



UFRRJ

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**ESTAÇÃO ENGENHO DE DENTRO: HABITAÇÃO, TRABALHO E
DINÂMICA SOCIAL 1855 ATÉ 1890**

YOLANDA LOPES DE MELO DA SILVA

SEROPÉDICA

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**Estação Engenho de Dentro: Habitação, Trabalho e Dinâmica Social 1855
até 1890**

Yolanda Lopes de Melo da Silva

Sob a orientação do Prof. Dr.

Carlos Eduardo Coutinho da Costa

Dissertação submetida como requisito parcial
para obtenção do grau de Mestre em História,
no Curso de Pós-Graduação em História, Área
de Concentração Relações de Poder e Cultura.

Seropédica, RJ
Setembro de 2023

FICHA CATALOGRÁFICA

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586e Silva, Yolanda Lopes de Melo, 1995-
ESTAÇÃO ENGENHO DE DENTRO: HABITAÇÃO, TRABALHO E
DINÂMICA SOCIAL 1855 ATÉ 1890 / Yolanda Lopes de Melo
Silva. - Vassouras, 2023.
153 f.: il.

Orientador: Carlos Eduardo Coutinho da Costa.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, PPHR - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
HISTÓRIA, 2023.

1. Ferrovia. 2. Urbanização. 3. Trabalho. 4.
Liberdade. I. Costa, Carlos Eduardo Coutinho da ,
1982-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio
de Janeiro. PPHR - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
HISTÓRIA III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



TERMO Nº 1074 / 2023 - PPHR (12.28.01.00.00.49)

Nº do Protocolo: 23083.062693/2023-51

Seropédica-RJ, 19 de setembro de 2023.

Nome do(a) discente: YOLANDA LOPES DE MELO DA SILVA

DISSERTAÇÃO submetida como requisito parcial para obtenção do grau de MESTRA EM HISTÓRIA, no Programa de Pós-Graduação em História - Curso de Mestrado, área de concentração em Relações de Poder e Cultura.

DISSERTAÇÃO / TESE APROVADA EM : 18 de setembro de 2023

Banca Examinadora:

Dr. ROBERIO SANTOS SOUZA, UNEB Examinador Externo à Instituição

Dr. PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS, UFRRJ Examinador Interno

Dr. CARLOS EDUARDO COUTINHO DA COSTA, UFRRJ Presidente

(Assinado digitalmente em 19/09/2023 08:14)
CARLOS EDUARDO COUTINHO DA COSTA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DepthRI (12.28.01.00.00.00.86)
Matrícula: 2649875

(Assinado digitalmente em 20/09/2023 21:30)
PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DepthRI (12.28.01.00.00.00.86)
Matrícula: 1570625

(Assinado digitalmente em 19/09/2023 15:22)
ROBÉRIO SANTOS SOUZA
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 987.923.185-68

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **1074**, ano: **2023**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **19/09/2023** e o código de verificação: **4dacebb7e3**

DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho a minha mãe, Jaqueline
Lopes de Melo que nunca deixou de me apoiar a todo
momento, me deu forças e sempre acreditou em mim. A
minha família por ser minha base.*

AGRADECIMENTOS

Gostaria de iniciar meus agradecimentos expressando minha profunda gratidão ao meu orientador, Carlos Eduardo Coutinho da Costa, por todo o apoio e orientação valiosos que me proporcionou desde os dias da minha graduação. Sua presença e incentivo foram fundamentais para o meu crescimento e desenvolvimento ao longo deste percurso. Ao Programa de Pós-Graduação em História da UFRRJ, pela oportunidade de desenvolver minha pesquisa, tendo um papel de aprimoramento e encaminhamentos tudo que pude construir nesta dissertação.

Desejo expressar meus profundos agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em História da UFRRJ, pelo valioso espaço concedido para a realização da minha pesquisa. Sua contribuição foi fundamental para o aprimoramento e direcionamento de tudo o que pude construir nesta dissertação.

À minha família, que esteve sempre ao meu lado, torcendo para que tudo fosse possível e me dando a força necessária para seguir em frente, gostaria de expressar minha gratidão. Em especial, quero agradecer à minha avó Célia Lopes, que me ensinou a grandiosidade que nós, mulheres, possuímos.

A todos os meus amigos que sempre estiveram ao meu lado, que acreditaram em mim e estão compartilhando essa vitória comigo, minha mais sincera gratidão.

Gostaria de expressar minha sincera gratidão aos professores que compuseram a banca de avaliação da minha dissertação de mestrado: Prof. Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos e Prof. Dr. Robério Santos Souza. Quero agradecer pelo tempo dedicado à avaliação do meu trabalho e pelas valiosas contribuições que ajudaram a enriquecer minha pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) Código de Financiamento 001.

RESUMO

SILVA, Yolanda Lopes de Melo da. **Estação Engenho de Dentro: Habitação, Trabalho e Dinâmica Social 1855 até 1890**. 2023. 120p. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa De Pós-Graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2023.

O objetivo central desta pesquisa consistiu em analisar a interação entre o desenvolvimento da ferrovia e o processo de urbanização no Rio de Janeiro, com uma atenção particular voltada ao estudo do processo de urbanização ocorrido em Engenho de Dentro. O período abrangido, de 1855 a 1890, proporcionou uma visão da concepção de modernidade e progresso que cercava a implementação das ferrovias no Brasil, com foco especial na Estrada de Ferro D. Pedro II e na construção da oficina de reparo e manutenção em Engenho de Dentro. A criação da oficina impulsionou um notável crescimento populacional nessa localidade, que, por sua vez, gerou a edificação e o surgimento de habitações diretamente vinculadas ao processo de urbanização. Essas residências desempenharam um papel crucial ao abrigar os trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II. A análise profunda desse processo proporcionou uma oportunidade para compreender as dinâmicas sociais e as vidas dos trabalhadores nesse novo contexto, caracterizado pela introdução do trabalho livre, o que refletiu diretamente na questão da liberdade.

Palavras-chave: Urbanização, Trabalho e Liberdade.

ABSTRACT

SILVA, Yolanda Lopes de Melo da. **Engenho de Dentro Station: Housing, Work and Social Dynamics 1855 to 1890**. 2023. 120p. Dissertation (Master in History). Institute of Human and Social Sciences, Graduate Program in History, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2023.

The central aim of this research was to analyze the interplay between railway development and the urbanization process in Rio de Janeiro, with particular attention focused on studying the urbanization process that occurred in Engenho de Dentro. The period spanning from 1855 to 1890 provided insight into the conception of modernity and progress surrounding the implementation of railways in Brazil, with a special emphasis on the Dom Pedro II Railway and the construction of the maintenance and repair workshop in Engenho de Dentro. The establishment of the workshop spurred notable population growth in this locality, subsequently giving rise to the construction and emergence of housing directly tied to the urbanization process. These residences played a crucial role in accommodating the workers of the Dom Pedro II Railway. A thorough analysis of this process offered an opportunity to comprehend the social dynamics and lives of workers in this new context, characterized by the introduction of wage labor, which directly reflected the issue of freedom.

Key-words: Urbanization, Work and Freedom.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Manuel Fernandes Figueira. Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.696-697.....	57
---	-----------

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** – COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO D. Pedro II. Álbum de fotografias da Estrada de Ferro D. Pedro II. [S.l.: s.n.], [18--]. 1 álbum (24 fotos), pb.....**42**
- Figura 2** – LINDE, Carlos. Brasil: Estrada de Ferro de D. Pedro II.: Ponte n. 10, extensão da 2. secção. Rio de Janeiro, RJ: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, [1867?]. 1 planta, il.; col. (litograv).....**42**
- Figura 3** – GARNETT, F. M. A planta geral da continuação da Estrada de Ferro de D.P.II: de Belém até o Parahyba contendo todas as linhas exploradas. London [Londres, Inglaterra]: Jenes & Causton, 1858. 1 mapa, 61 x 115cm. sobre folha 73 x 129.....**46**
- Figura 4** – Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. Biblioteca Nacional – Cartografia.....**54**
- Figura 5** – Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. Biblioteca nacional – cartografia.....**56**
- Figura 6** – [ESTRADA de Ferro D. Pedro 2.]: S. Diogo, suburbios: estação das carnes verdes, mercado, oficinas e rotonda. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1881. 1 foto, papel albuminado, pb, 18,8 x 23,9.....**63**
- Figura 7** – Oficinas do Engenho de Dentro. Memória Histórica da EFCB, Imprensa Nacional, 1908 – Acervo Flávio Cavalcanti.....**65**
- Figura 8** – [ESTRADA de Ferro D. Pedro 2.]: Engenho de Dentro, suburbios: estação e oficinas. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1881. 1 foto, papel albuminado, pb, 18,8 x 24,8.....**70**
- Figura 9** –Trabalhadores nas obras de construção de um túnel de uma estrada de ferro. Data:19/08/1902. Fonte: Coleção Família Passos. Museu da República.....**93**
- Figura 10** –Vagão tombado em uma estrada de ferro. Bastos, A. Data: 19--. Assuntos: Transportes Ferrovias Fotografia de ferrovias. Fonte: Coleção Família Passos. Acesse o acervo da Instituição de origem. Este item aparece na(s) seguinte(s) coleção(s) Museu da República.....**98**

LISTA DE ABREVIACÕES E SÍMBOLOS

EFDPII – Estrada de Ferro D. Pedro II

E.F. Petrópolis – Estrada de Ferro Petrópolis

MG – Minas Gerais

RJ – Rio de Janeiro

SP – São Paulo

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. FERROVIAS E URBANIZAÇÃO.....	23
2.1 Desdobramento das ferrovias.....	25
2.2 Transporte carregado de um novo ideário.....	30
2.3 Estação engenho de dentro.....	49
3. O TRABALHO LIVRE.....	75
3.1 Novo ideário.....	76
3.2 Influência britânica.....	87
4. CONDIÇÕES TRABALHISTAS E DE MORADIA.....	103
4.1 Espaço urbano.....	108
4.2 Habitação.....	119
4.3 O pessoal da estrada.....	129
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	145
6. FONTES.....	147
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	149

1. INTRODUÇÃO

Neste estudo, foi examinada a conexão entre a ferrovia e o processo de urbanização no Rio de Janeiro, resultando na significativa transformação do espaço e do tempo. A migração em massa, a ideia de trabalho assalariado e a construção de habitações por empresas e particulares, como fazendeiros, nas proximidades das estações para acomodar os trabalhadores, desempenharam um papel crucial¹. O foco foi direcionado para a área de Engenho de Dentro durante o período de 1855 a 1890, com ênfase na análise da introdução da ferrovia, que teve um impacto substancial na região devido à construção da Oficina de Manutenção e Reparo da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, seguida pela inauguração da estação nesse local.

No que se refere às edificações de estradas de ferro junto às outras construções que são símbolos da modernidade e da tecnologia, representaram manifestações de intervenções humanas engenhosas e constituíram a base para o desenvolvimento e os processos de modernização econômica em grande parte das nações, acarretando impactos sociais e ambientais significativos. Segundo as análises de João Luís Araújo Maia e Adelaide Rocha de la Torre Chao², os trens desencadearam a formação de bairros e cidades nas proximidades e trajetos, abrigando culturas, costumes e modos de vida, em que esses espaços foram territórios que encararam desafios e ofereceram soluções. Tendo essas considerações em vista, compreender o processo que ocorreu com a introdução das ferrovias, as especificidades locais e também as semelhanças se mostra de suma importância para esta pesquisa.

Durante o período de pandemia tive a oportunidade de conduzir análises de fontes relacionadas à administração e ao processo de construção das estradas em diversas localidades por onde a Estrada de Ferro D. Pedro II passou, isso incluiu, também, outras regiões que mantiveram contratos e compartilharam trajetos com essa ferrovia. As principais fontes, portanto, foram os Relatórios da Diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II que possibilitaram questionamentos sobre o papel desempenhado pelas habitações nesse período. Além disso, foram exploradas questões sobre o trabalho, que estava sendo

¹ SERFATY, Elaina Reieli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

² MAIA, J. L. A.; CHAO, Adelaide. Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade. Conexão: Comunicação e Cultura, v. 15, p. 147-165, 2016. Pág. 151.

abordado em conformidade com o conceito de trabalho livre acompanhado da noção de modernidade³.

No decorrer da primeira metade do século XIX, o Brasil foi cenário de transformações monumentais em direção à busca pelo progresso e pela modernização. Como exposto na pesquisa de Bárbara Gonçalves Guazzelli⁴, as linhas ferroviárias implementadas atingiram regiões pouco habitadas e com escassa infraestrutura, o que levou as Companhias de Estrada de Ferro a adotarem a construção de moradias como uma estratégia crucial no processo de expansão das linhas férreas e, por conseguinte, de urbanização. Essas mudanças tiveram um profundo impacto no tecido do tempo e espaço, vemos que com a introdução das ferrovias, por exemplo, tornou possível agilizar o transporte de produtos, especialmente o café.

A região que conhecemos hoje como Engenho de Dentro passou por transformações substanciais durante meados do século XIX, que foram impulsionadas pela expansão das linhas ferroviárias. Nesse momento, um processo de urbanização foi iniciado nesse território que, anteriormente, era composto por fazendas, caracterizando uma área predominantemente rural, como destacado por Nuno Filipe Cardoso da Silva⁵. Além disso, o autor destaca que a ocupação humana permaneceu de natureza rural até a chegada da ferrovia e a subsequente implantação das oficinas de manutenção ferroviária, ambas ocorridas nessa região⁶. Esse período marcou uma transformação na ocupação e no uso do solo, testemunhando a mudança de um espaço previamente rural em uma trajetória de “evolução urbana⁷”.

No passado, a região que hoje conhecemos como Engenho de Dentro teve as terras originalmente cedidas aos padres da ordem jesuíta. Eles se dedicaram às atividades agroindustriais focadas na produção de açúcar e melão, operando os chamados “engenhos” durante o período colonial e, a partir da segunda metade do século XVIII, no

³ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

⁴ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919). 2014. Pág. 3

⁵ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

⁶ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

⁷ Termo pelo qual é desenvolvido por Maurício de Almeida Abreu em sua obra: ABREU, Maurício de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). Oferece uma base histórico-geográfica da evolução do transporte ferroviário na capital federal e de como essa evolução se destinou para os subúrbios do Rio de Janeiro.

governo do Marquês de Pombal, uma determinação foi emitida para expulsá-los de todas as partes do território português, incluindo as colônias⁸. Em decorrência disso, as terras foram tomadas e, devido à diminuição na produção de açúcar, os engenhos foram fragmentados em propriedades menores, tornando-se fazendas⁹. Essa transformação assinalou o início do processo de urbanização da localidade cujo impulso veio com a introdução da ferrovia e o subsequente estabelecimento de oficinas, culminando na oficialização como estação ferroviária.

Ao explorarmos o tema da intersecção entre ferrovia e urbanismo nos deparamos com a dinâmica de transformação do espaço trazida pela implementação das Estradas de Ferro. Gustavo Neiva Coelho¹⁰, em pesquisa, destacou que a inauguração das primeiras estações ferroviárias desencadeou uma série de mudanças na estrutura das cidades resultando na alteração das dinâmicas produtivas, na ampliação e diversificação das composições populacionais e, conseqüentemente, na vinda de diversos grupos de imigrantes¹¹. Além disso, o autor destaca que o expressivo influxo migratório, notavelmente de italianos, portugueses e espanhóis trouxe ao Brasil mais de um milhão de novos trabalhadores entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX¹². Esse processo conduziu à expansão das áreas urbanas e influenciou as características arquitetônicas das cidades promovendo uma notável modificação no tecido urbano.

O período denominado como a “era das reformas” abrange tanto a terra quanto o mundo do trabalho. Ana Lucia Duarte Lanna¹³ trabalhou em sua pesquisa com a ideia de “era das reformas”, pois ela compreende que no final do século XIX ocorreu um marco ao qual sociedade brasileira confrontou a ruptura com o estatuto colonial, devido a busca pela independência e a consolidação do Estado Nacional, em que vemos um sentimento de medo e insegurança por parte dos fazendeiro em decorrência do término da escravidão, isso ocasionou uma reavaliação e rearticulação dos mecanismos operacionais nos campos

⁸ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

⁹ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

¹⁰ COELHO, Gustavo Neiva. A Ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudeste do estado. Revista UFG. Goiânia: Cegraf, 2011.

¹¹ COELHO, Gustavo Neiva. A Ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudeste do estado. Revista UFG. Goiânia: Cegraf, 2011.

¹² LANNA, Ana Lúcia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920.

¹³ LANNA, op. cit., p. 2.

do trabalho. Então podemos observar que essa transformação conduziu à criação de estratégias para lidar com o fim do trabalho escravizado.

Baseado nesse contexto, esta pesquisa concentrou-se na análise do processo de urbanização nas proximidades da estação de Engenho de Dentro. Foi observada que a inauguração da estação não apenas transformou o espaço físico, mas trouxe consigo a evolução temporal dos subúrbios, possibilitou o desencadeamento de um processo de ocupação urbana nesse território anteriormente predominantemente rural, impulsionado pela instalação de oficinas e moradias¹⁴. Destacou-se, portanto, o impacto significativo causado pela chegada massiva de imigrantes para trabalhar nas ferrovias.

A análise do processo de urbanização em Engenho de Dentro teve origem na concepção de progresso, no desenvolvimento promovida pela introdução da Estrada de Ferro D. Pedro II e das novas oficinas estabelecidas na estação durante o período de outubro de 1855 a 1890. Esse crescimento populacional estimulou a construção de habitações diretamente relacionadas ao processo de urbanização desse espaço¹⁵. Além disso, a pesquisa examinou as relações e o cotidiano dos trabalhadores nesse novo contexto de trabalho livre.

Nesse debate historiográfico, nosso foco não foi somente o Engenho de Dentro, mas a construção das ferrovias no Brasil como um todo. Portanto, foram explorados os seguintes aspectos: em primeiro lugar, o impacto da introdução das ferrovias no que diz respeito ao espaço e às dinâmicas; em segundo, foram abordadas a implantação das oficinas e a inauguração da Estação Engenho de Dentro; e, em terceiro e por fim, ocorreu a compreensão acerca da análise do papel desempenhado pela criação das habitações em relação aos trabalhadores e a considerável imigração para o Rio de Janeiro¹⁶. Esse debate nos permitiu uma maior compreensão da formação da localidade trabalhada em questão, em que podemos observar as mudanças tanto no meio social, econômico e político.

O processo de implantação das ferrovias teve efeitos significativos e desencadeou transformações nas localidades por onde perpassava. Monica Cristina Brunini Frandi Ferreira¹⁷ em sua pesquisa, abordou que esse processo deu origem às

¹⁴ SERFATY, Elaina Reioli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁵ FIGUEIRA, Manuel Fernandes. “Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II – 1855 – 1865”. In. Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

¹⁶ SERFATY, Elaina Reioli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁷ FERREIRA, Monica C.B.F.; BENINCASA, V.; OLIVEIRA, C. B. . Urbanização e ferrovia. Implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP. In: VI Colóquio

cidades, campos cultivados, oficinas, escolas e, em última análise, abrangeu todos os aspectos da vida humana. Vemos que essas mudanças reconfiguraram a paisagem urbana, pois, frequentemente, ao redor das estações ferroviárias surgiam edificações comerciais e residenciais, formando áreas de convivência para a elite das cidades, levando à estruturação do espaço e à implementação de mecanismos que estabeleceram as bases para essa nova sociedade e a dinâmica social e política da mesma¹⁸. Em resumo, as ferrovias desempenharam um papel fundamental na configuração do cenário urbano e na construção de uma sociedade em constante evolução.

Além disso, as ferrovias desempenharam um papel significativo no desenvolvimento tanto social quanto espacial da região. Patrícia Moraes Gomes¹⁹ destaca que as cidades, assim como as ferrovias, possuíam características espaciais que carregavam funções intrinsecamente ligadas aos processos sociais, históricos e geográficos moldados pela estrutura socioeconômica. Além disso ela destacou que, conseqüentemente, o progresso dos sistemas de transporte estava intimamente conectado com a transformação dos espaços, bem como ao crescimento industrial e a formação de núcleos urbanos²⁰. O que nos levou a compreender que a introdução das ferrovias estava diretamente relacionada ao surgimento, à organização das cidades, à dinâmica que se desenvolveu nesses locais e à maneira como as relações sociais se estabeleceram.

No entanto, é possível compreender a significância da ferrovia no processo de urbanização e o papel crucial desempenhado pelos trabalhadores da Estrada de Ferro na formação das primeiras habitações e comunidades nas proximidades das estações. Ao examinarmos as interações que eles estabeleceram nesses espaços e o impacto da considerável imigração que resultou na transição das áreas rurais para as urbanas tornou-se evidente como ocorreu a configuração do ambiente, é possível observar que isso não apenas englobou as moradias, mas também engendrou oficinas, dando origem às novas dinâmicas de trabalho e reconfigurando a dinâmica social²¹. A ferrovia desempenhou,

Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012.

¹⁸ FERREIRA, op. cit., p. 8.

¹⁹ GOMES, Patrícia Moraes. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

²⁰ GOMES, Patrícia Moraes. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

²¹ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paula (200).

assim, um papel fundamental na formação não apenas das cidades, mas também na reorganização das atividades econômicas e nas interações sociais que moldaram a vida dessas regiões em transformação.

O segundo ponto a ser abordado é a implementação das oficinas que, posteriormente, culminaram na inauguração da Estação Engenho de Dentro. De acordo com Nuno Filipe Cardoso da Silva²², as ferrovias favoreceram o surgimento de especializações regionais, impulsionou a indústria metalúrgica, estimulou o surgimento de novas fábricas e gerou uma quantidade significativa de empregos, contribuindo para a formação de uma sociedade renovada. Além disso, o autor destaca que, conseqüentemente, à medida que a demanda crescia e novas estações eram construídas a necessidade de novas oficinas também se apresentava, uma das primeiras oficinas de manutenção da E.F.D.II surgiram em 1859, em São Diogo e, posteriormente, em 1869, em Engenho de Dentro²³. Com a expansão da malha ferroviária ocorreu um impacto considerável nos âmbitos econômico, social e cultural das regiões por onde perpassou, resultando na conexão e expansão de mercados.

Dessa maneira observamos o processo de evolução urbana na região de Engenho de Dentro, um desenvolvimento que já vinha ocorrendo em toda a cidade do Rio de Janeiro. Como ressaltado por Ciro Marques Reis e Renan do Nascimento Barata Antunes²⁴, essa localidade experimentou um crescimento decorrente da expansão das linhas ferroviárias no Brasil, assumindo um papel vital na ampliação dos sistemas de transporte ferroviário tanto a nível regional (no Rio de Janeiro) quanto nacional. As transformações resultantes desse processo continuam a refletir até os dias atuais na configuração e dinâmica dessa localidade.

Conforme a região passava por mudanças e adquiria relevância, evoluindo de uma área predominantemente rural, antes da instalação das oficinas, ela se converteu em um centro de modernização e urbanização. Por volta de 1871, uma estrutura para embarque e desembarque de trabalhadores e mercadorias surgiu em frente ao complexo

²² SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 21.

²³ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 21.

²⁴ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. Revista Turismo & Cidades, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág. 4

industrial, porém, somente em 1873, a estação de Engenho de Dentro foi inaugurada²⁵. O processo de ocupação dos subúrbios, inicialmente, adotou uma abordagem linear com as residências se estendendo ao longo da ferrovia e se concentrando mais densamente em torno das estações, com a ocupação de Engenho de Dentro ocorreu nas proximidades da estação para atender às necessidades dos trabalhadores das fábricas, oficinas e indústrias emergentes bem como, principalmente, dos trabalhadores ferroviários que representavam uma grande parcela, impulsionados pelo considerável fluxo migratório²⁶. Esse processo demonstra como a chegada da ferrovia desencadeou mudanças profundas na paisagem, na economia e na sociedade, contribuindo para a urbanização e a modernização dessa região.

O terceiro ponto de análise se concentra nas habitações construídas para acomodar os trabalhadores nas proximidades das ferrovias, especialmente os empregados da Estrada de Ferro D. Pedro II. Bárbara Guazzelli²⁷ em sua pesquisa, demonstrou que as vilas operárias que surgiram no século XIX foram adotadas como medida para enfrentar a questão habitacional da classe trabalhadora, que elas tinham como objetivo proporcionar novas condições de vida, afastando os trabalhadores de hábitos rurais e preparando-os para o trabalho em que isso visava estabelecer uma nova dinâmica social, criar novos hábitos e costumes, especialmente em relação à nova forma de trabalho. Além disso, a autora destaca que, essas habitações aproximavam a vida dos ferroviários dos locais de trabalho reduzindo o tempo de deslocamento, embora, por outro lado, aumentasse o tempo dedicado ao trabalho²⁸. Esse contexto revela as complexas implicações das vilas operárias no que diz respeito às condições de vida e ao equilíbrio entre trabalho e lazer para os trabalhadores ferroviários.

No que diz respeito ao papel das empresas em relação às vilas operárias que se tornaram o cerne da formação das vilas ferroviárias, eram elas iniciativas das próprias empresas. Luciana Massami Inoue²⁹ destacou que o tema habitacional se entrelaça com

²⁵ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, 2016. Pág. 27.

²⁶ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. Revista Turismo & Cidades, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág. 5.

²⁷ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919). 2014. Pág. 3.

²⁸ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919). 2014. Pág. 3.

²⁹ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paula (200).

as relações entre trabalhadores e empregadores, revelando que o próprio modo de produção passaria por transformações ao longo do tempo, especialmente quando o Estado passou a intervir nessa dinâmica produtiva, que conseqüentemente, as habitações assumiram, também, uma dimensão de controle. Esse desenvolvimento reflete a complexa interação entre o setor privado, o Estado e os trabalhadores na formação das condições habitacionais e do ambiente de trabalho nas vilas ferroviárias.

As normas disciplinares estabelecidas pelas empresas ferroviárias não se limitaram aos limites físicos das fábricas, mas se estenderam às famílias, à rotina diária dos trabalhadores e às interações sociais existentes. Liliam Bueno dos Reis Gracia³⁰ demonstrou que esse esforço visava promover a noção de uma “família ferroviária”, reforçando a unidade familiar como um pilar fundamental. Portanto, a autora destaca que isso sugere a existência de um sistema paternalista que cultivou um vínculo emocional dos ferroviários com as ferrovias, inculcando um senso de orgulho e identificação com a profissão ferroviária, em que esses elementos representaram estratégias de controle não somente no ambiente de trabalho, mas também nas esferas sociais dos trabalhadores³¹. É crucial, portanto, compreender os mecanismos que foram criados para moldar uma força de trabalho livre e a maneira como se organizaram dentro dessa estrutura.

No entanto, é importante, também, reconhecer que a imposição da disciplina não foi sempre recebida passivamente. Os trabalhadores desempenharam papéis ativos na própria história e ação, sendo indispensável evitar romantizar, excessivamente, a figura do trabalhador ferroviário, como mencionado anteriormente em relação às reivindicações. Essas ações e estratégias foram conduzidas pelos próprios trabalhadores dentro das companhias e fábricas na busca por reconhecimento e respeito mesmo diante das rígidas normas disciplinares³². Isso destaca a agência e a resistência dos trabalhadores em um contexto que frequentemente envolvia uma estrutura de poder desigual.

A dissertação teve como objetivo central a investigação da interligação entre a urbanização e a expansão das ferrovias, ao destacar a relação intrínseca entre esses dois processos e o impacto resultante dessa interação. Essas dinâmicas estão conectadas e oferecem oportunidades para explorar a formação de subúrbios, cidades, habitações e o

³⁰ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

³¹ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

³² GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

cenário laboral, sendo notável a escassez de estudos que abordam a construção das linhas férreas nas áreas suburbanas da cidade do Rio de Janeiro, especialmente com enfoque nos trabalhadores ferroviários³³. Diante desse cenário, esta pesquisa assumiu um papel de significativa importância ao proporcionar uma compreensão aprofundada das dinâmicas sociais e dos impactos gerados pela construção das ferrovias nas regiões periféricas da cidade.

O tema em questão possui uma importância substancial, pois desvenda a maneira como a urbanização ocorreu em diferentes espaços e é fundamental para compreender as particularidades que moldaram esses cenários, sejam eles similares ou divergentes. Deve ser levado em consideração que os processos de evolução urbana foram influenciados pelos hábitos, costumes locais e pelas tecnologias disponíveis na época³⁴. Dessa forma, a pesquisa buscou adentrar nas complexidades dos contextos sociais, econômicos e políticos, enriquecendo o campo de estudos sobre ferrovias, urbanização e, mais especificamente, a localidade de Engenho de Dentro.

Além disso, o estudo buscou contribuir para a compreensão das transformações sociais, políticas e econômicas, ao analisar o processo de introdução da E.F.D.II, os impactos e a construção das novas oficinas em Engenho de Dentro. Tais processos desencadearam o surgimento de cidades, vilas e subúrbios onde as habitações eram edificadas ao redor das estações, abrigando os próprios trabalhadores³⁵. No contexto das interações sociais, os espaços de lazer, como os clubes, emergiram como vitais para trocas de experiências e solidariedade³⁶. Esses processos instauraram uma nova dinâmica de convívio e interação entre os trabalhadores da Estrada de Ferro, refletindo nas vivências e na construção de um tecido social peculiar.

Diante dos objetivos delineados pela pesquisa, a facilidade de acesso a diversas fontes primárias desempenhou um papel fundamental na execução do estudo. Um exemplo notável desse acesso é a disponibilidade de jornais em formato digital, abrangendo uma vasta gama de anos e uma variedade de tipos de publicações. Adicionalmente, os relatórios produzidos pela diretoria da Companhia da Estrada de

³³ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

³⁴ MAIA, J. L. A.; CHAO, Adelaide. Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade. *Conexão: Comunicação e Cultura*, v. 15, p. 147-165, 2016. Pág. 151.

³⁵ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. *Revista Turismo & Cidades*, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág. 5.

³⁶ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. *Revista Turismo & Cidades*, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág.8.

Ferro D. Pedro II, acessíveis por meio do site do *Archive*, uma plataforma vinculada ao Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro e que foram digitalizados, destacaram-se como recursos essenciais para a pesquisa, abordando uma ampla diversidade de tópicos relacionados à estrada de ferro. Outrossim, o *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, disponível em formato digital na *Biblioteca Nacional*, desempenhou um papel crucial ao fornecer informações detalhadas anualmente sobre comércio e habitações, complementando, assim, o arcabouço de dados da pesquisa.

Os objetivos atingidos abarcam a exposição da intrincada relação entre as ferrovias e o processo de urbanização, destacando o surgimento dos subúrbios como uma consequência direta dessa interconexão. Além disso, enfatiza-se a promoção da ideia de progresso e o início de um processo civilizador que teve efeitos profundos na dinâmica social e política, com uma análise aprofundada concentrou-se no impacto da construção da estrada de ferro em Engenho de Dentro, examinando as transformações econômicas e sociais que ressoaram na paisagem rural, enquanto também se dedicava à importância das habitações na reconfiguração provocada pelas ferrovias³⁷. A essencialidade das oficinas para a manutenção das linhas férreas foi destacada, constituindo-se como pilares do progresso em Engenho de Dentro e, como resultado dessas transformações, observou-se o surgimento do trabalho livre como uma característica dominante.

³⁷ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017.

2. FERROVIAS E URBANIZAÇÃO

“O trem vem se aproximando rápido, como um monstro, um dragão construído pelo homem moderno que solta fumaça cinzenta pela boca. É o vapor que transforma a estação, dando uma atmosfera fantasmagórica à cena. A fumaça transfigura-se em nuvens que tomam conta de todo o espaço em volta da locomotiva, como que dissolvendo a possibilidade de olhar daquele que contempla a tela. A locomotiva é como uma aparição mágica”.³⁸

A citação descreve, poeticamente, a aproximação de um trem de forma dramática e intensa. O uso das metáforas “monstro” e “dragão” sugere a imponência e a força do trem como se fosse uma criatura mítica criada pela engenhosidade moderna, enquanto a imagem da fumaça cinzenta saindo da boca do “monstro” reforça a ideia de vapor e movimento, tendo a menção ao vapor como agente de transformação que gera uma aura “fantasmagórica” à estação, que traz um elemento quase sobrenatural à cena. A metamorfose da fumaça em nuvens que envolvem a locomotiva cria uma sensação de imersão e mistério enquanto a descrição de “dissolver a possibilidade de olhar” adiciona um toque enigmático. E por último, a comparação da locomotiva a uma “aparição mágica” evoca um sentido de maravilha e encantamento diante desse evento iminente.

Neste capítulo exploramos o contexto histórico que envolveu a implementação da Estrada de Ferro D. Pedro II com foco no impacto que teve na localidade hoje conhecida como Engenho de Dentro. Assim examinamos o ideal que impulsionou esse empreendimento e tornou essa realização possível, estando intimamente ligado à chegada da Corte Portuguesa ao Brasil, em que esse marco histórico proporciona uma visão abrangente da nova estrutura que se formou, catalisando mudanças políticas, econômicas e sociais, levando em consideração que tais transformações foram motivadas tanto por pressões políticas internas quanto pela influência de nações onde o sistema capitalista já estava estabelecido³⁹. Esse cenário culminou na reconfiguração da própria natureza do trabalho.

Nesse diálogo historiográfico nossa abordagem se estendeu não apenas ao Engenho de Dentro, mas também à construção das ferrovias no Brasil como um todo. Nosso enfoque será na implementação da Estrada de Ferro D. Pedro II, explorando a perspectiva de “modernização” e “progresso” que a cercava à época, considerando-a como um empreendimento grandioso e tendo como objetivos a ampliação da facilidade

³⁸MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 35.

³⁹ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

no transporte das produções de café e outras mercadorias das fazendas⁴⁰. Ao examinar esse panorama iremos analisar as alterações no espaço resultantes da chegada de imigrantes e a introdução de novas formas de organização do trabalho que, anteriormente, eram baseadas na escravidão e, é a partir de Engenho de Dentro que teremos a oportunidade de observar essa realidade de perto.

Por meio desta pesquisa buscamos apresentar a concepção de modernidade e progresso. Essas concepções abarcaram a construção de uma civilização e a introdução de mão de obra livre no Brasil que vai ter influência nos trabalhadores que se formaram nas obras, destacando as condições que encontraram de trabalho, tendo, também, como recorte de 1855 a 1890, período este em que se iniciaram as construções da E. F. D. II até o crescimento populacional com as construções de habitações, especialmente para esses trabalhadores que estavam diretamente ligados ao processo de urbanização do Rio de Janeiro⁴¹. Portanto, o caminho utilizado para essa pesquisa é o de analisar Engenho de Dentro no que diz respeito à criação da oficina de manutenção e reparo das linhas, e com a relação à vida dos trabalhadores que vieram trabalhar na estrada de ferro e oficinas, nesse novo contexto de trabalho livre.

Através desta pesquisa nosso objetivo foi explorar as concepções de modernidade e progresso que moldaram a construção de uma nova civilização no Brasil. Isso envolveu a introdução da mão de obra livre no país, o que teve um impacto significativo nos trabalhadores envolvidos nas obras, deste modo, analisamos as condições de trabalho que esses sujeitos encontraram e como as experiências destes foram influenciadas pela transição para o trabalho livre⁴². Um aspecto crucial dessa investigação foi analisar a região de Engenho de Dentro, destacando a criação da oficina de manutenção e reparo das linhas ferroviárias, bem como a vida dos trabalhadores que migraram para a estrada de ferro e as oficinas, enfrentando, também, um contexto totalmente novo de trabalho livre.

⁴⁰ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 78.

⁴¹ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

⁴² SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

2.1 Desdobramentos das ferrovias

Antes da construção das ferrovias o sistema de transporte enfrentava sérias limitações. A mercadoria era transportada por tropas de mulas muitas vezes conduzidas por escravizados, resultando em longos períodos para que os produtos alcançassem os centros urbanos, além disso, uma parcela significativa da carga se perdia no trajeto⁴³. Esse cenário representava um verdadeiro entrave ao crescimento da produção agrícola no país, especialmente no setor cafeeiro, em que a cultura do café, em particular, distanciou-se cada vez mais dos portos de exportação e a expansão dessa atividade demandava meios de transporte mais eficientes para escoar a produção⁴⁴. Portanto, a introdução das ferrovias desempenhou um papel crucial na superação dessas limitações, impulsionando o desenvolvimento econômico e a conectividade do país.

Em decorrência da introdução das Estradas de Ferro ocorreu um impacto profundo e significativo no Brasil, desempenhando um papel fundamental na expansão do desenvolvimento industrial e na dinâmica econômica do país. De acordo com Patrícia Moraes Gomes⁴⁵, essas ferrovias possibilitaram uma circulação mais ampla de mercadorias, serviços e passageiros, gerando efeitos transformadores na economia e, além disso, o advento das ferrovias marcou o começo do fim do isolamento de pessoas e regiões. A autora ainda destaca que, conforme a rede ferroviária se expandia ocorreu uma redução notável na distância percebida em termos de tempo e custo de transporte, impulsionando o desenvolvimento de muitas das cidades contemporâneas⁴⁶. Como podemos ver, esse processo de interconexão alterou significativamente os conceitos de tempo e espaço, criando vínculos entre regiões anteriormente distantes e contribuindo para o desenvolvimento dessas áreas outrora isoladas.

Assim, no decorrer do século XIX, o Brasil testemunhou profundas transformações em direção ao ideal de progresso e modernidade. Essas mudanças impactaram tanto o tempo quanto o espaço, possibilitando, por exemplo, o aceleração do escoamento de produtos com destaque para o café por meio da introdução das

⁴³ BORGES, Barsanufu Gomides. FERROVIA E MODERNIDADE – Revista UFG/ Dezembro 2011/ Ano XIII nº 11 – Dossiê Ferrovias.

⁴⁴ BORGES, Barsanufu Gomides. FERROVIA E MODERNIDADE – Revista UFG/ Dezembro 2011/ Ano XIII nº 11 – Dossiê Ferrovias. pág. 29.

⁴⁵ GOMES, Patrícia Moraes. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 78.

⁴⁶ GOMES, Patrícia Moraes. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 78.

ferrovias, como podemos observar a seguir com a citação de Bárbara Gonçalves Guazzelli⁴⁷:

As linhas férreas que eram então implantadas alcançavam lugares pouco habitados com pouca ou nenhuma infraestrutura, o que fez da construção de casas por parte das Companhias de Estrada de Ferro uma estratégia fundamental no processo de expansão dos trilhos e, conseqüentemente, da urbanização⁴⁸.

O trecho em questão da autora, destaca que, a maneira como as linhas férreas eram introduzidas em “áreas pouco habitadas e carentes de infraestrutura”. Isso levou as “Companhias de Estrada de Ferro a adotarem a construção de casas como uma estratégia essencial no processo de expansão das vias férreas e, por consequência, o desenvolvimento da urbanização dessas regiões”⁴⁹. Dessa forma, podemos concluir que, a construção de habitações não se limitava apenas a um aspecto funcional, mas desempenhava um papel fundamental na transformação dessas áreas remotas em centros urbanos mais desenvolvidos e conectados, evidenciando a interdependência entre a infraestrutura ferroviária e a construção do espaço habitado.

Quanto a noção de progresso, aqui será explorada através do conceito de “transepocal”⁵⁰. Andréa Casa Nova Maia, em seu livro “Encontros e Despedidas: Histórias de Ferrovias e Ferroviários de Minas”⁵¹, ressalta que ao adotar esse conceito e tipo de abordagem, é um meio crucial para evitar a armadilha do *continuum* da História ocidental, onde devemos reconhecer que a modernidade não pode ser considerada um projeto finalizado, mas sim um processo em constante evolução, marcado por descontinuidades e continuidades que se estendem até os tempos atuais. Ao discutir conceitos, é imperativo evitar cair em armadilhas que possam comprometer nossa compreensão e resultar em lacunas históricas, como o esquecimento.

