

Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira

Railways: a review of brazilian railroad historiography

Lêda Rodrigues Vieira*

Resumo: Este artigo tem o objetivo de realizar um mapeamento da historiografia ferroviária no Brasil, apontando os caminhos mais percorridos, as veredas que cruzam esses caminhos e os espaços pouco investigados. Nesse sentido, perscruta-se diferentes suportes bibliográficos e a rede mundial de computadores (Internet) na perspectiva de buscar trabalhos produzidos no país que abordem essa temática. A pesquisa possibilitou rastrear e conhecer diversas perspectivas sobre um mesmo assunto, desde o viés econômico à memória acerca das ferrovias. A intenção não é abarcar tudo que já se escreveu sobre o tema, mas contribuir para o conhecimento de algumas dessas produções.

Palavras – chave: Historiografia. Ferrovia. Cidade.

Abstract: This article aims to conduct a mapping of historical railway in Brazil, highlighting the most traveled paths, the paths that cross these paths and spaces poorly investigated. In this sense, sees through various media to bibliographic and World Wide Web (Internet) with a view to seek work produced in the country to address this issue. This research allowed us to track and learn different perspectives on the same subject from the economic bias to the memory about the railroads. The intention is not to cover everything that has been written on the subject, but contribute to the knowledge of some of these productions.

Key-words: Historiography. Railroad. City.

Escrever um ensaio bibliográfico discutindo a historiografia ferroviária no Brasil é um empreendimento fundamental para conhecer as principais abordagens acerca dessa temática no país. Como todo trabalho historiográfico, este, em especial, exigiu da historiadora uma pesquisa detalhada em diferentes suportes bibliográfico e tecnológico (Internet) a procura de trabalhos que contemplassem a história e memória das ferrovias no Brasil. Nesse sentido, opta-se em incluir no universo de análise livros, artigos e teses de mestrado e doutorado produzidos por historiadores, perscrutando textos considerados

* Graduada em Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). Mestranda em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí (UFPI).

clássicos e de referência aos estudos já produzidos e, de outro lado, escolhe-se também discutir uma bibliografia mais atual que propõe novos olhares e interpretações sobre a ferrovia.

Com isso, este artigo tem como objetivo realizar um mapeamento do terreno, apontando os caminhos mais percorridos, as veredas que cruzam esses caminhos e os espaços pouco investigados. Entretanto, fazer uma reflexão como esta conduz a responder alguns questionamentos: Quais as primeiras abordagens sobre as ferrovias? Como essa temática vem sendo abordada atualmente? Essas questões serão respondidas ao longo do trabalho, mas a preocupação maior não é analisar tudo que já se escreveu sobre o assunto, mas contribuir para o conhecimento de algumas dessas produções.

O fazer historiográfico sobre a ferrovia no Brasil é abundante e os primeiros estudos enfocam a importância desse meio de transporte enquanto viabilizador da economia agro-exportadora brasileira através do escoamento da produção das principais regiões do país até os portos marítimos. Nessa abordagem, grande parte dos trabalhos privilegia a análise das ferrovias implantadas na região sul do país, sobretudo em São Paulo (CAMARGO, 1952; MATOS, 1974; SAES, 1981; HOLLOWAY, 1984; MONBEIG, 1984). Nessa perspectiva de análise, pode-se destacar os estudos de Flávio Saes (SAES In SZMRECSÁNY; LAPA, 1993) que trás uma contribuição importante à história das primeiras estradas de ferro implantadas no país. Para Saes, a construção de estradas de ferro foi possível a partir do crescimento da produção do café, devido a onerosidade do transporte de tração animal (mulas) e as péssimas condições das estradas de rodagem que ocasionavam perdas na produção. Com isso, além da iniciativa pública uma boa parte dos recursos provenientes da produção do café foram investidos na implantação de ferrovias.

