH-USP, 2007.p.76

integralmente em formato digital no site da prefeitura de São Paulo, denominado Geoportal, para montar um mosaico da área em estudo.



Figura 14: Na imagem acima podemos observar a reconstituição do mapeamento de 1930. Em amarelo podemos observar o tronco principal; em laranja, o objeto de estudo “Variante de Poá”; em vermelho, se

trata dos limites entre a cidade de São Paulo e o município de Itaquaquetuba.²⁸ Fonte: SARA Brasil, mapa de 1930.

Este mosaico, apresentado acima, nos revela algo muito elucidativo: a área pela qual passaria o leito férreo está totalmente “limpa” e demarcada, com indicações no mapa das futuras estações e, se organiza como uma linha cercada, com porteiiras, mas não há nenhum trilho instalado efetivamente.

Vejamos adiante um panorama de como traçado está sendo disposto dentro da cidade de São Paulo nos anos em questão.

Observe a imagem panorâmica retirada do mapeamento de 1930, disponível no Geoportal, em que podemos observar marcado em azul o bairro Itaim Paulista. Na sequência, vemos os municípios que compõem o trajeto que a Variante de Poá percorre sendo eles Itaquaquetuba e Poá. Observam-se os municípios de Suzano e Mogi das Cruzes que fazem parte do trajeto do tronco principal da Estrada de Ferro Central do Brasil.

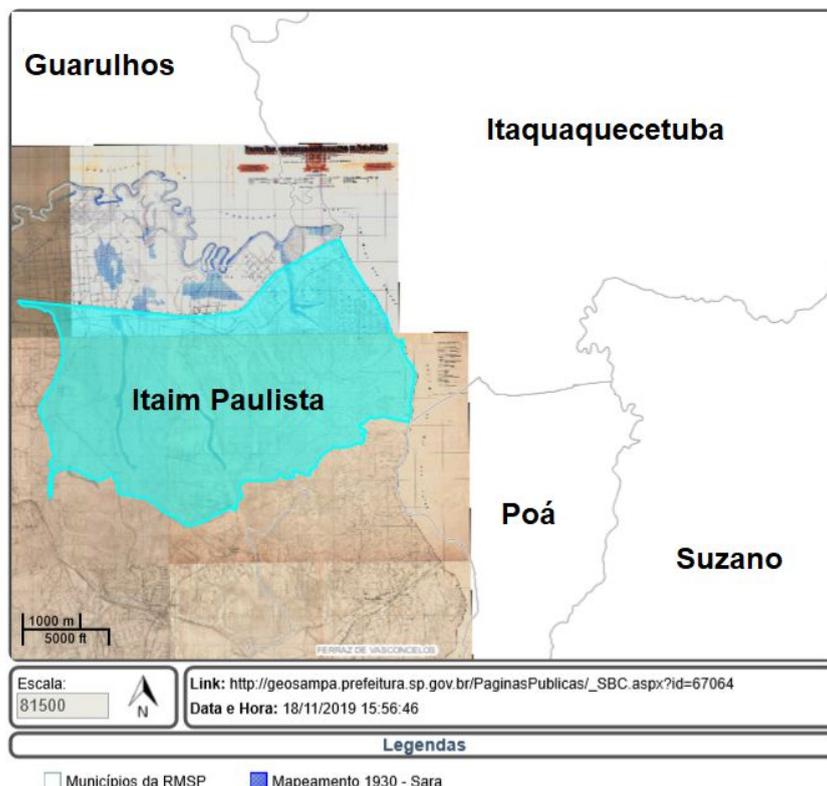


Figura 15: Na imagem a acima podemos observar a marcação em azul-claro, o bairro de Itaim Paulista, mais a frente os municípios subsequentes a cidade de São Paulo Itaquaquetuba, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes.

²⁸ Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. (Editado pela autora, 2018).

O levantamento executado pela empresa SARA nos mostra que na virada da década de 1920 para a de 1930, a área já estava com processo de ocupação bem instalado. A nossa hipótese, referendada por anúncios dessas décadas, e por documento primário, é que a demarcação da área da ferrovia, somada às vantagens econômicas para empresários que poderiam se valer das estações para escoamento de produção, levaram a uma certa preferência pelas áreas contíguas à linha. O Mapa nos mostra que já existiam “loteamentos” nas áreas lindeiras ao leito, muito embora não houvesse trilhos, ou seja, não houvesse ferrovia circulando.

Este processo de urbanização será ampliado ao longo da década de 1930, em que os processos de industrialização e urbanização tomam ainda mais vulto, como nos mostram os documentos encontrados. Esse é um ponto importante para que possamos olhar para as fontes com uma perspectiva metodológica e identificar essas conexões entre a chegada da ferrovia e a vinda desses cidadãos signatários do abaixo-assinado, que participam com bastante assiduidade das reivindicações para finalização da construção deste trecho.

242

13195 Numeração da Secretaria
1908-25-91 D. V.

Secretaria da Viação e Obras Públicas
Diretoria de Viação
"Serviços ferroviários"



138
17

Data: 9 de Dezembro de 1931.

Interessado Carlos F. Oberlander e outros.

Assumpto Solicitam a conclusão da variante
Poa-Norte, da Estrada de
Ferro Central do Brasil.

Assinatura L. Laufer

PASTAS PATENTE

Figura 16: Capa do “abaixo-assinado”, datado de 09 de Dez. 1931, em que a população alocada em áreas onde a variante tem seu traçado disposto se manifesta sobre sua demora de conclusão.

Apesar de as obras da Variante de Poá terem sido finalizadas, parcialmente, no ano de 1934, vemos notícias pela década de 1930, questionando a diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, pelo descaso de não inauguração desta linha ferroviária, que já vinha sendo utilizada muito antes de finalização do percurso e da instalação do material rodante. Por meio de noticiais, observamos a presença ativa dos indivíduos que estão morando nessas aglomerações urbanas que vão despontando nas áreas marginais a Leste do território da Sé. Começa a ganhar forma urbana, então, aquele clarão que vemos nos primeiros mapas da década de 1920.

Tanto é assim, que no abaixo-assinado datado de 9 de dezembro de 1931, os signatários Carlos F. Oberlander e outros solicitam da Central do Brasil, que se digne a concluir as obras da Variante de Poá-Norte.

Este abaixo-assinado é uma prova, assim como mostrou Cerasoli, em sua tese de doutoramento, de 2004, que havia uma sistemática de participação e intercessão junto às autoridades constituídas do município por resoluções de problemas que estavam em áreas rurais ou suburbanas. Este documento, em nosso caso, ainda confirma a presença de atores sociais que esperavam pela possibilidade de usufruto da linha e, assim, de conexão com o território maior, articulado pela Central do Brasil.

Curiosamente, notícias de jornais que reunimos também nos informam acerca do uso do leito sem trilhos como “estrada”. Esta notícia, aparecida no *Correio Paulistano*, em 1935, de que o leito havia sido convertido numa estrada, e que mesmo após a operação da ferrovia, em 1935, tal uso se mantinha, chegando a provocar acidentes, como o relatado em 1935.

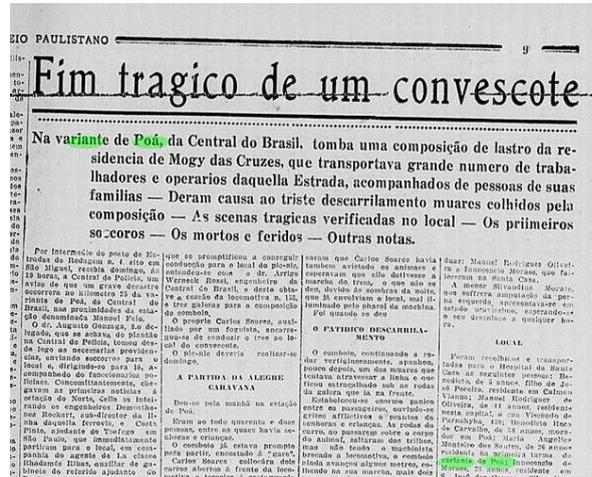


Figura 17: Correo Paulista (SP)- 06 Maio de 1930.²⁹ Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx>

[bib=090972_08&PagFis=7289&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=7289&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1) Acesso em: 20 set. 2019.

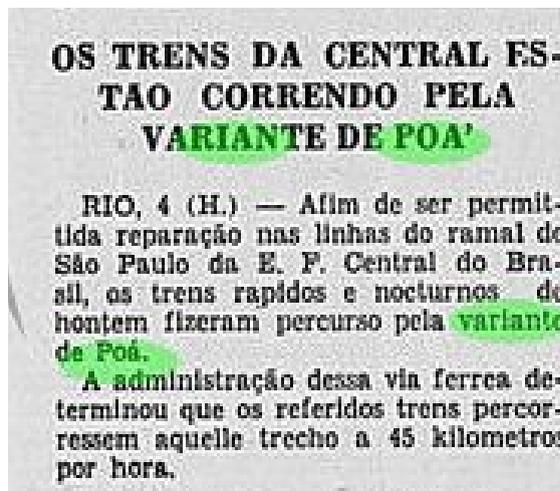


Figura 18: a notícia acima aponta uma reparação as linhas do ramal de São Paulo, da Estrada de Ferro Central do Brasil, onde a Variante de Poá é utilizado como rota alternativa, data de 04 Abril 1935. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx>

[bib=090972_08&PagFis=7289&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=7289&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1) Acesso em: 20 set. 2019.³⁰

²⁹ Fim trágico de um convescote- Na Variante de Poá da Central do Brasil, tomba uma composição de lastro da residencia de Mogy das Cruzes, que transportava grande numero de trabalhadores e operarios daquela Estrada, acompanhados dde pessoas de suas familias- Deram causa ao triste descarrilamento mueres colhidos pela composição- As scnas tragicas verificadas no local- Os primeiros socorros- Os mortos e feridos- Outras notas.