⁴⁷ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919)*. 2014.

⁴⁸ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919)*. 2014. Pág. 3

⁴⁹ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919)*. 2014. Pág. 3

⁵⁰ Se refere ao estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que posteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência, como aponta Anthony Giddens (1991). Destacado no livro: MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argymentvm, 2009.

⁵¹ MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argymentvm, 2009. Pág. 21.

Do século XVI ao XXI, a noção de modernidade pode ser entendida através de lemas fundamentais e paradoxos extremos. Andreia Casa Nova Maia⁵², ainda em seu trabalho demonstrou que, os lemas fundamentais e paradoxo extremos são tais como razão e esclarecimento, democracia e cidadania, ordem e progresso, evolução e racionalização, reforma e revolução, em que os “lemas” da modernidade não só abrigam dilemas e enigmas, mas também apresentam “antinomias”. A autora destaca que isso significa que a modernidade pode ser marcada por conflitos e contradições, assim, a tarefa de conceituar a modernidade se torna um debate constante, sempre rearticulado em diferentes tempos e contextos, enquanto suas linhas gerais são continuamente recriadas como “enigmas” ou “antinomias”⁵³. Isso demonstra como a modernidade é uma construção complexa e em constante evolução, moldada por desafios e contradições ao longo da história.

Com a introdução das estradas de ferro, testemunhamos não apenas uma revolução nos meios de transporte e comunicação. Isso é enfatizado por Robério S. Souza⁵⁴:

No século XIX, as estradas de ferro tornaram-se sinônimo de modernidade transformadora. Os trens prometiam reconfigurar tempo e espaço, transportando mercadorias a um ritmo sem precedentes e expandindo o âmbito da produção para o mercado mundial. [...] Houve a necessidade de recrutamento de milhares de trabalhadores para o exigente e perigoso trabalho que a construção de ferrovias envolvia⁵⁵.

O trecho do livro de Robério S. Souza, aborda a significativa mudança trazida pelas estradas de ferro no século XIX, que se tornaram símbolos de uma “modernidade transformadora”. Os trens eram vistos como agentes capazes de redefinir a relação entre tempo e espaço, graças à capacidade de “transportar mercadorias em velocidades sem precedentes, enquanto ampliavam a influência da produção em direção ao mercado mundial”. Além disso, destaca-se a “necessidade crucial de recrutar uma grande quantidade de trabalhadores para enfrentar os desafios complexos e perigosos ligados à construção das ferrovias”. Esse trecho enfatiza como as estradas de ferro não apenas

⁵² MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 21.

⁵³ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 21.

⁵⁴ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

⁵⁵ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 19.

transformaram os modos de transporte e comunicação, mas também moldaram profundamente a organização social e econômica da época.

A revolução industrial do século XIX trouxe consigo uma série de inovações tecnológicas que transformaram radicalmente a sociedade e a economia. Uma dessas inovações cruciais foi o trem de ferro e a subsequente disseminação das ferrovias em todo o mundo, em que com a chegada desse meio de transporte revolucionário simbolizou não apenas o triunfo da tecnologia, mas também teve um impacto profundo nas estruturas de produção, especialmente no setor cafeeiro⁵⁶. Isso marcou uma transformação significativa na estrutura da produção de café, marcando a transição do sistema mercantil-escravista para a organização capitalista de produção, tendo em vista essa nova tecnologia de transporte e seu conseqüente impacto, que resultaram na inclusão de novos agentes produtivos e no estabelecimento de novas relações de produção no campo⁵⁷. Assim, a revolução das ferrovias não só marcou o triunfo da humanidade sobre a tecnologia, mas também ilustrou a capacidade da tecnologia de transformar fundamentalmente o modo como vivemos e trabalhamos.

Ao examinar a relação entre o desenvolvimento das ferrovias e a evolução do urbanismo, torna-se claro que a implementação das Estradas de Ferro teve um profundo impacto na transformação do espaço urbano. A inauguração das primeiras estações ferroviárias desencadeou uma série de mudanças na estrutura das cidades, resultando na reconfiguração das dinâmicas de produção, na ampliação da diversidade demográfica e no crescimento das populações urbanas, principalmente devido à chegada de uma grande quantidade de imigrantes de diferentes origens⁵⁸. Observamos uma notável onda de imigração, com destaque para grupos como italianos, portugueses e espanhóis, trouxe mais de um milhão de trabalhadores para o Brasil entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, em que esse fenômeno impulsionou a expansão das áreas urbanas e provocou transformações nas características arquitetônicas locais⁵⁹. Esse processo demonstra como as ferrovias desempenharam um papel essencial na

⁵⁶ BORGES, Barsanufio Gomides. FERROVIA E MODERNIDADE – Revista UFG/ Dezembro 2011/ Ano XIII nº 11 – Dossiê Ferrovias.

⁵⁷ SPINDEL, Cheywa R. Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980. Pág. 401.

⁵⁸ COELHO, Gustavo Neiva. A Ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudeste do estado. Revista UFG. Goiânia: Cegraf, 2011. Pág. 45.

⁵⁹ LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. Pág. 514.

remodelação das cidades e na formação da sociedade urbana no Brasil, marcando um capítulo significativo na história do país.

A chegada da estrada de ferro trouxe consigo um conjunto de transformações que não se limitaram apenas ao espaço e ao tempo, mas, como examinaremos, também permearam o próprio imaginário da sociedade. A ferrovia não apenas otimizou a circulação da produção agrícola, mas também impulsionou o surgimento e desenvolvimento de variados serviços urbanos, vemos que ela atuou como um centro de concentração de trabalhadores e serviços, introduzindo novos símbolos de modernidade, com destaque para a noção de velocidade, e concretizando novas interações entre tempo-espaço⁶⁰. Essas mudanças tiveram impacto profundo no modo como a sociedade concebia a si mesma, instigando uma busca pela modernidade e progresso, em que para atender às demandas da família real, houve uma reestruturação significativa, transformando uma colônia em formação em uma metrópole em desenvolvimento⁶¹. A chegada da estrada de ferro não apenas redefiniu a infraestrutura e a economia, mas também moldou a visão da sociedade sobre si mesma e seu futuro, impulsionando a busca por avanços e prosperidade.

Nos subcapítulos subsequentes, abordaremos, em primeiro lugar, o “*Transporte carregado de um novo ideário*”. Iremos focar no impacto sociocultural desencadeado pela chegada da família real ao Brasil, então uma colônia, em que nesse contexto, exploraremos os debates em torno das mudanças necessárias para que o Brasil pudesse alcançar um status de “civilização” e “desenvolvimento” equiparado às outras nações poderosas⁶². Assim, examinaremos o papel desempenhado pelas ferrovias nesse processo de transformação.

No subcapítulo subsequente, abordaremos a “*Estação Engenho de Dentro*”, explorando as transformações desencadeadas pela introdução das ferrovias no Brasil, que tiveram impactos econômicos, sociais e culturais. Concentramos nossa atenção na região de Engenho de Dentro, analisando o surgimento de sua oficina de manutenção e reparo das estradas de ferro, levando em consideração o papel fundamental que os trabalhadores desempenharam no estabelecimento das localidades por onde o trem passava, sendo

⁶⁰ LANNA, Ana Lucia Duarte. Op. Cit., Pág. 16.

⁶¹ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004. Pág. 137.

⁶² NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

considerados pioneiros no desenvolvimento dessas áreas⁶³. Através dessa compreensão da importância da ferrovia, poderemos observar o processo de urbanização e o papel dos trabalhadores da Estrada de Ferro na formação das primeiras habitações e comunidades em torno da estação.

Neste capítulo, nossa atenção se volta para a observação e análise das relações que os trabalhadores desenvolveram nesses espaços. O considerável fluxo migratório desencadeou um impacto significativo na mudança de zonas rurais para áreas urbanas, promovendo não apenas a formação de habitações, mas também de oficinas⁶⁴. Assim, testemunhamos o surgimento de novas relações de trabalho e uma dinâmica social inédita, que se desenrolou de maneira notável em Engenho de Dentro.

2.2 Transporte carregado de um novo ideário

Neste segmento, direcionamos nosso olhar para o impacto sociocultural gerado pela chegada da família real ao Brasil, na época ainda uma colônia. Nosso objetivo foi examinar as discussões que giraram em torno das mudanças necessárias para moldar uma civilização que se equipara às consideradas “civilizadas” e “desenvolvidas”, em linha com as grandes potências mundiais⁶⁵. Através dessa abordagem, nossa análise se concentrou no discurso que permeou todo esse processo, especialmente no contexto das ferrovias.

A análise aprofundada desse ideário liberalizante, como discutido anteriormente, foi fundamental para a elaboração deste trabalho. Para embasar nossas investigações, utilizamos diversas fontes, sendo os jornais uma das mais valiosas. Essa categoria de fonte oferece uma riqueza de informações e tópicos variados. Por meio dos jornais, conseguimos acessar publicações relacionadas à Estrada de Ferro Dom Pedro II desde sua fase de construção até o período abordado na pesquisa. Entre os periódicos consultados, destacam-se o *Jornal do Commercio*, *Diário de Notícias*, *O Correio da Manhã*, *Gazeta de Notícias*, entre outros. É importante mencionar que todos esses jornais

⁶³ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, 2016.

⁶⁴ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

⁶⁵ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

estão disponibilizados digitalmente na *Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional*, o que facilitou nosso acesso e análise detalhada das informações contidas neles.

Dentre as diversas publicações consultadas, um ponto crucial merece destaque: a necessidade de buscar modernidade, progresso e trabalho livre. No entanto, ao examinarmos essas publicações, torna-se evidente a coexistência de trabalhadores escravizados atuando na construção das ferrovias, especialmente em áreas mais afastadas da capital, na qual essa presença se torna aparente devido às menções sobre escravizados fugitivos sendo capturados durante a abertura de túneis e outras etapas de construção⁶⁶. Através dessas fontes, notadamente os jornais, é possível identificar não apenas as complexidades ligadas aos trabalhadores envolvidos na construção das ferrovias, mas também a construção de uma ideia de nação, juntamente com as noções de progresso e modernidade.

A segunda fonte essencial para a pesquisa são os Relatórios da Diretoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, os quais estão disponíveis no formato digitalizado no site do Arquivo do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro. Através desses relatórios, é possível obter uma visão abrangente das operações da empresa em relação aos seus trabalhadores, em algumas ocasiões, nos relatórios consultados, fica evidente uma dinâmica em que os acidentes não eram atribuídos à companhia ou à sua responsabilidade, mas sim aos funcionários ou qualquer indivíduo que tenha sofrido um acidente nas estações⁶⁷. Ademais, esses relatórios oferecem *insights* sobre a questão da mão de obra empregada, bem como a tentativa de estabelecer uma força de trabalho nacional.

Ademais, os relatórios revelaram informações sobre engenheiros, acionistas e outros indivíduos envolvidos na operação da companhia; entretanto, a identificação de nomes de trabalhadores individuais não foi possível, o que sugere que muitas vezes suas contribuições tenham passado despercebidas e não tenham sido devidamente tratadas nos relatórios. Em relação à utilização de mão de obra escravizada em regiões afastadas da capital, é perceptível que isso ocorreu devido ao menor controle que a companhia possuía sobre esses grupos, o que pode ter levado a situações de ilegalidade⁶⁸. É importante notar

⁶⁶ Jornal do Commercio. Quarta-feira, 29 de junho de 1859, Rio de Janeiro – Ano XXXIV – N. 178. Página 4.

⁶⁷ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.36.

⁶⁸ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

que a Estrada de Ferro D. Pedro II estava dividida em diferentes seções, cada uma sob a responsabilidade de um engenheiro específico.

Os relatórios ofereceram uma compreensão detalhada da dinâmica de cada linha ferroviária, destacando o papel crucial desempenhado pelas oficinas e as dificuldades enfrentadas em sua implementação. Eles também lançam luz sobre a estratégia da companhia para a formação de mão de obra nacional, uma abordagem que envolveu a criação de escolas e cursos destinados a capacitar os trabalhadores, na qual essa abordagem nos convida a refletir sobre a política da empresa no que diz respeito à formação dessa mão de obra, considerando todo o contexto em que as estradas de ferro estavam sendo construídas⁶⁹. Além disso, os relatórios disponibilizam informações relevantes sobre a estação Engenho de Dentro, abordando questões relacionadas às oficinas e ao desenvolvimento dessa região específica.

A chegada da família real em 1808 teve um impacto sociocultural significativo no Brasil, que resultou na implementação de instituições focadas em aspectos técnicos e científicos para atender às novas demandas e reivindicações da população brasileira. Alguns debates historiográficos sugerem que a transferência da corte portuguesa para a colônia desencadeou medidas de natureza liberalizante, como a Marilda Nagamini⁷⁰ destaca em seu trabalho, na qual essas medidas incluíram a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional e a revogação do decreto que proibia a instalação de manufaturas no Brasil, transformando o país de uma mera colônia em uma metrópole em desenvolvimento. Ao longo deste estudo, examinamos essas mudanças, com foco na análise da Estrada de Ferro D. Pedro II, com ênfase especial na Estação Engenho de Dentro.

Além disso, essa vinda ocasionou profundas transformações ao Brasil no contexto político, marcando uma transição crucial de colônia para metrópole como já mencionado anteriormente pela autora. Com a instalação da corte portuguesa no país, uma classe social praticamente inédita emergiu na cidade, impulsionando novas demandas materiais, na qual não apenas atenderam às aspirações dessa classe, mas também facilitaram o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que

⁶⁹ LANNA, Ana Lucia Duarte. *Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro*, São Paulo, 1870-1920.

⁷⁰ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). *Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004. Pág. 137.

a cidade passou a desempenhar⁷¹. Esse período testemunhou a estruturação de uma base para o “desenvolvimento nacional”⁷², evidenciada, por exemplo, pela implementação das ferrovias.

Nesse processo de transformação do Rio de Janeiro em capital durante o período que sediou a família real, ocorreu um impacto significativo no desenvolvimento da cidade. De acordo com Chaiban⁷³, essa mudança proporcionou a criação de uma estrutura estatal na ex-colônia, estabelecendo as bases para a desarticulação da antiga ordem colonial e a construção de uma nova ordem nacional. O autor ainda destaca, que com esse processo ocasionou uma reestruturação abrangente do país, não apenas nos aspectos econômicos e ideológicos, mas também nos âmbitos social, cultural e espacial, na qual a construção das estradas de ferro não apenas envolveu a infraestrutura física, mas também os trabalhadores e suas relações, que desempenharam um papel crucial nas obras⁷⁴. Portanto, nesta pesquisa, foram examinadas como essa reestruturação se manifestou por meio da implementação das ferrovias, com foco na Estrada de Ferro D. Pedro II.

Em resumo, a introdução da tecnologia a vapor representou um elemento fundamental para impulsionar a expansão do capitalismo e melhorar a eficiência no transporte de produtos. Como apontado por Lêda Rodrigues⁷⁵ em sua pesquisa, o estudo histórico sobre as ferrovias no Brasil é profundo, em que os primeiros estudos destacaram a importância desse meio de transporte como facilitador da economia agroexportadora do país, permitindo o transporte eficiente das principais produções regionais até os portos marítimos. A autora ainda ressalta que à medida que, o transporte se modernizava, ganhava cada vez mais destaque, especialmente por sua influência no escoamento de bens agro exportáveis, na exportação de matérias-primas e produtos agrícolas, bem como na importação de mercadorias industrializadas⁷⁶. Isso demonstra como a tecnologia ferroviária desempenhou um papel crucial no desenvolvimento econômico do Brasil,

⁷¹ MICELI, Bruna Santos. O desenvolvimento do Espaço Urbano do Rio de Janeiro: Principais Observações a partir do Paço da Cidade. In: I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Paraty. Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011.

⁷² MICELI, Bruna Santos. O desenvolvimento do Espaço Urbano do Rio de Janeiro: Principais Observações a partir do Paço da Cidade. In: I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Paraty. Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011.

⁷³ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág.13.

⁷⁴ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág.13.

⁷⁵ VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 2, n. 4, 2010.

⁷⁶ VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 2, n. 4, 2010.

conectando o país aos mercados nacionais e internacionais e impulsionando a economia de maneira significativa.

Do mesmo modo, os sistemas de transporte ferroviário modernos trouxeram consigo uma série de transformações que estavam intrinsecamente ligadas a esse processo. Junto a essas mudanças, foram evidentes outras transformações que se desencadearam, por exemplo, melhorias significativas ocorreram na área sanitária, com a criação de redes de distribuição de água para uso público e residencial⁷⁷. Destaca-se ainda que isso viabilizou a disponibilidade de novos dispositivos sanitários, que contribuíram para a elevação das condições de saúde e higiene da população, sendo notável que, nos primeiros anos da implantação das ferrovias, as condições de vida, especialmente para os trabalhadores ferroviários, eram bastante precárias e insalubres⁷⁸. Assim, além das transformações que acompanharam as mudanças ideológicas, é evidente que essas transformações se estendem ao âmbito social e econômico.

A estrada de ferro foi reconhecida como uma das mais notáveis conquistas da Revolução Industrial, perdendo apenas para a máquina a vapor em termos de impacto, como é destacado por Barsanufu Gomides Borges⁷⁹:

A Revolução Industrial potencializou a modernização dos meios de transportes, reduzindo o custo de circulação das mercadorias e possibilitando a abertura de novos mercados. Nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias⁸⁰.

O trecho da pesquisa de Borges, destaca o papel central da “Revolução Industrial no impulsionamento da modernização dos meios de transporte”, enfatizando como esse avanço contribuiu para a “redução dos custos associados à circulação de mercadorias e viabilizou a expansão para novos mercados”. A afirmação de que “nenhuma outra inovação tecnológica da época teve um impacto tão significativo sobre a humanidade quanto as ferrovias” ressaltam a importância singular dessas estruturas para a transformação social, econômica e cultural do período. As ferrovias, ao conectar regiões distantes e viabilizar um transporte mais eficiente, desempenharam um papel crucial na

⁷⁷ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004. Pág. 172.

⁷⁸ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004. Pág. 172.

⁷⁹ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011.

⁸⁰ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 27.

reconfiguração das relações comerciais, na urbanização e no processo de globalização que estava em curso naquela época.

No século XIX, as redes ferroviárias assumiram uma importância vital. Tanto sob a tutela do Estado quanto de grupos econômicos, emergindo como agentes de transformação na era da modernidade e da civilização, na qual desempenharam um papel significativo, moldado pelos interesses predominantes da época⁸¹. Em consonância com essa dinâmica, as ferrovias não apenas refletiram a hegemonia política das principais potências e o processo de acumulação capitalista, mas também se consolidaram como os pioneiros meios de transporte moderno que impulsionaram a economia de mercado, em que sua expansão revolucionária encurtou tanto as distâncias temporais quanto espaciais entre diferentes populações e localidades⁸². Portanto, observamos uma reconfiguração fundamental na forma como era percebido o mundo e a contribuição que isso gerou para a consolidação da modernidade e da civilização nos séculos subsequentes.

A implantação da ferrovia teve repercussões significativas no panorama econômico. Ocorreu o impulsionamento de um aumento geral neste setor e conferindo uma notável eficiência ao escoamento da produção, na qual um marco crucial nesse empreendimento ocorreu em 1858, quando deu início a construção da estrada de ferro, sendo um ponto digno de nota devido esse período coincidir com o lançamento das ações da companhia britânica no mercado de Londres⁸³. Por meio da observação da participação de empresários e empreiteiros britânicos nesse projeto, é evidenciado suas ligações com a economia escravista, sublinhando que a ferrovia não existia de maneira independente do contexto da escravidão, uma vez que, frequentemente operava sob os mesmos princípios dos donos de escravizados, levando-se em consideração que os investidores britânicos exerciam uma influência econômica substancial e uma presença marcante em diversas nações, inclusive no Brasil⁸⁴. Esse período histórico ilustra a complexidade das relações econômicas e sociais da época e seu impacto duradouro na configuração do Brasil moderno.

⁸¹ BORGES, Barsanufio Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 27.

⁸² Idem, pág. 28.

⁸³ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.32.

⁸⁴ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.32.

Ordena que a execução do contracto celebrado pelo ministro brasileiro em Londres, para a factura de uma parte do caminho de ferro autorisada pelo decreto nº 641 de 26 de Junho de 1852, seja commetida a uma companhia organizada nesta côrte.

Havendo o ministro do Brasil em Londres contractado com Mr. Edward Prince a construcção, por conta do thesouro nacional, de parte do caminho de ferro que pelo decreto nº 641 de 26 de Junho de 1852 o governo foi autorisado a conceder a uma ou mais companhias, e não devendo a despeza que se tem de fazer com a execução do referido contracto continuar a recabir sobre o thesouro nacional, hei por bem ordenar:

1º Que as concessões autorisadas pelo mencionado decreto nº 641 sejam feitas diretamente a uma companhia, organizada nesta côrte com o fim de as obter, nos termos do contracto annexo.

2º Que para a organização da dita companhia sejam emittidas desde já sessenta mil açções de 200\$, cada uma, ficando reservadas cento e trinta mil para serem emittidas pela mesma companhia oportunamente, onde e como conviver é execução do contracto.

3º Que a distribuição das referidas sessenta mil açções seja commetida a uma comissão de cinco membros, que aceite e organise a subscrição das ditas açções, de conformidade com as instrucções que com este baixão, assignadas pelo ministro e secretario de estado dos negocios do império.⁸⁵

A citação retirada do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ), se refere a um decreto emitido por uma autoridade, possivelmente de um governo, que trata da execução de um contrato relacionado à construção de uma parte de uma ferrovia. O contrato foi celebrado pelo “ministro do Brasil em Londres com Mr. Edward Prince para a construção de uma parte específica da ferrovia, financiada pelo tesouro nacional”. No entanto, devido aos “custos envolvidos na execução do contrato”, a decisão foi tomada para que a concessão seja “concedida diretamente a uma companhia organizada na cidade, com o objetivo de obter as concessões autorizadas pelo decreto nº 641”. Para a organização da companhia, “são emitidas sessenta mil açções, no valor de 200\$ cada, e mais de cento e trinta mil açções serão emitidas oportunamente, conforme a execução do contrato”. A distribuição das sessenta mil açções é incumbida a uma comissão de cinco membros, que deve “aceitar e organizar a subscrição das açções de acordo com as instrucções fornecidas pelo ministro e secretário de estado dos negócios do império”. A citação se refere a aspectos burocráticos e organizacionais relacionados à construção da ferrovia e à criação da companhia responsável.

A presença predominante de administração estrangeira nas empresas ferroviárias do Brasil é uma característica notável que marcou a era da construção das ferrovias no país. O sistema de transporte adotado no Brasil estava intrinsecamente ligado a um

⁸⁵Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856|Edição 00013 (20). Estradas de Ferro. DECRETO Nº 1,598 DE 9 DE MAIO DE 1855. Pág. 99.

modelo de modernização dependente, fortemente influenciado pelo capital inglês, que desempenhou um papel central na construção e exploração das principais ferrovias do país durante o século XIX⁸⁶. Além disso, a influência estrangeira se manifestou de maneira significativa na construção das ferrovias, trazendo consigo trabalhadores e engenheiros de diversas origens⁸⁷. Esse legado moldou a infraestrutura do Brasil, assim como, também teve um impacto forte na economia e na sociedade.

A abordagem estratégica amplamente adotada pela Estrada de Ferro D. Pedro II na execução de suas obras reflete essa influência marcante dos modelos britânicos. Como Borges⁸⁸ destacou em seu trabalho, a política de transporte no Brasil estava fortemente condicionada aos interesses do capital internacional, visto que o país necessitava de investimentos estrangeiros para promover o desenvolvimento e a modernização de sua infraestrutura de transporte. Ainda pontua que, esse cenário levou os investidores britânicos a exigirem concessões e benefícios cada vez mais substanciais, bem como garantias de lucro, como condições para direcionar seus recursos para o setor ferroviário⁸⁹. Essa interação complexa entre interesses estrangeiros e as necessidades de desenvolvimento do Brasil, ilustra a influência das potências estrangeiras na configuração da infraestrutura e da economia do país.

Se, porém, a nossa nascente legislação de caminhos de ferro adopta de preferencia os cruzamentos mais perigosos por serem mais economicos, é consequência lógica que procure limitar o seu numero quanto seja possível. Não póde ser outro motivo por que o regulamento de 27 de Outubro não impoz á companhia obrigação alguma de conservar livres os caminhos particulares das chácaras e fazendas, manifestando aliás respeito ao direito de propriedade, quando nos obriga sempre a comprar os terrenos, cujas servidões ficão prejudicadas se os donos o exigem.

Esta doutrina é previdente, porque, embora impunha á companhia nos primeiros annos alguns sacrificios, promette para o futuro vantagens reaes, maximé nos subúrbios de grandes cidades como o Rio de Janeiro, onde as vias ordinárias mais multiplicão e ramificação⁹⁰.

A citação retirada do Relatório da Diretoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, destaca a abordagem legislativa em relação aos cruzamentos de caminhos de ferro e seus reflexos econômicos. A legislação ferroviária, em sua fase inicial, tende a

⁸⁶ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág 35.

⁸⁷ Idem, pág. 35.

⁸⁸ Idem, pág. 30.

⁸⁹ Idem, pág. 30.

⁹⁰ 1º Relatório da directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Estrada de Ferro D. Pedro II Relatorios N. ° 1 a 20, correspondente ao período de 1856 a 1865. p.12.

favorecer a escolha de “cruzamentos mais perigosos por serem mais econômicos”. Essa decisão implica na necessidade de “limitar a quantidade desses cruzamentos sempre que possível”. Um aspecto interessante é o fato de que “o regulamento de 27 de outubro não impõe à companhia ferroviária a obrigação de manter desobstruídos os caminhos particulares de propriedades, demonstrando um respeito ao direito de propriedade”. Em vez disso, a legislação exige a “aquisição dos terrenos necessários, mesmo que isso resulte em sacrifícios iniciais para a companhia”. Essa abordagem é considerada previdente, pois, embora envolva sacrifícios iniciais, promete vantagens futuras, especialmente em regiões suburbanas de grandes cidades como o Rio de Janeiro, onde as vias ferroviárias comuns iriam se multiplicar e se ramificar.

É inegável que a implementação das estradas de ferro em diferentes países foi um processo complexo, sujeito a variações significativas de acordo com os contextos locais. A tentativa de aplicar um modelo uniforme, desconsiderando essas particularidades, provou ser problemática, resultando em despesas mais elevadas e na acumulação de dívidas substanciais durante a execução dos projetos⁹¹. Onde vemos que apesar da criação das ferrovias muitas vezes tenha sido acompanhada de entusiasmo e discursos otimistas, a realidade revelou uma série de obstáculos que surgiram gradualmente e se intensificaram com o tempo⁹². Portanto, reconhecer essas complexidades é essencial para uma compreensão completa do impacto das estradas de ferro no desenvolvimento econômico e social dos países e para a formulação de estratégias mais eficazes no futuro.

Quando abordamos a complexidade da modernidade, é fundamental superar o enfoque restrito do “determinismo tecnológico”. Ellen M. Wood⁹³ em seu trabalho, desenvolveu a crítica a ideia de “determinismo tecnológico” de Polanyi, propondo que as transformações nas relações sociais impeliram à utilização de tecnologias já existentes na produção. A autora ainda destaca que, essa abordagem visava dismantelar a naturalização das estruturas, seja por meio dos processos de urbanização e crescimento do comércio,

⁹¹ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

⁹² FERREIRA, Monica C.B.F.; BENINCASA, V.; OLIVEIRA, C. B... Urbanização e ferrovia. Implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012.

⁹³ WOOD, Ellen M. *A Origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. P. 1-35.

seja pela dinâmica cíclica do crescimento demográfico⁹⁴. Por fim, Wood⁹⁵ sinalizou que a transição para o capitalismo, emergiu como uma reação às leis universais e transitórias do mercado, na qual a análise do capitalismo e da busca pela maximização não pode ser aplicada de maneira apropriada às sociedades antigas, sendo que esse fenômeno apenas ganha destaque na era moderna. Portanto, é necessário considerar a complexidade das mudanças sociais e econômicas ao longo da história para uma compreensão mais completa da modernidade.

O pleno desenvolvimento do capitalismo teve origem em circunstâncias históricas altamente específicas, excluindo outras situações. Antes da implementação das ferrovias, o transporte de mercadorias assumia predominantemente duas formas: o carregamento por escravos, que envolvia o transporte das cargas sobre a cabeça, costas ou ombros, e o uso de tropas de mulas, capazes de transportar cerca de 2/3 do próprio peso em carga⁹⁶. Nesse contexto, a Estrada de Ferro emergiu como uma ferramenta moldada pela economia moderna, empregada pelo capital para ampliar sua influência em novos territórios. A chegada das ferrovias marcou uma transformação substancial, acarretando uma alteração na infraestrutura de transporte e na própria configuração social de uma sociedade agrária regional⁹⁷. A introdução dos trens provocou uma reviravolta nesse panorama, simplificando o transporte, encurtando o tempo de viagem e reduzindo a distância entre regiões previamente isoladas da capital.

O desenvolvimento pleno do capitalismo não pode ser compreendido sem levar em consideração as circunstâncias históricas altamente específicas que o moldaram, ao mesmo tempo em que excluíram outros cenários. De acordo com Barsanufu Gomides Borges⁹⁸, anteriormente a chegada das ferrovias, o transporte de mercadorias dependia predominantemente de métodos que variavam desde o carregamento por escravizados, que implicava o transporte de cargas individualmente sobre a cabeça, costas ou ombros, até o uso de tropas de mulas, capazes de transportar cerca de dois terços de seu próprio peso em carga. O autor ainda destaca que, com a chegada das ferrovias desencadeou uma transformação significativa, alterando a infraestrutura de transporte e a configuração social de uma sociedade predominantemente agrária e regional, na qual os trens provocou

⁹⁴ WOOD, Ellen M. *A Origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. P. 1-35.

⁹⁵ WOOD, Ellen M. *A Origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. P. 1-35.

⁹⁶ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 81.

⁹⁷ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 35.

⁹⁸ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 35.

uma revolução nesse cenário⁹⁹. Observamos a simplificação do transporte, reduzindo o tempo de viagem e encurtando as distâncias entre regiões previamente isoladas da capital, em que esse marco histórico não apenas simplificou a logística de transporte, mas também desempenhou um papel central na reconfiguração da geografia econômica e social, contribuindo para a consolidação do capitalismo moderno¹⁰⁰. Portanto, compreender o impacto das ferrovias na transformação do capitalismo requer uma análise cuidadosa das circunstâncias históricas que as tornaram possíveis.

O “surto ferroviário” ou a “era ferroviária” no Brasil, como frequentemente se refere a esse período por alguns autores, marcou uma fase de significativo avanço no setor de transporte do país. Um desses autores que podemos destacar aqui é Patrícia Morais Gomes¹⁰¹, que apresentou em seus estudos que a instauração das primeiras estradas de ferro foi impulsionada por leis, decretos e concessões que prometiam retornos financeiros para empreendedores dispostos a investir na construção de trilhos e ramais. Além disso, a autora ressalta que, isso desencadeou um intenso influxo de imigrantes, trazendo consigo mão de obra estrangeira e a participação de diversos outros empresários que buscavam oportunidades nesse empreendimento, inicialmente, parecia ser uma empreitada lucrativa, porém, ao longo de seu desenvolvimento, muitos destes investidores acabaram por perder todo o capital investido, resultando em obras inacabadas¹⁰². Esse período de avanço ferroviário no Brasil é um exemplo vívido das complexas interações entre oportunidades econômicas, riscos financeiros e desafios de infraestrutura que moldam o desenvolvimento desse empreendimento.

A imigração assumiu um papel de notável relevância nos estudos que abordam a introdução das ferrovias no Brasil. Ana Lúcia Duarte Lanna em seus estudos, nos demonstra que as razões que motivaram essa migração foram variadas, indo desde a suposta escassez de mão de obra até a busca por uma força de trabalho submissa e obediente, em que de fato, o Brasil testemunhou um significativo fluxo migratório, principalmente de italianos, portugueses e espanhóis, resultando na chegada de mais de um milhão de novos trabalhadores entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX¹⁰³. A autora ainda aponta para a questão de que, esse influxo de migrantes teve

⁹⁹ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 35.

¹⁰⁰ BORGES, Barsanufu Gomides. Dossiê ferrovias. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011. Pág. 35.

¹⁰¹ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág.83.

¹⁰² Idem. pág. 83

¹⁰³ LANNA, Ana Lúcia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920.

um impacto expressivo, desempenhando um papel vital ao catalisar o processo de urbanização de regiões anteriormente dominadas por zonas rurais, como é o caso de Engenho de Dentro, na qual esse movimento englobou a instalação de oficinas e a construção de habitações, resultando em uma transformação territorial que orientou a trajetória em direção a um arranjo urbano¹⁰⁴. Esse contexto ilustra a complexa interconexão entre a chegada dos imigrantes, a evolução da infraestrutura e da sociedade no Brasil, destacando o papel significativo da imigração no processo de urbanização e transformação do país.

O processo de implantação de empreendimentos ferroviários, tanto no Brasil como em outras partes do mundo, envolveu três etapas interligadas e fundamentais. De acordo com Elaina Reiola Serfaty e Leonardo Affonso de Miranda Pereira, na qual primeira fase incluiu estudos preliminares, como o minucioso reconhecimento do terreno e a elaboração do projeto definitivo da linha férrea, tendo em seguida, a fase de execução marcou o início das obras de construção da estrada de ferro, como evidenciado nas imagens que mostram a considerável quantidade de mão de obra envolvida¹⁰⁵. E por último, essas obras não apenas demandaram esforço humano, mas também representaram um significativo investimento de tempo, enfrentando riscos e requerendo um alto nível de qualificação, a exemplos temos as aberturas de túneis e a construção de pontes, que destacam a complexidade e a importância dessas etapas no processo de desenvolvimento das ferrovias¹⁰⁶. Essa narrativa reflete a magnitude do desafio que representou a construção das ferrovias, destacando a dedicação, engenhosidade e recursos necessários para a criação dessa infraestrutura fundamental.

¹⁰⁴ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁰⁵ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁰⁶ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.113.

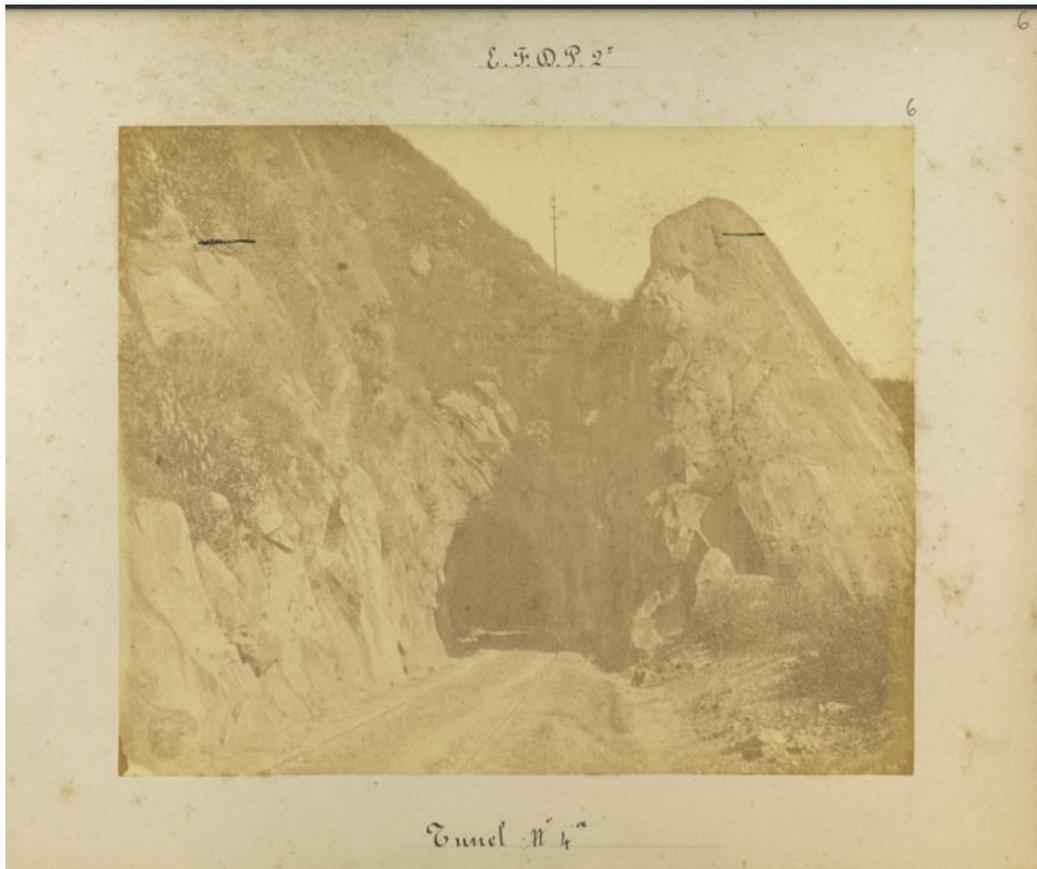


Figura 1: COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO D. Pedro II. Álbum de fotografias da Estrada de Ferro D. Pedro II. [S.l.: s.n.], [18--]. 1 álbum (24 fotos), pb.

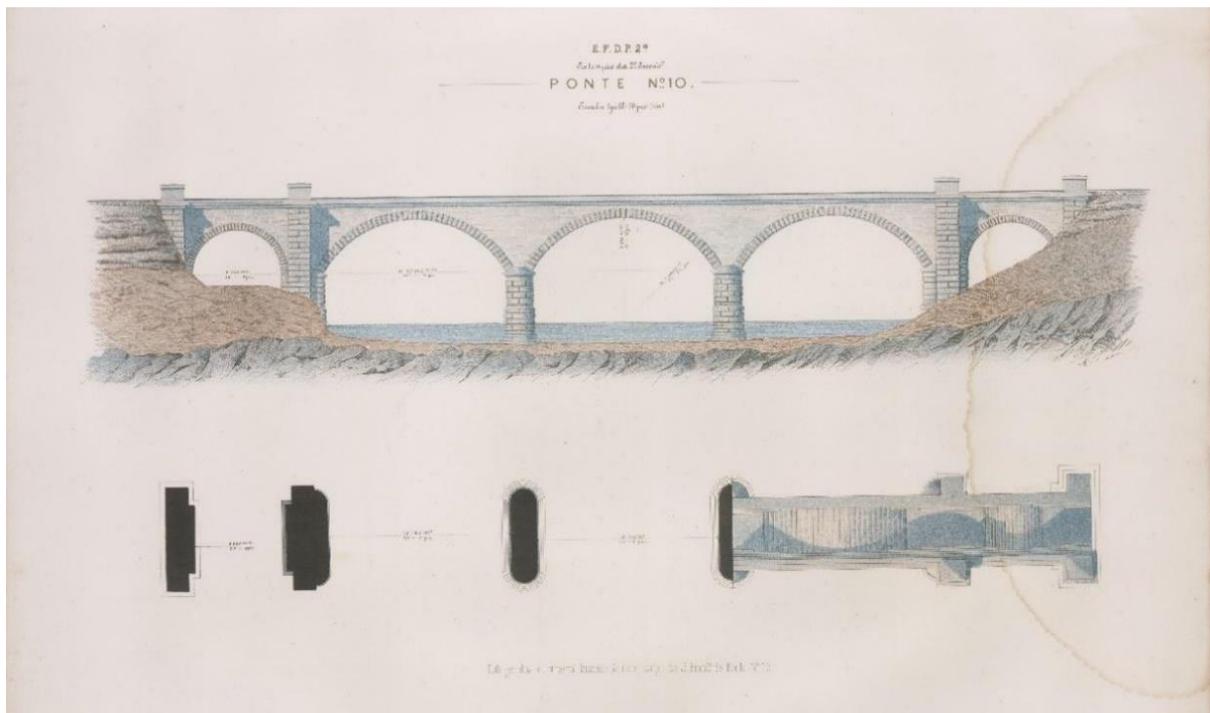


Figura 2: LINDE, Carlos. Brasil: Estrada de Ferro de D. Pedro II.: Ponte n. 10, extensão da 2. secção. Rio de Janeiro, RJ: Typ. Do Imperial Instituto Artístico, [1867?]. 1 planta, il.; col. (litograv.).