Contudo, a expansão ferroviária brasileira não se justifica somente pelo viés econômico, mas também como forma de integrar os sertões brasileiros ao centro político e econômico, o sudeste do país, e garantir a realização do projeto de nação vislumbrado pelas elites brasileiras. No campo de trabalhos produzidos sobre as ferrovias no Brasil, alguns estudos abordam acerca da participação desse elemento técnico no processo de formação e modernização das cidades do sertão brasileiro durante o período republicano. Em relação a essa questão destaca-se o estudo de Gilmar Arruda (2000), *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*, em que o autor aponta que em meados do século XIX, com o avanço na construção da imagem do estado-nação moderno, principalmente com o estabelecimento da República, regime político que construiu a ideia de modernização do país por meio das transformações no aparato político e administrativo, inserção de elementos técnicos (máquinas agrícolas, portos, ferrovias, urbanização, etc.) e modificação dos modos de

comportamento dos brasileiros, tendo-se como objetivo incentivar o investimento do capital estrangeiro no território brasileiro. Para Arruda,

O processo de transformação ou de “modernização” não se restringia ao Rio de Janeiro e às reformas urbanas. A idéia de “progresso” estava bastante generalizada no país e era anterior à própria república. Não se limitava ao eixo Rio-São Paulo ou à transformação urbana, mas através das construções de novos eixos ferroviários e de telégrafos, pretendia interligar os interiores com a capital do país (ARRUDA, 2000: 103).

De acordo com o autor, a ferrovia acompanhada de outros melhoramentos técnicos (máquinas, portos, telégrafos etc.) representava a entrada do país no novo ideário que prevalecia entre os republicanos: alcançar o progresso a todo custo como forma de apagar qualquer lembrança de “atraso” que julgavam herança do período político anterior. Nesse sentido, as elites dirigentes preocupavam-se em realizar medidas que permitissem aproximar “áreas civilizadas” dos “sertões incultos” e as ferrovias “representaram um dos instrumentos mais poderosos de penetração no interior do país”, bem como “foram as primeiras a concretizar as promessas da nova era: ‘velocidade e progresso” (ARRUDA, 2000: 106). Acerca disso, Arruda afirma que:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a idéia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel [...] (ARRUDA, 2000: 107).

Ao retomar o elenco de textos que tratam sobre as ferrovias no Brasil, pode-se mencionar um trabalho fundamental de análise do processo de formação das ferrovias no nordeste do país, *Capitalismo e ferrovias no Brasil*, publicado em 1996, de Douglas Aprato Tenório. Nessa obra, o autor fornece um estudo que possibilita “compreender os propósitos e efeitos da política do transporte ferroviário brasileiro, seus acertos, erros e desatinos [...]” (TENÓRIO, 1996: 8), através de uma análise das transformações materiais ocorridas no Brasil, no século XIX, sua vinculação com o capitalismo mundial, sob a liderança da Inglaterra; o papel hegemônico desse país na economia brasileira; a melhoria dos nossos meios de transporte, imposta pelo incremento das nossas relações comerciais e financeiras com o exterior; o quadro de transportes da região nordestina, seus problemas e dilemas, dando especial atenção ao processo de implantação das ferrovias em Alagoas – o registro de lutas e entrechoques na imprensa local para atingir ao objetivo, a análise de documentos que trazem os principais fatos da história ferroviária alagoana até a desativação da Alagoas

Railway Company Limited, ficando sob os cuidados de uma empresa britânica até o século XX, quando a responsabilidade passou para a Rede Ferroviária do Nordeste.

Nesses estudos, constata-se que ao longo da segunda metade do século XIX a maioria dos projetos de viação do país era voltada para construção de linhas ferroviárias e navegação fluvial e marítima. Contudo, esses projetos visavam interligar o país apenas no sentido norte/sul e a distribuição dos manufaturados acontecia somente nas cidades costeiras beneficiando regiões onde a produção era realizada em grande escala na perspectiva de escoá-la para os países industrializados. Segundo Sousa, o que havia era “ausência de uma política econômica consciente e de coordenação entre os setores produtivos e de transportes, concedendo privilégios e garantia de juros sobre o capital investido na quilometragem construída” (SOUSA, 2005: 30).