³⁰ OS TRENS DA CENTRAL ESTÃO CORRENDO PELA VARIANTE DE POÁ- RIO, 4 (H)- Afim de ser permitida a reparação nas linhas do ramal de São Paulo da E.F. Central do Brasil, os trens rapidos e noturnos de hontem fizeram percurso pela variante de Poá. A administração dessa via ferrea determinou que os referidos trens percorressem aquelle trecho a 45 quilometros por hora.

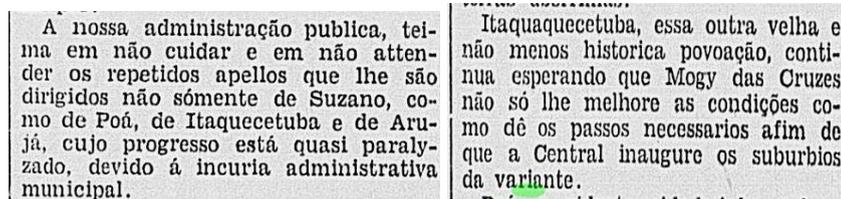


Figura 19: as duas imagens acima fazem parte da mesma notícia, onde o alertam e fazem apelo a administração pública não cuidar destas áreas acima citadas, 19 Set 1935. Disponível em: memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=9165&Pesq=variante%20de%20opo%20po%20a1 Acesso em: 20 set. 2019.³¹

As notícias de jornais acima nos mostram que a Variante se mantém em plena atividade em 1935, dando suporte ao tronco principal para reparações do trecho. Por mais que a ferrovia trouxesse díspares desenvolvimentos industriais para suas localidades por onde passa, os jornais confirmam que os municípios continuam sendo áreas esquecidas pela empresa, sem qualquer ação estatal reparadora.



Figura 20: Correio Paulistano (SP)- 28 -Setembro 1935. A imagem acima se trata de uma notícia veiculada para informar e convocar as populações que moram no entorno do leito da linha, que pela demora das resoluções, sobre a inauguração pela diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, começou ser utilizada estas áreas ao redor como estrada de rodagem e passagem de pedestres que residem na região. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=9165&Pesq=variante%20de%20opo%20po%20a1³²

³¹ A nossa administração publica, teima em não cuidar e em não atender os repetidos apelos que lhe são dirigidos não somente de Suzano, como Poá, de Itaquaquecetuba e de Arujá, cujo progresso está quasi paralyzado, devido á incuria administrativa municipal.

Itaquaquecetuba, essa outra velha e não menos historica povoação, continua esperando que Mogy das Cruzes não só lhe melhore as condições como dê os passos necessarios afim de que a Central inaugureos suburbios da variante.

³² Sitiantes e oleiros bloqueados e sem transporte – Falta de trens na variante de Poá.



Figura 21: Correio Paulistano (SP) - 03 de Outubro de 1935³³. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=9165&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em: 02 de out. 2019.

Podemos observar na imagem acima, que a falta de transportes na Variante de Poá aparece nos primeiros anos após a finalização da construção. Os moradores das áreas servidas pelo leito ferroviário, lutam para encontrar soluções para os problemas relacionados às estruturas de funcionamento da linha.



Figura 22: Correio Paulistano (SP)- 15 de Janeiro de 1938³⁴. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=9165&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em : 02 out. 2019.

³³ A Falta de transportes na região marginal à variante de Poá. Deveria realizar-se domingo ultimo, no largo Cangayba, uma reunião dos moradores na região marginal à variante de Poá, da E. F. Central do Brasil, afim de examinar questões de seus interesses que prendem à consecução de meios de transportes de que carece, actualmente aquella zona. As chuvas destes ultimos dias, entretanto, impediram que essa reunião realizasse. Eis porque foi sua realização adiada para o próximo domingo no mesmo local.

³⁴ MORTO PELO AUTO- MOTRIZ DA CENTRAL

O auto- motriz da Central do Brasil matou, às 17:25 horas de hontem, no kilometro 23 da variante de Poá, Ignacio Kaitener, russo de 71 anno, solteiro, que ali residia numa chacara de sua propriedade. Ignoram-se pormenores do facto, desconhecendo-se se se trata effectivamente de desastre ou suicídio. O cadaver, apresentando multiplas fracturas, foi removido para o necroterio do Gabinete Medico Legal, havendo inquerito a respeito, na Policia Central.

Curiosamente, os jornais nos dizem muito sobre a estrutura da sociedade naquele período. A urbanização que crescia nas zonas próximas à linha férrea, em consonância com a falta de uma estrutura por parte da Central de Brasil e do governo que marginalizava áreas ao Leste do território, não conseguiam manter a segurança da sociedade que morava nas proximidades.

Além de outras iniciativas neste momento se cogita de montar em São Miguel, financiada por um dos nossos blocos industriais, com um capital calculado em 11 milhões de dólares, uma grande fábrica de Sedas e Productos Chimicos. E estes são resultados concretos da inauguração da variante de Poá. Resultados semelhantes seriam imediata e beneficentemente provocados pela ligação Engenheiro Trindade-Osasco.

Figura 23: Correio Paulistano (SP)- 05 de Maio de 1938³⁵. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=9165&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em: 20 de out. 2019.

No trecho acima escolhido, podemos observar que, em maio de 1938, o *Correio Paulistano*, apresenta as intenções efetivas de implementação de uma fábrica de seda e produtos químicos na região de São Miguel. Essa construção se concretiza em função da conta do transporte de ferroviário oferecidos pela Variante da Central de Brasil, que se encontrava em operação desde 1934.

³⁵ Além de outras iniciativas neste momento se cogita de montar em São Miguel, financiada por um dos nossos blocos industriais, com um capital calculado em 11 milhões de dólares, uma grande fábricas de Sedas e Productos Chimicos. E estes são resultados concretos da inauguração da variante de Poá. Resultados semelhantes seriam imediata e beneficiante provocados pela ligação Engenheiro Trindade Osasco.



Figura 25: imagem extraída do site da Nitro-Química, do ano de 1935. Disponível em: <http://www.nitroquimica.com.br/nitro-quimica#hist>. Acesso: 12 nov. 2019.

A Companhia Nitro-Química Brasileira, fundada em setembro de 1935, é a primeira empresa brasileira neste setor produtivo que tem inauguração oficial em 1940, na região de São Miguel Paulista. Situada na localidade que compunha o traçado da Variante de Poá, a companhia apresenta um crescimento acentuado em curto espaço de tempo. A partir de 1955, há uma diversificação em sua produção, que se dá em função da eletrificação destas regiões nos primeiros anos da década de 1950. Nota-se que parte das indústrias, que surgem nos anos subsequentes à finalização da construção da linha, têm sua implementação geograficamente intencionada nestas áreas. Assim, este processo de desenvolvimento industrial pode ser explicado pela existência da infraestrutura ferroviária, pois se trata de um meio de transporte de cargas e pessoas, considerado rápido e eficaz.

Até a primeira metade da década de 1930, o bairro de São Miguel Paulista tinha cerca de 2.200 habitantes. Analisando a obra de Paulo Roberto Ribeiro Fontes³⁶, que em sua dissertação de mestrado aborda a história da Nitro-Química, e apresenta os embates relacionados ao desenvolvimento industrial de São Miguel, a partir de 1935, vemos que a estação ferroviária do bairro foi inaugurada em 1932, dois anos antes da finalização completa da construção de todo o ramal da EFCB. Paralelamente ao desenvolvimento ferroviário nesta região, nos anos 1930, já vimos

³⁶ FONTES, Paulo Roberto Ribeiro et al. **Trabalhadores da Nitro Química: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50.** Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, 1996.

que havia uma linha de ônibus da própria Nitro-Química que interligava São Miguel ao bairro da Penha.

Os baixos preços dos terrenos, e suas grandes extensões, com privilegiada localização para o escoamento de matéria-prima produzida através da ferrovia, são agentes norteadores para escolha desta região para instalação da indústria. Assim como Rio Tietê é um dos fatores de influência por conta da alta demanda de água necessária para produção, a ferrovia era crucial para o empreendimento. O rio não servia apenas como recurso hídrico, mas também se prestava para a liberação de dejetos das produções da Nitro-Química.

A autora Luciana Lepe Tonaki³⁷, em sua dissertação de mestrado que também trata sobre a história da Nitro-Química, tem um olhar mais voltado para o desenvolvimento espacial que vai ocorrendo, como as vilas operárias surgem, o cotidiano dos operários se forma, tratando os embates do desenvolvimento habitacional da região de São Miguel Paulista após a chegada dessa planta industrial.