A equipe de engenheiros encarregada da expedição para conduzir o estudo preliminar e elaborar o projeto de uma via férrea tinha uma responsabilidade de extrema importância, como apontado por Robério S. Souza¹⁰⁷:

[...] percorrer diversas direções para emitir um parecer minucioso sobre a qualidade da linha férrea, os melhores pontos para seu traçado e as obras que seriam demandadas nesse empreendimento, como a construção de viadutos e pontes. Esse trabalho de campo exigiu, além de disposição física, a atenção dos engenheiros, no que diz respeito à identificação dos terrenos mais favoráveis para a construção da obra e dos traçados mais vantajosos para a companhia férrea e para os próprios proprietários rurais, ciosos do transporte ferroviário para escoar a produção de suas fazendas¹⁰⁸.

A citação retirada da pesquisa realizada por Robério, descreve o processo de avaliação e planejamento detalhado envolvido na seleção do trajeto para uma linha férrea. Os engenheiros encarregados da tarefa precisam percorrer várias direções para oferecer uma “análise minuciosa da viabilidade da ferrovia”, identificando os locais mais adequados para o “seu traçado e as estruturas necessárias, como viadutos e pontes”. Esse trabalho de campo exige não apenas preparo físico, mas também atenção por parte dos engenheiros, que devem “identificar os terrenos mais propícios para a construção da linha e os percursos que beneficiem tanto a companhia ferroviária quanto os proprietários rurais”, que estão interessados no transporte ferroviário para escoar sua produção. A citação ressalta a importância desse estágio inicial e minucioso na criação de uma linha férrea funcional e eficiente.

Assim, a implementação das ferrovias teve um impacto profundo e multifacetado nas localidades por onde passava. Vemos que esse processo desencadeou mudanças significativas na paisagem urbana, uma vez que frequentemente ao redor das estações ferroviárias eram estabelecidas edificações comerciais e residenciais, criando zonas de interação frequentadas pela elite das cidades¹⁰⁹. Esse fenômeno contribuiu para a configuração do espaço urbano, estabelecendo estruturas que pavimentaram o caminho para a emergência de uma nova ordem social e política¹¹⁰. Esse mesmo padrão de transformação pode ser observado em localidades como Engenho de Dentro, ilustrando

¹⁰⁷ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.113.

¹⁰⁸ Ibidem, pág. 114.

¹⁰⁹ FERREIRA, Monica C.B.F.; BENINCASA, V.; OLIVEIRA, C. B... Urbanização e ferrovia. Implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012. Pág. 8

¹¹⁰ Idem. pág. 8.

como a chegada das ferrovias desempenhou um papel fundamental na redefinição das dinâmicas sociais e políticas das áreas por onde passavam.

Podemos observar que ao longo do tempo, os habitantes gradualmente aprendem a lidar com as transformações e impactos urbanos como apontado por Souza¹¹¹:

Passam a conviver, aos poucos com o alarido e a presença das máquinas, os entulhos, as grandes escavações de terra, a montagem de andaimes espalhados pelos diversos cantos, barracões provisórios para abrigar coletivamente uma quantidade considerável de trabalhadores e a elevação de depósitos para receber a muitas ferragens, estruturas metálicas e ferramentas, em sua maioria importadas da Inglaterra¹¹².

A citação retirada da pesquisa realizada por Robério de S. Souza, descreve vividamente como os habitantes das áreas afetadas pelas construções ferroviárias gradualmente se adaptam à presença e às transformações urbanas resultantes desse processo. Ele ressalta a convivência progressiva com os diversos elementos característicos desses empreendimentos, como “o ruído das máquinas, a movimentação de entulhos e a realização de grandes escavações de terra”. Além disso, destaca a visualização das estruturas temporárias, como “andaimes e barracões”, que abrigavam os trabalhadores envolvidos na construção. A menção aos “depósitos para armazenar ferragens e estruturas metálicas importadas da Inglaterra” enfatiza a complexidade e a internacionalização desse processo. Através dessa análise, percebe-se a transformação gradual do ambiente e a adaptação dos habitantes a essas mudanças, além de, ser um processo perceptível em Engenho de Dentro, levando em conta que o impacto se torna mais forte por sediar a oficina de reparo e manutenção da estrada.

A introdução das ferrovias no Brasil não foi apenas a implementação de um sistema de transporte. Como Lêda Rodrigues Vieira¹¹³ destaca em seu livro, que a ferrovia também trouxe consigo uma série de avanços técnicos, como máquinas, portos, telégrafos e outros elementos, na qual simbolizou a adesão do país a um novo conjunto de ideias predominantes entre os republicanos: a busca pelo progresso a qualquer custo, como forma de eliminar vestígios do que consideravam como “atraso” proveniente do período político anterior. Dessa forma, a autora ainda demonstra que a ferrovia carregou consigo a conotação de progresso, marcando sua passagem por onde quer que fosse construída,

¹¹¹ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

¹¹² SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 117.

¹¹³ VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 2, n. 4, 2010. Pág. 193.

virando um ícone do desenvolvimento capitalista na sociedade contemporânea¹¹⁴. A introdução das ferrovias, portanto, não só reconfigurou o cenário econômico e de transporte, mas também simbolizou uma transformação profunda nas mentalidades e aspirações da sociedade brasileira da época.

Diante das grandiosas obras que surgiram com a implementação das ferrovias, ficou evidente um cenário de mudanças estruturais nas áreas urbanas, um desdobramento inevitável desse processo. Assim como as ferrovias, as cidades são manifestações espaciais que carregam funções intrinsecamente ligadas a processos sociais, históricos e geográficos, todos influenciados pela estrutura socioeconômica vigente. Portanto, o desenvolvimento dos sistemas de transporte está intrinsecamente vinculado ao processo de transformação dos espaços urbanos, além de estar correlacionado com o avanço industrial e a formação de núcleos urbanos¹¹⁵. Além disso, nos leva à compreensão de que a introdução das estradas de ferro guardou uma relação intrínseca com o surgimento e a configuração das cidades, moldando a dinâmica que nelas se desenvolveram e a maneira como as interações sociais se estabeleceram¹¹⁶. A influência das ferrovias nas áreas urbanas e no tecido social é um reflexo do poder transformador da infraestrutura de transporte sobre a geografia e a vida cotidiana das pessoas.

A compreensão da relevância da ferrovia para o processo de urbanização e do papel crucial desempenhado pelos trabalhadores da Estrada de Ferro na formação das primeiras comunidades ao redor das estações é fundamental. Ao analisarmos as interações que esses trabalhadores estabeleceram nesses locais e o impacto da significativa migração das áreas rurais para as urbanas, torna-se evidente o papel central que desempenharam na estruturação desses espaços, na qual esse processo não se limitou apenas à criação de moradias, mas também envolveu o estabelecimento de oficinas, gerando novas dinâmicas de trabalho e reconfigurando a vida social¹¹⁷. Tais aspectos desempenham um papel crucial na próxima etapa deste estudo, à medida que exploramos de forma mais aprofundada o impacto da chegada das ferrovias na formação e

¹¹⁴ VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 2, n. 4, 2010. Pág. 193.

¹¹⁵ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág.22.

¹¹⁶ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág.22.

¹¹⁷ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017.

transformação das comunidades ao redor das estações, bem como na evolução da vida urbana.

A Estrada de Ferro D. Pedro II se destaca como um empreendimento de notável importância na história do Brasil. Patrícia Morais Gomes¹¹⁸ em sua pesquisa destacou que, com a influência fundamental do vice-presidente e engenheiro militar, Christiano Benedicto, foi proposto a contratação do engenheiro Edward Price para supervisionar a construção do primeiro trecho, estabelecendo a conexão entre o Rio de Janeiro e Belém (Japeri). A autora ainda mencionou que, para a realização do segundo trecho, que se estendia de Belém até Barra do Piraí, em uma linha de simples aderência, a opção foi contratar profissionais norte-americanos com experiência na implementação de ferrovias em regiões montanhosas, na qual essa escolha ressaltou a necessidade imperativa de buscar mão de obra estrangeira devido à carência de trabalhadores qualificados no país naquele momento¹¹⁹. A contribuição de engenheiros estrangeiros e a expertise trazida por eles desempenharam um papel fundamental na concretização desse projeto ferroviário e na promoção do desenvolvimento das ferrovias no Brasil.



Figura 3: GARNETT, F. M. A planta geral da continuação da Estrada de Ferro de D.P.II: de Belém até o Parahyba contendo todas as linhas exploradas. London [Londres, Inglaterra]: Jenes & Causton, 1858. 1 mapa, 61 x 115cm. sobre folha 73 x 129. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart523327/cart523327.jpg7

¹¹⁸ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág.173.

¹¹⁹ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág.173.

A planta em questão é um desenho técnico de notável importância, elaborado para guiar a realização das construções relacionadas ao percurso entre Belém e Paraíba. A imagem apresentada deixa claro que a planta delineia todas as linhas planejadas, desempenhando o papel de um guia de instruções essencial para a companhia na execução da empreitada, na qual a produção dessas plantas ocorria em Londres, o que pode ser explicado pela participação significativa de engenheiros e empreiteiros da Estrada de Ferro D. Pedro II de origem inglesa¹²⁰. Esse fato enfatiza ainda mais a marcante influência dos profissionais ingleses nas atividades de construção das ferrovias no Brasil, demonstrando a importância da experiência estrangeira na realização desses projetos de infraestrutura.

Dentre os empreendimentos ferroviários realizados, merecem destaque a Estrada de Ferro D. Pedro II e a E.F. Petrópolis, que receberam cerimônias de inauguração marcantes, assim como muitas outras em todo o território brasileiro. Através da análise da **figura 3**, é evidente que a Estrada de Ferro D. Pedro II tinha como objetivo interligar as províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, regiões que experimentaram uma expansão significativa da lavoura cafeeira¹²¹. Essa expansão se tornou um fator determinante para o desenvolvimento econômico dessas áreas, culminando na consolidação de centros de importância vital para a economia, a correlação entre o crescimento ferroviário na região e o desenvolvimento das localidades atravessadas pelas ferrovias é notável¹²². Entretanto, é crucial ressaltar que essa dinâmica também desencadeou desigualdades significativas entre diferentes localidades.

As ferrovias tiveram sua origem na Inglaterra e, posteriormente, se espalharam para outros países. Durante uma geração inteira, a construção das ferrovias ao redor do mundo progrediu de maneira notável, em decorrência do potencial tecnológico proveniente da primeira Revolução Industrial, especialmente relacionado à indústria têxtil inglesa, ao carvão, ao ferro e às máquinas a vapor, parecia ser vasto o suficiente para impulsionar esse empreendimento, em que essa influência exerceu um papel significativo na introdução de estradas de ferros¹²³. Isso reforça o legado das ferrovias como um marco da Revolução Industrial e do avanço tecnológico.

¹²⁰120 SOUSA, M. T. R. As etapas de estruturação dos meios de transportes no Brasil e o desenvolvimento desigual. *Geoambiente On-line*, Jataí - GO, v. 1, n.4, p. 26-37, 2005.

¹²¹ Idem. Pág. 30.

¹²² Idem. Pág. 30.

¹²³ HOBBSAWM, Eric J. (1996). *A era do capital (1848-1875)*. Trad. de M. T. L. Teixeira e M. Penchel. São Paulo: Paz e Terra. Pág. 61.

Essa inovação logo se espalhou pelo mundo, ganhando um caráter de difusão generalizada. Eric J. Hobsbawm¹²⁴ em seus estudos, demonstrou que a construção de extensas redes ferroviárias naturalmente capturou a maior parte da atenção pública, em que essas redes eram verdadeiramente os maiores empreendimentos de obras públicas existentes na época e representavam um feito impressionante de engenharia até então desconhecido na história. Além disso, o autor destacou que à medida que as ferrovias saíam das topografias familiares da Inglaterra, suas conquistas técnicas se tornavam ainda mais notáveis¹²⁵. Portanto as ferrovias, podem ser vistas como um testemunho da capacidade humana de superar desafios técnicos, geográficos e culturais e, continuam a ser uma parte essencial da história econômica e social de muitos países.

A indústria capitalista da época desempenhou um papel significativo no cenário econômico. As companhias de estradas de ferro eram empreendimentos gigantescos, mesmo quando construídas e administradas sob condições de livre iniciativa e competição, embora isso não fosse o caso comum¹²⁶. Além disso, essa ampla influência, especialmente da influência britânica, é um aspecto fundamental para compreender a razão pela qual a presença dos ingleses teve um impacto tão marcante em várias nações, incluindo o Brasil¹²⁷. O capital britânico desempenhou um papel central na promoção do desenvolvimento ferroviário em todo o mundo, trazendo tecnologia e investimentos que eram essenciais para a construção dessas redes de transporte.

Assim, podemos observar a emergência do ideal de progresso em paralelo com a ascensão da modernidade. O avanço da ciência seguiu em sua própria trajetória intelectual, e seu contínuo desenvolvimento interno se assemelhava ao progresso das ferrovias, sugerindo a possibilidade de estender trilhos semelhantes a novos territórios¹²⁸. Como já observamos, esse ideal de progresso visava estabelecer uma civilização considerada “civilizada” e “desenvolvida”.

¹²⁴ Ibidem. Pág. 70.

¹²⁵ Ibidem. Pág. 70.

¹²⁶ Ibidem. Pág. 221.

¹²⁷ Ibidem. Pág. 221.

¹²⁸ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

2.3 Estação Engenho de Dentro

O processo de implantação da ferrovia e a subsequente urbanização no Rio de Janeiro tiveram um impacto transformador no espaço e no tempo. A chegada de imigrantes estrangeiros para trabalhar nas ferrovias, a promoção do trabalho livre e a construção de habitações próximas às estações pelas empresas reconfiguraram as áreas ao redor das ferrovias, na qual o trem desempenhou um papel central na formação de bairros e cidades ao longo de suas rotas, impulsionando o desenvolvimento cultural, social e econômico¹²⁹. Essas áreas enfrentaram desafios e oportunidades, abrigando uma diversidade de soluções, pois onde quer que a locomotiva chegasse, surgiram assentamentos urbanos, campos agrícolas, oficinas e instituições educacionais, refletindo a vida humana em todas as suas facetas, e esse fenômeno também pode ter ocorrido em Engenho de Dentro¹³⁰. A construção e expansão das ferrovias tiveram um profundo impacto na configuração e no desenvolvimento das comunidades ao longo de suas rotas, moldando o tecido social, econômico e cultural dessas áreas.

O impacto das ferrovias na promoção do crescimento e urbanização de áreas outrora remotas dos principais centros urbanos é notável. Essas linhas ferroviárias chegaram a regiões pouco habitadas e desprovidas de infraestrutura, o que levou as Companhias de Estrada de Ferro a adotarem a construção de habitações como uma tática fundamental para expandir a rede de trilhos e, conseqüentemente, impulsionar o processo de urbanização¹³¹. Esse fenômeno se evidencia em lugares como Engenho de Dentro, onde a criação da oficina de reparo e manutenção e a inauguração da Estação, originalmente concebida como um mero ponto de embarque e desembarque, desempenharam um papel central nesse desenvolvimento¹³². A compreensão desses fatores se torna de extrema relevância para desvendar o processo de urbanização ocorrido em Engenho de Dentro.

¹²⁹ MAIA, J. L. A.; CHAO, Adelaide. Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade. *Conexão: Comunicação e Cultura*, v. 15, p. 147-165, 2016. Pág. 151.

¹³⁰ MAIA, J. L. A.; CHAO, Adelaide. Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade. *Conexão: Comunicação e Cultura*, v. 15, p. 147-165, 2016. Pág. 151.

¹³¹ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014. Pág.3.

¹³² SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017. Pág. 49.

É necessário reconhecer como os processos de urbanização se desenrolam de maneira única em cada localidade. Silva¹³³ em sua pesquisa, destacou que poderiam ser influenciados por uma série de fatores que incluem a reação da população, o contexto político e as características culturais, e por esses motivos, o estudo do processo de urbanização em relação à ferrovia em Engenho de Dentro adquire relevância não apenas para a história do Rio de Janeiro, mas também para a narrativa mais ampla das ferrovias e da urbanização no Brasil como um todo. Além disso, o autor apresenta que a análise dessa região em particular revelou especificidades que a distinguem, incluindo a criação da oficina de manutenção e reparo da Estrada de Ferro D. Pedro II, que atualmente é conhecida como Central do Brasil¹³⁴. É evidente o impacto significativo que essa oficina teve na localidade, moldando de certa forma o espaço e desencadeou uma série de questões que permearam o ambiente local.

A área que hoje identificamos como Engenho de Dentro era, em seu passado, uma região predominantemente rural, caracterizada por atividades ligadas à produção de cana-de-açúcar. Sandra Machado¹³⁵ em sua publicação na Revista Sentidos do Jornal O Globo, destacou que a denominação “Engenho de Dentro” tem origem na presença de engenhos de açúcar na região, e os registros históricos revelam que a extensão territorial compreendia as terras do oficial Francisco Fernandes Padilha, cuja propriedade se estendia até a Serra dos Pretos Forros, local onde uma fábrica de carvão operava. Além disso, Elaine Reoli Serfaty e Leonardo Affonso de Miranda Pereira¹³⁶ em sua pesquisa apontaram que, com o objetivo de facilitar o escoamento da produção, Padilha ordenou a abertura dos primeiros acessos, desencadeando um processo que viabilizou a ocupação urbana de um território até então predominantemente rural. Esse acontecimento marcou o início do processo de urbanização nessa área, transformando-a de um espaço voltado

¹³³ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 27.

¹³⁴ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 27.

¹³⁵ Revista Sentidos, Jornal O Globo, Veja Rio, Site da Prefeitura do Rio, Enciclopédia Itaú Cultural, 23 Novembro 2015 | Por Sandra Machado. Acessado em Janeiro de 2023, pelo link: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/6589-muito-que-conhecer-no-engenho-de-dentro>

¹³⁶ SERFATY, Elaine Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pág. 16.

para engenhos de açúcar em um local habitado e em constante evolução, que atualmente conhecemos como Engenho de Dentro.

Engenho de Dentro, que anteriormente havia sido uma área onde terras foram doadas aos padres jesuítas, passou por transformações significativas ao longo de sua história. Segundo Silva ¹³⁷, essas terras foram usadas para a criação de complexos agroindustriais focados na produção de açúcar e melão, conhecidos como “engenhos” no período colonial. O autor ainda destaca que, a partir da segunda metade do século XVIII, com as políticas do Marquês de Pombal, a ordem jesuíta foi expulsa de todo o território português, incluindo as colônias, levando à confiscação das terras anteriormente controladas por eles, vemos que devido ao declínio da indústria açucareira, os engenhos foram subdivididos em fazendas¹³⁸. Essa transformação ilustra as mudanças econômicas e sociais que ocorreram em Engenho de Dentro ao longo do tempo.

O processo evolutivo de Engenho de Dentro ganhou impulso com a chegada da ferrovia e a implementação de oficinas de manutenção. A urbanização da região se intensificou gradualmente, e isso culminou na inauguração oficial da estação ferroviária Engenho de Dentro, que originalmente era apenas uma plataforma de embarque e desembarque, na qual essa transformação não apenas demonstra a influência da ferrovia na configuração do espaço urbano, mas também reflete a interseção de mudanças políticas e econômicas ao longo do tempo¹³⁹. A presença da ferrovia desempenhou um papel fundamental na transformação e no desenvolvimento dessa localidade, contribuindo para sua crescente urbanização e importância econômica.

A fazenda Padilha desempenhou um papel fundamental como marco inicial na configuração territorial da região que se tornaria Engenho de Dentro. Em 1868, os proprietários da fazenda tomaram uma decisão crucial ao venderem um lote de terra para a Estrada de Ferro D. Pedro II, e no ano seguinte, outra decisão significativa foi tomada quando o diretor da companhia autorizou a construção de novas oficinas da estrada nesse terreno, localizado no Engenho de Dentro.¹⁴⁰. Essas oficinas foram inauguradas em

¹³⁷ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

¹³⁸ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 16.

¹³⁹ Idem. pág. 16.

¹⁴⁰ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017. Pág. 46.

dezembro de 1871, marcando o início da década de 1870, período em que, a fazenda Padilha foi integralmente adquirida pelo médico Francisco Padilha e sua esposa Maria Flora, consolidando seus direitos sobre a propriedade que havia sido compartilhada com outros herdeiros¹⁴¹. Esses eventos foram cruciais para o desenvolvimento da região e sua integração na rede ferroviária em crescimento.

A mudança não se limitou à propriedade da fazenda, mas também trouxe consigo uma série de transformações urbanas. Os loteamentos e edificações foram anunciados para venda ou aluguel, sinalizando uma evolução notável da localidade, que sinaliza que esse processo reflete não apenas a transformação física do território, mas também os fluxos de mudança social e econômica que impulsionaram a região em direção a uma nova fase de desenvolvimento e urbanização¹⁴². O Engenho de Dentro estava prestes a passar por uma significativa metamorfose que moldaria seu futuro.

As informações que temos sobre a história do Engenho de Dentro remontam ao século XVIII, conforme documentado na historiografia local. Serfaty e Pereira¹⁴³ em sua pesquisa, demonstraram que em 1767, Vieira Leão registrou que o Engenho de Dentro estava situado às margens esquerdas do Rio Faria, com limites definidos pela Fazenda do Campinho e o Engenho do Portela, ambos integrantes da Freguesia de Irajá, que adicionalmente, compartilhava fronteiras com o Engenho Novo, e em conjunto, esses engenhos ocupavam uma extensa parte das terras da freguesia. Os autores ainda ressaltam que, essa abrangência territorial compreendia diversas direções, incluindo sudeste, sul, sudoeste, oeste e noroeste da região, estendendo-se predominantemente entre as serras do Andaraí Grande e Jacarepaguá, ao longo da Estrada de Santa Cruz, identificada pelo número 618¹⁴⁴. Essa delimitação territorial forneceu um vislumbre das dimensões e alcance geográfico que o Engenho de Dentro adquiriu historicamente, lançando luz sobre sua evolução e configuração ao longo dos séculos.

A inauguração da Linha do Centro, que posteriormente compôs o sistema de “trens dos subúrbios”, em 1858, marcou o início da conexão entre a capital do império e as áreas suburbanas. O primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que ligou a freguesia de Santana a Queimados, foi parte desse desenvolvimento, e ao longo da década

¹⁴¹ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017. Pág. 46.

¹⁴² Idem. pág. 46.

¹⁴³ Idem. pág. 46.

¹⁴⁴ Idem. pág. 250.

de 1870, outras quinze estações foram abertas nesse trecho¹⁴⁵. Além disso, esse progresso na rede ferroviária permitiu a expansão dos subúrbios e o crescimento populacional nessa região, destacando o papel fundamental dos trilhos de ferro na promoção do progresso e na integração entre áreas urbanas e suburbanas¹⁴⁶. A ferrovia desempenhou um papel crucial na evolução do Rio de Janeiro e em sua transformação em uma metrópole vibrante.

A Linha do Centro desempenhou um papel de extrema importância ao conectar diversas outras ferrovias e regiões. Além de sua função crucial na interligação das ferrovias, essa linha também atendia às necessidades dos subúrbios, atuando como um ponto central que unia os trens de outros estados e áreas do interior ao porto e à área central do Rio de Janeiro¹⁴⁷. O trecho inaugural dessa linha, embora modesto, representou o início de uma expansão abrangente das redes ferroviárias, com a ambição de atravessar o sertão e conectar todo o país, proporcionando transporte de passageiros e mercadorias, especialmente em direção aos portos do Rio de Janeiro e São Paulo¹⁴⁸. A ferrovia foi um elemento essencial na formação de um Brasil mais coeso e conectado.

Aqui está o mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II, confeccionado por Angelo e Robin¹⁴⁹, em 1880, na cidade do Rio de Janeiro. Esse mapa fornece uma visão abrangente da extensão e alcance das ferrovias, destacando as diversas estações que compõem a rede da Estrada de Ferro D. Pedro II. Esse registro cartográfico é uma janela para o passado, permitindo-nos compreender a magnitude e a complexidade das operações ferroviárias naquela época e como elas influenciaram a conectividade e o desenvolvimento do território¹⁵⁰.

¹⁴⁵ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017. Pág. 21.

¹⁴⁶ Idem, pág. 21.

¹⁴⁷ Idem, pág. 24.

¹⁴⁸ Idem, pág. 24.

¹⁴⁹ Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. Biblioteca Nacional - Cartografia.

¹⁵⁰ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

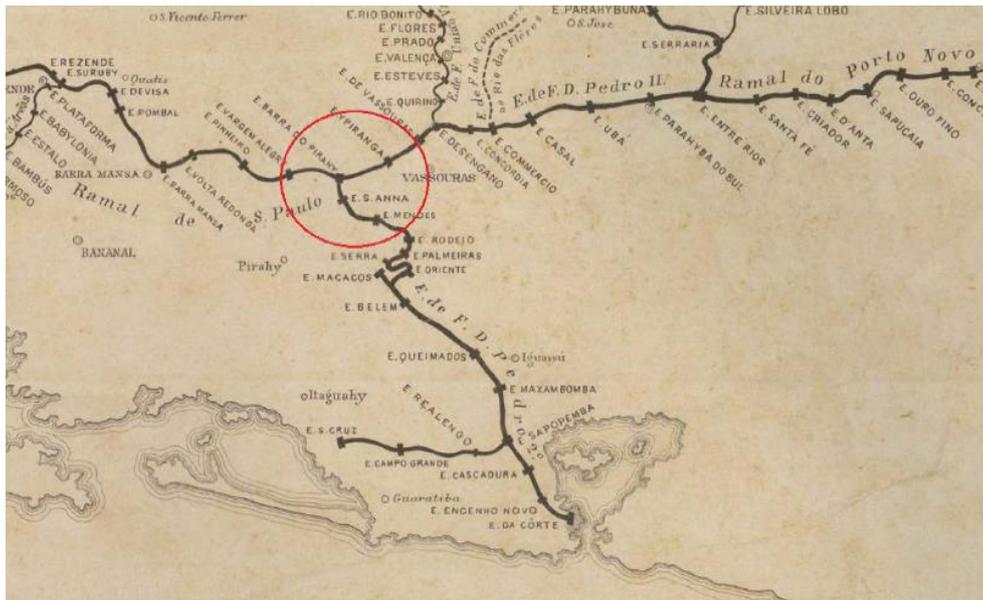


Figura 4: Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. Biblioteca Nacional - Cartografia.

A imagem ilustra a bifurcação da Linha do Centro, mostrando seu ponto inicial e sua interligação com outros segmentos da malha ferroviária. Esse sistema não apenas facilitou a mobilidade, mas também foi um motor de crescimento econômico e integração do território nacional, na qual o Brasil expandiu sua rede ferroviária para conectar diversas regiões e estados, permitindo um fluxo mais eficiente de pessoas e mercadorias¹⁵¹. Isso desempenhou um papel essencial na consolidação de um país mais unido e interconectado, promovendo o desenvolvimento econômico e social em todo o território nacional.

Os mapas desempenham um papel crucial na representação da realidade, condensando visualmente uma área geográfica específica. O mapa fornecido ofereceu uma visão abrangente do trajeto percorrido pela Estrada de Ferro D. Pedro II, destacando a região fluminense do Vale da Paraíba, que envolveu a travessia da Serra do Mar, na qual a demarcação circular no mapa enfatiza essa área, onde foram construídos treze túneis e a estação de Rodeio, permitindo a interligação de toda a região¹⁵². Esse mapa não só ilustra a rápida expansão das ferrovias, mas também revelou os desafios financeiros e técnicos enfrentados durante a sua construção¹⁵³. Por meio dessa representação

¹⁵¹ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁵² SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁵³ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

cartográfica, somos transportados para o passado, compreendendo a importância histórica e a complexidade da rede ferroviária na época.

A partir da década de 1870, as estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Méier, Mangueira e outras começaram a funcionar ao longo da linha ferroviária. Esse período marcou o início da operação dessas estações, contribuindo para a expansão da rede ferroviária e facilitando o transporte e a conectividade entre essas localidades¹⁵⁴. Essa expansão ferroviária desempenhou um papel crucial na integração das áreas urbanas e suburbanas, promovendo a mobilidade e o crescimento econômico em toda a região.

Assentou-se da Côrte ao Engenho de Dentro uma linha dupla especial para comunicações com as oficinas da Estrada e para escola de praticantes nos aparelhos que a Estrada emprega¹⁵⁵.

A citação retira do Relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II de 1877, menciona que uma “linha dupla” foi estabelecida entre a “Côrte (possivelmente referindo-se ao Rio de Janeiro) e o Engenho de Dentro”. Tendo um propósito específico: a “comunicações entre as oficinas da Estrada de Ferro e a realização de treinamento para praticantes nos dispositivos e equipamentos utilizados pela estrada”. Isso indica a criação de uma conexão ferroviária para facilitar a interação entre as instalações e a capacitação dos operadores, destacando a importância da ferrovia tanto para o transporte quanto para a formação técnica¹⁵⁶. Essa iniciativa reflete a complexidade e o impacto abrangente da ferrovia em várias facetas da vida e da economia da região.

A seleção da localização da oficina em Engenho de Dentro foi uma estratégia cuidadosamente planejada. De acordo com Elaine Reiola e Leonardo Affonso¹⁵⁷, teve-se o objetivo de facilitar uma comunicação eficiente com outras oficinas da Estrada de Ferro e com a escola de treinamento de operadores de equipamentos, além de, garantir que o processo de manutenção e reparo da ferrovia ocorresse de maneira fluida e coordenada. Nesse contexto, os subúrbios desempenharam um papel crucial, sendo comparados aos

¹⁵⁴ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁵⁵Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.54.

¹⁵⁶ LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920.

¹⁵⁷ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

“pulmões”¹⁵⁸ da capital, onde o sistema ferroviário funcionava como as vias de interligação desse corpo urbano. Segundo os autores, a analogia ressalta a importância e a magnitude que as ferrovias assumiram na sociedade, na qual seu papel não apenas impulsionou o desenvolvimento, mas também garantiu a continuidade e o sucesso contínuo dos empreendimentos ferroviários da capital, onde o sistema ferroviário funcionava como as vias de interligação desse corpo urbano¹⁵⁹. Essa analogia revelou a importância e a magnitude que as ferrovias assumiram na sociedade.



Figura 5: Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. *Biblioteca nacional – cartografia.*

¹⁵⁸ Termo utilizado pela autores STERFATY e PEREIRA em seu trabalho: Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

¹⁵⁹ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

A imagem produzida por Angelo e Robin em 1880, destaca a interligação das ferrovias através da Linha do Centro. Que desempenhou um papel crucial tanto na conexão com outras linhas ferroviárias quanto na serventia à zona suburbana, na qual a área circulada em vermelho chama a atenção para essa interconexão, representada por uma marca azul no mapa, destacando essa extensa rede ferroviária que viabilizava o transporte de trens vindos de diversos estados e regiões do interior até o porto e a região central do Rio de Janeiro¹⁶⁰. Essa rede ferroviária foi fundamental para a mobilidade, a economia e a integração do território nacional.

É evidente que a linha férrea dos subúrbios desempenhou um papel crucial como um vetor fundamental para o transporte de uma variedade de produtos, com destaque especial para a produção de café. Durante o século XIX, o porto do Rio de Janeiro desempenhou um papel central na economia nacional, concentrando as exportações de café e movimentando a importação e exportação de mercadorias por via marítima¹⁶¹. No entanto, a empolgação inicial com a interconexão ferroviária começou a diminuir à medida que o sistema apresentava limitações e indícios de esgotamento, o que se tornou evidente já em 1875¹⁶². Esse período marca um momento de transição na história das ferrovias e na economia brasileira.

Viajantes pelos trens dos subúrbios e interior

Ano	1ª classe	2ª classe	Total
1870	256.430	274.041	530.480
1875	445.503	448.224	785.413
1880	393.021	1.187.299	1.580.320
1885	684.072	1.791.197	2.475.269
1890	1.612.764	3.961.636	5.304.400
1895	3.975.578	7.234.178	11.200.936
1900	3.677.563	8.803.263	12.480.826
1905	5.537.594	12.202.662	17.740.257

Tabela 1: Manuel Fernandes Figueira. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.696-697.

¹⁶⁰ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017. Págs.25.

¹⁶¹ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017. Págs.25.

¹⁶² Idem. pág. 26.

A análise da **Tabela 1** revela um crescimento substancial no número de passageiros transportados anualmente ao longo do tempo. Serfaty e Pereira¹⁶³ destacaram que, com base nos dados apresentados, a demanda praticamente dobrava a cada período de cinco anos, em que esse rápido aumento sugere que a expansão dos serviços ferroviários estava diretamente relacionada ao crescimento da população nas áreas suburbanas. Os autores ainda ressaltam que, no entanto, é interessante notar que esse crescimento nos serviços de trens suburbanos também impactou a utilização da Linha do Centro, que continuava acumulando o serviço dos trens suburbanos e servindo como a única conexão com outras linhas ferroviárias¹⁶⁴. Esse fenômeno demonstra a crescente importância das ferrovias no desenvolvimento.

A interação entre os serviços ferroviários demonstra a dinâmica complexa das ferrovias, na qual a expansão dos serviços locais influenciou a infraestrutura ferroviária central. Isso ressalta o papel fundamental das ferrovias no desenvolvimento das regiões por onde passavam, contribuindo não apenas para o aumento na circulação de pessoas, mas também para o crescimento e consolidação dessas localidades¹⁶⁵. O sistema ferroviário desempenhou um papel integral na promoção do progresso econômico e na integração das áreas urbanas e suburbanas, tornando-se um elemento vital na sociedade e na economia da época.

O trem de ferro é, sem dúvida, um dos símbolos mais marcantes da modernização. Andrea Casa Nova¹⁶⁶ em seu livro, destaca que ele desempenhou um papel fundamental como uma interface tecnológica e econômica durante a transição para a modernidade, na qual deixou uma marca profunda nas gerações que testemunharam esse momento. Além disso, a autora demonstra que, os avanços tecnológicos resultantes transformaram a vida cotidiana global e, de maneira especial, no Brasil, pois na época, a Revolução Científico-Tecnológica estava em pleno vigor, e a força e a velocidade de uma locomotiva simbolizavam a rapidez com que essa revolução tecnológica chegaria ao país¹⁶⁷. O trem de ferro, portanto, não apenas marcou o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, mas também simbolizou a aceleração das transformações tecnológicas e econômicas que moldaram o mundo moderno.

¹⁶³ Idem, pág. 43

¹⁶⁴ Idem, pág. 43

¹⁶⁵ Idem, pág. 44

¹⁶⁶ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 46

¹⁶⁷ Idem, pág. 46.

A chegada das ferrovias marcou uma transição significativa em direção à modernização e à conectividade do país por meio de uma infraestrutura tecnológica inovadora. A instalação das primeiras ferrovias no Brasil no século XIX, inauguradas pelo Visconde de Mauá e, posteriormente, a Estrada de Ferro D. Pedro II, sem dúvida, representou um marco importante na história do país, além de introduzir um novo meio de transporte, inspiraram admiração e fascínio na sociedade brasileira da época¹⁶⁸. Portanto vemos que, esse processo moldou a mentalidade da população diante das mudanças radicais que estavam ocorrendo, preparando o cenário para a transformação do Brasil em um país mais moderno e industrializado.

Em seu livro Maia¹⁶⁹, cita o cronista mineiro Alfredo Camarate, que proporciona uma vívida descrição da chegada do trem ao sertão:

Esta ascética localidade tem quatro minutos no dia em que se transforma em paragem movimentada, com assomes de civilizações; é quando passa o trem... viagem redonda que, por enquanto, tem duas edições, o que produz alternadamente quatro minutos de cenografia animada... talvez movimentada demais, porque o trem de ferro descreve a graciosa curva em que desenha por aquele local, a todo vapor, transformando, por consequência, aquela aparição numa apoteose de mágica¹⁷⁰

Nessa citação sobre a descrição de Alfredo Camarate, é possível observar a transformação de uma localidade pacata em um breve período de movimento intenso, graças à passagem do trem. O trem é retratado como uma “viagem redonda” que ocorre duas vezes, criando momentos efêmeros de agitação e vida na localidade, na qual figura do trem é apresentada como uma força que impulsionou essa mudança, com sua velocidade e curvas graciosas criando um espetáculo quase mágico e apoteótico durante os breves momentos em que atravessava o local¹⁷¹. Essa descrição ilustra o impacto impressionante que a chegada do trem teve nas localidades, alterando drasticamente a rotina e a paisagem, tornando-o um símbolo marcante da modernização.

O advento do trem trouxe consigo uma representação capaz de reconfigurar a rotina das pessoas ao longo de suas rotas. A extensa rede ferroviária, responsável pelo

¹⁶⁸ Idem. pág. 46.

¹⁶⁹ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 46.

¹⁷⁰ CAMARATE, Alfredo. Por montes e vales. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. Belo Horizonte, ano XXXV, 1985, p. 128. apud MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 46.

¹⁷¹ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 46.

transporte de passageiros e mercadorias, estabeleceu conexões não apenas entre todas as regiões de um país, mas também entre diversos continentes, permitindo uma ampla gama de comunicações e intercâmbios¹⁷². O trem não apenas simbolizou a modernização e a industrialização de uma nação, mas também desempenhou um papel crucial nas estações ferroviárias, que serviram como locais onde arquitetura, movimentação de viajantes, tanto locais quanto estrangeiros, e a sensação de chegada da modernidade se fundiram¹⁷³. O trem não apenas revolucionou o transporte, mas também a mentalidade e a paisagem das regiões que atravessou.

A expansão das redes ferroviárias e o estabelecimento do transporte por trem desempenharam um papel fundamental como o principal meio de acesso aos subúrbios. Conforme destacado por Serfaty e Pereira¹⁷⁴, essa expansão não apenas possibilitou o acesso mais fácil à região central, mas também contribuiu significativamente para o adensamento populacional dos subúrbios nas décadas subsequentes. Os autores ainda sse fenômeno foi impulsionado não apenas pela acessibilidade proporcionada, mas também pela implantação de instituições nos bairros suburbanos, criadas para apoiar e garantir o funcionamento eficiente das linhas ferroviárias¹⁷⁵. Esse aspecto é de suma importância para compreender a dinâmica ocorrida em Engenho de Dentro, onde, no final de 1871, as novas oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II foram inauguradas, desempenhando um papel central na consolidação desse processo.

As oficinas ferroviárias não apenas foram um centro de atividades industriais, foi também um importante meio propulsor do crescimento econômico e da urbanização em Engenho de Dentro. Os autores ainda ressaltam que, a estratégia de abarcar uma variedade de sub-oficinas sob o mesmo complexo, encarregadas de executar todos os reparos nas locomotivas, vagões e equipamentos essenciais para o funcionamento da ferrovia, foi um fator determinante na escolha do local para esse empreendimento¹⁷⁶. Vemos que esse terreno foi adquirido pela companhia da família Padilha, notória proprietária de terras na região, essa escolha não apenas serviu como base para a instalação do empreendimento, mas também teve implicações significativas para o

¹⁷² MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argumentvm, 2009. Pág. 46.