Com o declínio da navegação de cabotagem, tem-se o advento de projetos que visavam construir os primeiros trilhos de ferro no país, justificava-se que “caberia às ferrovias o papel fundamental de interligar o país e de promover o aproveitamento das potencialidades das vastas áreas interioranas da nação” (GALVÃO, 1996: 189). Entretanto, havia um desequilíbrio das construções ferroviárias brasileiras, pois grande parte das linhas férreas foram implantadas nas províncias do sul do país, especialmente no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A expansão da lavoura cafeeira, nessas três províncias, provocou o aumento de sua importância política e econômica e determinou o desenvolvimento ferroviário da região. Quanto a isso, Tenório diz que:

A vitalidade da economia cafeeira respondia pelo desenvolvimento ferroviário das áreas onde ela predominava. As grandes dimensões territoriais, como o Centro-Oeste e a Amazônia, não tinham importância sócio-econômica para justificar o incremento das ferrovias. Quanto à região nordestina, outrora o centro de decisões do país, perdeu a sua posição e decaiu bastante. O açúcar e o algodão, produtos menos valorizados que o café, a utilização dos transportes marítimos e fluviais, sobretudo nas lagoas e rios de açúcar, o transporte que se fazia no dorso de animais, explicam porque o surto ferroviário, aqui, não acompanhou o ritmo das províncias cafeeiras (TENÓRIO, 1996: 52).

Nessa citação, está explícita a tentativa de apontar que a economia cafeeira foi decisiva para construção das ferrovias na região sul do país. Os primeiros trilhos implantados em território brasileiro tiveram ação decisiva do governo imperial que abriu concessão de juros e auxílio financeiro às empresas que se candidatassem. Além disso, planejou leis que incentivassem o avanço das ferrovias no país. O pioneiro na introdução das estradas de ferro no Brasil foi o empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá (TENÓRIO, 1996: 44). Foi graças ao espírito empreendedor de Mauá que se tornou possível a realização de um sonho há muito desejado que era ver o solo brasileiro cortado por ferrovias e a locomotiva dar suas primeiras gofadas de fumaça no ar. A primeira locomotiva do país ficou conhecida por “Baroneza” em homenagem à esposa de Mauá,

Dona Maria Joaquina. Essa locomotiva teve seu primeiro tráfego na Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil. Logo depois, foram instaladas outras estradas de ferro no país, como a Recife – São Francisco, E. F. Bahia and São Francisco Railwal Company dentre outras.

Nesse período, a região norte perdia seu poder político em âmbito nacional e os transportes existentes e comumente utilizados pela população eram a navegação fluvial e marítima e os lombos dos animais de carga (bois, cavalos, etc). Diante disso, algumas províncias do norte, no período imperial, ainda não possuíam um palmo de estradas de ferro construídas como Goiás, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Piauí e Sergipe, provocando irritação por parte de políticos e comerciantes dessas províncias quanto ao esquecimento do governo central em fornecer auxílio financeiro para a construção de melhoramentos técnicos, nesse caso portos e ferrovias.

Nessa perspectiva, pode-se destacar o livro *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*, de Evaldo Cabral de Mello (1999) que fornece importante contribuição quanto aos melhoramentos concedidos pelo Império brasileiro às províncias do norte do país, em que as principais reivindicações do poder público eram por melhoramentos técnicos na área dos transportes e comunicação, sendo os portos e as ferrovias os mais solicitados. Contudo, algumas províncias nos primeiros anos da República ainda não possuíam um palmo de trilhos de ferro implantados como Maranhão e Piauí. De acordo com Mello, os representantes políticos dessas províncias justificavam como sendo um “descaso” por parte do governo imperial em não conceder recursos para construção de suas ferrovias e portos, apontando a dispensabilidade de construção de ferrovias por apresentarem uma ampla rede fluvial.

Mello afirma, ainda, que a diferença entre a construção de ferrovias nas regiões sul e norte do país não se deve somente às diferenças de desempenho econômico entre a produção do café (sul) e a lavoura açucareira e algodoeira (norte), mas pela influência decisiva das lideranças políticas e econômicas da região sul em conseguir investimentos para construção de suas ferrovias, quer por inversões diretas, quer através de garantias de juros aos investimentos privados, principalmente ingleses. Enquanto isso, as províncias do norte como Bahia, Pernambuco, Pará, Amazonas e Ceará, conseguiram

[...] graças ao jogo parlamentar, suas bancadas souberam arrancá-los como contrapartida de empreendimentos ferroviários de que o Governo imperial desejava dotar as províncias do sul e para os quais necessitava o apoio das deputações nortistas ou das lideranças partidárias da região (MELLO, 1999:195).