O crescimento habitacional moderno de São Miguel Paulista se inicia com a construção da Nitro-Química, que disponibilizou certa infraestrutura. Posteriormente, temos um grande afluxo de migrantes nordestinos e mineiros que são atraídos pelos baixos custos de moradia e possibilidade de trabalho, gerando ocupação territorial associada aos processos de loteamento na região.³⁸ A Nitro-Química começa sua produção no ano de 1937, com uma média de 1.500 funcionários.

Podemos considerar que o desenvolvimento da Nitro-Química foi extremamente importante para estruturar os processos de habitação e industrialização do bairro de São Miguel Paulista. Por mais que uma indústria de grande porte se instale nesta região, a visão já estigmatizada sobre áreas suburbanas da Zona Leste permanece, atravessando o século XX até os dias atuais.

O site Estações Ferroviárias fornece muitas informações importantes a respeito da variante utilizada como objeto de estudo para esse trabalho. Se tornou

³⁷ TONAKI, Luciana Lepe. **A Companhia Nitro Química**: indústria e vila operária em São Miguel Paulista. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2013.

³⁸ FONTES, Paulo Roberto Ribeiro et al. **Trabalhadores da Nitro Química**: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais,

nos últimos anos a única fonte de pesquisa de caráter superficial que cita a história da variante.



Figura 26: Correio Paulistano (SP)- 17 de outubro 1940. É perceptível o enaltecimento da Central do Brasil, assinalando como se o desenvolvimento dos subúrbios paulistanos só foi possível por conta do desenvolvimento das linhas por ela subsidiada,³⁹.

Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em: 09 nov. 2019.

A imagem acima vem em paralelo com o argumento colocado nesse trabalho referente à visão marginalizada das áreas periféricas ao Leste do território, em que temos o título carregado de marcas sociais, fazendo referência aos subúrbios da Central em São Paulo.

Curiosamente, essa visão não impede grandes empresas de se instalarem na região. A luta popular por uma finalização da construção desse ramal ferroviário é um ponto norteador para explicar como o protagonismo dessas populações trazem conclusões para a questão do esquecimento destas localidades, pelo governo e responsáveis da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Na obra *A Industrialização de São Paulo*, Warren Dean traça um panorama a respeito do processo de industrialização no território paulista. O autor busca nos alertar sobre os jogos de interesses e as conexões políticas e econômicas que são

³⁹ OS SUBURBIOS DA CENTRAL EM SÃO PAULO- SEU DESENVOLVIMENTO E SUAS NECESSIDADES_UMA REPORTAGEM NA DIRECTORIA DA NOSSA PRINCIPAL FERROVIA.

fundamentais para compreender como o governo está vinculado a estruturas que vão consolidar as indústrias mais fortemente a partir da década de 1930.

A década de 1930 é fundamental para implementação da Variante estudada. Podemos observar como foi importante a participação dos habitantes para consolidação efetiva da linha férrea. Como já dito, essa linha é curiosamente estruturada para transportar produtos produzidos nessas zonas periféricas e esquecidas pelo poder público a Leste de território paulistano.

Por se tratar de áreas ainda esvaziadas no que refere ao contingente populacional, os baixos custos para aquisição de moradia em conjunto com o desenvolvimento ferroviário, influenciam um grande fluxo de migração. Já na primeira década de construção da Variante de Poá, a partir de 1920, podemos observar o desenvolvimento desse processo de deslocamento acontecendo em simultaneidade à construção da ferrovia.

Os processos de desenvolvimento urbanos e industriais estão a todo vapor a partir da segunda metade da década de 1930, mesmo com a instabilidade da economia mundial que a crise de 1929 trouxe. Autores como Warren Dean⁴⁰ argumentam que para consolidar esses processos de desenvolvimento industrial nos anos 1940, após o término da Segunda Guerra, “a facilidade de penetração do capital estrangeiro e a questão de recorrer à iniciativa do governo” fatores que explicam em partes como estão surgindo esses investimentos. No último capítulo procuraremos compreender como as transformações espaciais do território ocorreram no entorno das regiões por onde a Variante de Poá tem seu traçado disposto, pensando às questões do desenvolvimento urbano e industrial das localidades.

⁴⁰ DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945**. Tradução de Octavio Mendes Cajado. São Paulo. Difusão Européia do Livro. 1971.p. 253.

Capítulo 3 - Mutações no território à beira da linha

Durante o desenvolvimento desta pesquisa foi árduo e intenso o trabalho de coleta de informações sobre o objeto específico escolhido, por conta da falta de fontes e informações sistematizadas. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), não guarda nenhuma informação sobre o antigo acervo da Estrada de Ferro Central do Brasil e os arquivos que consultamos geraram as fontes que aqui estamos explorando. A partir de algumas reconstituições sobre cartografias, podemos observar como o perímetro envoltório de todo o leito ferroviário foi se modificando com o passar dos anos, levando em consideração que a construção deste ramal ferroviário tinha intenção inicial de transportar cargas leves, como hortaliças e tijolos.

Um ponto importante de ser tocado perante as consequências de uma urbanização incentivada para estas áreas que começaram a ser exploradas junto à estrada de ferro é: o surgimento de um mercado imobiliário em zonas de várzea. Isto é algo que foi muito visível a partir das reconstituições de mapas, principalmente na porção que corresponde atualmente ao bairro de Ermelino Matarazzo, onde lotes começaram a ser comercializados pela própria família Matarazzo ainda durante os anos iniciais de construção da ferrovia na região.

Neste trabalho, os jornais foram importantes fontes para coletas de informações para compreender a estrutura do mercado imobiliário que se forma através da família Matarazzo na região próxima ao bairro, então Distrito de São Miguel Paulista. A primeira chave de busca empregada foi “Jardim Matarazzo” de 1920 a 1929, que rendeu com exatidão 22 ocorrências praticamente todas relacionadas à aquisição de imóveis vinculados aos Matarazzo, inclusive propagandas de venda dos terrenos no bairro. Observem abaixo algumas imagens separadas:



Figura 27: Correio Paulistano (SP)- 05 de Julho de 1925⁴¹. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_07&pasta=ano%20192&pesq=%22jardim%20matarazzo%22. Acesso em: 15 nov. 2019.

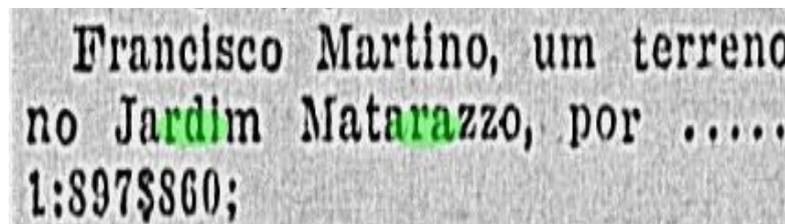


Figura 28: Correio Paulistano (SP)- 13 de Novembro de 1927⁴². Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_07&pasta=ano%20192&pesq=%22jardim%20matarazzo%22. Acesso em: 15 nov. 2019.

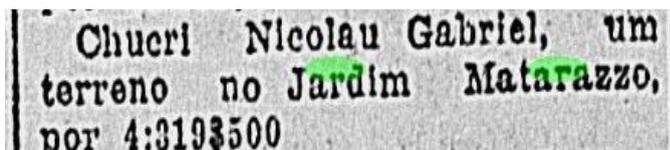


Figura 29: Correio Paulistano (SP)- 03 de Outubro de 1928⁴³. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_07&PagFis=38253&Pesq=%22jardim%20matarazzo%22. Acesso em: 15 nov 2019.

⁴¹ Jardim Matarazzo

Eis o melhor emprego de capital: Adquirir um dos magnificos terrenos dos que em breve de transformarão no mais aprazível dos nossos bairros.

Salubres, bem divididos, pertos, servidos pela ESTRADA DE RODAGEM SÃO PAULO e RIO e pela ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, onde já tem a estação de COMM. ERMELINDO MATARAZZO são incontestavelmente os de mais garantido futuro.

Durante o primeiro mes foram vendidos 799 lotes.

As escripturas definitivas são passadas pelas Industrias Reunidas F.Matarazzo

INDFORMAÇÕES: RUA ALVARES PENTEADO, N.1-PHONE, CENTRAL 5004-CAIXA, 53-SÃO PAULO

⁴² Francisco Martino, um terreno no Jardim Matarazzo, por ...1:897\$860;

⁴³Chueri Nicolau Gabriel, Um Terreno No Jardim Matarazzo Por 4:319\$500.

Para a segunda pesquisa documental, a chave de busca foi “Jardim Matarazzo”, e de 1930 a 1939 teve como resultado 27 ocorrências relacionadas à família Matarazzo com a exploração do mercado imobiliário nas áreas onde estavam situadas as Indústrias Reunidas Matarazzo nas proximidades de São Miguel Paulista. A intensificação de vendas dos terrenos nessas localidades ficou entre os anos 1920 a 1939.

