

OS IMIGRANTES AO LONGO DOS TRILHOS DA THE SÃO PAULO RAILWAY.

MONTEIRO, ARLETE ASSUMPÇÃO

97ST1223

As dificuldades no transporte das mercadorias produzidas no interior paulista para o porto exportador de Santos mostravam a premente necessidade de construção de uma ferrovia já na primeira metade do século passado. O interesse inglês nos empreendimentos da Província de São Paulo era representado no Brasil pela firma Samuel Philips & Cia, com sede no Rio de Janeiro, e pela Casa Aguiar, Viúva, Filhos & Co., com sede em Santos. Em 1832, um de seus sócios, Frederico Fomm, contratou o engenheiro inglês Alfredo Mornay para realizar o levantamento topográfico da região São Paulo-Santos, inclusive da Serra do Mar, a fim de elaborar um proposta de construção de um caminho de ferro que ligasse o Porto de Santos ao Planalto Paulista. Em 1838, a Casa Aguiar, Viúva, Filhos & Co. e a empresa inglesa Platt & Reid conseguiram a primeira concessão outorgada pelo governo imperial para a construção da ferrovia que, saindo de Santos, chegasse a São Paulo, podendo prosseguir às vilas mais prósperas: São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, dedicadas à economia canavieira. Não conseguindo levantar capitais, a empresa de Frederico Fomm foi à falência e o projeto da ferrovia ficou relegado a um segundo plano e posteriormente abandonado. Na década de 1850, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá atuava em diversas atividades econômicas no Brasil: bancos, iluminação, abastecimento de água, navegação, telégrafo e outras. Em 1855 fundou o Banco Mauá, Mac-Gregor & Cia. Que rapidamente se transformou numa organização bancária com filiais nas capitais das províncias brasileiras, em cidades argentinas e uruguaias e em grandes centros urbanos do mundo como Londres, Manchester, Paris e Nova York. Mauá, empresário que batalhava pela modernização no Brasil e conheceu as vantagens do transportes ferroviário na Inglaterra, era a pessoa indicada para captar recursos e levar avante o projeto de ligação São Paulo-Porto de Santos. Os estudos e levantamentos anteriormente realizados na Serra do Mar, passaram para às mãos de Costa Carvalho - o Marquês de Monte Alegre -, ex-regente do Império, senador, presidente da Província de São Paulo em 1842 e parente da viúva de Frederico Fomm, que os entregou ao Barão de Mauá. Este contratou o engenheiro Rober Mulligan para analisá-los e durante 1852 a 1854 o engenheiro realizou novos levantamentos que serviram de subsídios para Mauá solicitar concessão ao governo brasileiro para construção da ferrovia. Cumprindo com as exigências do governo imperial, Mauá deu início a efetivação da obra. Contratou o engenheiro britânico James Brunless, com experiência em construções de ferrovias na Irlanda e Inglaterra para examinar os estudos. Brunless enviou ao Brasil o engenheiro Daniel Fox que trabalhava na implantação da ferrovia Espanha-França, através dos Pirineus, para realizar estudos mais detalhados na Serra do Mar. Mauá tratou de captar recursos. A filial londrina do banco de Mauá atraía investidores e os depósitos aumentavam. A boa reputação, a fortuna e o prestígio de Mauá fizeram com que o lançamento das ações, na praça de Londres, para a construção da ferrovia brasileira despertasse interesse no meio financeiro. Adquiridas por amigos maçons de Mauá, investidores judeus de Londres, presbiterianos americanos, nobres comerciantes e cavalheiros londrinos as ações logo se esgotaram. Inicia-se assim, através do Barão de Mauá, o maior empreendimento das províncias brasileiras do Império. Para viabilizar a obra, Mauá abriu três agências bancárias em São Paulo: uma na capital, outra em Santos e a terceira em Campinas. Em 1860, foi contratada a empresa londrina Robert Sharpe & Sons para construir a estrada. Os trabalhos iniciaram-se no mesmo ano, nas proximidades do porto de Santos e exigiu mão-e-obra abundante. Como a região onde passariam os trilhos da estrada era despovoada, incentivos foram oferecidos para atrair trabalhadores tais como: os brasileiros que trabalhassem construção da ferrovia pelo menos três meses seriam isentos do serviço obrigatório na Guarda Nacional. Muitas pessoas afluíram à região além dos nacionais; eram em sua maioria imigrantes - geralmente solteiros, ou casados que não trouxeram suas famílias - portugueses, espanhóis e, em menor número, italianos.