¹⁷³ Idem. Pág. 46.

¹⁷⁴ SERFATY, Elaina Reili Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 - 1906). Rio de Janeiro, 2017. Pág.46.

¹⁷⁵ Idem. pág. 46.

¹⁷⁶ Idem. pág. 46.

desenvolvimento da região, já que na década de 1880, esse complexo empregava centenas de operários¹⁷⁷. É crucial destacar que esse contexto desempenhou um papel fundamental no surgimento da cidade e do subúrbio de Engenho de Dentro, bem como em toda a vida urbana que floresceu em seu entorno, estabelecendo uma relação intrínseca entre a instalação das oficinas e o desenvolvimento do tecido urbano da região.

Na década de 1990, o historiador Moura Santos¹⁷⁸ elaborou uma tese de doutorado que se destacou como uma das primeiras abordagens historiográficas voltadas para a compreensão desse processo. Referenciado no trabalho de Serfaty e Pereira¹⁷⁹, o estudo de Santos tinha como objetivo principal identificar e analisar as transformações que ocorreram no território dos subúrbios, na qual se concentrou nos distritos de Irajá e Inhaúma, os quais estavam mais próximos da região central, o propósito fundamental de seu trabalho era esclarecer as etapas desse processo. Por meio de uma investigação minuciosa, Santos examinou os usos rurais desses distritos desde o período de concessão das sesmarias, passando pela implementação da ferrovia e se estendendo até o início do século XX, em que sua pesquisa contribuiu para uma compreensão mais profunda da evolução e das mudanças que moldaram a trajetória dessas áreas suburbanas ao longo do tempo¹⁸⁰. Portanto, esses estudos forneceram uma base sólida para estudos posteriores e análises históricas mais detalhadas.

A análise de Santos revelou um processo de transformação significativo nas primeiras décadas do século XIX. Segundo ele, nesse período, as freguesias em questão mantinham suas configurações territoriais caracterizadas por grandes latifúndios dedicados às atividades agroexportadoras, no entanto, a introdução da linha férrea marcou uma mudança fundamental no papel desempenhado pelos subúrbios na cidade¹⁸¹. Essas áreas passaram a combinar funções rurais, com pequenas propriedades destinadas ao abastecimento de produtos alimentícios para a capital, com um incipiente processo de urbanização, na qual o Estado demonstrou a intenção de transformar esses bairros em

¹⁷⁷ Em 1884, sabe-se que eram cerca de quinhentos operários. Ver: "Os operários da Estrada de Ferro D. Pedro II". *Gazeta Suburbana*, 9 de agosto de 1884.

¹⁷⁸ Um dos trabalhos precursores a respeito da expansão da malha urbana carioca no século, após meados do século XIX foi o do geógrafo Maurício Abreu, de 1978, que também identifica na abertura da ferrovia o início do projeto de estratificação do território carioca. ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPP, 2013.

¹⁷⁹ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)*. Rio de Janeiro, 2017. Pág.47.

¹⁷⁹ Idem. pág. 47

¹⁸⁰ Idem. pág. 47

¹⁸¹ Idem. pág. 47

zonas residenciais para os trabalhadores, sinalizando uma mudança de enfoque em relação ao desenvolvimento urbano dessas regiões¹⁸². Esse processo de transformação reflete a influência do transporte ferroviário na reconfiguração das paisagens urbanas e na integração de áreas suburbanas à cidade, marcando uma transição do rural para o urbano.

Além disso, Santos destaca que o projeto de transformação dos subúrbios ganhou força após 1890 como resposta à expulsão da classe trabalhadora da região central da cidade. Isso resultou na transferência de um sentido hierárquico inerente à sociedade capitalista emergente para o território urbano, em que essa mudança de enfoque culminou na imposição de uma dinâmica única aos subúrbios e à categoria de trabalhadores, cuja influência e protagonismo foram enfraquecidos pelas ações do Estado¹⁸³. Sob o domínio dos interesses das classes dominantes, o Estado conduziu um movimento de segregação social no território da cidade, estabelecendo camadas sociais distintas¹⁸⁴. Esses são aspectos que ilustram a crescente moldagem dos subúrbios pelas experiências e vivências das camadas trabalhadoras.

a chegada do trem e a expansão da malha ferroviária urbana no Rio de Janeiro desempenharam um papel fundamental na transformação da paisagem da cidade. O exemplo do bairro Engenho de Dentro ilustra como a instalação de oficinas e a atração de trabalhadores impulsionaram o crescimento dos subúrbios¹⁸⁵. Inicialmente, a ocupação seguiu um padrão linear, ao longo das vias férreas e próximas às estações, mas posteriormente, vias secundárias perpendiculares às ferrovias abriram caminho para uma expansão radial mais abrangente¹⁸⁶. Esse processo de desenvolvimento urbano ao longo do tempo mostra como as infraestruturas de transporte podem moldar a evolução de uma cidade e influenciar o crescimento de novos bairros e comunidades.

A oficina de S. Diogo assume um papel de destaque na história da manutenção e reparo da malha ferroviária, sendo a principal nesse aspecto até a criação da oficina de Engenho de Dentro. A concorrência entre essas oficinas e a subsequente fundação da de Engenho de Dentro exemplificam como a expansão ferroviária impulsionou a economia

¹⁸² Idem. pág.47.

¹⁸³ SANTOS, Joaquim J. Moura dos. De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

¹⁸⁴ SANTOS, Joaquim J. Moura dos. De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

¹⁸⁵ SANTOS, Joaquim J. Moura dos. De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

¹⁸⁶ ABREU, Maurício de. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2008. Pág. 50.

e o crescimento urbano, criando uma série de oportunidades e transformando a paisagem carioca¹⁸⁷. Isso ressalta a importância das oficinas especializadas na sustentação da infraestrutura ferroviária e seu impacto no desenvolvimento da região. Como podemos ver a seguir uma imagem da oficina de S. Diogo da **figura 6**.

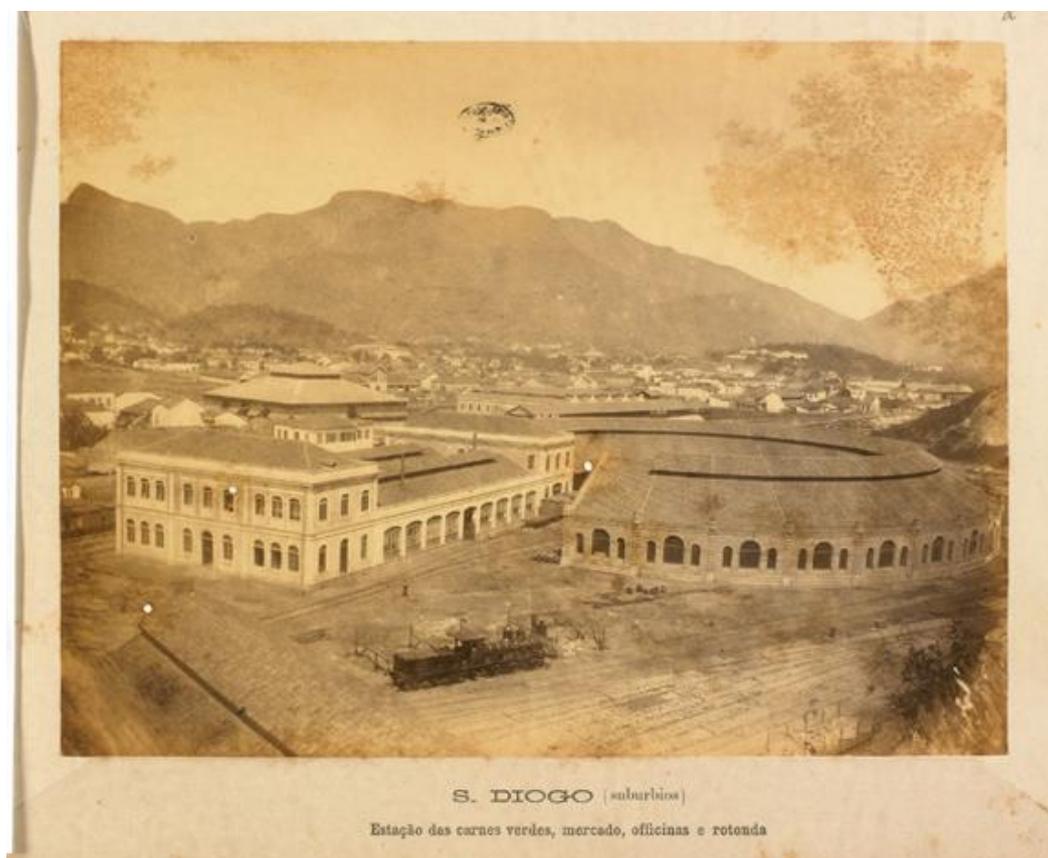


Figura 6: [ESTRADA de Ferro D. Pedro 2.]: S. Diogo, **subúrbios: estação das carnes verdes, mercado, oficinas e rotonda**. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1881. 1 foto, papel albuminado, pb, 18,8 x 23,9. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon381909/icon1151153.jpg

Nesse contexto, a oficina de Engenho de Dentro surgiu como uma solução para aliviar a sobrecarga de trabalho da oficina de S. Diogo. A criação da oficina se deu como resposta ao aumento constante da demanda na oficina principal de S. Diogo, que estava lutando para atender todas as necessidades da Companhia de forma eficaz¹⁸⁸. Gradualmente, essa

¹⁸⁷ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁸⁸ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

nova oficina se estabeleceu como a principal referência, assumindo parte substancial da responsabilidade pela manutenção e reparo da malha ferroviária¹⁸⁹.

O numero de locomotivas em via de reparação era em 31 de Dezembro de 1877, comparado com o que havia na mesma data em 1876, menos de 3 nas officinas de S. Diogo e de 5 nas do Engenho de Dentro, sendo ali por se ter reduzido durante o anno a importancia das obras a cargo daquelle deposito, onde não se póde fazer com vantagem senão pequenas reparações, e nas officinas do Engenho de Dentro por se ter, dando mais impulso aos trabalhos, conseguido concluir a reparação de muitas machinas.

O numero de locomotivas em bom estado, que era 57 em 1876, elevou-se a 79 em 1877, havendo, portanto, o augmento de 22 machinas, das quase 15 são as novas já citadas, provenientes dos Estados Unidos, e as 7 restantes são as que foram reformadas nas officinas da Estrada¹⁹⁰.

O trecho do relatório da companhia apresenta uma análise numérica do estado das locomotivas e das atividades de reparação nas oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II. No dia 31 de dezembro de 1877, o número de locomotivas em processo de reparação era menor em comparação com a mesma data em 1876, com menos de 3 locomotivas nas oficinas de S. Diogo e 5 nas do Engenho de Dentro¹⁹¹. Isso se deve ao fato de que as atividades nas oficinas de S. Diogo diminuíram durante o ano, realizando principalmente pequenas reparações, enquanto nas oficinas do Engenho de Dentro houve um aumento na conclusão da reparação de várias máquinas, impulsionando o trabalho¹⁹².

Por outro lado, o número de locomotivas em bom estado aumentou de 57 em 1876 para 79 em 1877, representando um acréscimo de 22 máquinas. Dentre estas, aproximadamente 15 são locomotivas novas, provenientes dos Estados Unidos, como mencionado anteriormente, e as outras 7 são locomotivas reformadas nas próprias oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II¹⁹³. O trecho destaca a evolução no estado das locomotivas e nas atividades de reparação, mostrando o progresso no funcionamento e manutenção das máquinas ferroviárias ao longo do período analisado.

Portanto vemos que a intensa demanda por reparos em locomotivas sobrecarregou as oficinas de S. Diogo, limitou sua capacidade de atender eficazmente às necessidades. Antunes e Reis¹⁹⁴, em seu trabalho destacou que consequentemente, ao

¹⁸⁹ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁹⁰ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 57.

¹⁹¹ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 57.

¹⁹² SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

¹⁹³ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 57.

¹⁹⁴ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. Revista Turismo & Cidades, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág. 5.

longo desse período, houve uma diminuição de sua relevância, cedendo espaço à oficina de Engenho de Dentro, que assumiu um papel proeminente, impulsionando os trabalhos e concluindo a reparação de várias máquinas. Os autores ainda apontam que o bairro de Engenho de Dentro desempenhou um papel vital ao abrigar uma oficina para a expansão e manutenção do sistema ferroviário, que estava sendo ampliado sob a orientação de D. Pedro II a partir de 1871, juntamente com a criação de estações ao longo da linha Rio d'Ouro em 1876¹⁹⁵. Em decorrência disso, o bairro experimentou um aumento significativo em sua importância industrial durante esse período.

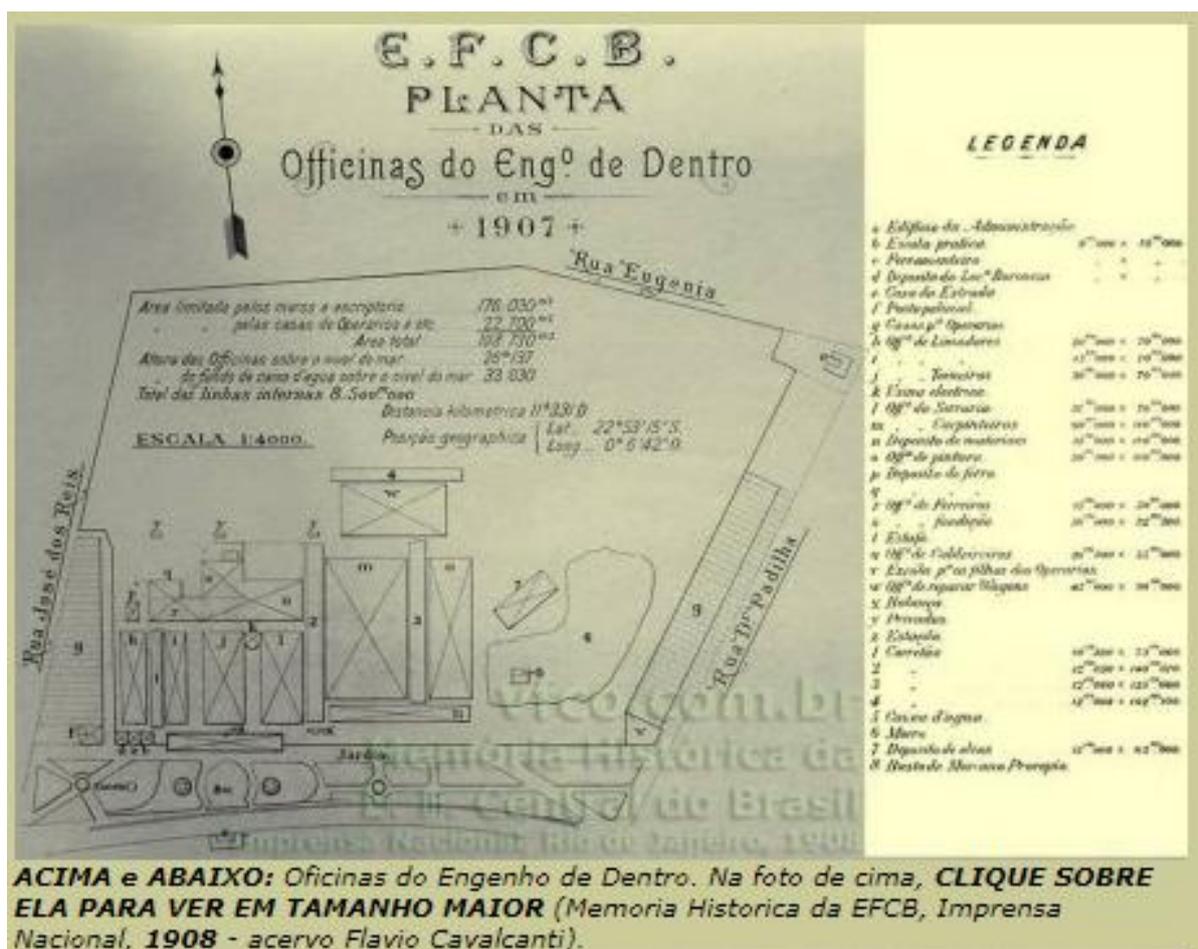


Figura 7: Oficinas do Engenho de Dentro. Memória Histórica da EFCB, Imprensa Nacional, 1908 – Acervo Flavio Cavalcanti.

Conforme ilustrado na **figura 7**, as oficinas foram meticulosamente planejadas para acomodar uma variedade de atividades. Desta forma, abrangeu não apenas sua função principal, mas também outras tarefas relacionadas, por isso é importante o mapeamento

¹⁹⁵ Idem. Pág. 5.

detalhado da área para uma organização eficiente de seu espaço operacional¹⁹⁶. Além disso, as atividades realizadas englobaram setores como fundição de ferro e bronze, carpintaria, pintura, montagem e outros, essa abordagem abrangente permitiu a realização de trabalhos de construção, montagem e manutenção do equipamento circulante, vemos também que, as oficinas desempenharam um papel na fabricação de estruturas metálicas para pontes e coberturas, bem como na produção de ferramentas¹⁹⁷. O impacto dessas oficinas foi de suma importância para o desenvolvimento de Engenho de Dentro, desempenhando um papel fundamental na configuração do local tal como o conhecemos hoje.

As obras que se faziam em S. Diogo foram reduzidas a reparações medias e pequenas, passando as grandes reparações a serem todas executadas nas officinas do Engenho de Dentro, para onde foi transferido grande parte do pessoal que havia em S. Diogo, por não haver nas officinas deste deposito os meios necessarios para se executarem economicamente as obras de mais importância¹⁹⁸.

Essa citação retirada do Relatório da E.F.D.II, ressalta a mudança significativa que ocorreu no direcionamento das obras e reparos ferroviários entre as oficinas de S. Diogo e Engenho de Dentro. Nesse contexto, a maioria das grandes reparações passou a ser executada nas oficinas do Engenho de Dentro, além de que, uma parte substancial da equipe de trabalho de S. Diogo foi transferida para o Engenho de Dentro, devido à falta dos recursos necessários nas oficinas de S. Diogo para realizar de maneira econômica as obras de maior magnitude¹⁹⁹. Essa mudança evidencia uma redistribuição de tarefas e recursos entre as duas oficinas, com o objetivo de otimizar a eficácia e a eficiência das operações de manutenção e reparo ferroviário.

Além disso a criação da oficina em Engenho de Dentro desempenhou um papel crucial na reconfiguração do espaço urbano da área. Ao assumir as grandes reparações e atrair uma parte significativa da força de trabalho, essa reorganização não apenas otimizou o uso do espaço, mas também incentivou o surgimento de igrejas, comércios, escolas e outros elementos que são essenciais para a construção de uma comunidade

¹⁹⁶ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 27.

¹⁹⁷ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016. Pág. 27.

¹⁹⁸ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Págs. 71 e 72.

¹⁹⁹ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Págs. 71 e 72.

urbana completa²⁰⁰. O bairro Engenho de Dentro emergiu como resultado dessa dinâmica e organização em torno das ferrovias, demonstrando como as mudanças em infraestrutura industrial podem moldar de maneira significativa o desenvolvimento de uma região.

O impacto das oficinas da Estrada de Ferro teve um impacto notável na redefinição dos subúrbios. A influência das oficinas ferroviárias não apenas moldou o cenário físico, mas também contribuiu para a evolução da identidade e cultura do bairro, representando um testemunho da interconexão entre desenvolvimento industrial e transformação urbana²⁰¹. À medida que esse território se urbanizou, a diversificada população que habitava a área atribuiu significado a essa experiência de desenvolvimento dos subúrbios, em resposta ao profundo processo de expansão da malha urbana da cidade²⁰². Neste contexto, o objetivo desta pesquisa foi compreender de que maneira, a implantação dessas oficinas influenciou a configuração urbana de Engenho de Dentro.

O aumento e diversificação da frota ferroviária levaram a uma expansão tanto das atividades quanto da área das instalações das oficinas ferroviárias, uma resposta necessária ao crescimento contínuo da indústria ferroviária. A pesquisa da Nagamini²⁰³ destaca a importância de examinar a organização dessas oficinas, cujo foco era a manutenção e reparo das locomotivas e trens, coordenadas pelos engenheiros, desempenhando um papel crucial no suporte aos serviços de expansão ferroviária. A Companhia E. F. D. Pedro II contava com um total de oito oficinas, incluindo a de Engenho de Dentro. Além das atividades de reparo ao longo dos anos de construção das ferrovias, essas oficinas também empreenderam tentativas de fabricação de seu próprio material, notadamente componentes de aço e ferro, como as rodagens²⁰⁴. Esse esforço reflete a capacidade de adaptação e a busca pela autossuficiência, contribuindo para o desenvolvimento da indústria ferroviária e para a consolidação das ferrovias como uma peça central no cenário urbano e industrial da região.

O terreno destinado às novas oficinas foi adquirido em 1869 na região do Engenho de Dentro e estava parcialmente delimitado pelos trilhos da Estrada de Ferro D.

²⁰⁰ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

²⁰¹ Idem. Pág. 48.

²⁰² Idem. Pág. 48.

²⁰³ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004. Pág. 137.

²⁰⁴ SERFATY, Elaina Reiola Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906). Rio de Janeiro, 2017.

Pedro II. No ano seguinte, em 1869, o diretor da companhia autorizou a construção das novas oficinas da ferrovia neste local, situado no Engenho de Dentro, na qual essas instalações foram oficialmente inauguradas em dezembro de 1871, marcando o início da década de 1870²⁰⁵. Esses eventos representaram marcos importantes na história da região, pois sinalizaram a transição da fazenda Padilha para uma área de desenvolvimento ferroviário, desempenhando um papel fundamental na transformação do cenário local e na consolidação da presença ferroviária na área.

A transição na propriedade da fazenda e o estabelecimento das oficinas ferroviárias na região do Engenho de Dentro foram eventos cruciais que contribuíram para a transformação do cenário local, à medida que a infraestrutura ferroviária ganhava destaque na paisagem urbana em constante evolução. Nesse período, a fazenda Padilha passou a ser propriedade exclusiva do médico Francisco Padilha e sua esposa Maria Flora, após adquirirem os direitos de outros herdeiros, na qual o terreno escolhido para as novas oficinas, adquirido em 1869, era parcialmente delimitado pela própria Estrada de Ferro D. Pedro II.²⁰⁶ Esse desenvolvimento marcou o início de uma nova era na história do Engenho de Dentro e sua relação com o sistema ferroviário.

A Secretaria da Diretoria da E.F.D.II disponibilizou o processo de locação do Hotel das novas oficinas, através de um breve anúncio veiculado no *Jornal do Comércio* em dezembro de 1871:

Estrada de Ferro D. Pedro II

De ordem do Exm. Sr. Director faço publico que até o dia 22 do corrente, recebem-se propostas para a locação do Hotel das novas Officinas desta estrada no Engenho de Dentro.

Os pretendentes poderão dirigir-se, nos proximos dias 19, 20 e 21, á secretaria da directoria, onde lhes serão apresentadas as condições e clausulas com que se tem de celebrar o respectivo contrato.

As propostas serão abertas no dia 22 do corrente, ás 2 horas da tarde.

Secretaria da directoria da estrada de ferro D. Pedro II. Rio de Janeiro, 16 de Dezembro de 1871. – J. Pinto Brasil, secretariado.²⁰⁷

A fonte em questão é um anúncio oficial datado de 16 de dezembro de 1871, emitido pela Secretaria da Diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, localizada no Rio de Janeiro.

²⁰⁵ SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pág. 49.

²⁰⁶SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pág. 49.

²⁰⁷ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Quinta feira, 21 de dezembro de 1871. Nº. 352, pág.3

Através desse anúncio, a direção da estrada está convidando potenciais interessados a apresentarem suas propostas para a “locação do hotel até o dia 22 do mesmo mês”, em que os interessados podiam “dirigir-se à secretaria nos dias 19, 20 e 21 para obter mais informações sobre as condições e cláusulas do contrato de locação”. A fonte fornece informações sobre um aspecto administrativo e comercial relacionado às atividades da estrada de ferro e à locação de instalações adjacentes.

Essa interação entre o crescimento industrial e as atividades imobiliárias é uma peça fundamental na compreensão da transformação da área e na construção da história do Engenho de Dentro. A observação da venda de terrenos nas proximidades da recém-inaugurada “nova estação das oficinas” no Engenho de Dentro revela um alinhamento temporal significativo com o período de inauguração das oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II naquela localidade²⁰⁸. O desenvolvimento da região ao redor das oficinas ferroviárias reflete não apenas o impacto da infraestrutura ferroviária, mas também a influência do crescimento econômico e das decisões estratégicas dos proprietários de terras, que viram oportunidades para investimentos e parcelamentos de suas propriedades²⁰⁹. Por meio dessas mudanças e realinhamentos, é possível compreender como as relações sociais e econômicas se moldaram e estabeleceram nessa área em constante evolução.

Na imagem que se segue (**Figura 8**), podemos contemplar a presença da estação e oficina de Engenho de Dentro. É perceptível uma área ainda predominantemente rural, que gradualmente contrasta com o processo de urbanização representado pelas ferrovias, qual elas desempenharam um papel crucial ao facilitar o acesso das pessoas a essa região, assim como os trens viabilizaram a mobilidade nesse território e nas áreas circundantes²¹⁰. À medida que a localidade se desenvolve, observamos uma transformação do cenário, influenciada pela crescente presença da vida humana nas proximidades da estação e das oficinas.

²⁰⁸ Serfaty, Elaina Reioli Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pág. 49.

²⁰⁹ Idem, pág.49.

²¹⁰ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

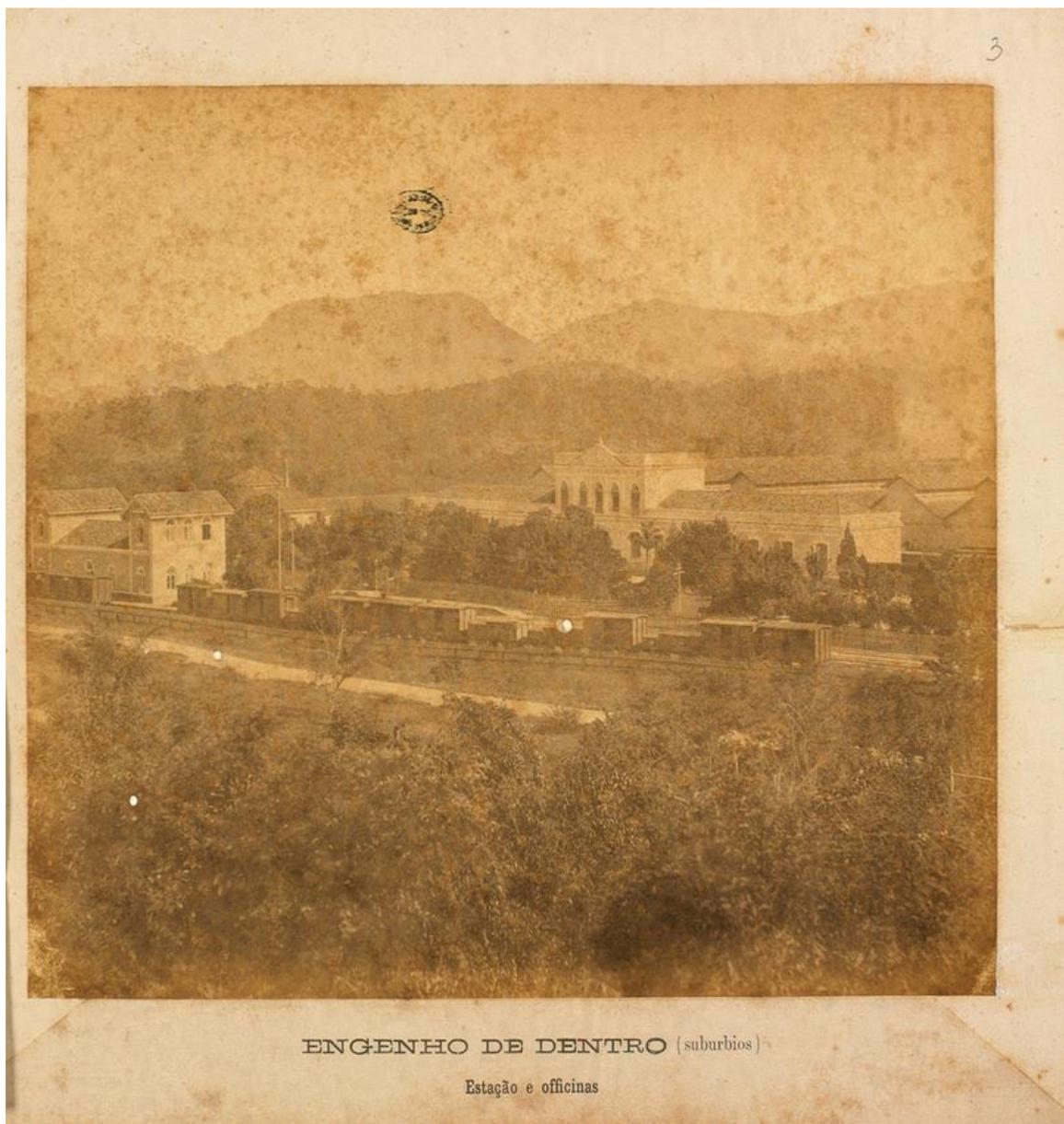


Figura 8: [ESTRADA de Ferro D. Pedro 2.]: Engenho de Dentro, suburbios: estação e oficinas. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1881. 1 foto, papel albuminado, pb, 18,8 x 24,8. Disponível em:http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon381909/icon1151154.jpg

A chegada da ferrovia teve um impacto significativo, afetando de maneira direta e indireta a vida urbana. Guazzelli em sua pesquisa, demonstrou que isso se traduziu na mobilização de uma considerável força de trabalho, na realização de obras de grande magnitude, na construção de edifícios, instalação de equipamentos e infraestrutura²¹¹. Além disso, a autora destaca que a ferrovia demandou extensas áreas para abrigar o complexo da estação, compreendendo escritórios, bilheterias, pátio de manobras, área de

²¹¹GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014. Pág. 23.

embarque e desembarque de passageiros, plataforma de carga e descarga, oficinas de manutenção, fabricação e montagem, armazéns e habitações para os trabalhadores²¹². Importante destacar que o desenvolvimento do complexo ferroviário também envolveu a construção de edificações que desempenharam um papel fundamental em seu funcionamento.

Como resultado desse desenvolvimento abrangente, pudemos observar um aumento substancial no crescimento da oficina de Engenho de Dentro. Com a introdução da ferrovia, tornou-se necessário dispor de vastas áreas para acomodar o complexo da estação, compreendendo escritórios, guichês de bilhetes, pátios de manobra, plataformas de embarque e desembarque de passageiros, entre vários outros, na qual também englobou armazéns e alojamentos para os trabalhadores envolvidos²¹³. Nesse contexto, a construção das edificações desempenhou um papel crucial para garantir o funcionamento eficaz do complexo ferroviário.

Augmento das oficinas do Engenho de Dentro

Foram estas oficinas projectadas para serem desenvolvidas á medida que o exigissem as necessidades do serviço, e de facto, depois que começaram a funcionar, receberam diferentes aumentos em edifícios e machinismo.

Mas ainda assim não podem dar vasão á quantidade de obras que requer o trafego, sempre crescente, de uma estrada tão importante como esta, que já conta 590 kilometros de linha em serviço, e em paiz onde a industria particular não está ainda habilitada para satisfazer as necessidades d'uma empresa deste genero.

O que hoje se torna mais urgente, e absolutamente imprescindivel, é a construcção de mais alguns telheiros, onde se abriguem os carros em reparação, para que as obras possam ser feitas com mais rapidez, economia e vantagem para a Estrada e Estados-Unidos, e estão ainda encaixotadas por falta de lugar, sendo, no entanto, tão necessarias para o trabalho das officinas²¹⁴.

A citação revela a natureza progressiva das oficinas, projetadas para crescer à medida das demandas do serviço ferroviário. Apesar de expandirem suas instalações e adquirirem equipamentos adicionais, enfrentaram dificuldades em atender à crescente necessidade de reparos, resultante do constante aumento do tráfego em uma ferrovia de grande importância, que já se “estendia por 590 quilômetros”. A urgência de construir mais

²¹² GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014. Pág. 23.

²¹³ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014. Pág. 23

²¹⁴ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 73.

estruturas de abrigo para os carros em reparação era destacada como um imperativo para “tornar as operações mais eficientes, econômicas e vantajosas”, na qual vemos uma carência de espaço, que é evidenciada pela persistente necessidade de “encaixotar carros”. Portanto, apesar de sua importância para o funcionamento contínuo das oficinas, ressalta a complexidade de gerenciar uma rede ferroviária de tal magnitude e a necessidade contínua de adaptação e inovação para atender às demandas crescentes.

A implementação da estrada de ferro inicialmente apresentou um desafio, ao qual o governo respondeu com prontidão. A solução adotada foi a expropriação dos edifícios e terrenos indispensáveis para a construção da linha férrea, bem como para a instalação de estações, oficinas e depósitos²¹⁵. Dessa maneira, D. Pedro II estabeleceu um complexo industrial dedicado à criação e manutenção dos trilhos, linhas e outras instalações relacionadas ao sistema ferroviário²¹⁶. Essa decisão demonstra a visão e a determinação do governo em superar obstáculos e impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, contribuindo para o crescimento econômico e a conectividade do país.

Em síntese, o fenômeno de desenvolvimento urbano na região de Engenho de Dentro, assim como em toda a cidade do Rio de Janeiro, revela uma profunda interligação entre o avanço urbano e a expansão das redes ferroviárias no Brasil. O estudo de Ciro Marques Reis e Renan do Nascimento Barata Antunes²¹⁷ destaca o papel crucial das ferrovias como impulsionadoras do progresso, conectando áreas geográficas, e catalisando o crescimento econômico e social. Esse contexto ressalta a importância estratégica do transporte ferroviário não apenas como meio de locomoção, mas como um elemento transformador que moldou e impulsionou o desenvolvimento urbano na região, deixando um legado duradouro na paisagem e na dinâmica socioeconômica local.

As suas officinas de reparação de machinas e carros tem levado a rapidez, economia e perfeição de trabalho ao gráo mais elevado que é possível obter com os recursos de que dispõe, rivalizando com officinas da Europa nas mesmas condições, e constituindo desse modo uma boa escola pratica de artes mechanicas não menos util do que a de engenharia.

Alli já se construem carros pelo mesmo preço por que nos ficam aqui os que nos vem de fóra e melhores do que estes, e muito breve se construirão tambem locomotivas.

²¹⁵ EL-KAREH. Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 84.

²¹⁶ EL-KAREH. Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 84.

²¹⁷ ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO. *Revista Turismo & Cidades*, v. 1, p. 24-40, 2019. Pág. 4

E ainda, como empresa nacional, um consumidor de productos do paiz, pois só recorre aos mercados estrangeiros para aquillo que não póde obter entre nós ou que aqui não encontra senão em condições muito desvantajosas²¹⁸.

A fonte ressalta a notável eficiência das oficinas de reparação de máquinas e carros da região, enfatizando a “rapidez, economia e excelência no trabalho alcançadas com os recursos disponíveis”. Essas oficinas foram mencionadas como rivalizando com suas contrapartes europeias em condições semelhantes, transformando-se em uma valiosa “escola prática de artes mecânicas, comparável em utilidade à área de engenharia. Além disso, é mencionado na fonte que, a empresa desempenhou um “papel nacional ao consumir produtos do país” sempre que possível, “recorrendo ao mercado estrangeiro para aquilo que não pode obter entre nós ou que aqui não encontra senão em condições muito desvantajosas”, o que contribuiu para a economia do país.

A região de Engenho de Dentro assumiu um papel crucial na expansão das redes ferroviárias no Rio de Janeiro e em âmbito nacional. Emergiu como um dos locais de maior relevância para o avanço e a consolidação das ferrovias no estado, conforme enfatizado pelos estudiosos, alcançando um reconhecimento em escala nacional²¹⁹. As consequências desse processo de evolução e mudanças continuam a ressoar até os dias atuais, delineando a configuração atual dessa localidade.

A compreensão da urbanização desses espaços é de suma importância, uma vez que cada localidade possui suas particularidades e evoluiu de maneira única, seja de forma semelhante ou diversa. Nesse sentido, a análise do contexto social, econômico e político se torna crucial, o que justifica a relevância desta pesquisa para enriquecer o campo de estudos relacionado às ferrovias, urbanização e, especificamente, à região de Engenho de Dentro. O objetivo do estudo foi contribuir para a compreensão das transformações sociais, políticas e econômicas ao analisar o processo de implementação e o impacto da Estrada de Ferro D. Pedro II, bem como a construção das novas oficinas em Engenho de Dentro. Tais processos foram determinantes para o surgimento de cidades, vilas e subúrbios, onde as habitações eram edificadas nas proximidades das estações e serviam

²¹⁸Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 123.

²¹⁹Serfaty, Elaina Reili Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906). Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

de moradia para os próprios trabalhadores²²⁰. Através dessas dinâmicas, emergiu uma nova forma de convivência e interação entre os operários da ferrovia.

Ao abordar a urbanização em relação às ferrovias, é essencial considerar esses aspectos e precauções. Naquela época, a ferrovia simbolizou transformação, inovação e progresso, mas ao longo do tempo sua importância passou por uma diversificação, especialmente com a introdução das vias rodoviárias²²¹. Esse processo deve ser interpretado como uma série de mudanças e adaptações para atender às transformações e necessidades da época, na qual hoje em dia, os trens desempenham um papel fundamental no transporte de uma parcela significativa da população que trabalha nos centros urbanos e reside em áreas suburbanas mais distantes, como a baixada²²². Essas áreas se desenvolveram em torno das estações ferroviárias, dando origem a subúrbios que compreendem a maior parte dessas localidades.

²²⁰ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

²²¹ NAGAMINI, Marilda. 1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). *Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

²²² ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. *ENGENHO DE DENTRO - DA OFICINA AO LEGADO OLÍMPICO: LAZER, ESPORTES E ESPAÇO*. Revista Turismo & Cidades, v. 1, p. 24-40, 2019.

3. O TRABALHO LIVRE

Neste capítulo, aborda-se como foi o desafiante processo de introdução de um novo modelo de trabalho. Com o advento do trabalho livre, emergiu uma dinâmica complexa na demarcação entre o trabalho livre e o escravizado, com fronteiras delicadas e áreas de intersecção no contexto da escravidão²²³. A partir disso, vemos que esse processo abrigou a trajetória da concepção de um ideal, a estruturação de uma nação independente e a transição para a abolição da escravatura, culminando na ascensão do trabalho livre como nova realidade predominante²²⁴. Portanto, o cenário ideológico sofreu modificações significativas com a irrupção do capitalismo, gerando transformações substanciais nas formas e nas relações laborais.

Neste capítulo, procederemos à sua divisão em dois subcapítulos distintos. Inicialmente, exploraremos o conceito do “*Novo Ideário*”, examinando a construção gradual da noção de trabalho livre que culminou na abolição da escravidão. Com isso em mente, investigaremos os debates que cercaram essa emergente forma de trabalho, analisando como foi concebida e recebida pelos proprietários de terras. Na teoria esse novo ideário sugeriu a exclusão de escravizados na empreitada de construção, graças ao trabalho livre, entretanto, na prática, constatamos a presença de escravizados efetivamente envolvidos nas obras ferroviárias²²⁵. Diante disso, examinaremos o processo de constituição de uma mão de obra livre, notadamente composta em sua grande parte por imigrantes europeus.