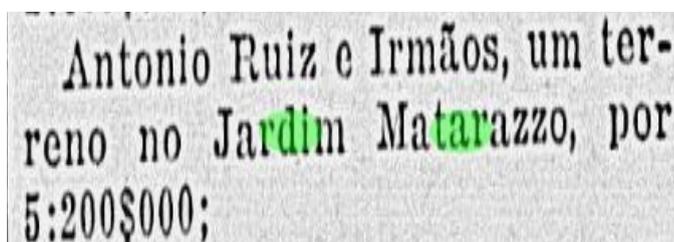


Figura 30: Correio Paulistano (SP)- 01 de Fevereiro de 1930⁴⁴. Disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_08&pasta=ano%20193&pesq=%22jardim%20matarazzo%22. Acesso em: 15 nov. 2019.



Figura 31: Correio Paulistano (SP)- 02 de Janeiro de 1935⁴⁵. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&PagFis=481&Pesq=%22jardim%20matarazzo%22. Acesso em: 15 nov. 2019.

As notícias durante essas duas décadas que estão relacionadas, como já dito, à venda de terrenos intermediada pelos Matarazzo, mostra o papel crucial da propaganda, que “vende” a ideia de uma localidade que está prestes a se desenvolver, usando a ferroviária como a solução do desenvolvimento econômico e social em áreas de várzea. Olhemos os trechos abaixo extraídos do site da Subprefeitura de Ermelino Matarazzo, que contrasta com os dados encontrados nos

⁴⁴ Antonio Ruiz e Irmãos, um terreno no Jardim Matarazzo, por 5:200\$000;

⁴⁵ Acquisições de imóveis nesta capital
(EM 31 DE DEZEMBRO DE 1934)

Bartolomeu Pidone, terreno, Jardim Matarazzo, São Miguel, 10:160\$

jornais, a respeito dos lotes adquiridos pela família Matarazzo. Há certo contraste entre a quantidade de lotes vendidos, divulgados nas notícias de jornais e a quantidade que consta com registro em cartório:

No período de 1913/1915, as Indústrias Matarazzo, adquiriu de vários proprietários, por meio de compras registradas no Terceiro Cartório de Imóveis desta Capital, uma gleba de terra com ou sem benfeitorias, totalizando 420.530 m², segundo as transcrições nº429, 941, 1729, 2551 e 2840 e as averbações feitas em 1939, foram inscritas sob o número noventa, página 255 de o livro auxiliar nº 8, o loteamento denominado Jardim Matarazzo.⁴⁶

Tendo em vista os projetos da construção de uma Rodovia - Estrada de Rodagem São Paulo - Rio 1926/1928 e de uma Linha Férrea - Estrada de Ferro Variante Poá 1921/1926. A Indústria Matarazzo vendeu 274 lotes, cerca de 10% do total de suas terras entre 1926/1939, dando origem a um pequeno povoado em torno da estação de trem, inaugurada em 07 de fevereiro de 1926, passando a transportar passageiro a partir de 1934.⁴⁷

Observamos como poucos anos após a finalização da construção da Variante de Poá aparecem notícias informando a importância de aumentar a quantidade de composições que estão trafegando naquele trecho. Isso reforça a ideia de como o número de indivíduos cresce nestas localidades, corroborando o argumento que a Variante da Central do Brasil tem grande fluxo de passageiros, já nos primeiros anos de funcionamento.

⁴⁶Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/ermelino_matarazzo/historico/index.php?p=136. Acesso em: 14 nov. 2019.

⁴⁷ Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/ermelino_matarazzo/historico/index.php?p=136. Acesso em: 14 nov. 2019.

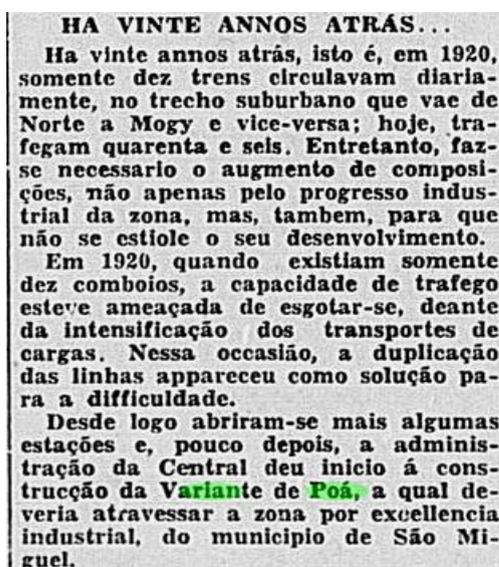


Figura 32: Correio Paulistano (SP)- 17 de Outubro de 1940⁴⁸. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=%22variante%20de%20po%C3%A1%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

Segundo Beatriz Mugayar Kuhl, a ferrovia foi por muito tempo responsável pela caracterização de algumas regiões. As estradas de ferro auxiliaram nas transformações das cidades, e, em alguns casos, incentivaram a sua fundação. Indo na mesma linha dos argumentos levantados nesse trabalho de que construção da ferrovia dentro do estado de São Paulo foi importante principalmente para o processo de urbanização, vemos que o caso que estamos estudando mostra o papel crucial para a montagem das franjas da cidade de São Paulo, que massivamente se organizaram ao redor dos trilhos que se prestaram à industrialização.

A imagem abaixo é uma reconstituição aerofotogrametria de 1958, da cidade de São Paulo. Observamos, mesmo que superficialmente, ao fundo do traçado da ferrovia, como as áreas já estão tomadas pela habitação. No caso analisado, as regiões que serviram à Variante de Poá, os desenvolvimentos estão atrelados à

⁴⁸ HA VINTE ANNOS ATRÁS...

Ha vinte annos atrás, isto é, em 1920, somente dez trens circulavam diariamente, no trecho suburbano que vae de Norte a Mogy e vice-versa; hoje, trafegam quarenta e seis. Entretanto faz-se necessario o augmento de composições, não apenas pelo progresso industrial da zona, mas também, para que não se estiole o seu desenvolvimento.

Em 1920, quando existiam somente dez comboios, a capacidade de trafego esteve ameaçada de esgotar-se, deante da intensificação dos transportes de cargas. Nessa ocasião, a duplicação das linhas appareceu como solução para a difficuldade.

Desde logo abriram-se mais algumas estações e, pouco depois, a administração da Central deu inicio á construcção da Variante de Poá, a qual deveria atravessar a zona por excellencia industrial, do municipio de São Miguel.

construção da ferrovia. Notamos, então, que o estabelecimento das atividades urbanas ao redor dessas estações são importantes para compreender a estrutura de vida da época.

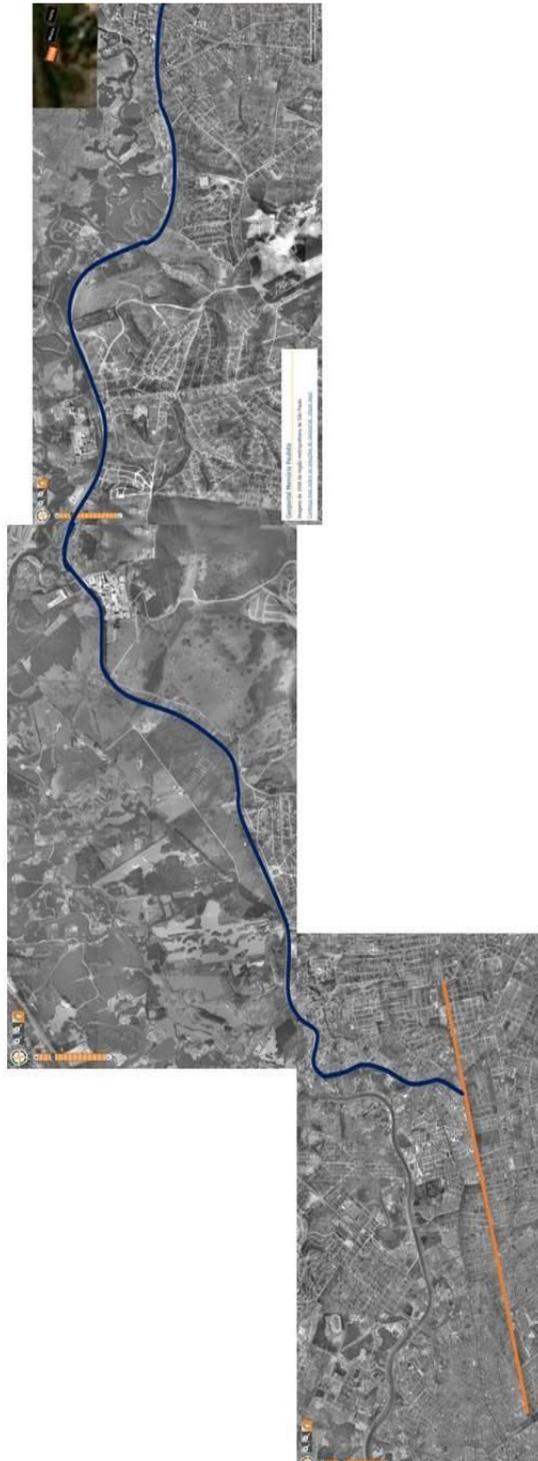


Figura 27: Reconstituição aerofotogrametria, 1958 da cidade de São Paulo. O traçado em azul-escuro corresponde a linha ferroviária estudada neste trabalho, em laranja se trata do tronco

principal, onde a linha varia.⁴⁹



Figura 28: Reconstituição do mapa de 1958, da cidade de São Paulo. O traçado em azul escuro corresponde à linha ferroviária estudada neste trabalho, em vermelho se trata do tronco principal, onde a linha “varia”, ou seja, constituiu-se em um “ramal”. Logo acima, com escrita na cor preta, podemos identificar a Rodovia presidente Dutra.⁵⁰

A partir das notícias que reunimos, observamos também um debate acerca da eletrificação nas zonas suburbanas da EFCB, com incentivo governamental. Na notícia abaixo notamos que as vantagens oferecidas à Central do Brasil estimulam a idéia de “progresso” e melhoria de vida. A década de 1940 é importante para a efetivação desse processo de eletrificação da ferrovia, mas, sobretudo, para a chegada da eletricidade nas ruas e nas casas em regiões que ainda eram vistas pelo governo como áreas periféricas do subúrbio paulista e parcamente eletrificadas.