O Barão de Mauá acompanhou de perto a obra. Comprou uma fazenda em Pilar, atual município de Mauá, no Grande ABC Paulista, ali permanecendo quando vinha a São Paulo. Os dois primeiros anos de construção da ferrovia foram além das expectativas dos empresários, mas as escarpas da serra, as chuvas constantes e os desmoronamentos demandavam enorme soma de capitais, alterando o andamento dos trabalhos. A companhia inglesa passou a não cumprir com os compromissos frente à empreiteira contratada, por julgar exagerados os gastos com a construção. Mauá, para assegurar o término da ferrovia, passou a fazer adiantamentos através

de seu Banco. Na mesma época o governo paulista iniciou a construção de uma rodovia - a Estrada do Vergueiro - com traçado praticamente paralelo ao da ferrovia em construção, concorrendo com a oferta de mão de obra. Tal fato demonstra que vai se formando na região um preço pelo trabalho. Em junho de 1964 foi inaugurado o trecho mais difícil da ferrovia: o plano inclinado da Serra de Cubatão. Em setembro de 1868, a ansiada ligação Porto de Santos-Planalto Paulista, passando pela cidade de São Paulo, com 139 quilômetros, era inaugurada. Estrada pronta, o café já podia ser transportado em menor tempo, proporcionando maior lucro aos agricultores. Para escoamento da produção cafeeira diretamente de Campinas - então capital agrícola da província de São Paulo - para o porto de Santos, era necessário que os trilhos da ferrovia continuassem. Todavia, a concessão estava nas mãos da The São Paulo Railway Company Ltd. que, detendo o monopólio do transporte sobre qualquer carga no interior paulista, partindo de Jundiá para o porto de Santos e vice-versa, não tinha interesse em prolongar os trilhos, pois toda a produção agrícola a ser exportada, passava pela The São Paulo Railway Company Ltd., gerando vultuosos lucros.

A São Paulo Railway - popularmente conhecida por SPR - era um monumento da indústria moderna. A regularidade do sistema era impressionante. O caminho sempre bem conservado, os desbarrancamentos concertados com cimento, a água das nascentes da serra e das chuvas eram encanadas de modo a não prejudicar os trilhos. A tecnologia utilizada para vencer a serra era motivo de espanto e admiração até para os próprios ingleses.

Findas as obras de construção da ferrovia, a maior parte dos trabalhadores foi liberada. Aventura-se dizer que uma parcela desses trabalhadores permaneceu na região, até então despovoada, vindo a contribuir para o povoamento e desenvolvimento do atual Grande ABC Paulista. O funcionamento da ferrovia exigiu novo tipo de mão-de-obra: maquinistas, foguistas, ferreiros, pintores, pessoal de manutenção dos equipamentos e atividades administrativas. Acredita-se que alguns empregados da obra permaneceram como funcionários da própria São Paulo Railway executando serviços de manutenção e outros procuraram atividades como carregamento e transporte de mercadorias ou se dedicaram ao pequeno comércio que foi se desenvolvendo ao redor das paradas do trem.