Os estudos acerca das ferrovias implantadas na região nordeste do país abordam as imagens e representações desse meio de transporte associada à calamidade da seca, sendo denominadas no período imperial de “ferrovias da seca”, por ser nesses campos de

trabalho adotado a mão-de-obra de retirantes de regiões assoladas pela estiagem, sobretudo o Ceará. O historiador Tyrone Apollo Cândido (2002; 2005), em seus estudos, aborda a construção da estrada de ferro Baturité para ligar Fortaleza, no norte, a Crato, no sul da província do Ceará. Entre os anos de 1877 e 1889, grande parte das províncias do norte sofreu com a seca que provocou a retirada de milhares de pessoas rumo a outras cidades. No Ceará, sobretudo em Fortaleza, a cidade ficou abarrotada de uma massa “pobre e esquelética” de pedintes, homens, mulheres e crianças expostas a péssimas condições de vida: sem moradia, alimentação, vivendo em bairros da periferia sem qualquer melhoramento na infra-estrutura básica (saneamento, água tratada, luz etc) ou a pedir esmolas no centro da cidade. De acordo com o autor, nesse período, como forma de diminuir o quadro de calamidade pública, os governos utilizaram a mão-de-obra barata da maioria desses retirantes na construção de açudes, portos, estradas, ferrovias, etc.

A construção da Estrada de Ferro Baturité no Ceará apresentou-se como um dos atenuantes contra a calamidade da seca que atingiu a região nesse período, sendo recrutados entre 20 e 30 mil homens, mulheres e crianças para as frentes de trabalho na ferrovia. Esses trabalhadores atuaram em diversas atividades: na limpeza, nivelamento de terrenos, assentamento de trilhos, construção de estações, depósitos e oficinas (CÂNDIDO, 2005). Entretanto, essas histórias de ferrovia servindo para socorrer a população são acompanhadas de outras – a ocorrência de confrontos entre trabalhadores e engenheiros, muitas vezes motivadas pela disciplina rígida, multas e tratamentos severos imposta por esses últimos. A forma de protesto desses retirantes era, muitas vezes a recusa em trabalhar deixando os acampamentos rumo ao espaço urbano da cidade de Fortaleza.

A ferrovia como lugar de trabalho foi analisada em vários estudos desde artigos em revistas, dissertações de mestrado e doutorado, além de livros publicados (HARDMAN, 1988; CALVO, 1994; LIMA, 1998; INÁCIO, 2003; LIMA, 2003; MONTEIRO, 2007). Sobre essa questão trabalhos recentes procuram focar a ferrovia pelo modo de ser dos trabalhadores ferroviários, como se vêem, reproduzindo sua própria fala, de como o corpo é disciplinado em razão das regras da empresa e de que maneira essas normas atingem diretamente sua vida familiar, o cotidiano, as relações sociais e a vida privada. Nessa perspectiva temática, pode-se destacar *Trem fantasma: a modernidade na selva*, de Francisco Foot Hardman, publicado em 1988 e reeditado em 2005. Nessa obra, Hardman faz uma análise das imagens recorrentes no imaginário popular de símbolos que revelam o otimismo tecno-industrial do século XIX, que são as locomotivas e as estações ferroviárias, desde a sua dispersão pelas regiões mais distantes e inóspitas do mundo, passando por histórias de ferrovia fantasma, ao dá voz aos que participaram da montagem da ferrovia

Madeira-Mamoré nos confins da Amazônia, considerado “um espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva” (HARDMAN, 2005: 25).

A modernidade no transporte, com a invenção do trem, trouxe aos homens modernos a ideia de conquista/domínio do tempo e do espaço. No Brasil, essa ideia ficou bem registrada no sonho de implantar uma estrada de ferro em plena Amazônia, a chamada ferrovia Madeira-Mamoré. Acerca dessa ferrovia, foram produzidos alguns trabalhos que dão conta do processo de implantação dos primeiros trilhos na selva amazônica (CRAIG, 1947; FERREIRA, 1981), os objetivos em torno de sua construção, os desafios, malogros e a perda de milhares de vidas. Dando sequencia nesses estudos, Hardman inicialmente trás as imagens das ferrovias nos seus primórdios através das representações que as caracterizaram como símbolo do progresso, elemento fantasmagórico da modernidade, sendo apontadas como um sonho impossível, sobrenatural e remoto. A ferrovia era, portanto, representada sob diversas formas: primeiramente, como “fio condutor das mudanças revolucionárias” passando a ser um “dinossauro resfolegante e inclassificável”, condenada à solidão e ao esquecimento (HARDMAN, 2005: 51).