⁴⁹ Disponível em: <https://www.geoportal.com.br/MemoriaPaulista/>. (Editado pela autora, 2019).

⁵⁰ Disponível em: <https://www.geoportal.com.br/MemoriaPaulista/>. (Editado pela autora, 2019).

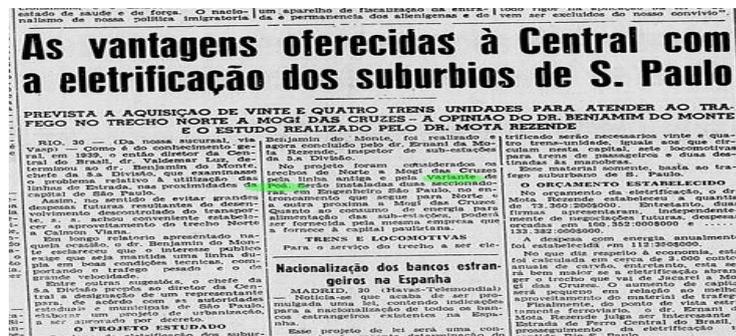


Figura 30: Correio Paulista (SP)- 31 de Julho de 1941⁵¹. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_09&PagFis=7444&Pesq=variante%20de%20po%C3%A11. Acesso em: 09 nov. 2019.

Nesta notícia, podemos observar que no início da década de 1940 o governo tinha interesse em eletrificar a linha férrea da EFCB por meio do capital financeiro público, o que acarretaria na aquisição de novos trens para percorrer o trecho que ia da Estação ao Norte (Brás) até Mogi das Cruzes. Estes “carros” seriam destinados, em imensa maioria ao transporte de pessoas, confirmando a hipótese levantada por esta monografia, de que os trens do subúrbio que cortavam a Variante de Poá se prestavam ao transporte de passageiros, majoritariamente, ao longo do dia. Convém apontar que este incentivo financeiro público só ocorria porque as linhas ferroviárias estavam sob concessão privada:

Quanto à antiga EF Central do Brasil, esta só começa a ser eletrificada em 1955, nos trechos entre as estações Roosevelt e São Miguel Paulista. O movimento de passageiros na zona suburbana de São Paulo por ela servida, cresce sensivelmente de ano para ano. De 9 milhões de passageiros transportados em 1941, sobe para mais de 13 milhões em 1948, com a seguinte distribuição: de Roosevelt à Itaquera - 67%; de Itaquera à Mogi das Cruzes - 18% e na variante de poá - 15%”.⁵²

Como já dito, os trechos em que a Variante de Poá percorrem, passam por um processo de urbanização forçada, trazendo certo risco para aquelas que ali

⁵¹ AS VANTAGENS OFERECIDAS À CENTRAL COM A ELETRIFICAÇÃO DOS SUBURBIOS DE S. PAULO- PREVISTA A AQUISIÇÃO DE VINTE E QUATRO TRENS UNIDADES PARA ATENDER AO TRAFEGO NO TRCHO NORTE A MOGI DAS CRUZES- A OPNIAO DO DR. BENJAMIM DO MONTE E O ESTUDO REALIZADO PELO DR. MOTA REZENDE.

⁵² STEFANI, Célia Regina Baidar. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FFLCH-USP, 2007.p.133.

residiam. Observamos informes desde os primeiros anos de funcionamento que muitos acidentes acabavam ocorrendo.

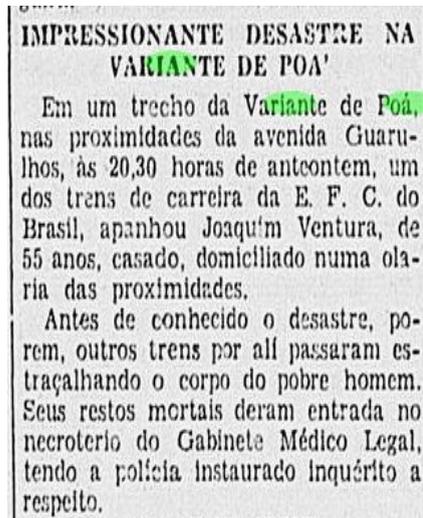
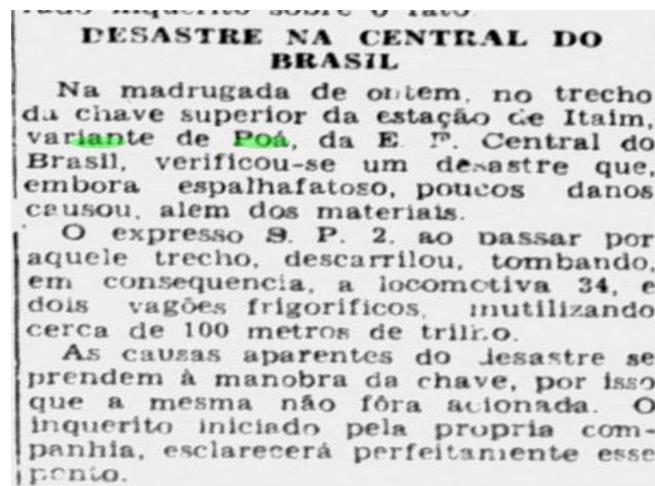


Figura 31: Correio Paulista (SP) 16 de Maio de 1942⁵³. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_09&PagFis=7444&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em: 09 nov. 2019.

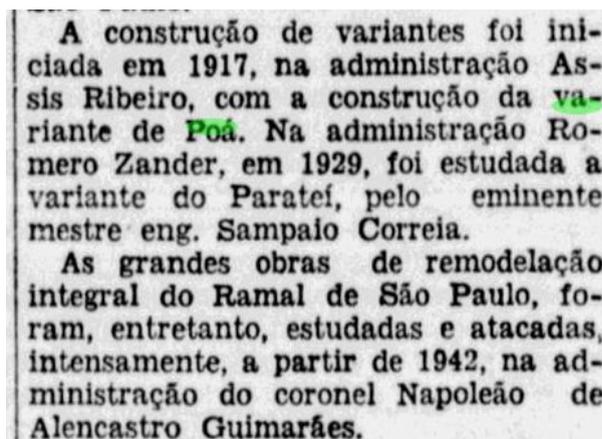


⁵³ IMPRESSONANTE DESASTRE NA VARIANTE DE POÁ

Em um trecho da Variante de Poá nas proximidades da avenida Guarulhos, às 20:30 horas de anteontem, um dos trens de carreira da E.F.C do Brasil, apanhou Joaquim Ventura de 55 anos, casado, domiciliado numa olaria das proximidades. Antes de conhecido o desastre, porém, outro trens por ali passaram es-traçalhando o corpo do pobre homem. Seus restos mortais deram entrada no necroterio do Gabinete Médico Legal, tendo a polícia instaurado inquérito a respeito.

Figura: 32 Correio Paulistano (SP)- 02 de Fevereiro de 1944⁵⁴. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

Em 1946 observamos uma notícia que aponta um dado importante: o ano em que foi iniciada a construção da Variante da EFCB. Em 1917, no período de administração Assis Ribeiro, houve uma decisão por organizar esta Variante Poá-Norte. Em 1929, no governo de Romero Zander contudo, descobrimos que começou a ser estudada a construção de outra Variante, a de Parateí, uma interligação que foi consolidada e integrada à Variante de Poá, trecho previsto do município de Itaquaquecetuba até São José dos Campos, uma opção de encurtamento para o transporte de carga.



A construção de variantes foi iniciada em 1917, na administração Assis Ribeiro, com a construção da variante de Poá. Na administração Romero Zander, em 1929, foi estudada a variante do Parateí, pelo eminente mestre eng. Sampaio Correia.

As grandes obras de remodelação integral do Ramal de São Paulo, foram, entretanto, estudadas e atacadas, intensamente, a partir de 1942, na administração do coronel Napoleão de Alencastro Guimarães.

Figura 33: Correio Paulistano (SP)- 30 de Outubro de 1946⁵⁵. Disponível: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

⁵⁴ DESASTRE NA CENTRAL DO BRASIL. Na madrugada de ontem, no trecho da chave superior da estação do Itaim, variante de Poa, da E. F. Central do Brasil, verificou-se um desastre que, embora espalhafatoso, poucos danos causou, além dos materiais. O expresso S. P. 2. ao passar por aquele trecho, descarrilou, tombando, em consequencia, a locomotiva 34, e dois vagões frigoríficos, mutilizando cerca de 100 metros de trilho. As causas aparentes do desastre se prendem à manobra da chave, por isso que a mesma não fôra acionada. O inquerito iniciado pela propria companhia esclarecerá perfeitamente este ponto.