Seguindo um modelo de planejamento urbano a The São Paulo Railway iniciou a implantação de moradias para os funcionários da ferrovia, a Vila Martin Smith, no mesmo local - no alto da Serra do Mar - que havia servido de acampamento para abrigar os trabalhadores contratados para iniciar a construção da ferrovia. As casas foram edificadas sobre base de alvenaria, em madeira de lei, geralmente pinho de riga, importado. Devido em parte ao fator tempo de construção, o sistema adotado foi o de construção de casas pré-fabricadas, trazendo assim uma inovação. As louças dos banheiros eram inglesas e a cobertura de telhas francesas. A empresa procurou atender o funcionário conforme sua posição na hierarquia: casas para os engenheiros, para manobristas e mecânicos, para os solteiros, etc., resultando em cinco tipos de moradias: a residência maior, conhecida como Castelinho, destinava-se ao funcionário mais graduado: era uma mansão, grande e única, assobradada, distinguindo-se das outras unidades; moradias isoladas para os engenheiros e funcionários especializados; moradias geminadas, duas a duas, um pouco menores; unidades geminadas de quatro moradias para funcionários em geral e alojamentos para os funcionários solteiros, sem família no local. Devido as casas apresentarem características com forte influência inglesa, a cidadezinha ficou conhecida como Vila Inglesa de Paranapiacaba. Apesar da Vila localizar-se distante dos centros urbanos como Santos e São Paulo, as casas receberam moderna infra-estrutura para a época e a realidade brasileira. Possuíam abastecimento de água, esgoto e calefação. A Vila tinha canalização de águas pluviais, sistema de válvulas de combate a incêndio, além de sistema de identificação de ruas, praças e vielas. Na Vila residiam famílias de diferentes nacionalidades: inglesas - do diretor da companhia e de outros altos postos -, francesas - geralmente dos engenheiros -, portuguesas, espanholas, italianas e nacionais - de funcionários em geral -, além dos solteiros de diferentes procedências.

Todos os trabalhadores do Alto da Serra aceitaram e preservaram o espaço onde se desenvolvia a vida social e de trabalho. De 1860 a 1946 a Vila Inglesa de Paranapiacaba caracterizou-se como primeiro modelo de urbanização ligado à atividade ferroviária onde os ingleses determinaram a atividade econômica, atraíram uma população e controlaram a vida cotidiana dos que ali residiam.

Do outro lado da vila planejada pelos ingleses, foi se formando espontaneamente outra vila - o Morro ou Parte Alta - onde residiam aqueles que deixavam de pertencer ao quadro de funcionários da Companhia, por aposentadoria ou por desligamento e queriam permanecer na região. As moradias foram sendo edificadas sem

planejamento, porém, a proximidade com o modelo inglês da Vila Martin Smith, resultando numa mistura do colonial português com o modelo inglês.

O ambiente da serra acrescido do constante nevoeiro fez com que a população ali instalada tivesse que passar por um processo de biopsicoclimatização, procurando meios para conviver, no meio da serra, com a umidade e a neblina, obrigada a passar dias, semanas e até meses, principalmente no inverno, sem ver o sol. Em contrapartida, a vegetação de Paranaíacaba era um paraíso que fascinava botânicos, pesquisadores e viajantes.

Na segunda metade do século passado, a agricultura cafeeira paulista expandia-se rapidamente e o problema da mão-de-obra através do braço escravo se agravava dia a dia. Por volta de 1870 algumas experiências com mão de obra imigrante européia já haviam sido feitas. Em janeiro de 1867 um decreto regulava a fundação de colônias para imigrantes, distribuição de lotes e condições de propriedade. Em novembro de 1871, a Associação Auxiliadora da Colonização e Imigração firmara em São Paulo contrato com o Governo Imperial para introduzir na Província 15.000 colonos, em 3 anos. Em 1874 desembarcaram em Santos 345 imigrantes, em sua maioria italianos. No período de 1875 a 1878 o governo provincial continuava a empregar esforços para obter braços imigrantes. Foi nesse período que foram fundados vários núcleos: Santana, o primeiro, em 1877, depois, Glória, São Caetano e São Bernardo. Várias colônias particulares também foram estabelecidas, pois muitos agricultores paulistas estavam empenhados em substituir o braço escravo por imigrantes europeus. Em 1882 a corrente imigratória tomara vulto.