Em outra perspectiva, o autor ingressa no cenário das exposições universais realizadas na segunda metade do século XIX e princípio do século XX. Essas exposições significaram a participação do mundo burguês em expansão no ideal de progresso então em voga e, ao mesmo tempo, eram espaços das primeiras amostras do espetáculo técnico, cultural e simbólico, um mostruário da modernidade em âmbito local, nacional e internacional. O Brasil não ficou de fora desse cenário e participou desde as primeiras exposições exibindo o que de mais “moderno” podia oferecer:

[...] Brasil, desde 1861, nessa representação. Catalogou tudo que podia; decorou seus compartimentos; entrou na cena do desfile mundial das mercadorias; completava-se, assim, o ritual de passagem que o fazia atuar por inteiro no concerto das nações. A imagem do país moderno dessa forma se construía. Já era possível se mostrar intotum e nos detalhes. Até as fraturas estavam expostas (HARDMAN, 2005: 109).

Hardman realiza uma incursão até ao palco da construção da ferrovia Madeira-Mamoré nos confins da Amazônia. Nessa empreitada, encontrará histórias representadas por um misto de magia, encantamento, medo e espanto num ambiente inóspito onde sonho/desejo e pesadelo/decepção marcam as vidas de engenheiros e operários recrutados para pôr em ação um dos projetos mais ambiciosos do país: transformar a Amazônia em grande entroncamento ferroviário. Essas histórias também são marcadas pela “solidão, isolamento, abandono, ausência de sociabilidade”, histórias esquecidas ou silenciadas pela historiografia tradicional e que o autor propõe seguir os caminhos de narrativas da “ferrovia fantasma”, utilizando os poucos documentos encontrados e um conjunto de fotos de Dana Merrill, fotógrafo oficial contratado pela *Brazil Railway Company*, empresa que construía a ferrovia Madeira-Mamoré. Ao primeiro contato com essas fontes, o pesquisador pouco

percebe o fervilhar de histórias escondidas nos detalhes, mas aos poucos as fontes fotográficas abrem um leque de outras histórias da construção da ferrovia, dos assentamentos, das dificuldades de trabalho e como viviam os operários. Sobre a condição dos operários afirma que:

[...] A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo (HARDMAN, 2005: 152).

Outros estudos apontam as ferrovias “como um dos primeiros grandes núcleos de trabalhadores assalariados no Brasil” (MONTEIRO, 2007: 9), além de representar uma das primeiras categorias no país a se organizarem em grandes movimentos grevistas ainda no período imperial. A construção da ferrovia exigia o recrutamento de milhares de trabalhadores que em péssimas condições de trabalho: fome, doenças, acidentes etc, procuraram através das greves reivindicar melhores condições. Cláudia Monteiro, em artigo publicado em 2007, narra a história da construção da ferrovia no Paraná ligando o porto de Paranaguá à área central de Curitiba, iniciada em 1880. Nesta obra foram arregimentados cerca de 9.000 operários que “padeciam com a insalubridade, a fome, as doenças e os acidentes, com o agravante de ser um trabalho executado em desfiladeiros: a vinda do ‘progresso’ ao Paraná deve ter custado muitas vidas” (MONTEIRO, 2007: 12).

Entretanto, insatisfeitos com as péssimas condições de trabalho esses ferroviários buscavam alternativas de sobrevivência: muitos engrossaram a multidão de marginalizados nas ruas de Curitiba, outros procuraram envolver-se em revoltas (Contestado) e alguns foram efetivados na ferrovia atuando em diversas atividades, desde o assentamento de trilhos até nas oficinas, mas esses trabalhadores mesmo contratados não ficaram passivos ante as condições inadequadas de trabalho promovendo greves e reivindicando “aumento salarial, mas os atrasos, a falta de pagamentos, a redução da jornada, a luta por melhores condições de trabalho e pela jornada de 8 horas [...]” (MONTEIRO, 2007: 16). Essas greves ocorreram principalmente nos anos de 1917 e 1919, sendo em 1934 a ocorrência da maior paralisação já vista na região com um total de 7.000 ferroviários em greve.