⁵⁵ A construção de variantes foi iniciada em 1917, administração Assi Ribeiro, com a construção da variante de Poá. Na administração Romero Zander, em 1929, foi estudada a variante do Paratei, pelo eminente mestre eng. Sampaio Correio. As grandes obras de remodelaçãpo integral do Ramal de São Paulo, foram, entretanto, estudadas e atacadas, intensamente, a partir de 1942, na administração do coronel Napoleão de Alencastro Guimarães.



Figura 34: Correio Paulistano (SP)- 27 de Junho de 1947. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

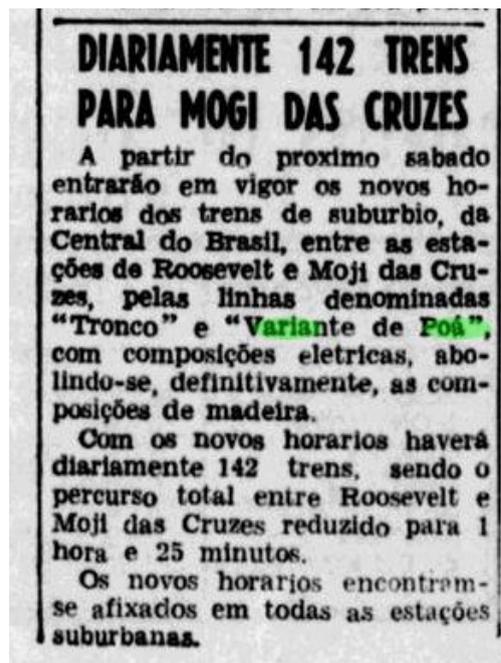


Figura 35: Correio Paulistano (SP)- 10 de Julho de 1958⁵⁶. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

⁵⁶ DIARIAMENTE 142 TRENS PARA MOGI DAS CRUZES

A partir do próximo sábado entrarão em vigor os novos horários dos trens de subúrbio, da Central do Brasil, entre as estações de Roosevelt e Mogi das Cruzes, pelas linhas denominadas "Tronco" e "Variante de Poá", com composições elétricas, abolindo-se, definitivamente, as composições de madeira. Com os novos horários haverá diariamente 142 trens, sendo o percurso total entre Roosevelt e Mogi das Cruzes reduzido para 1 hora e 25 minutos.

Os novos horários encontram-se afixados em todas as estações suburbanas.

Santa Luzia e Sabará. E isso para não falar nos suburbios de São Paulo, onde os trabalhos já vão longe, tendo o diretor ainda recentemente percorrido em uma composição electrica o primeiro trecho eletrificado da Variante de Poá, ora em duplicação. Para boa ressonancia desses serviços é preciso que haja espirito e alta compreensão por parte do publico. Não devemos esquecer do seguinte: se houver insatisfeitos com os metodos de funcionamento e administração da causa publica, que reajam, mas no momento devido, que é o momento do sufragio nacional.

Figura 36: Correio Paulistano (SP)- 24 de abril de 1959⁵⁷. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

⁵⁷ E isso para não falar nos subúrbios de São Paulo, onde os trabalhos já vão longe, tendo o diretor ainda recentemente percorrido em uma composição electrica o primeiro trecho eletrificado da Variante de Poá, ora em duplicação. Para boa ressonancia desses serviços é preciso que haja espirito de alta compreensão por parte do publico. Não devemos esquecer do seguinte: se houver insatisfeitos com os metodos de funcionamento e administração da causa publica, que reajam, mas no momento devido que é o momento de sufragio nacional.

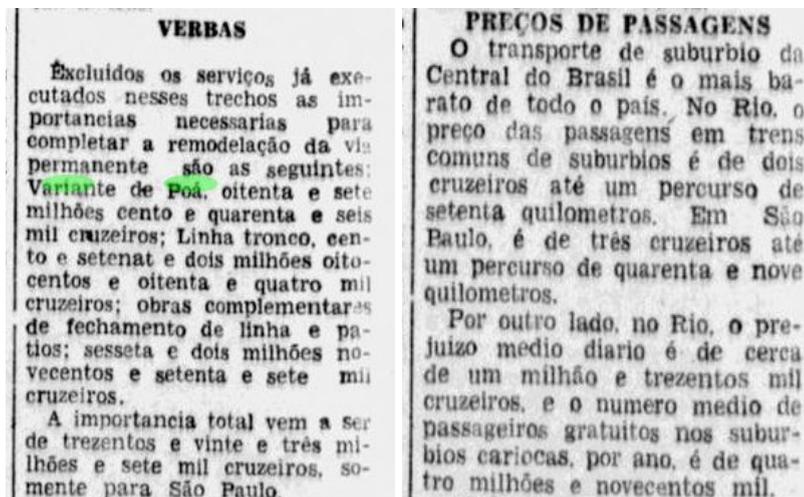


Figura 37: Correio Paulistano (SP)- 22 de Julho de 1959⁵⁸. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

De modo geral, boa parte das notícias coletadas como fontes entre as décadas de 1940 e 1950, tratam das transformações em todo o território previsto como percurso desta linha ferroviária. Conseguimos observar como tudo vai se modificando geograficamente, economicamente e principalmente os modos de morar e viver daqueles indivíduos. As notícias trazem também informações como preços de passagens, investimentos financeiros com a ferrovia, quantidade de passageiros que estão utilizando as linhas, ajudando a compreender melhor os principais acontecimentos relacionados à ferrovia na Zona Leste paulistana.

⁵⁸VERBAS.

Excluindo os serviços já executados nesses trechos as importâncias necessárias para completar a remodelação da via permanente são as seguintes: Variante de Poá oitenta e sete milhões cento e quarenta e seis mil cruzeiros; Linha tronco, cento e setenta e dois milhões oitocentos e oitenta e quatro mil cruzeiros; obras complementares de fechamento de linha e patios; sessenta e dois milhões novecentos e setenta e sete mil cruzeiros.

A importância total vem a ser de trezentos e vinte e três milhões e sete mil cruzeiros, somente para São Paulo.

PREÇO DE PASSAGEM

O transporte de suburbio da Central do Brasil é o mais barato de todo o país. No Rio, o preço das passagens em trens comuns de suburbios é de dois cruzeiros até um percurso de setenta quilômetros. Em São Paulo, é de três cruzeiros até um percurso de quarenta e nove quilômetros.

Por outro lado, no Rio, o prejuizo medio diario é de cerca de um milhão e trezentos mil cruzeiros, e o numero medio de passageiros gratuitos nos suburbios cariocas, por ano, é de quatro milhões e novecentos mil.

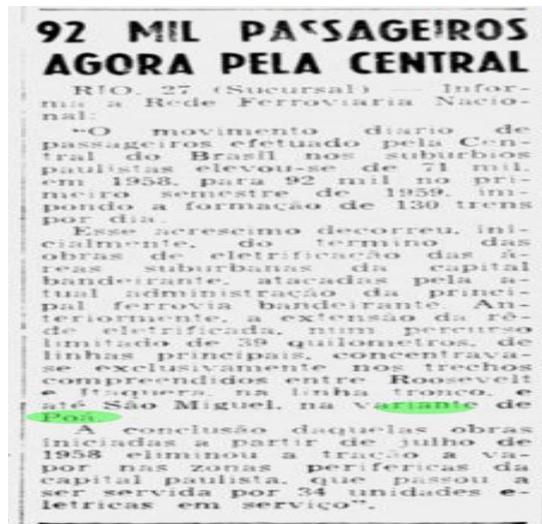


Figura 38: Correio Paulistano (SP)- 28 de Julho de 1959⁵⁹. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%5C%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

⁵⁹ 92 MIL PASSAGEIROS AGORA PELA CENTRAL

RIO, 27 (Sucursal) - Informa a Rede Ferroviaria Nacional:

"O movimento diário de passageiros efetuado pela Central do Brasil nos subúrbios paulistas elevou-se de 71 mil, em 1958, para 92 mil no primeiro semestre de 1959, impondo a formação de 130 trens por dia. Esse acréscimo decorreu, inicialmente, do término das obras de eletrificação das áreas suburbanas da capital bandeirante, atacadas pela atual administração da principal ferrovia bandeirante. Anteriormente, a extensão da rede eletrificada num percurso limitado de 39 quilômetros, de linhas principais, concentrava-se exclusivamente nos trechos compreendidos entre Roosevelt e Itaquera, na linha tronco, e até São Miguel, na Variante de Poá.

A conclusão daquelas obras iniciadas a partir de julho de 1958 eliminou a tração a vapor nas zonas periféricas da capital paulista, que passou a ser servida por 34 unidades elétricas em serviço".