Na região do atual Grande ABC Paulista, então freguesia de São Bernardo, três núcleos coloniais foram instalados, legislados pelo Governo Imperial: São Bernardo, São Caetano e Ribeirão Pires. Os primeiros imigrantes começaram a chegar a São Caetano em julho de 1877. A distribuição dos lotes se processou lentamente e as dificuldades eram grandes. O núcleo de São Bernardo começou a receber imigrantes praticamente na mesma época - 1877 e 1880 - e foram distribuídos em diferentes linhas. O terceiro núcleo foi o de Ribeirão Pires, criado em 1887, bem próximo a ferrovia São Paulo Railway. Conforme o Livro de Matrícula dos Colonos existente no Arquivo Público do Estado de São Paulo, o núcleo era constituído por três linhas: duas em Ribeirão Pires - uma rural e outra urbana - e a terceira, situada em Pilar, que veio a ser o atual município de Mauá, formada integralmente por lotes rurais e um conjunto de 11 chácaras. Os imigrantes chegaram numa primeira leva em 1888 e em princípio de 1889; uma segunda leva no meados de 1889, e a terceira, em setembro de 1890. Na Linha Pilar os lotes foram distribuídos para 20 famílias, que totalizavam 80 pessoas. Quanto à origem, 13 famílias eram italianas, com 54 pessoas, um indivíduo de origem portuguesa e 6 famílias brasileiras eram da própria região. As famílias italianas em geral provinham das províncias de Mantova, Verona e só uma família de Pádua. Algumas famílias provinham de fazendas do interior de São Paulo. A maioria declarou ser agricultor, entretanto, outras profissões como pintor, pedreiro, carpinteiro, sapateiro e costureira foram encontradas. Nesse grupo estavam as famílias: Magri, Bernini, Buasi, Cursi, Bersan, Lunghi, Lupi, Gallo e Gadioli. Os lotes rurais da Linha Ribeirão Pires totalizavam 25 e foram distribuídos para 24 famílias italianas e um para uma família que já habitava a região. Das famílias italianas 17 procediam de Salzano, Província de Veneza, 4 famílias da Província de Pádua, 2 famílias de Rovigo e 1 de Treviso. Uma análise mais atenta demonstra que em geral as famílias eram constituídas pelo casal cuja idade variava entre 30 a 50 anos, com uma prole de 2 a 4 filhos, na maioria menores de 15 anos. Vieram diretamente da Hospedaria dos Imigrantes de São Paulo para o Núcleo de Ribeirão Pires, exceto a família Martineli que procedia de uma fazenda no interior de São Paulo. Portanto pode-se dizer que os imigrantes italianos que se instalaram no núcleo não tiveram a experiência, nem sempre agradável, do trabalho nos cafezais do interior do Estado de São Paulo, e portavam conhecimentos de trabalho que executavam no local de origem. Os 11 lotes de chácaras foram distribuídos para 10 famílias de imigrantes italianos e 1 para o brasileiro Francisco Neves. Os imigrantes que receberam esses lotes moravam em lotes rurais ou urbanos do próprio núcleo.

Os lotes urbanos do Núcleo de Ribeirão Pires totalizavam 63 lotes que foram distribuídos em 1890: 46 destinados a famílias italianas e os 17 restantes se destinaram um para uma família alemã, outro para um indivíduo português e 15 para famílias brasileiras. Das famílias italianas destacam-se: Astolfo, Beletto, Massiero, Zabeo, Zamberto, Zonni, Pescarini, Gallo, Bottaccin, Pandolfi, Fochi, Tussi, Bertoldo, Bersan, Buasi, Bendinelli, Benini, Bonaventuri, Sacarpello, Girolano, Ganitano, Russomano, Luca, Lujpi, Magri, Marza, Milan, Pellizon .

Cabe destacar que no processo de distribuição dos lotes urbanos do núcleo de Ribeirão Pires, o Dr. Azevedo Sodré, da Delegacia de Imigração e Colonização das Terras no Estado de São Paulo, aconselhava ao Governador em 1890, que se priorizasse os imigrantes artistas que tivessem condição de se estabelecerem como ferreiros, carpinteiros e outros ofícios.

O núcleo de São Caetano, São Bernardo e Ribeirão Pires eram distantes um do outro. Mas havia o trem que, pontualmente, com seu barulhão característico, estava sempre presente para levar o imigrante tanto para São Paulo ou para o Alto da Serra ou para Santos.