No segundo subcapítulo exploramos a “*Os empresários e comerciantes britânicos*”, abordando a marcante contribuição que eles exerceram na introdução e desenvolvimento das ferrovias no contexto brasileiro, influenciando áreas econômicas, sociais e culturais. Fundamentados em sua experiência, os ingleses fomentaram o ideal de progresso por meio da implantação das linhas ferroviárias, e essa perspectiva se reflete na proeminente presença britânica nos projetos e nas funções relacionadas às construções ferroviárias inaugurais no Brasil²²⁶. De forma análoga a muitos outros países, empresários

²²³ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.27.

²²⁴ WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

²²⁵ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

²²⁶ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 43.

britânicos detiveram poderio financeiro e influência política no Brasil, exportando produtos manufaturados para abastecer as empreitadas ferroviárias, em que, desempenharam um papel proeminente ao assinar contratos para obras públicas e ao gerir setores comerciais cruciais, além de participar ativamente de projetos urbanos²²⁷. Claramente essa influência trouxe aspectos que influenciaram as relações dos trabalhadores dentro dessa ótica de trabalho livre.

3.1 Novo ideário

A sociedade brasileira do século XIX se viu diante de uma encruzilhada complexa e desafiadora com a ascensão do capitalismo e a transformação dos paradigmas de transporte e relações laborais. O núcleo desse processo estava centrado na transição em direção a uma força de trabalho livre, no entanto, a evolução do contexto resultou em fronteiras entre escravidão e liberdade que se tornaram intrincadas e ambíguas²²⁸. A observação constante do desvanecimento das demarcações entre trabalho livre e escravizado criou zonas nebulosas em um mundo ainda permeado pela escravidão²²⁹. Esse período crucial na história brasileira evidencia a complexidade da transição para um modelo econômico e social baseado no capitalismo, revelando as tensões e ambiguidades inerentes a essa transformação.

Apesar das resistências iniciais, a introdução do capitalismo desencadeou transformações substanciais na sociedade. Durante esse período, o comércio de escravos assumiu uma relevância considerável para os fazendeiros, que se beneficiavam economicamente dessa mão de obra, no entanto, numa análise mais ampla e comparativa com nações que aboliram a escravidão, o capitalismo emergente brasileiro ocupava o centro das transformações econômicas e sociais²³⁰. Este era caracterizado como um sistema lucrativo e modernizador, desencadeando um conflito entre duas formas distintas de organização política, econômica e social²³¹. A interseção desses elementos delineou

²²⁷ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76,

²²⁸ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág.27.

²²⁹ Idem, pág. 27.

²³⁰ WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

²³¹ WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

um período de transição complexo, marcado por desafios e contradições, mas que, ao final, moldou substancialmente o panorama social e econômico do Brasil do século XIX.

A introdução do novo paradigma econômico, aliada à persistência do sistema escravista, relegou o Brasil a uma posição de atraso quando comparado a outras nações contemporâneas. No entanto, essa conjuntura desafiadora catalisou a necessidade urgente de redefinir o curso do país, como a busca por um novo ideário e a construção de uma identidade nacional emergiram como imperativos inescapáveis²³². Nesse contexto, a sociedade brasileira foi convocada a enfrentar dilemas cruciais, questionando tradições arraigadas e forjando um caminho próprio em direção à modernidade²³³. Esse período de transição não apenas reflete a complexidade dos desafios enfrentados, mas também destaca a resiliência e a capacidade de reinvenção do Brasil, marcando um capítulo crucial em sua história na busca por uma identidade nacional autêntica e alinhada aos anseios do tempo.

Deferido o requerimento, o Sr. Dr. Pereira da Cunha proferio a seguinte allocução:

Depois de trezentos anos de dominação colonial, o patriotismo dos brasileiros despertou, e o Brazil se constituiu nação independente. Outorgada pelo immortal fundador do império a sabia constituição que nos rege, gozou o Brazil do primeiro elemento de civilização – a liberdade – e com ella a imprensa livre. A liberdade, que garante os direitos do cidadão, a imprensa, que diffunde as luzes e leva a civilização a todos os pontos do imperio²³⁴.

A fonte consiste em um discurso proferido pelo “Sr. Dr. Pereira da Cunha”, abordando o processo de independência do Brasil e sua relação com o desenvolvimento nacional, a introdução dos caminhos de ferro e a influência do vapor como meio de engrandecimento. O discurso começou celebrando “o despertar do patriotismo dos brasileiros após trezentos anos de dominação colonial”, marcando a constituição do Brasil como uma “nação independente”. Destaca-se a outorga da constituição pelo fundador do império e a obtenção do primeiro elemento de civilização, “a liberdade, juntamente com a imprensa livre”, que foi vista como um veículo para disseminar conhecimento e iluminar o país.

O Brazil, gozando de taes beneficios, collocou-se a par das nações civilizadas, e deu os primeiros passos desassombradamente na senda do progresso e da civilização. Posteriormente foi ensaiado, por algumas das velhas nações, outro

²³² WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

²³³ WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

²³⁴ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro Quarta-feira, 29 de junho de 1859. N°. 87, pág.1

meio poderoso de engrandecimento – o vapor: o vapor, senhores, que devora o espaço, estreita as relações, e aproxima os homens²³⁵.

Ainda em outro trecho da referida fonte, o orador enfatiza que, com esses benefícios, o Brasil se equiparou às nações civilizadas, dando os primeiros passos em direção ao progresso e à civilização. Ele menciona a introdução do vapor como um meio poderoso de engrandecimento, descrevendo suas características de encurtar distâncias e aproximar pessoas. A ênfase recai sobre a aspiração do Brasil de criar sua própria rede de ferrovias, comparada a uma “rede encantada, de ferro”, que já havia realizado prodígios em outras partes do mundo.

Em 1855, finalmente, a estrada de ferro deixou de ser um mytho para os Brazieiros, ella se tornou uma realidade e nossas selvas virgens ouvirão o sibilar estridente da locomotiva.

Senhores, bem inspirado foi ainda o monrcha, como sempre é em todo quanto pratica, nomeando o Exm. Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni presidente da Companhia da estrada de ferro. Apesar da proteção dos poderes do Estado, apesar dos capitaes particulares, a estrada de ferro de D. Pedro II teve de lutar com obstaculos, que para supera-los necessário era uma vontade, como esse patriotismo acrisolado. Tanto, porém, essa vontade, como esse patriotismo forão encontrados no Brasileiro distincto que preside a companhia de D. Pedro II, e que hoje se acha entre nós²³⁶.

Nesse outro trecho da fonte, demonstra que com a confirmação da implementação da ferrovia foi mencionada em 1855, quando ela “deixou de ser um mito e se tornou uma realidade”. O Sr. Dr. Pereira da Cunha elogia a escolha do “Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni como presidente da Companhia da Estrada de Ferro”, enaltecendo sua inspiração e papel nesse empreendimento. Ele destaca a luta da ferrovia de D. Pedro II contra obstáculos, apesar da “proteção do Estado e do apoio de capitais privados”. a fonte fornece uma visão eloquente sobre o processo de independência do Brasil, o desejo de progresso por meio da construção de ferrovias e a valorização do vapor como um instrumento de modernização.

O Brasil é frequentemente caracterizado como uma nação jovem como destacado na fonte, repleta de otimismo e perspectivas de progresso, particularmente vinculadas à realização das ferrovias, iniciadas com os caminhos de ferro de D. Pedro II. Nesse contexto, a figura do monarca é enaltecida como um símbolo da aspiração nacional, na qual a narrativa predominante sustentava que as transformações desejadas dependiam do fervor nacionalista, evidenciando a crença de que mudanças substanciais ocorreriam

²³⁵ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro Quarta-feira, 29 de junho de 1859. N.º. 87, pág.1

²³⁶Jornal do Commercio, Rio de Janeiro Quarta-feira, 29 de junho de 1859. N.º. 87, pág.1

nos âmbitos político, econômico e social²³⁷. No entanto, ao examinar mais atentamente, é possível identificar elementos de continuidade que desafiam essa visão.

Em um cenário em que o Brasil ainda estava sob o domínio imperial e vinculado à instituição da escravidão, as primeiras ferrovias foram estabelecidas. Essas vias férreas, consideradas símbolos do desenvolvimento capitalista global, foram introduzidas no país por meio de uma combinação de investimentos públicos e privados, tanto nacionais quanto estrangeiros, durante a segunda metade do século XIX²³⁸. Este período testemunhou uma constante exaltação da independência nacional, representando a busca por uma nação coesa, capaz de se distanciar da condição de colônia que predominava até então²³⁹. As ferrovias, como agentes de integração e modernização, refletiram não apenas avanços tecnológicos, mas também aspirações de autonomia e desenvolvimento econômico, contribuindo para moldar a narrativa da transição do Brasil para uma nova era de sua história.

A análise acerca da constituição de uma força de trabalho emancipada, com uma perspectiva voltada para o trabalho livre, surge como um tema central. Eric Foner²⁴⁰, em sua obra, destaca que sociedades profundamente ligadas à agricultura enfrentaram desafios significativos durante os processos de emancipação, em que nesse período, ocorreram conflitos intensos relacionados ao controle sobre a formação de uma nova classe de trabalhadores, envolvendo a definição de direitos, privilégios e posicionamento social dos libertos. Simultaneamente, observa-se a transição de regiões predominantemente rurais para ambientes urbanos em processo de urbanização e progresso, na qual em contextos mais afastados dos centros urbanos, diversas abordagens e estratégias foram empregadas para atingir um objetivo comum: o controle da mão de obra emergente²⁴¹. Esse cenário ilustra a intrincada interação entre a formação de classes, a urbanização e o desenvolvimento econômico, moldando a trajetória das sociedades em processo de transformação.

²³⁷ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 31.

²³⁸ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 31.

²³⁹ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 31.

²⁴⁰ FONER, Eric. Nada além da liberdade: a emancipação e seu legado. Rio de Janeiro: Paz e terra. 1983. Pág. 27.

²⁴¹ FONER, op. cit., p. 27.

O impacto e o processo de abolição que ocorreram em várias sociedades são destacados pelo autor como fatores cruciais para a trajetória subsequente. Foner²⁴² salienta que a própria dinâmica desse processo foi determinante para moldar o futuro, incluindo quem detinha o controle sobre ele, qual era o papel desempenhado pelos próprios escravizados e até que ponto a emancipação desafiava o domínio dos fazendeiros sobre os recursos econômicos e sua posição dominante na esfera política e social²⁴³. Uma preocupação central do autor é a possibilidade de perda de controle sobre a mão de obra escrava que existia antes da libertação, em que essa temática é recorrente na historiografia, onde muitos autores analisaram as nuances das relações paternalistas que se desenvolveram entre empregadores e empregados, bem como entre ex-escravizados e ex-senhores²⁴⁴. Essa complexa rede de relações contribuiu para moldar os desafios e as oportunidades que surgiram após a abolição, influenciando a transição de uma sociedade marcada pela escravidão para uma nova era de relações de trabalho e poder.

Com a inauguração das construções das Estradas de Ferro a partir da promulgação do Decreto de 1852,

Decreto N° 641, de 26 de Junho de 1852.

Autorisa o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes fôrem.

Hei por bem sancionar, e mandar que se execute a seguinte resolução da assembléa geral legislativa:

[...]²⁴⁵

O trecho menciona o Decreto N° 641, datado de 26 de junho de 1852, que é um documento oficial que autoriza o governo brasileiro a conceder a construção total ou parcial de uma ferrovia a uma ou mais companhias. A companhia responsável pela construção da ferrovia foi obrigada a não utilizar escravizados como mão de obra, optando por empregar apenas trabalhadores livres. Isso representa uma significativa mudança na dinâmica de trabalho na construção ferroviária, considerando que a escravidão era comum na época.

§9º A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e costeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção de recrutamento, bem como da

²⁴² FONER, op. cit., p. 28.

²⁴³ FONER, op. cit., p. 28.

²⁴⁴ FONER, op. cit., p. 28.

²⁴⁵ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856\Edição 00013 (20). Pág. 99.

dispensa do serviço activo da guarda nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por lei fôrem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.
Francisco Gonçalves Martins²⁴⁶

Além disso, a fonte menciona que foram oferecidas vantagens e isenções aos trabalhadores, tanto nacionais quanto estrangeiros, como a isenção do recrutamento militar e outros benefícios, com o objetivo de atrair mão de obra qualificada e promover a imigração como parte do projeto ferroviário. Por fim, a companhia ferroviária foi exigida a se constituir como uma sociedade legal e ter seus estatutos aprovados pelo governo antes de emitir ações, visando garantir a legalidade e conformidade com as regulamentações estatais no desenvolvimento da ferrovia e na emissão de ações para financiar o projeto.

Em destaque, sobre a proibição da presença de escravizados trabalhando nas estradas de ferros, é tido como uma estratégia teórica para afirmar o rompimento com a escravidão. No entanto, a prática revelou uma realidade diferente, à medida que se analisa o desenvolvimento dessas ferrovias, surgiram relatos que indicaram a presença efetiva de escravizados nas construções²⁴⁷. Por essa razão, é comum que estudiosos que abordam esse tema considerem a implementação das estradas de ferro como um marco na transição para uma mão de obra livre, que passaria a integrar a nova economia e dinâmica social emergente.

Certamente, diversas análises historiográficas estabelecem uma conexão entre as ferrovias e a formação de mão de obra, sendo que um dos fundamentos para essa interpretação está relacionado a uma das disposições do Decreto de 1852²⁴⁸. Esse decreto abordou a autorização para concessões visando a construção de ferrovias a partir do município da corte, que se estendessem até as províncias de Minas Gerais e São Paulo. Nesse contexto, o documento destacou a necessidade de se empregar mão de obra livre e nacional na construção e manutenção das ferrovias, em detrimento da utilização de escravizados.

²⁴⁶Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856\Edição 00013 (20). Pág. 99.

²⁴⁷ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76.

²⁴⁸ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 84.

Portanto, o destaque conferido ao artigo 9º do decreto revela uma mudança significativa na abordagem empregada na construção e operação das ferrovias. Ao proibir explicitamente o uso de escravos para essas finalidades, o decreto reflete uma intenção clara de promover a utilização de trabalhadores livres²⁴⁹, na qual o estabelecimento de benefícios específicos para trabalhadores nacionais, como isenção de recrutamento e serviço ativo na guarda nacional, e a concessão de vantagens similares a trabalhadores estrangeiros, assemelhando-se às concedidas a colonos úteis e industriais, sinalizam uma preocupação não apenas com a emancipação da força de trabalho, mas também com a promoção de uma mão de obra qualificada e comprometida²⁵⁰. Este artigo, portanto, não apenas delineia as diretrizes para a construção das ferrovias, mas também destaca o papel crucial que a legislação desempenha na formulação de uma estrutura laboral mais equitativa e alinhada com os ideais emergentes da época.

Essa abordagem delineada pelo decreto reflete uma das estratégias governamentais para alinhar o desenvolvimento das ferrovias com a modernização e a transição para uma mão de obra livre. Ao fazê-lo, as ferrovias não apenas se tornaram catalisadoras do crescimento econômico e infraestrutura do país, mas também desempenharam um papel fundamental na condução da transformação social²⁵¹. A gradual substituição da escravidão pela mão de obra assalariada, promovida por essa legislação, revela a intenção de associar as ferrovias não apenas a avanços tecnológicos, mas também a mudanças profundas nas relações de trabalho e na estrutura social²⁵². Essa interconexão entre as ferrovias e a formação de uma nova força de trabalho ilustra a complexidade das mudanças sociopolíticas e econômicas que o Brasil enfrentou nesse período crucial de sua história.

Somente pessoas livres poderiam ser empregadas na construção, os brasileiros ficariam isentos do recrutamento. Mesmo com a ideia da formação de uma mão de obra livre ao novo modelo de econômico e social, ainda foi possível encontrar escravizados na construção das ferrovias²⁵³.

²⁴⁹ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856\Edição 00013 (20). Pág. 99.

²⁵⁰ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 84.

²⁵¹ Idem. pág. 84.

²⁵² LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76.

²⁵³ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. Pág. 84.

A citação apresentada oferece uma análise abrangente e ponderada sobre a relação entre a disposição do “Decreto de 1852”, a utilização de mão de obra livre e a persistente presença de escravizados na construção das ferrovias no Brasil. Ao destacar a intenção do decreto de alinhar a modernização econômica e social com a gradual abolição da escravidão, a autora Patrícia Gomes de Moais²⁵⁴, identifica a ideia subjacente de criar uma força de trabalho assalariada em consonância com os princípios emergentes do sistema econômico capitalista. A autora conclui que a presença de escravizados nas ferrovias reflete a complexidade das transformações sociais e econômicas da época, a citação demonstra uma apreciação profunda das nuances históricas. Essa análise destaca a interseção entre ideais, políticas, economia e cultura, enriquecendo a compreensão da implementação das ferrovias no contexto brasileiro do século XIX.

Embora fosse permitido empregar pessoas na construção das ferrovias, com dispensa do recrutamento para os brasileiros, observou-se a presença de escravizados envolvidos nas obras ferroviárias. conforme relatado pelo *Jornal do Commercio (RJ) entre 1850 e 1859*²⁵⁵, na qual este periódico documentou minuciosamente todas as proibições e legislações relacionadas à implementação das ferrovias, revelando uma contradição entre a legislação existente e a prática observada. Esse paradoxo evidencia as complexidades e desafios enfrentados na transição de uma força de trabalho vinculada à escravidão para uma estrutura que buscava, teoricamente, a utilização exclusiva de mão de obra livre²⁵⁶. A análise desse cenário oferece uma visão crítica sobre a implementação das políticas de trabalho durante o desenvolvimento das ferrovias, ressaltando as lacunas entre a legislação formal e a realidade vivenciada.

“Art.12. É expressivamente proibido à companhia possuir ou empregar escravos nas obras que tem de fazer. Somente poderão ser empregadas nas obras, na conservação e reparo das estradas de ferro, e em todo o serviço a elas concernente. Relativamente porém à 1ª secção da Estrada de Ferro guardar-se-ia o disposto no At.4 do contrato celebrado em Londres, aos 9 de fevereiro do corrente ano com Edward Prince²⁵⁷.”

O trecho fornecido é uma cláusula, foi retirada de um do “Decreto de 1852”, que estabelece explicitamente a proibição da “companhia de possuir ou empregar

²⁵⁴ GOMES, Patrícia Morais. Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013.

²⁵⁵ *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, Quinta feira, 17 de maio 1885. Nº. 135, pág.1

²⁵⁶ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76.

²⁵⁷ *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, Quinta feira, 17 de maio 1885. Nº. 135, pág.1

escravizados nas obras que estão em andamento”. Isso implica que a mão de obra escravizada não deveria ser utilizada para a construção, “conservação ou reparo das estradas de ferro”, assim como em qualquer serviço relacionado a elas. No entanto, há uma referência à “1ª seção da Estrada de Ferro” e ao “Art.4” do contrato celebrado em Londres, aos 9 de fevereiro do corrente anno com “Edward Prince”, indicando que possivelmente esta cláusula se aplicava de maneira diferente a uma seção específica da ferrovia, talvez por um contrato especial ou circunstância, sugere que poderiam ter havido casos em que as regras não foram estritamente seguidas ou que havia nuances em relação a essa proibição²⁵⁸.

Como evidenciado no trecho extraído do *Jornal do Commercio*²⁵⁹, Rio de Janeiro, em 1885, desde a assinatura do contrato para a edificação das ferrovias, estava enfaticamente proibido o uso ou engajamento de escravizados nas obras em andamento. Essa clara proibição da utilização de mão de obra escrava no processo de construção das ferrovias era uma medida que atendia aos interesses dos investidores ingleses, que desempenharam um papel crucial na implementação inicial dessas vias, e buscava, inicialmente, estabelecer um padrão de trabalho livre na estruturação das ferrovias²⁶⁰. Entretanto, Lamounier²⁶¹ apontou que, apesar das frequentes proibições em relação à empregabilidade de trabalhadores escravizados nas ferrovias, especialmente nas etapas de construção, nem sempre essa regra foi rigidamente seguida, em que autora ressalta que ela foi aplicada principalmente à companhia e aos empreiteiros principais, deixando brechas para sua inobservância por empreiteiros de menor porte, subempreiteiros e fornecedores de serviços. Por tais motivos encontramos documentações que sinalizavam a presença de escravizados nas construções ferroviárias.

Os termos das concessões destinadas à construção das ferrovias foram enfáticos na proibição do emprego de escravizados pelas companhias, como apontado pela autora. Como já mencionado, essa regulamentação parecia se aplicar primordialmente às companhias ferroviárias e aos empreiteiros principais, no entanto, há evidências de que essa condição não se estendia aos empreiteiros de menor porte, subempreiteiros e várias

²⁵⁸ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág.155.

²⁵⁹ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Quinta feira, 17 de maio de 1885. Nº. 135, pág.1

²⁶⁰ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág.155.

²⁶¹ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág.155.

outras empresas que prestavam serviços para as próprias companhias ferroviárias²⁶². Contudo, apesar da continuidade dessas proibições em leis e contratos posteriores, houve indícios de que essa regulamentação nem sempre foi seguida de maneira estrita.

Nesse contexto, os empreiteiros principais frequentemente enfrentavam dificuldades em manter controle sobre os subempreiteiros. Esses últimos, por sua vez, empregavam mão de obra escravizada nas construções das ferrovias, embora muitas vezes deixassem essa presença implícita em seus relatórios²⁶³. Essa prática é ilustrada por um trecho retirado dos relatórios e também discutida por Chaiban²⁶⁴:

“Nos meses em que os trabalhos da lavoura porventura devem folgar aos fazendeiros, é talvez possível obter deles coadjuvações na preparação do leito, que são da maior importância, visto a dificuldade de obter os braços em número suficiente para obras de tanta magnitude²⁶⁵”.

Essa citação sugere que, “nos meses em que os trabalhos da lavoura porventura devem folgar aos fazendeiros”, poderia haver uma colaboração por parte deles na “preparação do leito” das estradas de ferro, em que isso é considerado crucial, dado o desafio de conseguir uma quantidade adequada de trabalhadores para obras tão extensas. A menção “à dificuldade de reunir uma mão de obra suficiente para empreendimentos de grande escala” como as ferrovias destaca a necessidade de aproveitar todas as oportunidades disponíveis para envolver indivíduos que, de outra forma, estariam envolvidos em atividades agrícolas. Essa passagem reflete a complexidade das demandas de trabalho e a importância de garantir recursos humanos para a realização bem-sucedida das obras ferroviárias.

A utilização destes trabalhadores, eram justificadas afim de realizar tarefas auxiliares, como a preparação dos leitos das estradas. Essa prática era justificada como uma forma de lidar com a falta de mão de obra disponível para as obras, no entanto, conforme aponta a pesquisa de Chaiban²⁶⁶, o uso desses escravizados não era meramente uma resposta à escassez de trabalhadores. De fato, os escravizados envolvidos nas construções das ferrovias eram, em grande parte, cedidos por seus proprietários, muitos

²⁶² LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág., 62.

²⁶³ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág., 62.

²⁶⁴ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 77.

²⁶⁵ Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396

²⁶⁶ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 77.

dos quais eram fazendeiros que viam benefícios na estrada de ferro e apoiavam sua construção, e essa cooperação tinha interesses subjacentes e não se resumia apenas à escassez de trabalhadores²⁶⁷. Portanto, a utilização de escravizados nas obras ferroviárias envolvia complexas relações de interesse, que iam além da mera justificativa da falta de mão de obra.

Em suma, o processo de construção das ferrovias no Brasil durante esse período foi marcado por uma série de transformações sociais e econômicas de magnitude notável. A pesquisa de Maria Lúcia Lamounier²⁶⁸ destacou a interconexão entre a construção das ferrovias, a evolução do mercado de trabalho e a influência sobre as estruturas econômicas preexistentes, a autora ainda destacou que, especialmente as ligadas à agricultura de exportação, em que o influxo de imigrantes, a demanda por diversos tipos de trabalhadores e a justificativa da escassez de mão de obra qualificada revelam a complexidade das mudanças em curso. Nesse cenário, as ferrovias não apenas simbolizaram o progresso e modernização do Brasil, mas também desencadearam um processo de rearranjo laboral que reverberou em várias esferas da sociedade²⁶⁹. O país testemunhou, através dessas vias férreas, não apenas o deslocamento físico dos trens, mas também uma mudança paradigmática no panorama socioeconômico, onde as trilhas de ferro traçaram novas trajetórias para a nação em formação.

Sob a alegação da escassez de mão de obra qualificada, um contingente considerável de trabalhadores estrangeiros foi atraído, ocupando, por conseguinte, posições de destaque na Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Como bem frisado por Lamounier²⁷⁰, esse processo implicou em custos iniciais substanciais, uma vez que a mão de obra, os insumos e os equipamentos necessários tiveram de ser importados da Europa. A estrutura hierárquica interna da empresa refletiu desigualdades, sendo a distribuição desproporcional da renda atribuída, em parte, ao notável grau de especialização dos engenheiros²⁷¹. Essa dinâmica complexa ilustra não apenas os desafios enfrentados na busca por talentos especializados, mas também os impactos financeiros e organizacionais dessa estratégia de recrutamento internacional.

²⁶⁷ Idem. pág. 77.

²⁶⁸ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

²⁶⁹ Ibid. Pág.50.

²⁷⁰ Ibid. Pág.50.

²⁷¹ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982.Pág. 75.

No entanto, de maneira ainda mais marcante, essa disparidade resultou da escassez de profissionais desse calibre no Brasil. Para atrair esses especialistas de seus países de origem, onde já estavam empregados, tornou-se imperativo oferecer salários substanciais capazes de persuadi-los a deixar suas nações e se engajarem nessa audaciosa empreitada²⁷². Esse cenário ressalta de forma eloquente não apenas o impacto das ferrovias na infraestrutura do país, mas também a influência crucial nas dinâmicas de trabalho, nas estruturas hierárquicas e no panorama econômico em transformação.

3.2 Os empresários e comerciantes britânicos

A influência britânica desempenhou um papel decisivo na introdução das ferrovias no Brasil, como destacado na obra de Jorge Caldeira, “Mauá, Empresário do Império”. O livro delinea a figura proeminente de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, um destacado industrial e político brasileiro reconhecido como um pioneiro da industrialização no país durante o século XIX²⁷³. Inspirado pela experiência adquirida junto aos britânicos, o Barão de Mauá tornou-se um símbolo destacado dos empreendedores capitalistas da época, na qual sua liderança foi fundamental na implementação da primeira estrada de ferro que conectou o Rio de Janeiro ao município da Estrela a Petrópolis, marcando um marco significativo na história do desenvolvimento ferroviário no Brasil²⁷⁴. Devido a experiência adquirida com os ingleses, aderiu ao ideário do progresso através da introdução das ferrovias.

O Barão de Mauá, alinhado ao ideário do progresso inspirado pelos britânicos, foi um defensor fervoroso da introdução das ferrovias no Brasil. Como resultado, é notável a forte presença de ingleses nos projetos e como funcionários nas obras ferroviárias iniciais realizadas no país²⁷⁵. Essa relação entre brasileiros e ingleses não apenas impulsionou o desenvolvimento ferroviário, mas também contribuiu significativamente para o avanço do setor industrial e para a consolidação do Brasil como um participante ativo na era da revolução industrial²⁷⁶. Por esse motivo é perceptível a forte presença de ingleses nos projetos e como funcionários das obras ferroviárias empreendidas no Brasil nos primeiros anos.

²⁷² EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 75.

²⁷³ CALDEIRA, Jorge. Mauá, empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

²⁷⁴ CALDEIRA, Jorge. Mauá, empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

²⁷⁵ CALDEIRA, Jorge. Mauá, empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

²⁷⁶ CALDEIRA, Jorge. Mauá, empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Em síntese, a marcante influência dos ingleses na instauração das ferrovias no Brasil, revelada com minúcia na obra de Jorge Caldeira, “*Mauá, Empresário do Império*”²⁷⁷, traça um percurso rico e paradigmático na história do país. A jornada empreendida por Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, encarna o pioneirismo na industrialização nacional, ressoando como um símbolo dos visionários capitalistas do século XIX, ao materializar a primeira ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e a Estrela, culminando em Petrópolis, Mauá solidificou seu papel de mentor do progresso, profundamente imbuído na perspectiva de inserção das ferrovias como motores transformadores²⁷⁸. A matriz britânica, forjada por sua convivência com os ingleses, impulsionou-o a arrematar profissionais britânicos como protagonistas nos projetos, vitalizando as incipientes construções ferroviárias no Brasil²⁷⁹. Assim, essa colaboração íntima e transnacional delineou um trilho de transformações para as ferrovias no solo brasileiro, firmemente enraizando a nação em um cenário novo de desenvolvimento e interligação, marcando um capítulo fulcral na tessitura da história nacional.

Semelhantemente a muitos outros países, o Brasil também contava com empresários ingleses que possuíam significativa influência econômica e política. Estes indivíduos exportavam produtos industrializados para o país, estabeleciam contratos para obras públicas e gerenciavam setores comerciais de destaque, além de se envolverem em empreendimentos urbanos de relevância²⁸⁰. A presença desses empresários ingleses ilustra a interconexão complexa entre nações no cenário global do século XIX e a influência significativa que eles exerciam no desenvolvimento econômico e na configuração urbana do Brasil naquele período.

Na segunda metade do século XIX, os empresários e comerciantes britânicos continuavam ampliando significativamente sua influência e seu poder econômico, inclusive no setor de exportação de produtos manufaturados, de tecnologia e em vultosos investimentos na construção e na implantação de estradas de ferro ou em outros empreendimentos em várias províncias brasileiras²⁸¹.

A citação menciona que durante a “segunda metade do século XIX, os empresários e comerciantes britânicos mantiveram um crescimento notável em sua influência e poder econômico” no Brasil. Eles se destacaram não apenas na “exportação de produtos

²⁷⁷ CALDEIRA, Jorge. *Mauá, empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

²⁷⁸ Idem. pág. 30.

²⁷⁹ Idem. pág. 124.

²⁸⁰ SOUZA, Robério S... *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 43.

²⁸¹ Idem. pág. 47.

manufaturados e tecnologia”, mas também em realizar “investimentos substanciais em setores como a construção e implementação de estradas de ferro”, assim como em outros “empreendimentos em diversas províncias brasileiras”. Isso indica que a presença britânica estava profundamente enraizada na economia e infraestrutura do Brasil desse período, com um papel significativo em vários setores-chave do desenvolvimento nacional.

O trecho ressalta que durante a segunda metade do século XIX, tanto os comerciantes quanto os empresários britânicos mantiveram uma influência e poder econômico significativos no Brasil. Como previamente abordado, o processo de implantação das ferrovias no país esteve fortemente ligado ao capital e à tecnologia britânicos, fatores que contribuíram para a contínua dominação desses atores na esfera econômica e política²⁸². É crucial reconhecer essa dinâmica em relação aos britânicos, pois isso permite compreender o desenvolvimento das redes ferroviárias no Brasil e os caminhos que elas seguiram em termos de impacto econômico e social.

Mesmo diante das restrições e proibições, é evidente que as práticas de exploração da escravidão persistiram sob novas formas e configurações. É evidente que, mesmo diante das pressões exercidas pela Inglaterra para abolir o tráfico de africanos para o Brasil, durante e antes da década de 1850, diversos comerciantes e empresários britânicos mantiveram vínculos estreitos com a economia e a sociedade escravista do país em todas as regiões do império, na qual uma parte substancial desses empresários estabeleceu negócios diretamente ligados à economia escravista brasileira.²⁸³ Isso reforça a complexidade do panorama histórico e a necessidade de examinar tanto os esforços abolicionistas quanto as formas de resistência e adaptação que ocorreram em meio a esse contexto.

Nascente, o Imperio lutava com alguns obstáculos para seu engrandecimento, e por alguns annos a realização da idéa de caminhos de ferro ficou adiada. No estado, porém, de progresso do paiz tal idéa não podia ficar por tanto tempo supitada: a patriótica assembléa geral de 1852 decretou a lei dos caminhos de ferro de D. Pedro II, e o sabio monarcha, que rege os destinos do Brazil, sempre solícito pelo engrandecimento do imperio de Santa Cruz, não só sancionou tal lei, como fez convergir todos os esforços de seu governo para a realização de tão magnanima idéa²⁸⁴.

²⁸² Idem. pág. 47.

²⁸³ Idem, pág. 47.

²⁸⁴ Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Anno 39.- n. 87. Provincia e exterior – 1864. Pág.1.

A fonte apresenta um trecho que destaca o contexto do Império no momento da introdução das ferrovias no Brasil. Ela menciona que, apesar dos “desafios enfrentados” pelo país em sua fase inicial, a ideia de construir caminhos de ferro era uma aspiração que não poderia ser postergada por muito tempo. A fonte destaca a promulgação da “lei dos caminhos de ferro de D. Pedro II” pela “Assembleia Geral em 1852”, destacando o papel do monarca em apoiar essa iniciativa e dedicar os esforços de seu governo para sua realização. A linguagem utilizada transmite uma perspectiva positiva sobre o progresso e a modernização associados à implementação das ferrovias no contexto do Império brasileiro.

Existe uma tendência na época de construir um padrão de sociedade mais elevado, impulsionado pela ideia de progresso e nação. A estrada de ferro é associada à busca por uma civilidade e por uma nova estrutura que se alinhasse aos ideais dos países europeus, que haviam abandonado o sistema escravista em prol do sistema capitalista²⁸⁵. Isso reflete a aspiração de equiparar o Brasil a essas nações mais desenvolvidas, tanto em termos econômicos quanto sociais²⁸⁶. Portanto, a implementação das ferrovias não foi vista apenas como um impulso ao avanço tecnológico, mas também foi um componente importante na transformação mais ampla da sociedade brasileira.

No contexto das implementações das ferrovias, com destaque para a Estrada de Ferro D. Pedro II, é essencial sublinhar o cenário político e econômico que envolveu esse processo. Ana Lucia Duarte Lanna²⁸⁷, em sua pesquisa, situou o final do século XIX como o período em que a sociedade brasileira se deparou com a necessidade de romper com as amarras coloniais, consolidar sua independência e forjar uma identidade nacional, em que esse marco histórico é conhecido como a “*era das reformas*”, abrangendo transformações tanto na estrutura agrária quanto nas dinâmicas de trabalho. A apreensão e incerteza geradas pelo término da escravidão provocaram uma reavaliação profunda dos sistemas laborais, conduzindo à formulação de estratégias para a transição para um regime de trabalho pós-escravidão²⁸⁸. Portanto, as implementações ferroviárias não ocorreram isoladamente, mas sim inseridas em um contexto complexo de transformações sociais e econômicas que redefiniram a trajetória do Brasil rumo à modernidade.

²⁸⁵ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

²⁸⁶ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

²⁸⁷ LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. Pág. 2.

²⁸⁸ Idem. pág. 2.

Na perspectiva das empresas e empreiteiros, os trabalhadores imigrantes eram considerados uma mão-de-obra estável e consistente, ao mesmo tempo que contribuía para manter os salários em níveis mais baixos. A prática dos empreiteiros de trazer seus próprios trabalhadores, engenheiros e técnicos de confiança, muitas vezes devido ao conhecimento limitado das condições locais, reflete uma estratégia adotada para minimizar complicações e assegurar uma força de trabalho adequada para iniciar as obras²⁸⁹. Essa visão de uma mão-de-obra “estável” e “regular” também incorporava aspectos disciplinares, alinhados com as necessidades das empresas em busca de maior produtividade para maximizar os lucros²⁹⁰. Esta prática revela não apenas as dinâmicas complexas na gestão de força de trabalho em projetos de grande escala, mas também os desafios éticos e sociais associados à implementação dessas estratégias.

Nos Relatórios da Companhia EFDPII, era recorrente a menção à escassez de mão de obra e à carência de recursos humanos para dar conta das obras ferroviárias. Na implementação das ferrovias, os trabalhadores eram comumente vistos como uma porção subordinada dentro da complexidade das empresas envolvidas, na qual justificativa de escassez de mão de obra, empregada por outros países, tornou-se uma forma de utilizar a mão de obra negra de maneira mais econômica, mesmo sob a idealização da liberdade.²⁹¹. Isso nos levou a refletir sobre a utilização da mão de obra escravizada na construção da Estrada de Ferro D. Pedro II no Brasil.

A análise das motivações por trás da migração revelou uma complexidade que vai além de explicações simplistas. A estratégia migratória estava profundamente fundamentada na aspiração pela cidadania e na conquista de direitos fundamentais, na qual essa busca pela liberdade abarcava diversas esferas, incluindo a social, política e econômica, é importante notar que tais motivações não se limitavam a uma única lógica restritiva, mas sim a um conjunto interconectado de fatores²⁹². O anseio por independência, liberdade e igualdade de oportunidades impulsionou esse movimento, é crucial destacar a importância do estudo das migrações e de suas motivações, uma vez

²⁸⁹ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág.66.

²⁹⁰ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Pág.66.

²⁹¹ CAVALHEIRO, D. C. Os africanos livres na construção da estrada de Magé a Sapucaia. In: XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: Saberes e Práticas Científicas, 2014, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: Saberes e Práticas Científicas, 2014.

²⁹² Ibidem, Pág. 37

que desempenham um papel fundamental no cenário histórico²⁹³. Vale mencionar que o Engenho de Dentro, antes da construção de sua estação e oficina, era uma região predominantemente rural, composta por fazendas.

Neste estudo, exploramos a utilização da fotografia como uma ferramenta para compreender o conhecimento histórico. Tal como Ana Maria Mauad²⁹⁴ ressaltou em sua obra, a essência central reside em conceber a fotografia como uma mensagem que evoluiu ao longo do tempo, assumindo um papel dual, atuando tanto como um monumento visual quanto como um documento gráfico. dessa forma, a fotografia desempenha o papel de testemunho, sendo um registro direto e indireto do passado. As imagens capturadas durante todo o processo de construção das ferrovias revelaram informações de valor frequentemente negligenciadas, mas que possuíam o potencial de enriquecer a nossa compreensão como fontes históricas.

A apreensão da funcionalidade intrínseca à fotografia e suas múltiplas aplicações ao longo do tempo assume uma relevância de cunho excepcional.

Na perspectiva do controle social, a imagem fotográfica foi mobilizada para propósitos de identificação, inserindo-se nos registros humanos desde os primórdios do século XX, em que ela permeia documentos como identidades, passaportes e uma ampla gama de registros de natureza social.²⁹⁵. No âmbito privado, a fotografia desempenhou um papel crucial, navegando habilmente pelos retratos familiares, manifestando-se como uma evidência eloquente, foi capaz de testemunhar distintamente um *ethos* de vida específico, revelando traços de ostentação de maneira evidente, na qual esses elementos se refletiam através de objetos, poses e expressões meticulosamente capturados²⁹⁶. Emergiu, portanto, a exploração dessa perspectiva voltada para o domínio íntimo, quando nos dedicamos à análise das fotografias engendradas pela corporação.

²⁹³ Ibidem, Pág. 36

²⁹⁴ MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história: Interfaces.1996, Revista Tempo, vol.1 n. 2, p. 1.

²⁹⁵ Idem. pág.1.

²⁹⁶ Idem. pág.3.