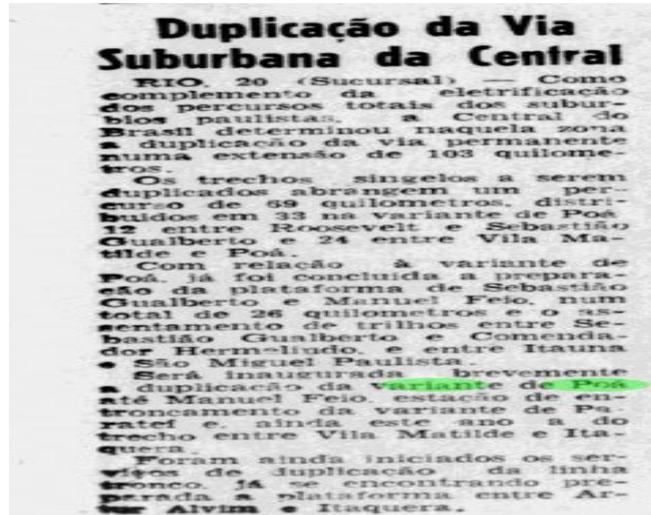


Figura 39: Correio Paulistano (SP)- 21 de Agosto de 1959⁶⁰. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

⁶⁰ Duplicação da via Suburbana da Central

RIO, 20 (Sucursal)- Como complemento da eletrificação dos percursos totais dos subúrbios paulistas a Central do Brasil determinou naquela zona a duplicação da via permanente numa extensão de 103 quilômetros.

Os trechos singelos a serem duplicados abrangem um percurso de 69 quilômetros distribuídos em 33 na variante de Poá 12 entre Roosevelt e Sebastião Gualberto e 24 entre a Vila Matilde e Poá.

Com relação à variante de Poá, já foi concluída a preparação da plataforma de Sebastião Gualberto e Manuel Feio num total de 26 quilômetros e o assentamento de trilhos entre Sebastião Gualberto e Comendador Hermelindo e entre Itauna e São Miguel Paulista.

Será inaugurada brevemente a duplicação da variante de Poá até Manuel Feio estação de entroncamento da variante de Parareí e, ainda este ano, a do trecho entre Vila Matilde e Itaquera.

Foram ainda iniciados os serviços de duplicação da linha tronco já se encontrando preparada a plataforma entre Artur Alvim e Itaquera.



Figura 40: Correio Paulistano (SP)- 20 de Novembro de 1959⁶¹. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%20C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

A notícia acima está relacionada à entrega da via duplicada em um trecho da Variante de Poá no ano de 1959. Esse dado é importante para entendermos que até o final desta década, o leito contava apenas com uma via de utilização para tráfego, que cresce consideravelmente em poucos anos.

⁶¹ NA CENTRAL NO BRASIL ENTREGUE AO TREFEGO NOVO TRECHO DE SUBURBIO

Acaba de ser entregue ao tráfego pela Estrada de Ferro Central do Brasil um novo trecho de linha dupla, já eletificada da variante de Poá, entre Engenheiro Goulart e São Miguel Paulista, numa extensão de cerca de 10 quilômetros. Com a entrega desse novo trecho, que representa mais uma etapa do programa de duplicações de linhas suburbanas, foram restabelecidos os horários de seis trens, em condições de muito melhor circulação. No próximo mês, ainda dentro do programa de melhorias em pleno andamento, será entregue o trecho compreendido entre São Miguel e Manuel Feio completando a duplicação da variante de Poá. Nessa mesma época, possivelmente, seja também entregue o primeiro trecho duplicado na linha tronco, entre Vila Matilde e Itaquera. A foto apresenta uma parte do trecho que acaba de ser entregue ao tráfego entre Engenheiro Goulart e São Miguel Paulista, na variante de Poá.

A Central do Brasil pretende mesmo acabar com sua legenda fatídica e trágica de catástrofes e desgraças, foi o que atestaram ontem os convidados da direção daquela estrada em São Paulo, numa excursão por todo trecho suburbano, até Mogi das Cruzes e pela variante de Poá.

"Na zona suburbana a Estrada de Ferro Central do Brasil esteve em atraso durante muito tempo" — afirmou o sr. Monachesi, chefe da 6.ª Divisão Regional da estrada, em preleção elucidativa, antes do "raide" que mostraria a jornalistas e convidados as novas obras da duplicação das linhas suburbanas. "Locomotivas velhas e vagões de madeira foram sempre um impecilho ao progresso e um problema para a alta administração da estrada" — concluiu.

Figura 41: Correio Paulistano (SP) 23 de Dezembro de 1959⁶². Disponível: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_10&pasta=ano%20195&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 de nov. 2019.

A administração da Estrada de Ferro Central do Brasil, ao final da década de 1950, se mostra preocupada com sua reputação. Os noticiários caracterizam fortemente um cenário de muitos acidentes dentro das áreas da Variante de Poá. Percebemos que um grande número de notícias relacionadas a óbitos de pessoas desde a década de 1930, traziam uma visão estigmatizada da ferrovia à população leitora dos jornais, colocando os usuários sujeitos a um temor pelos acidentes, e submetidos a um medo pela discriminação espacial por residirem tão próximos ao leito ferroviário.

⁶²A Central do Brasil pretende mesmo acabar com sua legenda fatídica e trágica de catástrofes e desgraças, foi o que atestaram ontem os convidados da direção daquela estrada em São Paulo, numa excursão por todo trecho suburbano, até Mogi das Cruzes e pela variante de Poá. "Na zona suburbana a Estrada de Ferro Central do Brasil esteve em atraso durante muito tempo" - afirmou o sr. Monachesi, chefe da 6.ª Divisão Regional da estrada, em preleção elucidativa, antes do "raide" que mostraria a jornalistas e convidados as novas obras da duplicação das linhas suburbanas. "Locomotivas velhas e vagões de madeira foram sempre um impecilho ao progresso e um problema para a alta administração da estrada" - concluiu.



Figura 42: Correio Paulistano (SP)⁶³ – 9 de julho de 1942. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_09&PagFis=7444&Pesq=variante%20de%20po%C3%A1. Acesso em: 09 de nov. 2019.

⁶³ Mais para o lado de São Paulo, existe um velho plano de ligar a variante de Poá a São José dos Campos pelo vale do rio Paratei. É um trecho quasi retilineo, que partindo daquela estância climaterica, entroncar-se-ia em Itaquaquecetuba, com sensível diminuição da distancia e com um desenvolvimento admiravel do traçado.

O sr major Alencastro mandou verificar esse projeto e os estudos acabam de lhe ser entregues.

Por eles, o percurso será dimiuído em cerca de dez quilometros, entre o Braz e São José dos Campos. Isso, não obstante, não é o essencial. O percurso poderia ter até aumento, e a nova linha poderia ser considerada incomparavelmente melhor. Porque pela nova variante a construir-se, os trens podem cobrir o trajeto em muito menor tempo, com o ganho que se anuncia de uma hora, e os seus trens podem carregar quasi três vézes a carga que hoje transportam. Neste ponto é que aparece realmente a excelencia do novo traçado e qual o ponto de vista que domina a remodelação projetada pelo operosissimo diretor da Central. Porque, levada a cabo com esse criterio, a reconstrução da importante via ferrea, dar-nos-á uma arteria de comunicações como o está reclamando o progresso de nossa patria.



Figura 43: Correio Paulistano (SP)- 20 de Novembro de 1942⁶⁴. Disponível: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_09&pasta=ano%20194&pesq=%5C%22variante%20de%20po%C3%A1%5C%22. Acesso em: 09 nov. 2019.

O trabalho foi muito importante para percebermos como os habitantes que residem naquelas localidades que serviram à Variante de Poá tiveram seu cotidiano dependente do transporte ferroviário, tornando nossa compreensão sobre o tema mais fácil. As notícias do *Correio Paulistano* podem ser consideradas fontes fundamentais para compreensão do recorte da pesquisa.

A autora Celia Regina Baidier Stefani, em sua dissertação de mestrado, procura retratar o desenvolvimento do sistema ferroviário no estado de São Paulo, pensando questões fundamentais tratadas neste trabalho de monografia, relacionando a produção cafeeira, os processos de urbanização que ocorrem concomitante com a industrialização nas áreas próximas ao leito da ferrovia. Um outro ponto abordado pela autora está vinculado a implementação do sistema rodoviário, que influenciou fortemente o desmonte ferroviário dentro de São Paulo.

A Variante de Poá foi uma linha ferroviária muito importante que influenciou desenvolvimento de toda parte ao Leste do território paulista. Ao longo do desenvolvimento dessa pesquisa, pudemos compreender que eram localidades consideradas marginais e esquecidas pelo poder público aquelas que se organizaram ao redor das estações da EFCB, na Variante de Poá. Podemos

⁶⁴ Mais para o lado de São Paulo, existe um velho plano de ligar a variante de Poá a São José dos Campos pelo vale do rio Parateí. É um trecho quase retilíneo, que partindo daquela estância climaterica, encontra-se-ia em Itaquaquecetuba, com sensível diminuição da distancia e com um desenvolvimento admiravel do traçado.

observar na imagem abaixo, extraída do site “Estações Ferroviárias”, uma tabela com informações que remetem à década de 1960, em que constam informações de número de ordem, nomes das estações pertencentes àquele trecho, distância do ponto inicial em metros, altitude medida em metros e data de inauguração. Esse site é importante para compreender partes da história que foi remontada sobre a Variante de Poá.