Dando continuidade a essa temática, a historiografia ferroviária brasileira nas últimas décadas, tem havido um considerável aumento da produção de trabalhos por parte de historiadores com ênfase numa abordagem acerca da memória histórica das ferrovias, sendo objeto de pesquisas em várias instituições universitárias do país, resultando em

estudos que alcançaram maior destaque dentro da historiografia nacional. Atualmente, essa temática vem sendo discutida em diversas produções publicadas em revistas impressas e eletrônicas, comunicações em anais de congresso nacional e internacional, dissertações de mestrado e doutorado e livros publicados (BRANDÃO, 2005; LIMA, 2003; PETUBA, 2005).

Em *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri, início do século XX*, de Hilma Aparecida Brandão (2005), corresponde a dissertação de mestrado defendida em 2005 na Universidade Federal de Uberlândia (MG). Nesse trabalho a historiadora analisa o processo de formação das ferrovias no estado de Goiás discutindo como se deu sua chegada em Ipameri, cidade do sertão goiano com a perspectiva de compreender o que ficou desse tempo, através da memória das pessoas que participaram da montagem dos primeiros trilhos de ferro na região e buscou apreender o sentido do projeto de urbanização delineado a partir da inserção da ferrovia.

A autora constatou que no início do século XX, Ipameri apresentava uma característica predominantemente rural passando por um processo de transformação a partir da construção da ferrovia que marcou o imaginário da população. Para Hilma Brandão, a história da cidade de Ipameri é marcada por dois momentos:

Num primeiro momento (até a primeira década do século XX) sem ferrovia, uma cidade tipicamente rural, parte do sertão goiano, com vida pacata. Num segundo momento (principalmente nas três primeiras décadas que se seguem a inauguração, 1913), com a presença da ferrovia, a “cidade moderna”, com características urbanas e dotada de um certo dinamismo (BRANDÃO, 2005: 60).

A ferrovia aparece na historiografia brasileira sob perspectivas diversas, de maneira fragmentada, sem constituir área de grande acúmulo de pesquisas. No entanto, outras perspectivas são silenciadas ou pouco pesquisadas pelos historiadores, principalmente a participação feminina no mundo do trabalho ferroviário. Como exemplo de trabalho que aborda essa temática pode-se destacar *Mulheres, trens e trilhos*, de Lídia Maria Vianna Possas, publicada em 2001. Nesse estudo, a historiadora trás uma nova perspectiva de análise do mundo ferroviário tomando as relações criadas nesse universo, dando especial atenção às questões que envolvem a participação das mulheres, a partir do trabalho na ferrovia do Oeste Paulista, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil nos anos de 1930 à 1940. O foco central de análise são as “mulheres que viveram junto a com os trens e trilhos” na cidade de Bauru na perspectiva de “apreender as possibilidades de transformação, de mudanças sociais”, além das representações que sobre elas acabam sendo imputadas pela sociedade.

Possas, na perspectiva de pensar o imaginário social por meio das suas representações, sobretudo da participação feminina no mundo ferroviário, analisa diferentes aportes documentais, desde relatos de viagens, textos literários, fotografias à imprensa local e memórias individuais e coletivas. Enfim, esse arcabouço de fontes

permitiu à historiadora conhecer como as mulheres eram representadas no ambiente do trabalho ferroviário que era predominantemente masculino e no espaço urbano da cidade. Para Possas, apesar do silêncio em torno da presença feminina na ferrovia, observou nas poucas referências na documentação como era o ambiente de trabalho dessas mulheres marcado pela austeridade, disciplina, assédios, estratégias de sobrevivência, tensões, jornada dupla de trabalho e, sobretudo o preconceito: conviviam muitas vezes com a imagem de “mulheres-públicas”, “vagabundas”, “tagarelas”, “fofoqueiras” e “briguentas”. Acerca de seu trabalho Possas afirma que

A história da cidade de Bauru ganha outras leituras e outros olhares a partir da inserção das mulheres e a perspectiva do público e do privado. Não se trata de escrever uma história das mulheres, ou de fazer biografias, como atitude de revanche diante de um longo processo de exclusão, dominação e submissão, mas com elas perceber outros movimentos, outras relações sociais e outras formulações dos procedimentos do poder; enfim, outras maneiras de perceber o cotidiano e as mudanças que afetaram a sociedade brasileira no período (POSSAS, 2001: 139).