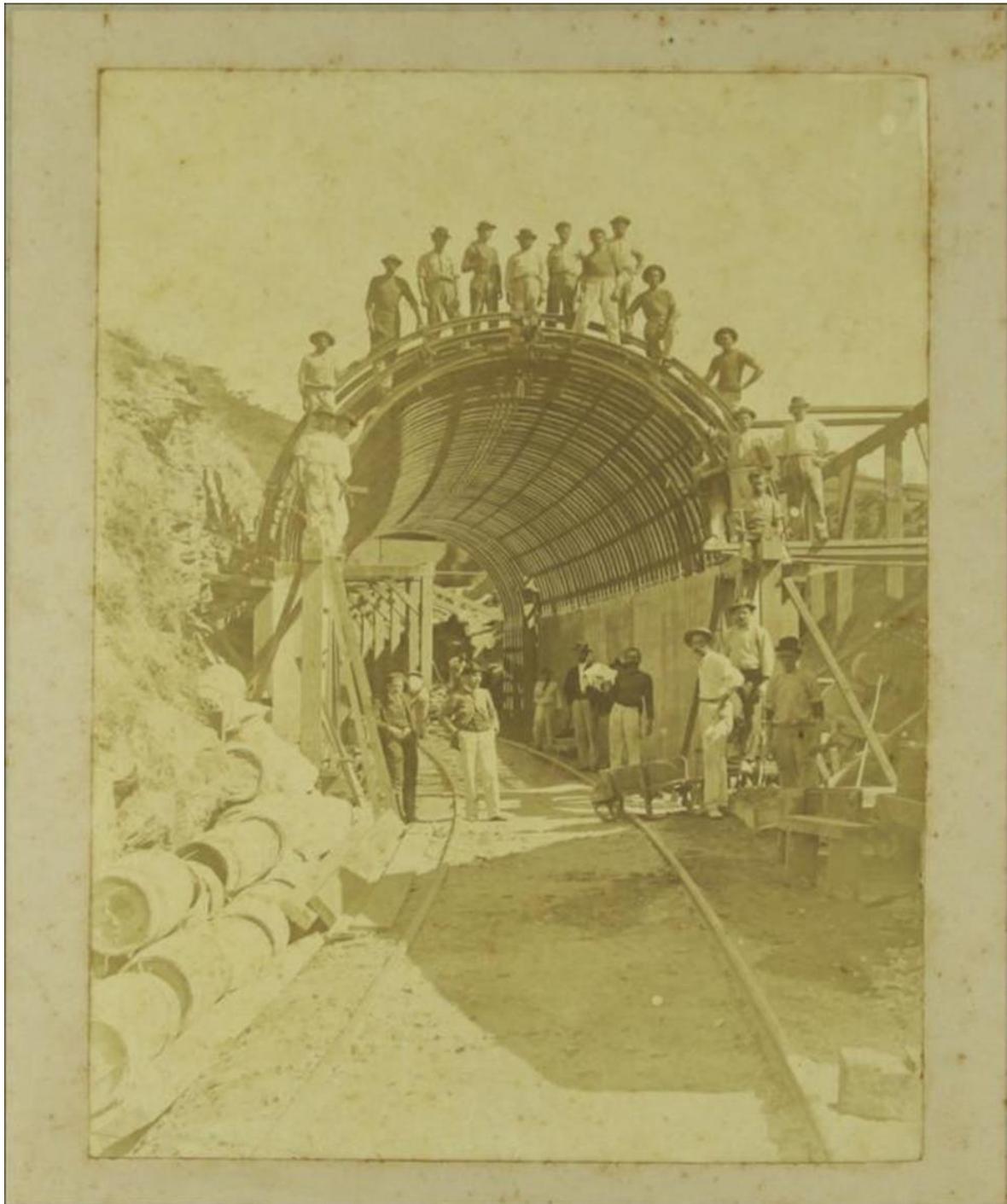


Figura 9: Trabalhadores nas obras de construção de um túnel de uma estrada de ferro. Data: 19/08/1902. Fonte: Coleção Família Passos. Museu da República.

A imagem de número 9 emergiu como um marco icônico, proveniente de uma preciosa coleção da Família Passos, atualmente resguardada no Museu da República, datando o ano de 1902. Com suas camadas intrínsecas de significado, esta imagem desvela um amplo leque de possibilidades interpretativas acerca da identidade e condição dos trabalhadores que protagonizam o cenário da construção das vias férreas. Já à primeira vista, sobressai a percepção inegável da presença de indivíduos de ascendência africana

empenhados nas obras, e a dicotomia entre liberdade e escravidão parece encontrar reflexo na indumentária utilizada e na notável ausência de calçados²⁹⁷. Vale salientar que a fotografia se desvenda como um produto intrincado de um processo social de construção de significados, imbuído de códigos culturalmente convencionados, mas, contudo, a imagem, por si só, não se exprime com clareza absoluta; é imperativo que questionamentos sejam lançados à superfície²⁹⁸. Sugerindo uma trajetória de indagações, emergiu o questionamento pertinente: estaríamos observando, de fato, trabalhadores negros que habitam o registro da imagem, e quais são os contornos que delineiam sua condição de liberdade ou sujeição?

Na dinâmica das obras de construção, a presença de uma ampla multidão de trabalhadores braçais, muitos destituídos de especialização, desempenhava um papel central. Ao adentrar esse contexto, torna-se evidente a complexidade e a vitalidade dessa mão de obra não especializada, cujo papel é fundamental no desenvolvimento e na execução de projetos construtivos²⁹⁹. Nesse cenário, examinaremos de maneira mais detalhada o papel desses trabalhadores, destacando sua importância na consecução de empreendimentos dessa natureza.

As obras de construção, eram executadas, majoritariamente, por uma multidão de trabalhadores braçais e sem qualquer tipo de especialização [...] eles ficaram incumbidos de executar os serviços e as atividades pesadas nos canteiros, deslocando-se conforme o progresso da obra³⁰⁰.

O trecho oferece uma visão panorâmica das obras de construção, ressaltando a presença de “trabalhadores braçais não especializados”, as atividades físicas desgastantes que eles desempenhavam e a mobilidade necessária para acompanhar o “progresso da obra”. Esses detalhes sugerem uma imagem vívida das condições e desafios enfrentados por essa mão de obra na realização de empreendimentos de construção, ao mesmo tempo em que destacaram seu papel fundamental na materialização desses projetos.

O trecho a seguir aborda uma realidade complexa e desafiadora enfrentada por um grupo específico de trabalhadores em um contexto histórico. Ele destacou as

²⁹⁷ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

²⁹⁸ MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história: Interfaces. 1996, Revista Tempo, vol.1 n. 2, p. 10.

²⁹⁹ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 119.

³⁰⁰ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 119.

dificuldades compartilhadas tanto pelos trabalhadores locais quanto por um grupo adicional, e ressaltando as condições adversas em que atuavam:

Tal como os trabalhadores nacionais, eles enfrentaram uma situação difícil, [...]. Ao lado das infrações contratuais, as precárias condições de vida e de trabalho constituíram o motor principal [...] ações reivindicatórias que ameaçavam a ordem, no universo de trabalho da estrada de ferro, tornando-os, por essas e outras razões, motivo de permanente preocupação para seus empregadores e, também alvo de repressão incessante por parte das autoridades³⁰¹.

A citação abordou uma complexa dinâmica vivenciada por um grupo específico de trabalhadores em um determinado contexto histórico. Ela ressaltou a semelhança das dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores com as enfrentadas pelos trabalhadores locais, indicando que ambos compartilharam desafios similares em suas condições de emprego. No entanto, o foco central da citação é o impacto das “precárias condições de vida e trabalho”, que emergiram como um motor crucial para diversas implicações na esfera laboral e social.

Além disso, é importante observar a dinâmica existente entre trabalhadores estrangeiros e nacionais, como mencionado por Robério S. Souza³⁰²:

Independentemente da união ou desunião entre si, os trabalhadores estrangeiros e nacionais, com suas práticas sociais, eram constantemente associados a um bando de homens perigosos, violentos por natureza, insubordinados no trabalho e ameaçadores da ordem social e da tranquilidade pública³⁰³.

A citação examina uma percepção negativa e estereotipada associada aos trabalhadores “estrangeiros e nacionais”, destacando como eles eram frequentemente caracterizados como um “grupo problemático e ameaçador para a ordem social e pública”. A análise dessa citação revela várias camadas de interpretação, na qual revelou que a percepção negativa e estereotipada dos trabalhadores estrangeiros e nacionais foi usada como uma ferramenta de “controle social e justificativa para medidas repressivas”. O autor destacou como as narrativas construídas em torno desses grupos podem influenciar as dinâmicas sociais, políticas e econômicas de uma sociedade em um determinado período histórico.

³⁰¹ Idem. Pág. 159.

³⁰² SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

³⁰³ Idem. Pág. 208.

É importante salientar que o trabalho desenvolvido por Robério de Souza³⁰⁴ foi de extrema importância para construção de grande parte do debate com relação a questão dos trabalhadores na construção das estradas de ferro. A seguinte citação do referente autor lança luz sobre a complexa dinâmica enfrentada pelos trabalhadores da construção da ferrovia no contexto de condições de trabalho adversas e uma vigilância constante das autoridades.

Submetidos a condições adversas de trabalho e a uma permanente vigilância das autoridades policiais sobre suas vidas, os trabalhadores da construção da ferrovia forjavam identidades a partir de suas experiências. [...] Entretanto, nessa mesma multidão ecoavam elementos de divisão que poderiam proporcionar tensões internas e estabelecer limites à sua unidade³⁰⁵.

A citação em questão abordou a complexa interação entre as experiências vivenciadas pelos trabalhadores da construção da ferrovia e a formação de suas identidades. A partir de condições de trabalho adversas e da constante “vigilância das autoridades policiais”, esses trabalhadores foram impelidos a “forjar identidades” que refletissem suas circunstâncias únicas. O autor sublinhou a importância de considerar as várias dimensões e nuances nas histórias desses trabalhadores, indo além das narrativas superficiais e explorando as complexas dinâmicas sociais que influenciaram a formação de suas identidades.

As ações empreendidas pelos empresários britânicos evidenciaram suas conexões com os setores da economia escravista. Vale destacar que certos empresários britânicos, ao obterem concessões para a construção das ferrovias, estabeleceram uma rede que conectava capitalistas, comerciantes, engenheiros e empreiteiros britânicos à economia escravista, nesse contexto, as afinidades entre os proprietários de escravos possibilitaram a exploração das ambiguidades relacionadas à escravidão e à liberdade, com o objetivo de contornar as regulamentações.³⁰⁶ Este fenômeno é ilustrado pela análise da **figura 9**, que se evidencia a obtenção de mão de obra escravizada para a construção das ferrovias, destacando que essas vias de transporte não existiam como entidades isoladas da escravidão, ainda fica evidente que, frequentemente, operavam sob os mesmos princípios dos proprietários de escravos³⁰⁷. Como resultado, a presença de escravizados nas obras ferroviárias persistiu, apesar das restrições legais.

³⁰⁴ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

³⁰⁵ Idem. Pág. 212.

³⁰⁶ Idem. Pág. 43.

³⁰⁷ Idem. Pág. 43.

Existem registros que evidenciam a presença de escravizados em anúncios que escaparam do trabalho na Estrada de Ferro D. Pedro II, confirmando assim sua participação ativa nas construções. Como podemos observar a seguir:

Fugirao, da 2ª secção da Estrada de Ferro D. Pedro II, dous escravos, que alli se achavão trabalhando no tunnel grande, de nomes Ignacio, crioulo, 32 annos, bastante alto e grosso corpo, e Antonio, crioulo, 36 annos, também alto e com falta de dentes na frente. Gratifica-se a quem os entregar alli a Robert Harvey e C., ou na rua das Violas n.28.³⁰⁸

A citada declaração sobre a “fuga de escravizados da 2ª seção da Estrada de Ferro D. Pedro II” revelou uma intrincada rede de exploração e controle do trabalho escravizado no contexto das construções ferroviárias. A descrição minuciosa dos escravizados, seus nomes, idades, características físicas e, inclusive, a oferta de recompensa para quem os entregasse, ilustrava a maneira como os proprietários de escravizados e as empresas que os empregavam mantinham uma vigilância detalhada sobre os trabalhadores³⁰⁹. A menção do local específico onde os escravizados estavam trabalhando - o “tunnel grande” - ressalta a importância das ferrovias como empreendimentos de grande envergadura, exigindo mão de obra intensiva e, muitas vezes, escravizada.

Além disso, a declaração sobre a fuga no *Jornal do Commercio*³¹⁰, destaca a gratificação oferecida para a entrega dos escravizados evidencia um aspecto crucial: a interconexão entre o controle da mão de obra e os interesses econômicos. A presença deles nas construções era crucial para a realização dos projetos, e a sua fuga representava uma ameaça direta tanto aos empreendimentos ferroviários quanto aos interesses dos proprietários de escravizados³¹¹. A menção do endereço onde os escravizados poderiam ser entregues - “rua das Violas n.28” - demonstra a organização por trás da busca por escravizados fugitivos e sugere uma possível rede de colaboradores envolvidos nesse processo. Em última análise, o anúncio do jornal não apenas confirma a presença de escravizados nas construções das estradas de ferro, mas também ilustra o sistema de controle, exploração e vigilância que caracterizava essa relação.

³⁰⁸Jornal do Commercio. Quarta-feira, 29 de junho de 1859, Rio de Janeiro – Ano XXXIV – N. 178.Página 4.

³⁰⁹ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

³¹⁰ Jornal do Commercio. Quarta-feira, 29 de junho de 1859, Rio de Janeiro – Ano XXXIV – N. 178.Página 4.

³¹¹ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

O uso de detalhes pessoais para identificação e a oferta de recompensa exemplificam a maneira pela qual esses indivíduos eram tratados como propriedade, destituídos de suas identidades e dignidade³¹². Enquanto a documentação oficial da Estrada de Ferro D. Pedro II pode não fornecer evidências diretas dessa presença, os anúncios e outras fontes externas como processos-crime atestam a sua participação, ao qual infelizmente não pude ter acesso em decorrência da pandemia.



Figura 10 :Vagão tombado em uma estrada de ferro. Bastos, A. Data: 19---. Assuntos: Transportes Ferroviarias Fotografia de ferrovias. Fonte: Coleção Família Passos. Acesse o acervo da Instituição de origem. Este item aparece na(s) seguinte(s) coleção(s) Museu da República.

Essa segunda imagem que também faz parte da Coleção da família Passos ao qual a data infelizmente não foi disponibilizada pelo acervo da Instituição de origem do Museu da República. É outra imagem que nos possibilita observar a presença de negros presentes

³¹² LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

nas atividades ferroviárias. Além disso, a imagem nos permite observar que trabalhar nas ferrovias, era uma tarefa não muito fácil, a construção de uma ferrovia envolvia uma série de tarefas complexas³¹³. A completa ausência de mapas precisos e confiáveis tornou necessária a realização de um levantamento geográfico e topográfico da área antes de se projetar a rota da ferrovia. Terminado o levantamento, poderiam se iniciar os trabalhos de construção³¹⁴. Essa ausência de informações detalhadas destaca a necessidade de abordagens meticulosas e cuidadosas para concretizar esses empreendimentos.

Diante disso, torna-se imperativo abordar o papel desempenhado pela fotografia como ferramenta de análise nesta pesquisa. A fotografia, entendida como uma mensagem, desdobra-se em dois elementos interconectados: a expressão e o conteúdo, na qual o primeiro vincula-se às escolhas técnicas, como enquadramento, iluminação e definição da imagem, enquanto o segundo abrange os elementos presentes na fotografia, como pessoas, objetos, cenários e experiências que a compõem³¹⁵. Esses dois aspectos interagem de maneira sinérgica, transmitindo significados e informações essenciais para a compreensão do contexto abordado nesta pesquisa.

A expressão fotográfica, por meio das decisões técnicas, molda como a imagem é capturada e apresentada. A escolha do enquadramento, a aplicação da iluminação e outros fatores técnicos exercem influência direta ao direcionar o olhar do espectador, podendo afetar suas emoções e interpretações da imagem, por outro lado, o conteúdo é composto por elementos tangíveis presentes na imagem, desempenhando um papel crucial na contextualização histórica³¹⁶. A interação entre esses dois aspectos contribui significativamente para a compreensão holística e a apreciação mais profunda do contexto representado pela fotografia.

A interpretação de uma fotografia, portanto, resulta da interação entre sua expressão técnica e seu conteúdo representado. O encontro entre esses dois elementos permite a extração de significados mais profundos, a construção de narrativas e a compreensão dos contextos históricos em que a fotografia foi produzida³¹⁷. Dessa forma, a análise cuidadosa da expressão e do conteúdo de uma imagem fotográfica é fundamental

³¹³ MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história: Interfaces. 1996, Revista Tempo, vol.1 n. 2.

³¹⁴ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. 169.

³¹⁵ MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história: Interfaces. 1996, Revista Tempo, vol.1 n. 2, p. 10.

³¹⁶ Idem. pág.10.

³¹⁷ Idem. pág.10.

para a exploração do passado e a obtenção de *insights* sobre os eventos, costumes e vivências de determinada época.

Diante dos investimentos nas ferrovias, observa-se um aporte significativo de tempo, tanto na fase de concepção quanto na efetiva construção. Essa dimensão é reiteradamente enfatizada nos relatórios das Companhias Ferroviárias, onde a escassez de mão de obra se revela como uma problemática constante, como ilustrado no 12º relatório da EFDPII³¹⁸. A necessidade de recursos humanos qualificados para executar essas tarefas complexas destaca a interdependência entre a força de trabalho, o progresso da construção ferroviária e os desafios financeiros envolvidos³¹⁹. Essa relação intrínseca ressalta a importância crucial da gestão eficiente da mão de obra e dos recursos financeiros para o êxito desses empreendimentos de infraestrutura ferroviária.

As mesmas causas que tinham abatido o rendimento nos últimos mezes do anno anterior, como vos foi exposto no relatório respectivo, actuou nos primeiros mezes deste anno, e explicação a differença para menos de mais de 100 contos na renda do semestre. A este decrescimento, e aos grandes trabalhos de reparações de estragos causados pelas chuvas torrencias do principio do anno deve ser attribuido o facto de uma proporção mais forte de despesa para a receita³²⁰.

Essa fonte apresenta uma análise financeira e operacional de uma empresa, da companhia ferroviária, abordando a queda no rendimento em determinados períodos e as razões subjacentes a essa diminuição de receita. Essa situação ocasionava um aumento inesperado nos custos associados às ferrovias, embora fosse resultado de “fatores naturais”, nos relatórios, era comum encontrar menções a esses aumentos nas despesas, que resultavam em uma diminuição na receita da companhia. Essas circunstâncias eram uma constante, com a ferrovia demandando o recrutamento de um grande número de trabalhadores que frequentemente enfrentavam condições adversas, incluindo fome, doenças e acidentes³²¹. As “chuvas” também desempenhavam um papel significativo, causando alagamentos e outros danos.

Essa situação é exemplificada no Relatório do ano de 1877, apresentado ao “Ilustre e Excelentíssimo Senhor Conselheiro João Lins Vieira Cansação de Sinimbu”, “Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras

³¹⁸ Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396.

³¹⁹ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

³²⁰ Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396.

³²¹ VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 2, n. 4, 2010. Pág. 198.

Públicas”, pelo “Engenheiro Francisco Pereira Passos, Diretor da mesma estrada”. Este relatório a seguir evidencia como a interação entre fatores naturais e humanos influenciava tanto os aspectos financeiros quanto operacionais das ferrovias:

Se não fosse a necessidade dos grandes reparos e melhoramentos na linha, edifícios e material rodante, é provável que a despesa de custeio em 1877 não teria ido além de 4.800:000\$000, embora tivesse a Estrada soffrido muito em consequencia das chuvas torrencias dos ultimos dias de 1876 e principios de 1877, e o movimento de mercadorias e passageiros tivesse crescido consideravelmente em 1877³²².

A fonte apresenta uma análise detalhada sobre os custos associados à “manutenção e operação da estrada de ferro”, particularmente no ano de 1877. O trecho sugere que, caso não fosse necessário realizar “grandes reparos e melhorias na linha férrea, nos edifícios e no material rodante”, os custos operacionais teriam sido substancialmente menores, “alcançando apenas 4.800:000\$000”. Além disso, o texto destaca que a Estrada de Ferro sofreu impactos significativos devido “às chuvas torrenciais ocorridas nos últimos dias de 1876 e no início de 1877”. Essa observação revela a importância dos investimentos em manutenção e melhorias para a eficiência e funcionamento adequado da estrada de ferro.

Uma leitura mais aprofundada da história das ferrovias e da sociedade brasileira revela conexões complexas. A presença de trabalhadores negros nas construções ferroviárias não apenas reflete a mão de obra empregada naquela época, mas também nos leva a explorar as implicações sociais e econômicas dessa dinâmica³²³. A oferta de recompensas pela captura de escravizados fugitivos revela a natureza mercantilizada e desumanizadora da escravidão, onde os trabalhadores eram tratados como propriedades³²⁴. A análise de documentos adicionais, como o anúncio sobre a fuga de escravizados da Estrada de Ferro D. Pedro II, enfatiza a interconexão entre a economia escravista e os empreendimentos ferroviários.

Ao considerar o contexto histórico mais amplo, é evidente que as ferrovias não foram apenas símbolos de modernização e progresso, mas também palcos onde as complexidades das relações raciais e de classe eram evidenciadas³²⁵. Essa perspectiva nos

³²²Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 15.

³²³ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000.

³²⁴ Jornal do Commercio. Quarta-feira, 29 de junho de 1859, Rio de Janeiro – Ano XXXIV – N. 178. Página 4.

³²⁵ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

convida a refletir sobre a centralidade desses trabalhadores negros na construção das ferrovias e, ao mesmo tempo, nos instiga a questionar como essas narrativas foram moldadas e interpretadas ao longo do tempo.

A presença desses trabalhadores nas imagens históricas desafia-nos a ir além das representações superficiais e a explorar as histórias individuais que podem ter sido silenciadas ou negligenciadas. O conjunto pictórico-textual de fontes abordadas serve como um convite para uma investigação mais profunda sobre as vidas, as aspirações e as experiências daqueles que moldaram o desenvolvimento das ferrovias e, por extensão, a história do Brasil. Por meio da análise crítica e da reflexão atenta, podemos desvendar camadas mais profundas de significado e contribuir para uma compreensão mais abrangente do passado, bem como para um diálogo construtivo sobre as questões contemporâneas que ecoam dessas histórias.

4. CONDIÇÕES TRABALHISTAS E DE MORADIA

Além de questões tratadas nos capítulos anteriores sobre o econômico, espacial e temporal, observamos as transformações sociais e culturais. Essa observação é realizada por meio de aspectos relacionados às condições de trabalho e moradia que envolveram esses ferroviários da Estrada de Ferro D. Pedro II. Para isso, algumas bibliografias são de extrema importância para construção desse capítulo, assim como algumas fontes que foram possíveis encontrar que trazem aspectos do que está sendo proposto como discussão e análise.

Uma das temáticas centrais será o estudo das condições de trabalho enfrentadas pelos ferroviários, pois é por meio dessa perspectiva que podemos compreender as dinâmicas sociais que se desenvolveram ao redor da ferrovia. Aspectos como jornadas de trabalho, salários, condições de segurança e proteção laboral serão abordados para compreender os impactos que esses elementos tiveram na vida dos trabalhadores ferroviários³²⁶. Que são aspectos importantes para compreensão do trabalho envolvido em torno das ferrovias.

Outro ponto relevante é a investigação das moradias proporcionadas às famílias dos ferroviários. As vilas ferroviárias, construídas pelas empresas, são um aspecto importante a ser explorado, pois refletem a influência da ferrovia na organização do espaço urbano e na formação de comunidades ao redor das estações³²⁷. Analisaremos os tipos de habitações, as hierarquias existentes entre elas e a relação entre moradia e posição hierárquica na empresa, buscando compreender como a estrutura habitacional refletia as relações de poder e status entre os ferroviários.

A fim de construir uma análise abrangente, também recorreremos a fontes históricas que nos permitem acessar aspectos cotidianos da vida dos ferroviários. Relatos, documentos e registros relacionados às vivências, interações sociais e práticas culturais serão fundamentais para compreender como o trabalho na ferrovia influenciou a cultura, valores e tradições dessas comunidades³²⁸. Por meio da análise dessas fontes e bibliografias, nosso objetivo é explorar as transformações sociais e culturais ocorridas em

³²⁶ SOUZA, Robério Santos Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909). Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011.

³²⁷ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

³²⁸ SOUZA, Robério Santos Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909). Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011.

decorrência da presença da Estrada de Ferro D. Pedro II e como ela influenciou as vidas dos ferroviários, suas famílias e a formação das comunidades ao redor das estações.

Nossa pesquisa buscou compreender a abrangência desses núcleos urbanos em relação ao contexto cultural, social, econômico e político da época em que foram estabelecidos. A relevância das vilas ferroviárias para o bairro de Engenho de Dentro transcende seu papel como meros espaços de moradia dos trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II, a história dessas comunidades ferroviárias se entrelaça com a própria trajetória do bairro, tornando-se uma peça fundamental na compreensão da identidade local³²⁹. Através de uma revisão bibliográfica cuidadosa, investigamos as múltiplas facetas que envolveram a produção e a consolidação das vilas, considerando a influência da ferrovia no desenvolvimento da região.

A pandemia do COVID-19 trouxe desafios inesperados para nossa pesquisa, obrigando-nos a adaptar nossa metodologia diante das limitações impostas pelo distanciamento social. A impossibilidade de acesso presencial a acervos e documentos físicos nos direcionou para o universo virtual, onde buscamos incansavelmente fontes e registros disponíveis online. Embora tal restrição tenha restringido parcialmente a abrangência inicialmente proposta, não deixamos de priorizar a qualidade e a profundidade da análise, utilizando as fontes acessíveis como base sólida para nossa discussão.

Diante desses desafios, nossa pesquisa persistiu em seu propósito de resgatar e interpretar a história das vilas ferroviárias e sua relação com o bairro de Engenho de Dentro. Acreditamos que ao explorar as complexidades desses espaços urbanos, sua importância no contexto ferroviário e suas implicações sociais e culturais, contribuimos para enriquecer a compreensão do passado da região e de sua influência na construção da memória coletiva. O estudo das vilas ferroviárias não apenas enriquece a história local, mas também lança luz sobre aspectos mais amplos da história do Brasil, evidenciando as transformações e legados da era ferroviária em nossa sociedade³³⁰. Dessa forma, nossa pesquisa aspira a ser uma contribuição significativa para a preservação e valorização da

³²⁹ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

³³⁰ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

memória ferroviária nacional, ao mesmo tempo em que nos conduz a reflexões sobre a identidade e a evolução das comunidades urbanas ao longo do tempo.

Engenho de Dentro é um bairro que teve sua origem e consolidação intimamente ligadas à chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII) e à instalação de uma Oficina de manutenção e reparo na região. No entanto, os registros históricos mais antigos apontam que desde o século XVIII essa área fazia parte das terras do oficial João Árias de Aguirre, vemos que com o passar dos anos, a Chácara do Dr. Francisco Fernandes Padilha ganhou destaque na região, chegando até a Serra dos Pretos Forros, onde funcionava uma fábrica de carvão³³¹. Nessa época, já existia um povoado inicial com uma forte presença de “engenhos”, que deu origem ao nome do bairro, no entanto, foi com a chegada da EFDPII e sua inauguração em 1873 que o nome do bairro foi alterado para “Engenho de Dentro”, marcando o início de uma nova fase em sua história³³². Isso ressalta o papel importante que a ferrovia desempenhou para a localidade em questão de reconhecimento e desenvolvimento.

Para conduzir a análise em questão, baseamo-nos no contexto específico da Bahia, valendo-nos da obra de Robério S. Souza intitulada “*Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858 – 1863)*”. Este trabalho focaliza a interação entre o processo de urbanização e a Estrada de Ferro D. Pedro II na região, nas páginas dessa pesquisa, Souza³³³ ressaltou que o início das atividades de construção das ferrovias na Bahia promoveu mudanças visíveis na paisagem urbana, englobando a criação de estações de trem, a implantação de linhas telegráficas, a ereção de armazéns para mercadorias ao longo da via e os alojamentos para os trabalhadores. Essas transformações tiveram um profundo impacto na conformação urbana da área em estudo.

A partir das ideias do autor, é possível refletir sobre o impacto da urbanização na perspectiva singular de Engenho de Dentro, considerando os diversos aspectos de transformações do espaço urbano. É crucial reconhecer que esse processo foi comum em várias regiões percorridas pela estrada de ferro, culminando em um notável

³³¹ Revista Sentidos, Jornal O Globo, Veja Rio, Site da Prefeitura do Rio, Enciclopédia Itaú Cultural, 23 Novembro 2015 | Por Sandra Machado. Acessado em Janeiro de 2023, pelo link: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/6589-muito-que-conhecer-no-engenho-de-dentro>

³³² Revista Sentidos, Jornal O Globo, Veja Rio, Site da Prefeitura do Rio, Enciclopédia Itaú Cultural, 23 Novembro 2015 | Por Sandra Machado. Acessado em Janeiro de 2023, pelo link: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/6589-muito-que-conhecer-no-engenho-de-dentro>

³³³ SOUZA, Robério Santos Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909). Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011.

desenvolvimento de cidades, vilas e bairros ao redor das estações³³⁴. Essa transformação não se limitou à aparência física do local, mas também acarretou mudanças sociais, econômicas e culturais, constituindo um legado histórico que ainda ecoa nos dias atuais.

Além dos aspectos interligados mencionados anteriormente, nosso objetivo é aprofundar a análise das relações entre os ferroviários e seus empregadores. Com destaque para a essência do “ser/pertencimento do ferroviário”, bem como as condições de trabalho às quais estavam expostos³³⁵. Nesse sentido, realizamos uma meticulosa investigação por meio da análise de jornais e relatórios que expõem o preocupante descaso com o qual esses trabalhadores eram tratados.

Abordar essas questões é fundamental para uma compreensão aprofundada da dinâmica em que esses trabalhadores estavam inseridos. Em que as fontes revelaram situações em que os ferroviários eram injustamente responsabilizados por acidentes, em vez de serem reconhecidos como vítimas, além de expor a precária infraestrutura a que eram submetidos durante suas jornadas laborais³³⁶. Estas análises constituem-se como um espaço essencial para a compreensão da história ferroviária e suas implicações na vida daqueles que contribuíram significativamente para a construção do Brasil em tempos passados.

Este capítulo está dividido em três partes. Em primeiro lugar discutiremos: “O Espaço Urbano”, que aborda a estruturação do espaço urbano e sua relação com as lógicas econômicas, arquitetônicas e de poder. Destaca-se a importância das ferrovias na urbanização e crescimento das cidades brasileiras, impulsionando o surgimento de novos núcleos urbanos e influenciando na morfologia e configuração das áreas próximas às linhas férreas, em que a lógica organizacional urbana se dá pela aglomeração de pessoas em locais de produtividade, resultando em uma estrutura em constante transformação³³⁷. O processo de urbanização no Brasil foi impulsionado por fatores sociais, políticos e econômicos, incluindo a abolição da escravatura e o aumento das oportunidades de trabalho nas cidades³³⁸. As ferrovias desempenharam um papel central no crescimento

³³⁴ SOUZA, Robério Santos Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909). Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011.

³³⁵ SEGNINI, Liliana R. Petrili. **Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982.

³³⁶ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.36.

³³⁷ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016

³³⁸ WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

urbano, atraindo população para suas áreas adjacentes e afetando a estruturação das cidades, onde a Estação de Engenho de Dentro foi um elemento importante na estruturação da cidade, simbolizando a modernidade da época.

Em segundo, veremos a “Habitação”, onde se propõe a discussão do papel das vilas ferroviárias no desenvolvimento urbano e econômico do estado do Rio de Janeiro no final do século XIX. Essas vilas foram criadas pelas companhias ferroviárias para abrigar seus trabalhadores próximos às estações e linhas de trem, proporcionando um caráter paternalista que controlava o cotidiano dos operários, sendo a presença das vilas como fundamental para o avanço da malha ferroviária e para a formação de novos núcleos urbanos³³⁹. Além disso, as vilas contribuíram para a mudança de hábitos dos trabalhadores, distanciando-os dos antigos hábitos rurais, em que a criação da identidade de “família ferroviária” se desenvolveu nas vilas, com várias gerações de ferroviários morando no mesmo local de trabalho, um sentimento de pertencimento³⁴⁰. A partir desses aspectos, podemos compreender as dinâmicas desenvolvidas nas relações dentro do funcionamento das ferrovias, as relações de poder que vai se criando.

Embora a preservação do Patrimônio Ferroviário seja valorizada, as residências das vilas ainda carecem de identificação e inventário, por tais motivos, foi difícil encontrar muitas coisas específicas sobre a habitação. A construção das vilas não era exclusiva da Companhia Paulista ou das empresas ferroviárias, sendo um procedimento comum a todas as empresas da época no cenário nacional e internacional, em que podemos observar que as ferrovias desempenharam um papel significativo no desenvolvimento do Brasil, e as vilas ferroviárias contribuíram para a urbanização de muitas regiões onde a infraestrutura era escassa³⁴¹. O desafio atual reside na necessidade de preservar não apenas as estruturas ferroviárias, mas também as residências das vilas, que desempenharam um papel essencial na história e no desenvolvimento urbano do país.

Em terceiro e último, tratamos sobre “O Pessoal da Estrada” que aborda a nova dinâmica capitalista da produção de café no Brasil, enfatizando a velocidade de circulação das mercadorias e a rotação do capital, bem como o papel fundamental da ferrovia nesse contexto. A implantação das ferrovias possibilitou a formação de um mercado de trabalho

³³⁹ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

³⁴⁰ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

³⁴¹ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

assalariado, contribuindo diretamente para a transição do trabalho escravizado para o trabalho livre³⁴². Inicialmente, a maioria dos trabalhadores negros ocupava cargos subalternos, sendo excluídos de atividades intelectuais, mas com o tempo, a criação de escolas de aprendizes permitiu a ascensão de alguns negros a cargos melhores, no entanto, persistem estereótipos e preconceitos em relação a eles³⁴³. Apesar das dificuldades enfrentadas, a história do trabalho nas ferrovias evidencia a importância desse meio de transporte no país, assim como as complexidades e desafios vivenciados pelos trabalhadores ao longo desse processo.

Em síntese, a análise das transformações sociais e culturais decorrentes da presença da Estrada de Ferro D. Pedro II é de extrema importância para compreender a complexidade histórica e social do contexto ferroviário. Ao abordar aspectos econômicos, espaciais, temporais e sociais, pudemos compreender como o trabalho na ferrovia influenciou diretamente a vida dos trabalhadores ferroviários e suas famílias, bem como a formação das comunidades ao redor das estações. As transformações sociais e culturais decorrentes da presença da Estrada de Ferro D. Pedro II permitiu compreender a relevância histórica dessa ferrovia, não apenas como elemento econômico e de infraestrutura, mas também como peça fundamental na formação da identidade das comunidades ferroviárias³⁴⁴. Esse estudo contribui para uma maior compreensão da história do bairro de Engenho de Dentro, resgatando seu passado e sua influência na construção do Brasil da época, ao mesmo tempo em que lança luz sobre a importância de se analisar os aspectos sociais e culturais como elementos constituintes da memória ferroviária nacional.

4.1 Espaço urbano

Ao analisar a estruturação do espaço urbano, devemos considerar sua lógica resultante da influência dos grupos econômicos e da arquitetura na atribuição de valor aos edifícios. As relações de poder expressas no espaço urbano também desempenham papel fundamental na constituição dos lugares, em que nas cidades capitalistas, a luta de

³⁴² SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

³⁴³ LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920.

³⁴⁴ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

classes influencia a forma de ocupação do solo, condicionando a concentração de renda e poder³⁴⁵. O processo de urbanização no Brasil, impulsionado por fatores sociais, políticos e econômicos, contou com a contribuição essencial das ferrovias.

Compreender essa relação é fundamental para abordar os desafios urbanos contemporâneos em busca de cidades mais justas e inclusivas. Em que a cidade do Rio de Janeiro, em particular, desempenhou papel importante como modelo urbano no Brasil ao longo de sua história, e a estação de Engenho de Dentro tornou-se um elemento central na estrutura da cidade, representando a dinâmica da vida urbana da época³⁴⁶. Essas vias modificaram a paisagem urbana, geraram crescimento e transformações nas cidades, mas também desencadearam desigualdades e problemas socioespaciais³⁴⁷. A análise da formação social e a interação entre processos econômicos, sociais e políticos são cruciais para compreender o desenvolvimento das cidades ao longo do tempo.

Ao refletirmos sobre a configuração do ambiente urbano, é essencial reconhecer que essa configuração seguiu uma lógica intrínseca. Essa lógica é tanto o resultado da influência dos conglomerados econômicos sobre o território, que moldou sua ocupação e valorização, quanto da arquitetura enquanto manifestação criativa humana, que concretizou as dinâmicas de poder ao conferir valor arquitetônico a cada estrutura³⁴⁸. O resultado da interação entre a arquitetura e as dinâmicas de poder, que se manifestaram no espaço urbano, deve ser visto como elementos essenciais na formação do lugar, entendido como portador de significado que foi percebido como uma parte distinta do todo³⁴⁹. Essa reflexão oferece *insights* essenciais para compreender a interconexão entre os aspectos econômicos, arquitetônicos e simbólicos que moldam a tessitura do ambiente urbano, enriquecendo nossa compreensão da complexidade e riqueza que caracterizam os espaços urbanos.

³⁴⁵ FERREIRA, Monica C.B.F.; BENINCASA, V.; OLIVEIRA, C. B... Urbanização e ferrovia. Implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012.

³⁴⁶ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016

³⁴⁷ ABREU, Maurício de A.; Evolução Urbana do Rio de Janeiro; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.).

³⁴⁸ FILHO, Hugo Gomez Blois. Evolução Tipológica do Chalé Habitacional Ferroviário no Bairro Itararé na cidade de Santa Maria/RS-Brasil – final do século XIX e início do XX. Estudios Históricos – CDHRPyB - Año XII – Diciembre, 2020 - Nº 24 – ISSN: 1688-5317. Uruguay. Pág. 1 e 2.

³⁴⁹ FILHO, Hugo Gomez Blois. Evolução Tipológica do Chalé Habitacional Ferroviário no Bairro Itararé na cidade de Santa Maria/RS-Brasil – final do século XIX e início do XX. Estudios Históricos – CDHRPyB - Año XII – Diciembre, 2020 - Nº 24 – ISSN: 1688-5317. Uruguay. Pág. 1 e 2.

A estruturação espacial das cidades capitalistas está intrinsecamente entrelaçada com as práticas sociais e os conflitos que emergiram entre as diversas classes urbanas. A luta de classes, de fato, encontrou sua expressão na contenda pelo domínio do espaço, influenciando a configuração do território urbano, por outro lado, essa relação é bidirecional, uma vez que, nas cidades capitalistas, a organização do espaço desempenhou um papel crucial na concentração de renda e poder nas mãos de poucos, perpetuando assim os embates entre as classes³⁵⁰. Dentro da perspectiva delineada por Maurício de Abreu³⁵¹, foi possível sustentar que o sistema capitalista é responsável pela geração de desigualdades em uma sociedade que busca a “liberdade”. Essa análise ressalta a complexidade das relações entre o espaço urbano, a estrutura socioeconômica e os conflitos inerentes ao sistema capitalista.

A essência da organização urbana reside na congregação de indivíduos nas proximidades de uma fonte de produtividade. Isso implicou em ocupar um espaço delimitado, onde se desenrolaram interações sociais, políticas e econômicas, gerando uma estrutura em constante evolução³⁵². No contexto brasileiro, a partir do século XIX, a urbanização foi estimulada não apenas pela industrialização, mas também pelos desdobramentos sociais, políticos e econômicos³⁵³. Essa interação dinâmica entre fatores diversos moldou a configuração das cidades, refletindo as transformações mais amplas que ocorreram na sociedade brasileira durante esse período.