Além dos núcleos coloniais planejados pelo governo formaram-se na região também núcleos espontâneos. Quando a São Paulo Railway decidiu implantar a ferrovia programou uma parada do trem - que foi inaugurada no mesmo dia que a ferrovia - para os moradores da freguesia de São Bernardo - criada em 1812 - que localizava-se a 8 quilômetro dos trilhos da ferrovia. Ao redor da parada começou a afluir moradores e foi se formando um povoado que logo cresceu lentamente no final do século passado, transformando-se no Bairro da Estação. Porém, logo no despontar do novo século, a ferrovia, o clima, a localização geográfica, a hidrografia, a mão-de-obra livre do imigrante, formaram um conjunto que fez com que o Bairro da Estação se destacasse como principal pólo de industrialização de São Bernardo, atraindo fábricas de diferentes modalidades e um operariado interessado em melhorar de vida. Em 1910 o Bairro da Estação passou a distrito com o nome de Santo André, em homenagem a antiga vila fundada por João Ramalho, a Vila de Santo André da Borda do Campo. Em 1938 englobando a própria sede de São Bernardo, o extenso território que é o atual Grande ABC Paulista, tornou-se Município de Santo André.

Outro núcleo espontâneo foi o formado ao redor da parada de Rio Grande, hoje município de Rio Grande da Serra que começou a receber imigrantes suíços e belgas em 1885 e que dedicaram-se a plantação de pêras, maçãs e ameixas, comercializadas no Mercado Municipal de São Paulo. O núcleo de Campo Grande se formou ao redor da parada do mesmo nome, localizada a 6 quilômetros do Alto da Serra onde foi edificada a Vila Inglesa de Paranapiacaba. Atraiu imigrantes italianos que se dedicaram a extração de madeiras e lenha para abastecer a ferrovia e as indústrias que se instalavam em Santo André.

A serra, com sua fauna, beleza e aconchego, era o local preferido para piqueniques e caçadas. A Companhia não permitia esse tipo de lazer na imediações da Vila Inglesa - que estava sempre brilhando. Sendo assim, os grupos desciam do trem nas estações anteriores como Campo Grande, iam passeando pela estrada de terra que dava acesso à mata, paravam numa cachoeira existente no caminho e tinham duas possibilidades para retornar: ir até o Alto da Serra, aproveitando para uma visita à Vila Inglesa, ver o mar do mirante da serra e admirar a arquitetura de sua estação aos moldes londrinos ou, caso demorassem mais, retornar à estação de Campo Grande. Com tantas vantagens que o trem oferecia, realizar piqueniques tornou-se um programa para sábados, domingos e feriados, não só para os moradores dos núcleos que se formaram ao longo da ferrovia, como para os de São Paulo. Essa forma de lazer tornou-se costumeira também para os ferroviários que residiam na Vila Inglesa. Reuniam alguns vizinhos, procuravam um lugar apropriado na mata e passavam hora maravilhosas.

As caçadas na mata eram um dos programas preferidos dos homens, pois a variedade de aves e animais era enorme. Os caçadores passavam dois a três dias na mata. Formavam grupos de amigos e conhecidos, independente da posição sócio-econômica e partiam de trem de São Paulo, São Caetano, Santo André e se dirigiam em geral para as estações de Rio Grande da Serra, Campo Grande ou Alto da Serra. A fartura da caça era tal que os funcionários da São Paulo Railway que trabalhavam nos patamares da serra, revezando-se em turmas de quatro em quatro horas, muitas vezes aproveitavam os intervalos para caçar. Os imigrantes italianos que se fixaram ao longo da ferrovia nos núcleos coloniais e outras vilas e já traziam da Itália o hábito da caça, se deslumbravam com a mata. Todavia, desconhecendo a fauna tropical muitas vezes os italianos recém-chegados traziam como caça urubus, pensando que eram galinhas pretas.

Os imigrantes instalados em pontos diversos ao longo da ferrovia foram desenvolvendo um sentido de grupo, reforçado, entre os homens através do trabalho e, na família, através do lazer. Com o passar do tempo as famílias imigrantes dos diferentes núcleos foram se entrelaçando, formando uma rede de famílias italianas, unidas por laços de parentesco e compadrio que suavizava a sobrevivência no meio da mata, povoada de animais ferozes.