Com isso, a autora segue os traços, as imagens e representações sobre a ferrovia na cidade de Bauru, espaço considerado “demoníaco” e “infernado” por apresentar péssimas condições de trabalho: insalubridade, presença de mosquitos, capangas etc. Essas imagens se contrapõem com aquela que associa as ferrovias ao progresso e a modernidade construída pelos “donos do poder” como forma de “silenciar as trajetórias específicas, as experiências do vivido, com suas emoções e valores próprios dos sujeitos envolvidos” (POSSAS, 2001: 159). Entra em cena a memória

[...] construída pelos indivíduos, homens e mulheres que viveram a cotidianidade dos trens e trilhos, reforçou a existência de uma cultura ferroviária, assegurando um consenso mais efetivo do que racional sobre a importância da ferrovia (POSSAS, 2001: 159).

Diante desse pequeno balanço historiográfico acerca das ferrovias no Brasil, nota-se que existe uma quantidade significativa de trabalhos produzidos em diversos programas de mestrado e doutorado em todo o país, sobretudo em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Mas isso não significa que não exista registro de trabalhos produzidos em outras regiões do país, pois esse tema se comparado a outros acerca dos transportes é muito pesquisado por historiadores, sociólogos, geógrafos, psicólogos, etc. (CARVALHO, 2001; FICI, 2007).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

BRANDÃO, Hilma Aparecida. *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri, início do século XX*. 2005. Dissertação (Mestrado em História)/Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

CALVO, Célia Rocha. *Trabalho e ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890-1925*. 1994. Dissertação (Mestrado em História)/Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1994.

CAMARGO, J. F. *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1952.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção das Estradas de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajeto: Revista de História da UFC*. Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, 2002.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Motins nos trilhos da seca. *Nossa História*, ano 2, n. 16, p. 46-49, fev. 2005.

CARVALHO, Ana Maria Rodrigues de. *Privatização e demissão: representações sociais de ex-ferroviários*. 2001. Dissertação (Mestrado em Psicologia)/Faculdade de Ciências e Letras da UNESP, 2001.

CRAIG, Neville B. *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*. São Paulo: Nacional, 1947.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. 2 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1981.

FICI, Ricardo Petrillo. *As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o Centro-Oeste*. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana)/Universidade de São Paulo, 2007.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, [S.l.], n. 13, jun. 1996. p.189.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984;

INÁCIO, Paulo César. *Trabalho, ferrovia e memória: a experiência de turmeiro no trabalho ferroviário*. 2003. Dissertação (Mestrado em História)/Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880-1930*. 2003. Dissertação (Mestrado em História)/Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.

LIMA, Rogério M. *Uma Categoria fora dos trilhos, causas e conseqüências da crise entre os ferroviários*. 1998. Dissertação (Mestrado em Sociologia)/Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998.

MONTEIRO, Cláudia. Ferrovários em greve: relações de dominação e resistência na RUPSC. *Revista de História Regional*, ano 12, n. 1, p. 9-24, verão 2007.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império, 1871-1889*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

PETUBA, Rosângela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). *Fênix*, v. 2, ano 2, n. 2, abr./maio/jun. 2005.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAES, Flávio Azevedo Marques. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870 – 1900. In: SZMRECSÁNY, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: EDUSP, 1993. p. 177 – 196.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de Sousa. As etapas de estruturação dos meios de transporte no Brasil e o desenvolvimento desigual. *Geoambiente On-line*. Jataí-GO, n. 4, jan./jun. 2005.

TENÓRIO, Douglas Aprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD, 1996.

Recebido em Fevereiro de 2010

Aprovado em Agosto de 2010