Com a abolição da escravatura, ocorreu um notável aumento nas oportunidades de emprego e progresso nas cidades. Isso culminou, entre outros fatores, no acentuamento dos fluxos migratórios das zonas rurais para as urbanas, resultando na concentração populacional e na formação ou expansão de aglomerações urbanas. Essa atração para a vida urbana era impulsionada pela busca por uma qualidade de vida melhor, acesso a serviços e infraestrutura urbanos, além das novas perspectivas no mercado de trabalho³⁵⁴. As ferrovias desempenharam um papel significativo ao ampliar a visibilidade e contribuir para esse processo.

³⁵⁰ ABREU, Maurício de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 11.

³⁵¹ ABREU, Maurício de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.).

³⁵² ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

³⁵³ ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

³⁵⁴ ALMEIDA, C. O. de. *Habitação social: origens e produção (Natal, 1889-1964)*. 2007. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

A análise da configuração urbana exige uma abordagem abrangente, buscando desvelar as complexas interações entre os processos econômicos, sociais e políticos que permearam o desenvolvimento da cidade. Além disso, a organização do espaço urbano desempenha um papel central nesse contexto, na qual a análise conjunta do espaço e da sociedade se torna crucial para destacar a complementaridade entre os aspectos do processo e da forma urbana³⁵⁵. Nessa perspectiva, exploramos como essa abordagem enriquece a compreensão do processo de urbanização em locais específicos, como Engenho de Dentro, permitindo uma investigação aprofundada sobre como o bairro emergente é concebido e estruturado.

Ao abordarmos o estudo de uma sociedade contextualizada historicamente, o ambiente urbano emerge de maneira complexa. Os eventos que se desenrolaram nas cidades contribuíram para moldar uma configuração espacial específica, no entanto, essa exploração não pode prescindir de uma análise da natureza intrínseca das formas urbanas, ou seja, do papel que desempenharam em diferentes momentos ao longo da trajetória da sociedade³⁵⁶. A compreensão profunda desses aspectos revela a interconexão entre a evolução do espaço urbano e os eventos históricos, proporcionando insights valiosos sobre a tessitura da sociedade ao longo do tempo.

A contribuição de Medeiros (2011) ressaltou de maneira vívida o impacto substancial gerado pela implantação das ferrovias na configuração das cidades. Essa influência se traduziu em mudanças significativas na morfologia urbana e nas relações espaciais, especificamente, a presença das ferrovias agiu como um catalisador para um vetor de crescimento urbano orientado, em grande parte, às classes economicamente menos favorecidas³⁵⁷. Essas comunidades encontraram sua localização nas proximidades das linhas férreas, desencadeando a criação de novos centros de comércio e serviços, que, por sua vez, alteraram a dinâmica das áreas circundantes, transformando-as em núcleos urbanos ativos³⁵⁸. Essas transformações, por sua vez, alteraram a dinâmica das áreas circundantes, convertendo-as em núcleos urbanos ativos.

³⁵⁵ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 12.

³⁵⁶ Idem, pág. 12.

³⁵⁷ MEDEIROS, G. L. P. de. *Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937)*. Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011. pág.184.

³⁵⁸ MEDEIROS, G. L. P. de. *Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937)*. Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

No entanto, esse impacto multifacetado também trouxe consigo uma série de desafios. A mobilidade dos habitantes que se estabeleceram nas proximidades das ferrovias sofreu um impacto negativo, resultante das barreiras físicas e operacionais impostas por esse sistema de transporte, essa circunstância limitou o acesso e a integração social dessas comunidades, exacerbando as desigualdades existentes dentro do tecido urbano³⁵⁹. Assim, a influência das ferrovias na configuração intra urbana emergiu como um processo intrincado, com resultados tanto positivos quanto adversos, desempenhando um papel central na dinâmica urbana e na qualidade de vida das populações envolvidas³⁶⁰. Dessa forma, a influência das ferrovias na configuração intraurbana revelou-se como um processo intrincado, com resultados tanto positivos quanto adversos, desempenhando um papel central na dinâmica urbana e na qualidade de vida das populações envolvidas.

A formação social se manifesta como uma entidade concreta moldada por processos históricos e espaciais que englobam produção, circulação, distribuição e consumo. Em contraste com os modos de produção, conforme delineado por Milton Santos³⁶¹, as formações sociais não apenas deixam marcas na história ao longo do tempo, mas também exercem uma influência ativa na trajetória histórica. Em outras palavras, elas têm a capacidade não apenas de refletir, mas também de moldar os contextos sociais e históricos de maneira abrangente e intrincada, considerando as interações e arranjos específicos de cada sociedade em um determinado momento³⁶². Assim, a exploração das formações sociais se tornou crucial para compreender as estruturas e dinâmicas que moldaram as sociedades ao longo do tempo e espaço. Portanto, a exploração das formações sociais torna-se crucial para compreender as estruturas e dinâmicas que moldaram as sociedades ao longo do tempo e do espaço.

A introdução da atividade ferroviária trouxe um dinamismo que injetou novos valores culturais na trama local, os quais se movimentaram ao longo dos trilhos. Como podemos observar em Santa Maria, na qual essa conjuntura culminou em alterações significativas tanto no aspecto físico quanto no espacial, delineando uma nova

³⁵⁹ VILLAÇA, F. A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira: Áreas Residenciais e Comerciais. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1978.

³⁶⁰ VILLAÇA, F. A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira: Áreas Residenciais e Comerciais. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1978.

³⁶¹ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 12.

³⁶² Idem. pág. 12.

configuração urbana, nesse contexto, a estação ferroviária emergiu como o epicentro do desenvolvimento, arraigando-se no cerne da reorganização dos novos usos do espaço urbano.³⁶³ O desenvolvimento impulsionado pelos trilhos ferroviários não apenas alterou a infraestrutura da cidade de Santa Maria, mas também reconfigurou dinâmicas sociais e econômicas, resultando em uma estratificação espacial marcada por notáveis disparidades entre diferentes áreas urbanas³⁶⁴. Essa trajetória serviu como uma reflexão relevante para considerar os elementos relacionados às transformações que ocorreram em Engenho de Dentro.

É crucial destacar que as formações sociais, devido à sua natureza concreta e multifacetada, apresentaram uma complexidade significativamente mais intrincada do que aquela encontrada nos modos de produção. Cada formação social teve o potencial de se desenvolver de maneira independente e, muitas vezes, de forma assíncrona, o que significa que não evoluíam na mesma direção ou com a mesma velocidade³⁶⁵. Essa assincronia e complexidade geraram contradições e desafios que impactaram o funcionamento harmonioso da formação social como um todo³⁶⁶. Portanto, uma análise minuciosa dessas nuances é indispensável para compreender profundamente as dinâmicas sociais.

A falta de sincronia desempenhou um papel fundamental em mudanças substanciais na organização social e na redistribuição do trabalho. Por exemplo, o avanço mais acelerado em uma estrutura podia dar origem a novas funções sociais sem que outras estruturas passassem por mudanças de grande relevância em um estágio inicial³⁶⁷. No entanto, ao longo do tempo, essas discrepâncias se acumulavam, demandando a nivelamento da disparidade, na qual esse processo poderia, eventualmente, resultar em uma transição de uma estrutura social para outra, à medida que a sociedade procurava equilibrar suas estruturas e se ajustar às novas condições³⁶⁸. Nesse contexto, a dinâmica da evolução assíncrona foi um elemento crucial para compreender a complexidade e a trajetória das formações sociais.

³⁶³ FILHO, Hugo Gomez Blois. Evolução Tipológica do Chalé Habitacional Ferroviário no Bairro Itararé na cidade de Santa Maria/RS-Brasil – final do século XIX e início do XX. *Estudios Históricos – CDHRPyB - Año XII – Diciembre, 2020 - N° 24 – ISSN: 1688-5317. Uruguay. Pág. 8.*

³⁶⁴ *Idem*, pág. 8.

³⁶⁵ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 12.

³⁶⁶ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 12.

³⁶⁷ *Idem*, pág. 13.

³⁶⁸ *Idem*, pág. 13.

Em última análise, o contínuo processo de evolução que distinguiu as estruturas que integraram o tecido social foi a força motriz por trás de uma renovação constante da sociedade. Esse dinamismo, claramente percebido nas interações sociais que evoluíram e na configuração física mutante do espaço, destacou como a emergência de novas funções e atores impeliu a sociedade a se adaptar e adotar novas formas sociais para enfrentar os desafios e as demandas da contemporaneidade³⁶⁹. Paralelamente, formas sociais já arraigadas passaram por transformações ou, em alguns casos, foram substituídas, na qual essa complexa dança de mudanças e ajustes foi o testemunho vivo da capacidade inata da sociedade de se reinventar para responder às circunstâncias mutáveis e foi, sem dúvida, um reflexo da resiliência da natureza humana em adaptar, moldar e transformar a própria realidade³⁷⁰. Na análise das formações sociais, observamos não apenas a diversidade de estruturas, mas também a capacidade inata da sociedade de se adaptar, transformar e reinventar.

Milton Santos (2000) ressaltou com veemência que essa dinâmica foi mediada por processos que se desdobraram em funções específicas, e tais funções encontraram sua expressão nas formas sociais adotadas. A formação social, considerada uma categoria intrinsecamente empírica, desempenha um papel singular ao proporcionar uma compreensão tangível e dinâmica das complexas interações que esculpiram o desenvolvimento histórico³⁷¹. Ao abraçar a perspectiva da formação social, emerge a compreensão crucial das intrínsecas relações entre elementos econômicos, políticos e sociais nesse processo de transformação, desta forma, a visão aguçada de Santos atua como um farol, iluminando o complexo tecido da evolução social³⁷². Assim, a apreensão da formação social não apenas enriquece a análise do progresso das sociedades, mas também oferece *insights* profundos sobre a interconexão dinâmica que molda as trajetórias históricas, destacando a relevância desta abordagem para desvendar os intrincados caminhos da evolução social.

constante movimento de renovação, visível nas configurações sociais e na paisagem urbana, reflete a habilidade intrínseca da sociedade de se reinventar. À medida

³⁶⁹ Idem, pág. 13.

³⁷⁰ Idem, pág. 13.

³⁷¹ SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal. Ed. Record, 2000. In.: ABREU, Maurício de A.; Evolução Urbana do Rio de Janeiro; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.).

³⁷² SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal. Ed. Record, 2000. In.: ABREU, Maurício de A.; Evolução Urbana do Rio de Janeiro; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.).

que novas funções e protagonistas entram em cena, a sociedade demonstra sua capacidade de ajuste, introduzindo formas sociais inovadoras para enfrentar os desafios contemporâneos, vemos simultaneamente, as formas sociais estabelecidas não apenas passam por metamorfoses, mas, em alguns casos, são substituídas, evidenciando a adaptabilidade e a fluidez que caracterizam a trajetória histórica e social³⁷³. Esse ciclo contínuo de mudança é testemunho da resiliência e da capacidade de adaptação da sociedade diante das complexidades e demandas em constante evolução.

Contudo, não podemos subestimar a realidade de que, em paralelo ao crescimento e à prosperidade, também emergiram desafios significativos. O desenvolvimento desordenado das áreas periféricas das cidades, a desvalorização do solo em algumas localidades, juntamente com o aumento do êxodo rural ao longo do tempo, o aumento das complexidades ligadas à mobilidade urbana se transformou em questões que as cidades precisavam resolver³⁷⁴. Diante desse cenário, é inegável que a implementação da ferrovia desencadeou um impacto notório e multifacetado, apresentando oportunidades e, ao mesmo tempo, desafios que influenciaram de maneira profunda e diversificada a evolução das áreas urbanas.

Ao longo dos séculos, o Rio de Janeiro teria desempenhado um papel central e altamente influente na história e desenvolvimento do Brasil. Com sua longa história como capital do país por quase duzentos anos e sua posição como cidade mais populosa do território, o Rio teria ocupado uma posição de destaque, servindo como um modelo urbano inspirador para outras cidades brasileiras, em que sua arquitetura, cultura e estilo de vida se transformaram em pontos de referência para todo o país, espelhando as características da formação social em diferentes momentos históricos³⁷⁵. A relevância do Rio de Janeiro não diminuiu com o passar dos anos, mantendo-se como uma das principais metrópoles do Brasil.

Hoje, mesmo ocupando uma posição hierarquicamente inferior a São Paulo, o Rio de Janeiro manteve uma influência significativa sobre a moda, cultura e estilo de vida das metrópoles do Brasil. Essa habilidade de ditar tendências e influenciar a identidade

³⁷³ SPAGNOLLO, Pricila; ALMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. Ferrovia e cidade: transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo | Paranoá 32, Jan/jun de 2022. Pág. 5).

³⁷⁴ SPAGNOLLO, Pricila; ALMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. Ferrovia e cidade: transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo | Paranoá 32, Jan/jun de 2022. Pág. 6).

³⁷⁵ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 13.

cultural destaca a importância histórica e a contínua vitalidade do Rio de Janeiro como um ícone na trajetória do país³⁷⁶. Em síntese, o Rio transcende sua natureza de mera cidade, transformando-se em um símbolo pulsante da evolução e complexidade do Brasil, consolidando-se como um marcante ponto de referência cultural e social na realidade nacional³⁷⁷. O Rio de Janeiro é um símbolo dinâmico da evolução do Brasil, consolidando-se como um ponto de referência cultural e social essencial na complexa tapeçaria da realidade nacional.

A influência marcante da ferrovia moldou o cenário do desenvolvimento urbano no Brasil, especialmente nas zonas contíguas às linhas férreas. Essas áreas tornaram-se ímãs para populações em busca de oportunidades, dando origem a centros urbanos dinâmicos, enriquecidos com instituições educacionais, atividades culturais, meios de comunicação e participação política³⁷⁸. Essa transformação impulsionou não apenas a produção, comercialização e industrialização, mas também aprimorou significativamente a infraestrutura urbana³⁷⁹. Assim, a ferrovia emerge como um agente transformador que deixou uma marca duradoura na paisagem urbana do Brasil, delineando seu crescimento e progresso ao longo da trajetória histórica.

Essa dualidade de impactos destaca a complexa relação entre a ferrovia e a organização urbana das cidades brasileiras nessa evolução. Nem sempre ocorreu de maneira harmônica, pois, em alguns casos, a chegada da ferrovia ignorou estruturas urbanas pré-existentes, enquanto em outros, houve esforços para conciliar a realidade vigente com o novo estilo de vida trazido pelo sistema ferroviário³⁸⁰. A incorporação da ferrovia à malha urbana desencadeou uma gama diversificada de efeitos, consolidando portos e valorizando cidades específicas, ao mesmo tempo que algumas localidades mais distantes enfrentavam declínio³⁸¹. No entanto, é incontestável que a ferrovia

³⁷⁶ Idem, pág. 13.

³⁷⁷ Idem, pág. 13.

³⁷⁸ MAIA, D. A Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro. I Seminário Internacional Brasil no século XIX. Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos dos Oitocentos. 2014 Disponível em:

<https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Doralice%20Styro%20Maia.pdf>. Acesso em 10 Marc. 2023

³⁷⁹ MAIA, D. A Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro. I Seminário Internacional Brasil no século XIX. Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos dos Oitocentos. 2014 Disponível em:

<https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Doralice%20Styro%20Maia.pdf>. Acesso em 10 Marc. 2023

³⁸⁰ GEIGER, P. Evolução da rede urbana brasileira. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura, 1963.

³⁸¹ GEIGER, P. Evolução da rede urbana brasileira. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura, 1963.

desempenhou um papel central no desenvolvimento e crescimento das áreas urbanas do país, deixando uma marca profunda na trajetória histórica e socioeconômica do Brasil.

A expansão urbana impulsionada pelas ferrovias foi irresistível aos moradores, que ocuparam as áreas adjacentes a esses sistemas de transporte pela facilidade de deslocamento, oferta de serviços e proximidade com o trabalho. Exemplificado por Medeiros (2011) em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, o crescimento direcionado ao longo das principais ferrovias, como a E. F. Santos - Jundiaí e a E.F. Central do Brasil, foi marcante no final do século XIX. Em São Paulo, a expansão se dirigiu à zona portuária e à E.F. Central do Brasil, conectando-se ao Rio de Janeiro e Belo Horizonte³⁸². No Rio de Janeiro, ocorreu ao longo da Linha Centro e Auxiliar da E.F. Central do Brasil, conectando-se a Belo Horizonte e São Paulo, na qual essa vetorização de crescimento, impulsionada pelas ferrovias, foi crucial para moldar o desenvolvimento urbano dessas cidades, contribuindo significativamente para sua evolução histórica³⁸³. A interligação ferroviária não apenas alterou a infraestrutura, mas também influenciou a dinâmica social e econômica, deixando uma marca profunda na trajetória urbana dessas localidades.

O impacto desse fenômeno foi visível em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, onde o crescimento ao longo das principais linhas ferroviárias teve um papel predominante na definição de suas trajetórias de crescimento. Essa interconexão entre ferrovias e expansão urbana não apenas realçou a importância histórica dessas redes de transporte, mas também ressaltou sua contribuição fundamental na construção da estrutura urbana dessas cidades ao longo do tempo³⁸⁴. Em resumo, o apelo gerado pelas ferrovias estimulou uma expansão urbana direcionada, fomentando o desenvolvimento de áreas adjacentes a esses sistemas de transporte

O perfil urbano do Rio de Janeiro espelha uma realidade em que a expansão do núcleo central assume protagonismo, agregando considerável parte da riqueza e dos recursos urbanos disponíveis. Essa centralização de poder econômico e infraestrutural deu origem a um cenário caracterizado por notáveis disparidades socioespaciais, delineando uma clara demarcação entre o coração urbano e as regiões periféricas, à medida que nos distanciamos do epicentro, torna-se evidente um crescente déficit de

³⁸² MEDEIROS, G. L. P. de. Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937). Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

³⁸³ MEDEIROS, G. L. P. de. Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937). Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

³⁸⁴ Idem. pág. 36.

serviços e infraestrutura nas áreas marginais³⁸⁵. Desta forma, vemos o impacto negativo quanto a qualidade de vida e o acesso aos recursos essenciais para os habitantes.

Diante desse cenário desafiador, torna-se imperativa a implementação de estratégias e políticas públicas voltadas para a promoção de um desenvolvimento mais equitativo. As zonas periféricas, como resultado, passaram por uma transformação, tornando-se áreas de residência e ocupação para diversos estratos da população de baixa renda, intensificando a segregação e a exclusão social³⁸⁶. Medidas direcionadas à redução das disparidades entre as diversas áreas urbanas e à substancial melhoria na qualidade de vida de todos os habitantes deveria ser prioritárias³⁸⁷. Nesse contexto, alcançar uma renovação urbana mais inclusiva e justa significa aspirar a um futuro em que a cidade atenda plenamente às necessidades e aspirações de todas as suas comunidades, reforçando sua coesão e resiliência de maneira abrangente.

A Estação de Engenho de Dentro desempenhou um papel central e notável na configuração urbana, rompendo com o antigo padrão de segregação entre o centro e suas periferias. Tornando-se um *hub* dinâmico, a estação foi um epicentro vibrante da vida cidadina, simbolizando a modernidade da época, na qual o trem que chegava e partia representava a vanguarda tecnológica, facilitando a interligação de áreas e o transporte de bens e pessoas³⁸⁸. O cenário animado ao redor da estação encapsulava a convergência de culturas, oportunidades comerciais e um novo modo de vida urbano³⁸⁹. Em suma, a Estação de Engenho de Dentro personificou a transição da cidade e deixou uma impressão duradoura no tecido de sua evolução, contribuindo significativamente para definir o desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro.

A organização espacial do Rio de Janeiro reflete diretamente as estruturas de distribuição de poder político e a repartição de renda no país, evidenciando a priorização do Estado na preservação do capital. A hierarquização urbana é clara, concentrando recursos, serviços e infraestrutura de qualidade no centro da cidade, favorecendo a elite econômica e política, por outro lado, as áreas periféricas urbanas, cada vez mais carentes

³⁸⁵ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 13.

³⁸⁶ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 14.

³⁸⁷ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 14.

³⁸⁸ Que ou o que habita a cidade.

³⁸⁹ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovias, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014. Pág. 28.

de serviços e infraestrutura adequada, tornam-se residências para a ampla população de baixa renda³⁹⁰. Essa desigualdade espacial reflete não apenas a distribuição assimétrica de recursos, mas também a maneira como o Estado e as instituições políticas operam para proteger os interesses do capital, muitas vezes relegando o bem-estar das camadas mais vulneráveis da sociedade³⁹¹. Diante desse cenário, torna-se imperativo buscar estratégias inclusivas e abrangentes que reduzam tais disparidades, promovendo um ambiente urbano mais equitativo e justo para todos os cidadãos.

Este subcapítulo destaca a influência das ferrovias no processo de urbanização do Brasil, enfatizando as transformações que trouxeram para a paisagem urbana e as desigualdades socioespaciais que desencadearam, especialmente no Rio de Janeiro. A transformação urbana resultante das ferrovias apresentou oportunidades e desafios, revelando a complexidade das formações sociais ao longo do tempo e espaço³⁹². O estudo das ferrovias e seu impacto na estruturação urbana é considerado crucial para compreender as dinâmicas sociais e espaciais e buscar um desenvolvimento mais equitativo³⁹³. A estação de Engenho de Dentro é destacada como central nesse contexto.

4.2 Habitação

A urbanização no Brasil durante o final do século XIX e início do século XX experimentou uma influência marcante da expansão das ferrovias. A exigência das estações ferroviárias acarretou na concepção das vilas ferroviárias, projetadas para acolher os operários ferroviários e suas famílias³⁹⁴. Essas comunidades tiveram um papel central na criação dos centros urbanos nas proximidades das estações, estimulando alterações tanto no âmbito urbanístico quanto social³⁹⁵. A interconexão entre a expansão ferroviária e o surgimento dessas vilas demonstra a importância intrínseca das ferrovias no desenvolvimento urbano do país nesse período.

³⁹⁰ ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.). pág. 14.

³⁹¹ Idem. pág. 14.

³⁹² GEIGER, P. *Evolução da rede urbana brasileira*. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura, 1963.

³⁹³ GEIGER, P. *Evolução da rede urbana brasileira*. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura, 1963.

³⁹⁴ GARCIA, L.B. dos R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)*. (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

³⁹⁵ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919)*. 2014. Pág. 3

A relevância das vilas ferroviárias na estruturação do espaço urbano brasileiro, este estudo também busca analisar o impacto desses espaços na vida urbana. Observando a organização do trabalho e nas relações entre empregados e empregadores, ressaltando a necessidade de políticas de conservação para proteger esse patrimônio e valorizar a identidade das comunidades que têm suas raízes ligadas às ferrovias e suas vilas operárias³⁹⁶. A presença dos ferroviários no entorno, morando nos barracões e contribuindo para a construção das ferrovias, foi fundamental na consolidação das vilas e no desenvolvimento das dinâmicas sociais, econômicas e políticas dessas comunidades.

A presença dos próprios ferroviários vivendo nos barracões ao redor das estações remete à ideia de que eles foram pioneiros na criação das comunidades ao redor desses locais. Para eles, esses espaços onde as estações foram construídas tornaram-se verdadeiros canteiros de obras, não apenas exigindo construções específicas para a empreitada ferroviária, mas também provocando mudanças urbanas ao se tornarem um polo de atração para outras atividades³⁹⁷. Conseqüentemente observamos que, o território urbano se transformou para acomodar a presença da ferrovia.

Nesse cenário, exploramos a formação e estruturação dos alicerces nas proximidades das estações, concebidos para atender às demandas das ferrovias. Os trabalhadores assumiram um papel fundamental na inauguração dessas localidades, sendo os pioneiros residentes e contribuindo para o progresso de cada uma delas³⁹⁸. Dessa forma, a presença dos ferroviários nas imediações das estações não apenas impulsionou a edificação das vias férreas, mas também instigou a emergência de comunidades que prosperaram em torno desses pontos estratégicos³⁹⁹. O envolvimento ativo dos trabalhadores foi essencial para a criação de localizações, exercendo um impacto vital em sua evolução social, econômica e política.

³⁹⁶ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

³⁹⁷ GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883-1919)*. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

³⁹⁸ SILVA, N. F. C. D. *Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

³⁹⁹ SILVA, N. F. C. D. *Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

Estrada de ferro de D. Pedro II

De ordem do Exm. Sr. director faço publico que até o dia 22 do corrente, recebem-se propostas para a locação do hotel das novas oficinas desta estrada no Engenho de Dentro.

Os pretendentes poderão dirigir-se, nos proximos dias 19, 20 e 21, á secretaria da directoria onde lhes serão apresentadas as condições e clausulas com que se tem de celebrar o respectivo contrato.

As propostas serão abertas no dia 22 do corrente, ás 2 horas da tarde.

Secretaria da directoria da estrada de ferro de D. Pedro II, Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1871. - J. Pinto Brasil, secretário⁴⁰⁰.

Essa fonte histórica é relevante, pois fornece um vislumbre da atividade econômica e administrativa relacionada à Estrada de Ferro de D. Pedro II no final do século XIX. A “locação do hotel das oficinas” sugere uma busca por parcerias e investidores para o desenvolvimento e gestão de infraestruturas relacionadas à ferrovia. Além disso, o anúncio também evidencia o “funcionamento e a organização da diretoria da estrada de ferro”, bem como os “procedimentos para licitação e tomada de decisões naquela época”. Por meio dessa fonte, é possível o papel que a ferrovia desenvolveu com a construção e utilização de moradias próximas ou ao redor das estradas, além das práticas comerciais e administrativas da época.

O papel fundamental das vilas ferroviárias na organização social e no desenvolvimento urbano do estado do Rio de Janeiro ressalta a influência significativa da expansão ferroviária na configuração do espaço e na dinâmica econômica da região. A estratégica distribuição dessas vilas reflete não apenas uma preocupação com o alojamento dos trabalhadores, mas também a intenção de desempenhar um papel ativo na formação e na vida das comunidades locais⁴⁰¹. Dessa forma, a interseção entre a expansão ferroviária e as vilas ferroviárias emerge como um elemento crucial na construção da identidade urbana e econômica do estado, evidenciando a complexidade das interações entre o desenvolvimento ferroviário e as transformações sociais e urbanas⁴⁰². Assim, as vilas ferroviárias contribuíram de maneira significativa para o crescimento e a estruturação do estado do Rio de Janeiro como um centro urbano e econômico importante no país.

⁴⁰⁰ Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Terça feira, 19 de dezembro de 1871. Nº. 348, pág.4

⁴⁰¹ BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017. Pág. 3.

⁴⁰² BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017. Pág. 3.

Essas transformações nas vilas ferroviárias são resultado tanto do desgaste natural das construções ao longo do tempo quanto das mudanças nas estruturas familiares e transformações sociais ao redor dessas comunidades. É notável, no entanto, que as edificações dessas vilas frequentemente são negligenciadas em termos de preservação patrimonial, resultando na perda de parte de sua história e valor cultural.⁴⁰³ Compreender a importância dessas residências como registros tangíveis do passado, refletindo as vivências e experiências das gerações que ali viveram, é essencial.

Essas companhias ferroviárias estabeleciam uma estrutura hierárquica bem definida, visando exercer controle sobre seus funcionários Segnini (1982), ao abordar as reações dos ferroviários diante da organização burocrática adotada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, destaca três fases distintas delineadas pelas estratégias utilizadas pela empresa para controlar o cotidiano dos trabalhadores⁴⁰⁴. Essas estratégias podem ter variado ao longo do tempo, refletindo a dinâmica das relações de trabalho e os esforços das empresas em manter sua autoridade sobre a mão de obra ferroviária⁴⁰⁵. A análise dessas fases e instrumentos empregados proporciona uma compreensão mais profunda das relações laborais na época e das dinâmicas de poder e resistência presentes no ambiente ferroviário.

Algumas fontes denunciaram a presença de trabalhadores que moram nos seus locais de trabalho. No Relatório Do Anno de 1877, apresentado ao Illm. e EXM. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú Ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos: Director da mesma estrada, demarca que:

Casas de Turmas

Repararam-se as que estavam em máo estado, concluíram-se algumas que estavam começadas, e construiu-se uma nova no kilometro 310 da linha central.

Algumas das turmas incumbidas da conservação ordinaria e vigilancia da linha, que precisam estar aquarteladas á beira da estrada, não tem casas. Póde-se para esse fim fazer construcções ligeiras e muito economicas, formando o esqueleto e vigamento de trilhos velhos, construindo-se as paredes de estuque⁴⁰⁶.

⁴⁰³ Idem, pág. 3.

⁴⁰⁴SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovia e ferroviários uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo, Editora Autores Associados, Cortez Editora, 1982. Pág. 20.

⁴⁰⁵ SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovia e ferroviários uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo, Editora Autores Associados, Cortez Editora, 1982. Pág. 20.

⁴⁰⁶ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 113.

A fonte em questão é um documento que trata da construção e reparação de “Casas de Turmas” em uma determinada estrada de ferro, provavelmente em meados do século XIX ou início do século XX. Essas casas eram utilizadas pelas “turmas encarregadas da conservação ordinária e vigilância da linha férrea”, que precisavam estar “aquarteladas próximas à estrada para facilitar suas atividades”. Essas construções serviriam como “alojamento para os trabalhadores responsáveis pela manutenção e supervisão da linha férrea”, proporcionando um local para sua “permanência próxima ao local de trabalho”. A fonte revela aspectos da infraestrutura e organização do trabalho ferroviário da época, soluções que levariam a condições precárias de moradia e trabalho.

As vilas ferroviárias foram estabelecidas como núcleos fabris, visando oferecer moradia próxima aos locais de trabalho para os operários. Essas vilas assumiram um caráter paternalista ao abrigar os funcionários próximos às fábricas, permitindo que as companhias exercessem controle sobre a vida dos trabalhadores, silenciando greves e impondo regras no cotidiano operário⁴⁰⁷. A proximidade também resultou na transformação dos hábitos rurais, à medida que os trabalhadores se adaptaram ao ambiente urbano e industrial⁴⁰⁸. A criação das vilas ferroviárias, portanto, reflete o contexto de industrialização e urbanização da época, revelando as dinâmicas de poder e controle presentes nas relações entre as empresas e seus trabalhadores.

A concepção da “família ferroviária”, centrada na ideia de “formação integral” e moral patronal, revela a complexidade das relações entre os trabalhadores e as empresas ferroviárias. Ao unir instrução, laços familiares e oportunidades de promoção, as vilas ferroviárias não apenas forneciam moradia, mas também se tornavam instrumentos de controle, na qual a alocação estratégica das residências evidenciava a hierarquização dos trabalhadores, criando uma dinâmica peculiar de pertencimento e controle nas comunidades ferroviárias.⁴⁰⁹ Essa abordagem multifacetada ressalta a importância de analisar não apenas as condições de moradia, mas também os aspectos sociais e organizacionais que permeavam essas comunidades específicas.

⁴⁰⁷ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 3

⁴⁰⁸ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 3

⁴⁰⁹ SEGNINI, Liliana R. Petri. **Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982.

A distinção nas vilas ferroviárias, seja na moradia do chefe de linha ou do empregado comum, evidencia a complexidade das relações sociais e hierarquias presentes nesses espaços. A preferência por ferroviários casados e a tradição de passar a profissão de pai para filho consolidavam a ideia da “família ferroviária” como um conceito não apenas residencial, mas também profissional e educacional⁴¹⁰. A permanência de gerações em uma mesma casa, permeada por essa tradição, reforça a importância da análise histórica e social dessas comunidades para compreender plenamente suas dinâmicas únicas.

Outra forma de transmitir esse sentimento de “família ferroviária” eram os períodos extras de trabalho. Atualmente reconhecidas como horas extras, essas jornadas praticamente não concediam tempo livre aos ferroviários, limitando suas interações sociais às companhias de colegas de trabalho.⁴¹¹ Dessa maneira, a noção de “família ferroviária” era preservada e reforçada por meio de diversas estratégias, consolidando assim a coesão e a identidade do grupo dentro das vilas ferroviárias.

A influência desse ambiente propiciava uma inclinação natural para seguir uma carreira na estrada de ferro, em vez de optar pelo comércio ou indústria. Essa preferência era vantajosa para a empresa, uma vez que esses jovens já estavam familiarizados com as operações ferroviárias desde cedo⁴¹². A ligação estabelecida entre a empresa e seus funcionários por meio da moradia criava um modelo de relação muito próximo ao observado nas fábricas e vilas operárias⁴¹³. Em síntese, a preferência por jovens já familiarizados com o trabalho ferroviário desde cedo revelava-se vantajosa para a empresa.

A possibilidade de crescer e se desenvolver profissionalmente dentro da própria companhia ferroviária, aliada à noção de “família ferroviária”. Essa abordagem fortalecia os vínculos e a identificação com a empresa, promovendo uma espécie de

⁴¹⁰ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200). Pág. 6.

⁴¹¹ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200). Pág. 7.

⁴¹² ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.258.

⁴¹³ ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.258.

lealdade e engajamento por parte dos funcionários⁴¹⁴. Essa abordagem, ao unir a vida residencial à experiência profissional, contribuía para a continuidade e eficiência da operação ferroviária, consolidando uma relação simbiótica entre a empresa e a chamada “família ferroviária”.

O ambiente de trabalho permeia a vida doméstica e vice-versa, criando uma sólida conexão entre a vida pessoal e profissional dos ferroviários. Essa integração propiciava o surgimento de uma “família ferroviária”, onde era comum que mais de uma geração da mesma família seguisse a carreira na estrada de ferro⁴¹⁵. Essa sucessão de ferroviários dentro da mesma família reforçava a identidade e o senso de pertencimento a esse universo ferroviário⁴¹⁶. Essa tradição de sucessão familiar no campo ferroviário não apenas moldava a dinâmica profissional, mas também contribuía para a coesão e continuidade dessa comunidade ao longo do tempo.

As vilas industriais, especialmente as vilas ferroviárias, desempenharam um papel fundamental na consolidação e expansão da malha ferroviária no Brasil. Além de fornecerem moradia aos trabalhadores, essas vilas constituíam o principal elemento de fixação do trabalhador em seu local de trabalho, garantindo a disponibilidade de mão de obra para a operação e manutenção das ferrovias⁴¹⁷. Em muitos casos, as vilas foram responsáveis pela fundação de novas cidades ou pela expansão de núcleos urbanos existentes, contribuindo para o crescimento e desenvolvimento das regiões onde se estabeleciam⁴¹⁸. Assim, o impacto dessas comunidades vai além do aspecto habitacional, influenciando diretamente o crescimento e desenvolvimento das regiões onde foram estabelecidas.

A disseminação das vilas industriais também provocou mudanças significativas no campo da produção habitacional. As diferentes companhias ferroviárias trouxeram consigo uma diversidade tipológica impressionante, com uma variedade de técnicas construtivas e materiais utilizados na construção das moradias, além disso, novos

⁴¹⁴ ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.258.

⁴¹⁵ FERREIRA, Camila Corsi. *Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930*. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.153.

⁴¹⁶ FERREIRA, Camila Corsi. *Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930*. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.153.

⁴¹⁷ FERREIRA, Camila Corsi. *Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930*. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.153.

⁴¹⁸ FERREIRA, Camila Corsi. *Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930*. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.153.

programas habitacionais foram implementados, atendendo às necessidades específicas dos trabalhadores e suas famílias⁴¹⁹. As vilas ferroviárias apresentavam diferentes espacialidades, com arranjos urbanos planejados para otimizar o funcionamento e a convivência social dos moradores.

O surgimento das vilas industriais, especialmente as ferroviárias, marcou uma fase de transição na sociedade brasileira, coincidindo com a abolição da escravidão e a Revolução Industrial. Ao fornecer moradia aos trabalhadores ferroviários, essas vilas desempenharam um papel crucial na transição do trabalho escravizado para o livre, promovendo urbanização e industrialização⁴²⁰. Além de contribuir para a manutenção da ordem e disciplina, as vilas industriais estimularam a organização dos trabalhadores, resultando em comunidades mais coesas e conscientes de seus direitos, marcando uma mudança significativa na realidade social e econômica do Brasil no pós-abolição e consolidação da industrialização⁴²¹. Assim, as vilas industriais se tornaram não apenas centros de moradia, mas catalisadores de mudanças profundas na realidade social e econômica do Brasil, moldando o curso da história do país.

As vilas ferroviárias no Brasil desempenharam um papel fundamental nas relações entre trabalhadores e empregadores ao longo da história. A construção das casas nessas vilas estava intrinsecamente ligada aos modos de relação entre os trabalhadores e suas empresas empregadoras, refletindo as mudanças ocorridas nessas relações ao longo do tempo, os ferroviários, através de suas lutas e mobilizações, alcançaram diversas conquistas trabalhistas, desempenhando um papel pioneiro na busca por melhores condições de trabalho e habitação⁴²². Essa trajetória revela não apenas as mudanças físicas nas vilas, mas também a evolução nas relações entre aqueles que construíram as ferrovias e os que nelas trabalhavam.

⁴¹⁹ FERREIRA, Camila Corsi. Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.153.

⁴²⁰ BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017. Pág. 13.

⁴²¹ BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017. Pág. 13.

⁴²² INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200). Pág. 6.

As vilas operárias e ferroviárias, integrantes do Patrimônio Cultural designado como “Patrimônio Industrial”, representam uma parcela valiosa surgida após a Revolução Industrial. Essa categoria abrange diversas inovações e tecnologias relacionadas à produção industrial, englobando não apenas as edificações industriais, como fábricas e depósitos, mas também as infraestruturas ferroviárias e seus núcleos habitacionais⁴²³. O estudo desse patrimônio industrial requer uma abordagem interdisciplinar, considerando as transformações tecnológicas, econômicas e sociais da época, e sua preservação não apenas protege a memória coletiva, mas também enriquece nosso entendimento sobre as origens da industrialização e suas implicações na sociedade contemporânea⁴²⁴. Por tal motivo, é importante esse entendimento com relação aos núcleos habitacionais.

O Patrimônio Ferroviário do Brasil, composto por conjuntos arquitetônicos, máquinas, documentos e objetos, representa uma riqueza de valor histórico e cultural. Embora esses elementos proporcionem uma ligação direta com o passado e as formas de produção que moldaram a sociedade, grande parte desse legado carece de identificação, mapeamento e inventário adequados para iniciar ações de preservação, especialmente no que diz respeito às residências dos trabalhadores ferroviários⁴²⁵. Essas moradias, frequentemente negligenciadas em pesquisas e iniciativas de preservação, são componentes essenciais do contexto histórico, testemunhando a vida cotidiana e as condições de trabalho dos ferroviários⁴²⁶. Portanto, é crucial expandir as investigações para incluir as habitações, enriquecendo ainda mais a compreensão da história ferroviária e social do país.

⁴²³ FINGER, Anna Eliza. Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Brasília: UNB, 2009. Dissertação de mestrado.

⁴²⁴ BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017. Pág. 4.

⁴²⁵ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200). Pág. 3.

⁴²⁶ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200). Pág. 3.

No âmbito da história da habitação brasileira, as ferrovias exerceram uma função crucial como as pioneiras indústrias a se estabelecerem no país. Juntamente com as ferrovias, surgiram as indústrias têxteis, inicialmente para atender à demanda por sacas de café e, posteriormente, para a confecção de vestuário para os escravizados e os primeiros trabalhadores livres⁴²⁷. Assim, o desenvolvimento das ferrovias e a produção cafeeira atuaram como catalisadores do crescimento econômico e da formação de diversos setores industriais no Brasil, deixando uma marca significativa no cenário urbano e na história do país ao longo do tempo.

No cenário brasileiro, as vilas ferroviárias desempenharam um papel crucial na urbanização de várias regiões, especialmente em áreas onde a linha férrea se estendia sem uma infraestrutura urbana pré-existente. Inicialmente projetadas para acomodar os trabalhadores das ferrovias e suas famílias, as vilas ferroviárias acabaram por catalisar um processo significativo de expansão urbana⁴²⁸. Um exemplo notável é observado no Rio de Janeiro, onde a chegada da linha de trem impulsionou a criação de bairros como Engenho de Dentro e outros municípios vizinhos.