As famílias de imigrantes dedicaram-se a diferentes tarefas. Agricultura, principalmente nos núcleos de São Caetano e São Bernardo, fabricação de carvão - que abastecia os bairros paulistas - , olarias que fabricavam tijolos. Os canteiros trabalharam a pedra pois a região era rica em granito e quartzo; transformavam as rochas em pedras menores, com formatos segundo as encomendas, abastecendo a emergente industrialização de São Paulo e a própria ferrovia. Da floresta retiravam madeiras que serviam para as construções de São Paulo e Santos, além de samambaias, orquídeas e musgos que adornavam os funerais. A geração seguinte já passou a integrar o quadro de funcionários da ferrovia. Aprenderam o telégrafo, foram, bilheteiros, cabineiros e alguns chegaram a chefes das estações.

A região do ABC Paulista, no final do século passado e primeiras décadas do presente século, foi também uma alternativa para os imigrantes italianos descontentes com o trabalho nas fazendas de café. Encontravam ali seus conhecidos da Itália que lhes garantiam pouso a acolhida um início de nova vida, fora do trabalho nas fazendas paulistas.

A The São Paulo Railway foi, no Grande ABC Paulista, um elo integrador dos imigrantes de diferentes etnias que procuraram a região. O maior contingente foi representado pelo imigrante italiano. Todavia cabe destacar a contribuição dos ingleses que administravam a São Paulo Railway e residiam no Alto da Serra. Organizaram bailes, festas e apoiaram a formação da banca musical. Entre eles praticava-se o cricket, esporte que não atraía os paulistas. Em 1894, Charles Miller, filho de John Miller e Carlota Alexandrina Fox Miller, retornando da Inglaterra onde fora estudar, trouxe em sua bagagem duas bolas de futebol. Inscreveu-se num clube de São Paulo e entusiasmou os funcionários da São Paulo Railway, que moravam no Alto da Serra, a praticar o esporte. Desde 1894 equipes de ferroviários se formaram. Em 1903, um grupo de funcionários liderados por engenheiros fundaram um clube de futebol, o Serrano Atlético Clube, que foi o primeiro clube de futebol de São Paulo. Os treinos eram ministrados pelos próprios engenheiros da ferrovia. O esporte expandiu-se rapidamente. Na década de 1910 novos clubes surgiram nos povoados próximos aos trilhos da ferrovia. Com a facilidade do trem, jogos e mais jogos eram realizados. Mais clubes surgiram nas décadas de 20 e 30: dos Thon, dos Guazelli, dos italianos de São Caetano, dos espanhóis, dos motoristas, da Vila Alzira, da Vila Pires, etc. Com a chegada das indústrias na região, o rol de clubes aumentou. As moças começaram a frequentar o jogos para verem seus irmãos, primos e amigos nas disputas resultando em namoros e casamentos. Surgiram sedes sociais dos clubes onde se realizavam festas e confraternizações. A história de Santo André e da região mostra que cada bairro, nas décadas de 20, 30 e 40, teve no futebol a base de seu lazer, elo de ligação das diferentes etnias que se faziam representar cada vez mais com a emergência da industrialização que se processou na região.

Pode-se dizer que de terras de passagem que se caracterizou o ABC Paulista desde a descoberto do Brasil, somente com a chegada da ferrovia - e nisso tem seu valor o Barão de Mauá- foi que se deu o despertar da região como local de fixação de imigrantes, indústrias de capital internacional. Mesmo hoje, não tendo mais a ferrovia o papel que a distinguiu, deve-se sempre ter em mente que é à ferrovia que Santo André deve seu nascimento e crescimento. Todavia, a ferrovia rasgando as terras de Santo André, sem o empenho do trabalho do imigrante que ali se instalou em decorrência da própria ferrovia, Santo André, como o Grande ABC teria continuado como terra de passagem. Portanto foi um conjunto de fatores - ferrovia, imigração, clima, solo, hidrografia - que fizeram com que Santo André e o ABC chegasse cem anos depois da inauguração da ferrovia, a ser o grande centro industrial do país.

Arlete Assumpção Monteiro
CERU-USP e PUC-SP

XXI Encontro Anual da ANPOCS