G1 - Guia Geral das Estradas de Ferro - 1960

Nº de ordem	Nomes	Nome anterior	Distância do ponto inicial (metros)	Altitude (metros)	Data da inauguração
São Paulo					
-	Calmon Viana (CB-299)		465.240	740	7-2-1926
327	Aracaré (PE)		468.422	740	20-8-1950
328	Itaquaquetuba		470.955	742	7-2-1926
329	Engº Manoel Feio (PE)		473.371	735	7-2-1926
330	Itaim		477.444	737	7-2-1926
331	São.Miguel Paulista	90	481.501	738	7-2-1926
332	Comendador Ermelindo		486.174	731	7-2-1926
333	Engº Goulart		490.875	731	7-2-1926
334	Engº Trindade		494.695	731	1-1-1934
335	Agente Cícero (PE)		496.061	-	20-1-1951
-	Engº Sebastião Gualberto (Via Variante) (CB-309)	1.131	498.000	738	1934

Imagem 44: Guia Geral das Estradas de Ferro – 1960. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sudeste-EFCB/Variante-Poa.shtml> Acesso em: 09 nov. 2019.

A tabela nos permite contrastar as notícias, dados e referências que empregados nos três tempos de análise da Variante de Poá. Notamos, então, que os processos de transformação espaciais que ocorreram por todo o leito ferroviário estudado foram fundamentais para a estrutura da metrópole paulistana, pois incentivaram os desenvolvimentos ocorridos durante todo o século XX até os dias atuais, mostrando-se parte fundamental do deslocamento populacional de pessoas que vencem os ritos do cotidiano na Pauliceia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desse trabalho, muitas vezes percorri o traçado ferroviário da Variante de Poá, que atualmente é compreendida como Linha 12 Safira da CPTM, com traçado disposto da Estação Brás a Calmon Viana, bairro que pertence ao município de Poá. Pude observar que até o limite da cidade de São Paulo, onde o desenvolvimento urbano foi estruturado por meio de loteamentos, o entorno do leito da ferrovia apresenta “ilhas urbanas”, onde os habitantes estão fechados naqueles territórios. A vista que vamos tendo ao andar nessa linha atualmente, são de conglomerados urbanos abarrotados, intensa área de comércio, e algumas empresas que se formaram nas proximidades.

A autora Josianne Francia Cerasoli, em sua tese de doutorado *“Modernização no Plural”*, argumenta sobre a importância do habitante enquanto cidadão e participante ativo dos processos de desenvolvimento da cidade. Cabe ainda ressaltar um ponto colocado por ela, a saber: “a verticalização das edificações, os novos equipamentos e confortos urbanos, os meios de transporte que alteravam distâncias e paisagens, cada um desses elementos aparece traduzido em sua experiência por meio da lembrança.”⁶⁵

Percebemos, de modo geral, como esses processos têm vínculo direto com a participação dos habitantes, como as transformações entre os séculos XIX e XX caracterizam e transformam geograficamente os espaços da cidade. Cabe refletir, então, sobre a fala de Cerasoli de que “a experiência de viver nessa transformação, percebendo o movimento de mudança e, em várias instâncias, participando dele, foi marcante na cidade de São Paulo na passagem do século XIX para o XX.”⁶⁶

⁶⁵ CERASOLI, Josianne Francia. **Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX**. Tese de Doutorado – Departamento de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2004.p.2

⁶⁶ CERASOLI, Josianne Francia. *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o X*. Tese de Doutorado – Departamento de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2004.p.3

O século XX é fundamental para compreendermos o desenvolvimento urbano e industrial da cidade de São Paulo. É válido apontar que esses lugares esquecidos pelo governo também se tornaram no decorrer do XX coadjuvantes da sua própria história. Assim, olhemos o argumento importante colocado por Fernando Atique, Giorgia Burattini e Michele Dias, na obra *Urbanização, Transformações Espaciais e Pressupostos para Leitura Patrimonial em Guarulhos*. Apontam, os autores, que o século XX é “um século de metamorfoses contrastantes e plurais, mas, por outro lado, um século que demonstra o quanto o patrimônio se faz de interpretações – muitas vezes sucessivas – da realidade palpável.”⁶⁷ Mesmo os autores tendo pensado as questões da cidade de Guarulhos, o objeto de estudo deste trabalho está analisando, de forma geral, localidades que estão nestas proximidades, com histórias e desenvolvimentos muito próximos que aparentam processos semelhantes.

Portanto, o patrimônio ferroviário do estado de São Paulo é muito importante para a compreensão das estruturas sociais, econômicas e geográficas durante os séculos XX e XXI. Esse trabalho de monografia foi importante no que refere à coleta de dados sobre a história do desenvolvimento da Variante de Poá. Um ramal ferroviário que pertenceu à Estrada de Ferro Central do Brasil. O papel dessa linha foi importantíssimo para estruturação urbana e industrial das localidades ao Leste do território, que desde o princípio foi criada com o intuito de transportar cargas leves, mas no decorrer de construção foi idealizada como transporte de passageiros em áreas suburbanas de São Paulo e se transformou em um eixo estruturador da organização territorial da metrópole que, passados 100 anos de seu início de construção, ainda é fundamental para milhares de pessoas.

⁶⁷ ATIQUE, F.; BURATTINI, G.; DIAS, M. *Urbanização, Transformações Espaciais e Pressupostos para Leitura Patrimonial em Guarulhos*. R. Museu Arq. Etn., 26: 115150, 2016.p.118.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEIGUELMAN, Paula. **A Formação do povo no Complexo Cafeeiro**: aspectos políticos. São Paulo: EDUSP, 2005.

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo**. O engenheiro Antonio de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Campinas: Pontes Editores, 2010.

CERASOLI, Josianne Francia. **Modernização no plural**: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o X. Tese de Doutorado – Departamento de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2004.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945**. Tradução de Octavio Mendes Cajado. São Paulo. Difusão Européia do Livro. 1971.

FONTES, Paulo Roberto Ribeiro et al. **Trabalhadores da Nitro Química**: a fábrica e as lutas operárias nos anos 50. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, 1996.

HOBBSAWM, Erik J. **A Era da Revoluções**: Europa 1789-1848, tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Paz e Temi, 1977.

INVENTÁRIO de documentos do Fundo Secretaria de Transportes: Departamento Ferroviário (1869-1971) / São Paulo (Estado), Secretaria Arquivo Público do Estado de São Paulo. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2015.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. 1998.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2012.

LOVE, Joseph L. **A Locomotiva**: São Paulo na federação brasileira 1889-1937; tradução de Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4.ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.

STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de Mestrado. São Paulo, FFLCH-USP, 2007.

TONAKI, Luciana Lepe. **A Companhia Nitro Química**: indústria e vila operária em São Miguel Paulista. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo- Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2013.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

BAENINGER, Rosana. Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos. *Anais de que evento?*, 2016, 1-14.

CUÉLLAR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas. Uma abordagem da História da Ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**. São Paulo: Alameda, 2017, p.69-119.

GRANDI, Guilherme. **Estado e Capital ferroviário em São Paulo**: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. São Paulo: Alameda, 2013.

GRANDI, Guilherme. A Lapa antes e depois da ferrovia: História de um bairro operário de São Paulo. In: CAMARGO, Ana Maria (org.). **São Paulo de Outros Tempos**. São Paulo: Associação de Arquivistas de São Paulo / CIEE, 2017, p.123-138.

PAIVA, Odair da Cruz. **Caminhos cruzados**: migração e construção do Brasil moderno (1930-1950). Bauru, SP: EDUSC, 2004.

PEDRO, Carina Marcondes Ferreira. De Chita a Locomotiva: tudo era importado. In: CAMARGO, Ana Maria (org.). **São Paulo de Outros Tempos**. São Paulo: Associação de Arquivistas de São Paulo / CIEE, 2017, p.299-312.

PERISSINOTTO, Renato M. **Estado e Capital Cafeeiro em São Paulo (1889-1930)**. Introdução. (p.25-55).

RAMOS, Aluísio Wellichan. Da vida de Bairro à morte do Bairro: historicidade e espacialidade da Água Branca. In: CAMARGO, Ana Maria (org.). **São Paulo em Mosaico**. São Paulo: CIEE, 2010, p.25-34

SUZIGAN, Wilson. A industrialização de São Paulo: 1930-1945. *Revista Brasileira de Economia*, 1971, 25.2: 89-112 .

SITES CONSULTADOS

MAPEAMENTO 1930 SARA. MAPA DIGITAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx Acesso: 20 de fev. 2019.

IMAGENS DE 1958 DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO.GEOPORTAL MEMÓRIA PAULISTANA. Disponível em: <https://www.geoportal.com.br/MemoriaPaulista/> Acesso: 20 de fev. 2019.

HISTÓRICO DE ERMELINO MATARAZZO, UM BAIRRO OPERÁRIO COM NOME DE EMPRESÁRIO. SUBPREFEITURA DE ERMELINO MATARAZZO. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/ermelino_matarazzo/historico/index.php?p=136%20acesso%20em:%2014%20Nov%202019. Acesso em: 12 de nov. 2019.

A NITRO QUÍMICA: HISTÓRIA. Disponível: <http://www.nitroquimica.com.br/nitro-quimica#hist> Acesso em: 09 de nov. 2019.

HEMEROTECA DIGITAL. BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL BRASIL. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/> Acesso em: 20 de fev. 2019.