As vilas ferroviárias constituíram-se como importantes centros urbanos, contribuindo significativamente para o desenvolvimento e a urbanização da área ao seu redor. Com o estabelecimento dessas comunidades, houve a necessidade de prover serviços básicos e infraestrutura urbana, como moradias, escolas, hospitais, e comércios, para atender às demandas crescentes da população⁴²⁹. Ao longo do tempo, esses bairros e municípios que surgiram em torno das vilas ferroviárias tornaram-se parte integrante da história e identidade dessas regiões.

Pode-se depreender, portanto, que a urbanização brasileira no final do século XIX e início do século XX foi fortemente influenciada pela expansão da malha ferroviária. Com ela vemos a criação das vilas ferroviárias destinadas a abrigar os

⁴²⁷ Idem, pág. 5.

⁴²⁸ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200).

⁴²⁹ MORAIS, Marcelo. As Vilas Ferroviárias Paulistas – a Arquitetura e as Relações Urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários. Tese de Mestrado. ESSC – USP, 2002

trabalhadores e suas famílias, em que essas vilas desempenharam um papel crucial na formação dos núcleos urbanos ao redor das estações, impulsionando mudanças urbanísticas e sociais⁴³⁰. Os próprios ferroviários, morando nos barracões e contribuindo para a construção das ferrovias, foram fundamentais para a consolidação das vilas e o desenvolvimento das dinâmicas sociais, econômicas e políticas dessas comunidades⁴³¹. As vilas operárias, presentes em várias empresas ferroviárias, foram uma tentativa de garantir mão de obra estável e minimizar os custos de deslocamento dos funcionários.

4.3 O pessoal da estrada

No século XIX, no Brasil, a implantação das vilas esteve intimamente ligada ao desenvolvimento da produção de café, impulsionada pela rápida circulação das mercadorias e pela dinâmica do capital. Nesse contexto, a construção das ferrovias assumiu um papel crucial ao viabilizar a formação de um mercado de trabalho assalariado, promovendo assim a transição do regime escravocrata para o trabalho livre⁴³². A demanda por mão-de-obra nas ferrovias atraiu trabalhadores.

A história do trabalho na ferrovia revela, portanto, desafios e lutas por direitos, destacando a importância de aprimoramentos nas condições de emprego e remuneração para todos os trabalhadores envolvidos. Embora, em um primeiro momento, os negros ocupassem principalmente cargos subalternos, estudos evidenciam que o trabalho nas ferrovias foi fundamental para a ascensão social de muitos deles⁴³³. Visando amparar os ferroviários em situações de acidentes ou necessidades financeiras, foram propostas iniciativas como a criação de uma caixa de beneficência e um monte-pio⁴³⁴. No entanto, mesmo com avanços na hierarquia do trabalho ferroviário, a discriminação racial persistiu, reforçando estereótipos e desigualdades.

A chegada das ferrovias ao cenário da produção de café no Brasil trouxe consigo uma nova dinâmica capitalista, marcada pela velocidade de circulação das mercadorias e

⁴³⁰ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

⁴³¹ INOUE, Luciana Massami. *As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira*. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (200).

⁴³² SOUZA, Robério S... *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

⁴³³ SOUZA, Robério S... *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

⁴³⁴ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.120.

pela aceleração da rotação do capital. A expansão do sistema ferroviário possibilitou a criação de um significativo mercado de trabalho assalariado, o que desempenhou um papel crucial na transição do trabalho escravizado para o trabalho livre⁴³⁵. Com a necessidade de mão de obra para a construção e operação das ferrovias, muitos trabalhadores foram atraídos para as obras, constituindo uma força de trabalho diversificada em termos de origens sociais e étnicas⁴³⁶. Esse fenômeno marcou uma fase crucial na evolução do cenário socioeconômico do país.

Essa transformação no perfil da mão-de-obra ferroviária foi um fator essencial para compreender a implantação das vilas e assentamentos que surgiram em torno das linhas férreas. Uma vez que o fluxo de trabalhadores e suas famílias moldou as configurações socioeconômicas desses locais⁴³⁷. Portanto, ao analisar a história dessas vilas, torna-se imprescindível considerar a influência e a composição da mão-de-obra ferroviária, que desempenhou um papel fundamental na consolidação dessa importante etapa do desenvolvimento econômico e social do Brasil⁴³⁸. O surgimento dessas comunidades, impulsionado pela expansão das ferrovias, reflete a transição do trabalho escravizado para o livre, contribuindo para a consolidação de uma nova dinâmica urbana e industrial.

A chegada das ferrovias ao Brasil trouxe consigo desafios para a contratação de mão de obra. Embora tenha se apresentado como uma alternativa para trabalhadores livres nacionais e imigrantes europeus em busca de oportunidades, a escassez de mão de obra era um problema enfrentado pelas empresas ferroviárias, utilizado como forma de atrair e reter trabalhadores, em alguns casos, o preço da diária de trabalho precisou ser

⁴³⁵ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 28.

⁴³⁶ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 28.

⁴³⁷ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 28.

⁴³⁸ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pág. 28.

aumentado⁴³⁹. Essa dinâmica evidencia a complexidade na formação e gestão da força de trabalho durante o período de expansão das ferrovias no Brasil.

Além disso, a introdução do trabalho nas ferrovias promoveu uma mudança na dinâmica laboral. Vemos o estabelecimento de uma rotina de trabalho regular, algo até então pouco comum em muitos setores, na qual essa transformação agiu diretamente na formação de hábitos de trabalho dos empregados, que, antes empregados de maneira sazonal, passaram a lidar com uma rotina mais padronizada⁴⁴⁰. Essa nova realidade impactou não somente os trabalhadores, mas também as relações de trabalho e a organização do sistema produtivo no contexto das ferrovias no Brasil.

Segundo ZAMBELLO (2005), as causas mais comuns do ingresso desses trabalhadores em cargos da ferrovia são:

- 1) melhor perspectiva dentre as outras opções de trabalho; 2) limitações econômicas da cidade de origem, restando o trabalho ferroviário como opção; 3) baixo grau de escolaridade; e 4) porque alguém próximo, vizinho ou parente, que já trabalhava em alguma companhia, indicou o trabalho ferroviário⁴⁴¹.

A citação é um estudo de Zambello, realizado em 2005, que aborda as causas mais comuns que levam trabalhadores a ingressar em cargos na ferrovia. De acordo com o autor, existem quatro motivos principais para a escolha do trabalho ferroviário por esses trabalhadores: primeiramente, é destacada a melhor perspectiva de emprego oferecida pela ferrovia em comparação com outras opções disponíveis. Em seguida, a limitação econômica da cidade de origem é apontada como fator determinante, deixando o trabalho ferroviário como uma das poucas alternativas viáveis, além disso, a baixa escolaridade é mencionada como um elemento que influencia a escolha desses empregos⁴⁴². Por fim, a indicação por parte de alguém próximo, como um vizinho ou parente, que já trabalha em alguma companhia ferroviária, também se mostra como um fator relevante para a entrada nesse tipo de emprego⁴⁴³. O estudo destaca esses fatores como importantes na

⁴³⁹ COSTA, Wilma Peres. Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1976. Pág. 161.

⁴⁴⁰ COSTA, Wilma Peres. Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1976. Pág. 161.

⁴⁴¹ ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.271.

⁴⁴² Idem. pág. 271.

⁴⁴³ Idem. pág. 271.

compreensão do cenário do trabalho ferroviário e como eles influenciam a escolha de profissão por parte dos trabalhadores.

No início, a presença do negro no trabalho ferroviário estava vinculada à ideia de que eles eram destinados apenas a atividades braçais, excluindo trabalhos que demandassem intelectualidade. Isso resultou na maioria dos trabalhadores negros ocupando cargos subalternos, como na via permanente, realizando tarefas pesadas, como o transporte de dormentes para a construção dos trilhos, em decorrência da falta de oportunidades educacionais, houve uma subvalorização dos negros no ambiente ferroviário⁴⁴⁴. Com a implementação de escolas de aprendizes, no entanto, muitos negros puderam estudar e avançar para cargos mais elevados nas companhias ferroviárias, melhorando sua posição hierárquica⁴⁴⁵. Apesar desses avanços, persistia uma imagem estereotipada do trabalhador negro como submisso e conformado, reforçando ideias preconceituosas.

A história do trabalho nas ferrovias brasileiras revela uma complexa teia de desafios e lutas enfrentados pelos trabalhadores ao longo do tempo. Desde os primórdios, as ferrovias se depararam com problemas constantes, como acidentes, dificuldades operacionais, atrasos de pagamento e inúmeras greves⁴⁴⁶. Nesse cenário, os ferroviários se destacaram como uma classe trabalhadora reivindicadora e determinada, buscando melhores condições de vida e de trabalho.

Apesar das severas disciplinas impostas pelas empresas ferroviárias, os trabalhadores conseguiram ser protagonistas de sua própria história, adaptando-se, negociando e resistindo à exploração patronal. A presença do negro no trabalho ferroviário foi marcada por estereótipos e preconceitos, limitando suas oportunidades a funções subalternas. Embora a implementação de escolas de aprendizes tenha trazido alguns avanços, a discriminação persistia⁴⁴⁷. Diante desse cenário, a luta pela igualdade e dignidade dos trabalhadores, independentemente de sua origem ou etnia, continua sendo uma questão crucial na construção de uma sociedade mais justa e inclusiva.

⁴⁴⁴ FERREIRA, Camila Corsi. Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.166.

⁴⁴⁵ FERREIRA, Camila Corsi. Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.166.

⁴⁴⁶ FERREIRA, Camila Corsi. Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.166.

⁴⁴⁷ FERREIRA, Camila Corsi. Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. p.166.

O remedio ao mal é a fundação de uma caixa de beneficencia e de um monte-pio para os servidores da Estrada. Trata-se de crear tanto uma como outro; mas para esse fim não bastam as joias e contribuições dos empregados e operarios: é necessario que a propria Estrada concorra com uma parte correspondente ao que hoje depende em socorros aos que são victimas de accidentes e não dispõem de recursos pecuniarios, e com as importâncias das multas impostas ao seu proprio pessoal.

A quota será relativamente insignificante para a Estrada, mas o beneficio que resultará da instituição será immenso. Poder-se-hão estabelecer em alguns pontos da estrada enfermeiras onde sejam recolhidos aquelles de seus empregados e operarios que não tiverem onde se tratar ou que forem victimas de accidentes na linha, e que hoje não encontram ás vezes onde se abriguem; e por outro lado o invalido, a viuva ou o orphão desvalido encontrarão amparo no monte-pio⁴⁴⁸.

O trecho apresentado é uma citação de um documento que aborda a criação de uma caixa de beneficência e um monte-pio destinados aos servidores da Estrada de Ferro. O texto propõe a criação de ambas as instituições, destacando que apenas as joias e contribuições dos empregados e operários não são suficientes para a fundação, sendo necessário que a própria Estrada contribua com uma parte correspondente do montante necessário. Forma de atender as vítimas de acidentes.

Uma garantia, entretanto, tem o pessoal da Estrada, e a Administração esforça-se para mantel-a: é a do direito que cada empregado adquire só pelo seu merecimento ao lugar que vaga na classe superior á sua.

Em um serviço tão complexo como este, onde se exigem aptidões tão variadas, que todos os dias cresce de importancia, nem sempre é possivel obter quem satisfaça a todos os requisitos indispensaveis, sobre tudo para os lugares que requerem conhecimentos technicos, e por isso conservaram-se não poucos desses lugares vagos e preenchidos provisoriamente por empregados de categoria inferior ou por praticantes.

Do rigor, porem, usado na admissão dos candidatos aos cargos inferiores já tem resultado a aquisição de empregados que vão facilmente se adestrando no serviço e promettem tornar-se em breve excellentes servidores⁴⁴⁹.

A citação menciona que a possibilidade de estabelecer enfermarias em alguns pontos da estrada para recolher os empregados que necessitem de tratamento ou que sejam vítimas de accidentes na linha, uma vez que atualmente muitos não encontram abrigo adequado nessas situações. O texto também aponta para uma garantia que o pessoal da Estrada possui, que é o direito adquirido pelo mérito ao lugar que vaga na classe superior à sua. Nesse sentido, a admissão para os cargos inferiores tem sido rigorosa, buscando seleccionar candidatos que possam se tornar excelentes servidores e que possuam as aptidões necessárias para o complexo serviço exigido na estrada de ferro.

⁴⁴⁸ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.120.

⁴⁴⁹ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.120.

Para uma compreensão mais abrangente e fiel da história do trabalho nas ferrovias, é crucial dar voz aos ferroviários, ouvir suas experiências e entender suas demandas e conquistas ao longo do tempo. Os ferroviários, como uma classe trabalhadora ativa e reivindicadora, tiveram um papel fundamental na história do Brasil, contudo, é essencial reconhecer que muitas vezes essa história foi contada sob a perspectiva das empresas e de seus mecanismos disciplinares, negligenciando a visão dos próprios trabalhadores e suas lutas.⁴⁵⁰ Somente assim podemos obter uma visão mais justa e completa do papel que desempenharam na construção e desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, assim como na história mais ampla do movimento operário no país.

Ao longo da história das ferrovias no Brasil, os trabalhadores enfrentaram imposições disciplinares elaboradas pelas empresas para controlar suas atividades e garantir a eficiência da produção. Contudo, longe de serem meros espectadores, os trabalhadores tornaram-se protagonistas de sua própria história, respondendo de diversas maneiras às pressões impostas, na qual em alguns momentos, alguns se acomodaram diante das condições adversas, adaptando-se da melhor forma possível para garantir sua subsistência⁴⁵¹. Em outros casos, recorreram à negociação com os empregadores, buscando melhorias nas condições de trabalho e salariais⁴⁵². Essas diferentes abordagens revelam a agência dos trabalhadores frente às adversidades e a complexidade das relações entre capital e trabalho no contexto ferroviário.

Na história das ferrovias no Brasil, os trabalhadores não foram meros espectadores das imposições disciplinares das empresas, mas sim protagonistas ativos que responderam de diversas formas às pressões impostas. Essa dinâmica complexa evidencia não apenas a resistência, mas também a capacidade de adaptação e negociação dos trabalhadores diante das condições desafiadoras do ambiente ferroviário⁴⁵³. Neste

⁴⁵⁰ SEGNINI, Liliansa R. Petri. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Editora Autores Associados: Cortez Editora, 1982. Págs. 41 – 48.

⁴⁵¹ GARCIA, L.B. dos R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)*. (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

⁴⁵² GARCIA, L.B. dos R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)*. (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

⁴⁵³ GARCIA, L.B. dos R. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)*. (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

contexto, é crucial explorar as diferentes estratégias adotadas pelos ferroviários ao longo do tempo, revelando a riqueza e a pluralidade de suas experiências laborais.

A narrativa das ferrovias no Brasil, embora marcada por desafios e adversidades, destaca uma dualidade entre a grandiosidade de suas vias férreas, projetadas para integrar e impulsionar o desenvolvimento do país, e a realidade de descaso e negligência que permeou sua história. O enfrentamento de inúmeros problemas, muitas vezes sem soluções eficazes, revela a complexidade das relações entre as companhias estrangeiras, os governos estaduais e federais⁴⁵⁴. Essa dicotomia entre a visão idealizada e a prática negligente ressalta a necessidade de uma abordagem mais cuidadosa e comprometida para preservar e valorizar o patrimônio ferroviário brasileiro.

O cenário foi marcado por frequentes acidentes, dificuldades operacionais, atrasos no pagamento dos trabalhadores e uma série de greves. Essas questões problemáticas refletem como as condições de trabalho ao longo da história ferroviária foram sempre difíceis, colocando os trabalhadores em situações de risco e precariedade⁴⁵⁵. A análise desses aspectos é crucial para compreender as lutas e desafios enfrentados pelos ferroviários ao longo do tempo, bem como o papel que desempenharam na busca por melhores condições de trabalho e na construção de uma infraestrutura fundamental para o país.

[...]. “Alguns empregados da estrada ficaram mortos ou feridos nestes accidentes.

Além destes houve, durante o anno, alguns casos de morte e ferimentos no pessoal dos trens, por imprudencia das proprias victimas, sobre tudo na passagem pelos tunneis e debaixo dos viaductos collocados sobre a estrada.

Quando ha qualquer accidente, tomam-se logo todas as providencias para se salvar e arrecadar as mercadorias, assim como para se recolher o material avariado da estrada, e exeminam-se cuidadosamente as causas do desastre, punindo-se com todo o rigor os empregados ou operarios que por negligencia ou descuido são culpados do mesmo”⁴⁵⁶.

⁴⁵⁴ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 26.

⁴⁵⁵ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 26.

⁴⁵⁶ Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.36.

O trecho ressalta que, quando ocorre qualquer acidente, são tomadas imediatamente todas as providências necessárias para salvar e recolher as mercadorias, bem como para recuperar o material danificado da estrada. Adicionalmente, menciona que as causas dos desastres são examinadas minuciosamente, e os empregados ou operários que foram negligentes ou descuidados e que são culpados pelos acidentes são punidos com rigor, destacando que as causas dos incidentes são das próprias vítimas e as responsabilizam.

A história social do trabalho é uma trama complexa e multifacetada, repleta de contrastes e embates que atravessam o tempo. Nesse enredo, os trabalhadores ocupam o centro das atenções, alternando entre relatos detalhados de seus desafios diários nas oficinas e canteiros de obras, e momentos de tensão e conflito que emergem, por vezes, das diferenças de origem entre eles⁴⁵⁷. Contudo, a grande maioria desses conflitos se estabelece entre os trabalhadores e a administração ou as autoridades locais.

Essa visão é exemplificada de maneira contundente por Robério de Souza, que evidencia como os empregados não somente experimentavam, mas tinham fortes razões para suas queixas. As condições precárias de vida que confrontavam, em conjunto com os preços elevados dos itens essenciais, estabelecem uma realidade de privações e dificuldades persistentes, de maneira ainda mais recorrente, as deficiências na gestão do cumprimento das obrigações contratuais acentuaram o descontentamento e a percepção de exploração entre os trabalhadores⁴⁵⁸. Essa narrativa envolvente expõe não apenas os obstáculos confrontados pelos empregados, mas também a resiliência e a busca incessante por melhores condições de trabalho e qualidade de vida.

O descontentamento dos ferroviários era resultado de uma série de questões que afetam profundamente suas condições de trabalho e bem-estar. Além da repressão enfrentada pelas organizações sindicais, a chegada de novos maquinários na companhia ferroviária resultava em demissões de trabalhadores, gerando incertezas e insegurança

⁴⁵⁷ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

⁴⁵⁸ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 20.

entre a categoria⁴⁵⁹. Essa conjuntura evidencia a necessidade de compreender e abordar holisticamente as diversas facetas que influenciam a dinâmica do trabalho ferroviário.

Além disso, os ferroviários se ressentem dos descontos indevidos em seus salários por atrasos que muitas vezes não estavam sob seu controle. Outra fonte de insatisfação era o favorecimento injusto de certas pessoas nas promoções internas da hierarquia da empresa, criando um ambiente de desigualdade e desmotivação⁴⁶⁰. Diante dessas adversidades, os ferroviários viam-se confrontados com a necessidade de reivindicar seus direitos e lutar por melhores condições de trabalho, unindo-se em busca de mudanças significativas em sua realidade laboral⁴⁶¹. Essa busca coletiva reflete a resiliência e a determinação da categoria em enfrentar os obstáculos para alcançar um ambiente de trabalho mais justo e equitativo.

Os relatórios, informavam que os trabalhadores questionavam os poucos vencimentos e as horas de trabalho, com exposições que denunciaram as condições de trabalhos ao qual esses trabalhadores enfrentam:

O pessoal da Estrada é geralmente mal remunerado: grande parte tem a seu cargo pesado serviço, que não lhe deixa tempo algum para descanso, e entretanto poucos percebem com que possam manter a família ao abrigo de privações.

E quando a velhice, ou a invalidez, quasi sempre adquirida no proprio serviço da Estrada, vem tolher ao pobre empregado de trabalhar, só lhe resta o mais das vezes a caridade para arrimo. A estrada não o abriga da miseria, se durante a vida não conseguiu pôr de lado uma parte do minguado salario⁴⁶².

O trecho aborda as condições de trabalho e remuneração dos funcionários da Estrada. O autor expõe algumas questões preocupantes relacionadas ao pessoal que trabalha na Estrada, como a baixa remuneração, que resulta em salários insuficientes para sustentar suas famílias adequadamente. Além disso, destaca o pesado serviço que esses trabalhadores desempenham sem descanso adequado, prejudicando sua saúde física e

⁴⁵⁹ ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovias e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.82.

⁴⁶⁰ ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovias e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.82.

⁴⁶¹ ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovias e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. p.82.

⁴⁶² Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.120.

mental, a dificuldade em manter a família é ressaltada, pois poucos conseguem ganhar o suficiente para garantir o bem-estar de seus entes queridos. A ausência de amparo na velhice ou invalidez também é uma preocupação, pois a Estrada não oferece suporte financeiro ou assistência nessas situações, deixando os funcionários desamparados, vemos como resultado, muitos deles se veem dependentes da caridade de terceiros para sobreviverem quando não podem mais trabalhar, ou seja, “caridade para arrimo”.

A vida do trabalhador da oficina sempre foi marcada por uma incessante luta para sobreviver, enfrentando diariamente a escassez de recursos e uma carga extenuante de trabalho. Embora não mergulhasse na extrema miséria, a pobreza era uma realidade presente em seu cotidiano, o que o impelia a se esforçar ainda mais para garantir seu sustento e o de sua família⁴⁶³. O constante temor do desemprego, agravado pela limitada oferta de oportunidades na cidade, acabava por acelerar e intensificar a exploração desses trabalhadores, que se viam submetidos a condições laborais desgastantes⁴⁶⁴. Essa realidade destaca a persistência e resiliência desses trabalhadores diante das adversidades, evidenciando as complexidades das condições laborais e sociais enfrentadas por eles ao longo do tempo.

Nessa conjuntura, eram compelidos a aceitar o aumento da produtividade como uma exigência para a manutenção de seus empregos, mesmo que isso significasse comprometer sua saúde e bem-estar. A busca por uma mínima estabilidade ocupacional tornava-se uma prioridade, resultando em uma maior pressão para produzir mais em menos tempo⁴⁶⁵. Assim, o trabalhador da oficina enfrentava desafios árduos diante das escassas oportunidades.

Rio de Janeiro, 9 de Fevereiro de 1869.

Em cumprimento ao disposto no officio de V. Ex. em data de 3 do corrente, tenho a honra de passar-lhe ás mãos o relatório do estado em que achei quando tomei conta, as officinas desta Estrada de Ferro.

Estas officinas compoem-se de: uma casa de pedra e cal com sobrado e coberta de telha, comprehendendo no pavimento terreo a machina fixa e suas caldeiras:

⁴⁶³ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

⁴⁶⁴ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

⁴⁶⁵ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 148.

a officina de torneiro, a fundição de cobre e officina de pintura; no sobrado estão os machinas de aparelhar madeiras. A machina fixa está em muito máo estado, sem capa no cylindro; todas as juntas mal feitas, e deixando fugir o vapor; quando o regulador está completamente fechado, ella continúa a trabalhar com tanta força como quando está com ele todo aberto; para fazel-a parar é necessario desengatar o excentrico de distribuição; o tubo de escapamento está furado, etc. [...] A officina de torneiro é uma sala baixa, humida e sobretudo muito escura; todas as machinas ferramentas estão mal collocadas, o assoalho está em pessimo estado [...]

Ao lado desse sobrado existe um grande, alto e velho telheiro todo de madeira, sendo seu tecto forrado parte de zinco e parte de lona; é a isso que chama-se officina de montagem; essa officina é muito humida, escura, e quando chove é intoleravel, pois as goteiras que passam pelos innumerables buracos do tecto são ainda mais incommodativas do que a própria chuva. Tem tres valhas onde podem caber onze machinas, porém em posição excessivamente incommoda, pois para sahir a ultima é necessario que saião todas as outras. Ao lado desta officina em um pequeno quarto está o encarregado de concertar as ferramentas, e sua pequena officina é um verdadeiro bazar. Em frente ao sobrado e do outro lado da via, existe um telheiro que tem o nome de caldeiraria e todo coberto de taboas, e não tem uma única parede; ha ahi uma forja em máo estado e uma prensa hydraulica muito mal installada⁴⁶⁶. Pág.66.

A fonte é um relatório datado de 9 de fevereiro de 1869, que foi enviado em cumprimento a um ofício recebido pelo autor. O relatório trata do estado das oficinas da Estrada de Ferro no Rio de Janeiro quando o autor assumiu a responsabilidade por elas. O local é descrito em detalhes, com menção às várias oficinas, como a de torneiro, a de pintura e a de montagem, além de destacar o estado precário das instalações e das máquinas. Há críticas diretas à má conservação da máquina fixa, às condições inadequadas das oficinas de torneiro e montagem, e à falta de infraestrutura, como a ausência de paredes na caldeiraria. O relatório ressalta problemas como a umidade, escuridão e falta de manutenção em diferentes partes das oficinas, o que revela condições precárias de trabalho e infraestrutura nas instalações da Estrada de Ferro na época.

A constante busca dos trabalhadores ferroviários por manter um padrão de vida digno e íntegro em meio a um ambiente permeado pela pobreza destaca-se como um princípio fundamental para essa categoria. No enfrentamento dos desafios cotidianos nas adversas condições de trabalho nas ferrovias, esses trabalhadores não apenas reconheciam a importância de preservar sua integridade moral e material, mas também manifestavam uma preocupação que ultrapassava o âmbito individual, na qual essa inquietação refletia

⁴⁶⁶ [Relatorio do Director da Estrada de Ferro D. Pedro II. Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II em 25 de Abril de 1869] págs. 65 e 66– Disponível em: <https://archive.org/details/relatriodacompa1869estr/page/n13/mode/2up>

uma busca coletiva por justiça e equidade⁴⁶⁷. Essa preocupação transcendia o âmbito individual e refletia uma busca coletiva por justiça e equidade.

Ao valorizarem a dignidade e a honestidade como princípios essenciais, os ferroviários não apenas afirmavam sua própria humanidade e direitos como trabalhadores, mas também reafirmaram a importância de uma sociedade mais justa e solidária. Essa postura ética e comprometida ressalta o caráter socialmente responsável da classe ferroviária e evidenciava a busca incansável por melhores condições de vida e trabalho, em meio a um contexto desafiador e desigual⁴⁶⁸. Isso evidencia as complexidades das experiências vividas por esses profissionais no contexto social e econômico desafiador em que estavam inseridos.

No início da construção das ferrovias no Brasil, coincidindo com o advento do trabalho livre, os trabalhadores ferroviários enfrentaram condições laborais extremamente adversas, marcadas por jornadas extenuantes, salários baixos e falta de segurança no trabalho. Diante dessas circunstâncias, a categoria mobilizou-se em inúmeros movimentos grevistas como forma de protesto e reivindicação por melhores condições⁴⁶⁹. Essas greves não apenas demonstraram a força e determinação dos ferroviários em buscar mudanças profissionais e pessoais, mas também refletiram uma crescente consciência coletiva entre eles sobre a importância de união para defender interesses e demandas, fortalecendo a identidade de classe⁴⁷⁰. A trajetória dos ferroviários é, portanto, uma parte inseparável do tecido histórico do Brasil, marcando uma jornada de conquistas e desafios que ecoam através dos trilhos do tempo.

Os relatórios semestrais do engenheiro-chefe à diretoria da Companhia detalham as inúmeras dificuldades enfrentadas na construção da linha férrea. O árduo trabalho, a intensidade laboral e os riscos de acidentes tornavam o recrutamento de pessoal para essa fase mais desafiador do que para etapas posteriores, além da, escassez de mão de obra

⁴⁶⁷ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 149.

⁴⁶⁸ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 149.

⁴⁶⁹ GARCIA, L.B. dos R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940). (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992. Pág. 149.

⁴⁷⁰ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009. Pág. 26.

qualificada impunha uma pressão adicional, levando a Companhia a buscar soluções criativas para lidar com esse desafio.⁴⁷¹ Esses relatórios oferecem uma visão abrangente das condições enfrentadas pelos trabalhadores, destacando a magnitude das dificuldades e a necessidade de superar obstáculos constantes para avançar na empreitada.

Do exame das reclamações apresentadas, e das indagações a que se procede para se conhecer o responsáveis pelas mesmas, collige-se que não são os extravios de gêneros devidos a criminoso procedimento por parte do pessoal da Estrada. Se um ou outro afasta-se do cumprimento de seus deveres, o que muito raras vezes acontece, é imediatamente despedido do serviço da Estrada e a punição comunicada por circular a todo o resto do pessoal”.⁴⁷²

O trecho refere-se a um exame realizado sobre reclamações recebidas em relação aos extravios de gêneros na Estrada de Ferro. De acordo com os resultados desse exame, conclui-se que tais extravios não são resultado de um procedimento criminoso por parte do pessoal da ferrovia. A fonte enfatiza que, em casos raros em que algum funcionário se afasta de seus deveres, ele é imediatamente demitido e a punição é comunicada a todo o restante do pessoal. Isso sugere que a Estrada de Ferro adota medidas rigorosas para combater qualquer irregularidade e demonstrar que a maioria dos funcionários cumpre com suas obrigações de forma adequada.

Indagando a causa por que taes falta se dão, julgo dever em grande parte attribuil-as á ausencia no pessoal de amor pelas cousas da Estrada de Ferro, devido ao facto de ser ele mal remunerado. E’ difficil encontrar centenas de empregados que fação as cousas só pelo respeito do cumprimento ao dever; é este entretanto o unico estimulante que nesta Estrada encontrão, cumprindo-me dizer, com satisfação, que para alguns dos actuaes é este estimulante sufficiente. Em geral porém, não póde haver amor por um serviço que não garantindo á seus empregados futuro algum, só lhes oferece bem penoso presente: d’ahi o emprego pelo serviço que torna sem sentido a maxima pena regulamentar que póde ser imposta ao empregado, a demissão⁴⁷³.

O trecho apresenta uma análise sobre as faltas e deficiências no desempenho do pessoal da Estrada de Ferro, atribuindo-as em grande parte à falta de motivação devido à má remuneração. No entanto, a maioria não encontra incentivo em um serviço que não oferece perspectivas de futuro e apenas proporciona um presente penoso. Essa situação leva ao desinteresse e ao emprego pelo serviço, tornando ineficiente a pena de demissão como forma de regulamentação. A fonte sugere que a falta de reconhecimento e condições

⁴⁷¹ EL-KAREH. Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes. 1982. Pág. 78.

⁴⁷² Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Págs.38 e 39.

⁴⁷³ [Relatorio do Director da Estrada de Ferro D. Pedro II. Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II em 25 de Abril de 1869], págs. 63 e 64 – Disponível em: <https://archive.org/details/relatriodacompa1869estr/page/n13/mode/2up>

adequadas de trabalho afeta negativamente o desempenho dos funcionários da Estrada de Ferro.

Nesta análise, examinamos as dualidades do trabalho emancipado e a fragilidade da liberdade. Influenciando tanto mulheres quanto homens, sejam eles escravizados, libertos ou livres, com destaque para as pessoas de ascendência negra na sociedade do século XIX.⁴⁷⁴ Em meio a essas complexidades, os proprietários de escravos não hesitaram em explorar a oportunidade de lucrar por meio do aluguel da força de trabalho escrava para os empreendimentos de construção da ferrovia.⁴⁷⁵ Conforme exemplificado na citação extraída do trabalho de Robério Souza:

Não sei se Vossa Excelência já sabe do fato que vou citar; mas ele é sabido, creio que não estou em erro; muitos fazendeiros pequenos têm tirado da lavoura uma boa porção de seus escravos e os têm empregado nas estradas de ferro que se estão abrindo; de maneira que a agricultura tem sofrido por essa causa. Na verdade, qualquer que seja o gênero da cultura, que seja de café, que seja de açúcar, que seja do que for; e duas patacas estão se dando geralmente a trabalhadores que se empregam nas estradas [...]. Assim, esses fazendeiros pequenos têm tirado seus escravos das fazendas e os têm empregado nas estradas [...] têm maior interesse; e aqueles têm vendido os sítios, depois os escravos, ou os têm também muito lucro. Eis como as condições primordiais de uma indústria alteram o sistema regular estabelecido pela economia política⁴⁷⁶.

O trecho citado é um discurso ou texto que aborda a situação da escravidão e sua relação com a construção de estradas de ferro durante o século XIX. O autor menciona que muitos fazendeiros pequenos têm retirado escravos da lavoura para empregá-los nas obras das estradas de ferro, resultando em prejuízos para a agricultura. Os fazendeiros encontram maior interesse nesse novo emprego para seus escravos, o que tem levado à venda de suas propriedades rurais e escravos ou a um aumento significativo de seus lucros. A narrativa enfatiza como essa mudança afeta as condições econômicas estabelecidas pela economia política da época, destacando as transformações causadas pela expansão da indústria ferroviária e seu impacto na vida dos escravizados e das atividades agrícolas.

A prática de utilizar anúncios para atrair trabalhadores livres e escravizados para os serviços ferroviários era comum entre os agenciadores de mão de obra, especialmente após a década de 1850. Apesar de ir contra a legislação imperial, muitos construtores

⁴⁷⁴ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 172.

⁴⁷⁵ Idem. pág. 172.

⁴⁷⁶ Anais da Assembleia do Senado Imperial, Vol. 1, pp. 244 – 281, apud Luiz Silva. A faina, a festa e o rito. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVIII ao XIX). Campinas, Papyrus, 2001.

divulgavam abertamente o envolvimento de escravizados nas obras, refletindo a busca por mão de obra barata para impulsionar a construção das ferrovias⁴⁷⁷. Essa prática desafiadora, apesar das contradições e desafios, revela a complexidade das relações de trabalho e os impactos das escolhas no desenvolvimento do país.

As condições climáticas adversas, como o clima árido e a escassez de água, combinadas com as intempéries das chuvas, apresentavam desafios significativos na exploração da região. As receitas obtidas pela atividade eram insuficientes para cobrir os custos, tornando o empreendimento economicamente oneroso para os cofres públicos, em que nesse contexto, o Estado, por meio da garantia de juros, buscava assegurar o retorno do capital investido e os lucros dos empresários ingleses que exploraram a região⁴⁷⁸. A exploração ferroviária, embora tivesse um impacto importante no desenvolvimento e integração do país, enfrentou desafios.

Ainda outras causas concorreram para o atraso do serviço, como fossem: a seca prolongada que ainda se faz sentir e de que não há muitos anos; febres de mau caráter, que impossibilitaram os trabalhadores de prestar durante muitos dias; a falta de abrigo para os trabalhadores e de forragens para os animais⁴⁷⁹.

O trecho apresentado descreve diversas causas que resultaram em atrasos no serviço, incluindo a seca prolongada, febres debilitantes que impediram o trabalho por longos períodos e a falta de abrigo adequado para os trabalhadores e forragem para os animais. Esse trecho indica as condições precárias de trabalho e negligência com o bem-estar dos trabalhadores, sugerindo um contexto histórico onde as desigualdades sociais e a falta de infraestrutura adequada podem ter contribuído para a vulnerabilidade e exploração dos trabalhadores envolvidos na atividade⁴⁸⁰.

Neste capítulo, tivemos a intenção de explorar variados aspectos que lançam luz sobre a situação dos empregados daquela época, conforme delineado por Robério Souza em sua pesquisa. Um dos pontos centrais abordados é a situação legal desses trabalhadores, os quais frequentemente enfrentavam jornadas laborais exaustivas em troca de salários insignificantes, e, em alguns casos, sequer recebiam a devida

⁴⁷⁷ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 62.

⁴⁷⁸ SOUZA, R. S. Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909). Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011. Pág. 46.

⁴⁷⁹ RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1888. p. 194 Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>

⁴⁸⁰ RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1888. p. 194 Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>

remuneração pelo serviço prestado⁴⁸¹. A pobreza era uma realidade presente para muitos desses indivíduos.

A criminalização da suposta vadiagem, associada às condições desumanas enfrentadas pelos trabalhadores, e a restrita mobilidade geográfica são aspectos que delineiam a complexidade das relações de trabalho na época. Estas características aproximam as experiências do trabalho livre e do escravizado, evidenciando as limitações impostas aos trabalhadores e revelando a exploração e as injustiças enfrentadas, independentemente de sua condição legal.⁴⁸². Neste contexto, é fundamental explorar mais profundamente as nuances dessas relações laborais para compreender a realidade enfrentada pelos trabalhadores no período.

⁴⁸¹ SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 172.

⁴⁸² SOUZA, Robério S... Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. Pág. 172.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O enfoque sobre a urbanização nessas localidades requer uma abordagem que reconheça a singularidade de cada espaço, capaz de resultar tanto em semelhanças como em disparidades. O objetivo foi, portanto, examinar o contexto social, econômico e político, a fim de contribuir para o campo de estudos das ferrovias, urbanização e da área específica de Engenho de Dentro. Estes processos engendraram o surgimento de cidades, vilas e subúrbios, nos quais as moradias em torno das estações abrigavam os próprios trabalhadores, promovendo uma nova dinâmica de convívio e estilo de vida⁴⁸³. Tal análise se deu por meio da observação das transformações sociais, políticas e econômicas desencadeadas pela implementação e impacto da Estrada de Ferro D. Pedro II, incluindo a construção das novas oficinas em Engenho de Dentro.

A consideração das conexões entre urbanização e ferrovia requer atenção a esses aspectos e precaução, pois naquele contexto, o significado era associado à transformação, inovação e progresso, porém, com o tempo, essa percepção evoluiu e se diversificou. Essa evolução deve ser compreendida como um processo de adaptação às transformações e necessidades da época, na qual o trem um tempo depois desempenhou um papel crucial no transporte de uma parcela significativa da população que trabalha nos centros urbanos e reside em áreas afastadas, antes visado como uma forma de facilitação do escoamento do café⁴⁸⁴. Isso nos levou a refletir sobre como o conceito de progresso e modernização se ajusta às demandas do momento. O que é inovador hoje pode se tornar obsoleto amanhã.

À medida que a oficina em Engenho de Dentro cresceu e a localidade se desenvolveu, a chegada da ferrovia afetou profundamente a vida urbana, envolvendo uma força de trabalho numerosa, grandes obras, edifícios, equipamentos e instalações. A implantação da estação demandou amplas áreas para abrigar seus diversos componentes, como escritórios, bilheterias, áreas de embarque e desembarque de passageiros, além de instalações de manutenção, fabricação e montagem, armazéns e habitações para os trabalhadores⁴⁸⁵. Essas transformações, associadas à expansão das ferrovias, marcaram o

⁴⁸³ INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (2000).

⁴⁸⁴ GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias de Campinas (1883 – 1919). São Carlos, IAU, 2014. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

⁴⁸⁵ SILVA, N. F. C. D. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

início de uma nova era, que buscava romper com o sistema escravista em prol da liberdade e do capitalismo.

Ao longo deste estudo, ficou evidente que a legislação imperial proibia o uso de mão de obra escrava em empreendimentos ferroviários. No entanto, os empreiteiros ingleses frequentemente contornavam a lei, empregando trabalhadores escravizados nas obras da Estrada de Ferro D. Pedro II. Essa prática se perpetuava em razão dos interesses econômicos dos “proprietários” desses escravizados⁴⁸⁶. É crucial observar as relações e negociações que ocorreram à margem da legalidade.

⁴⁸⁶ LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76.

6. FONTES

JORNAIS:

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro Quarta-feira, 29 de junho de 1859. Nº. 87, pág.1

Jornal do Commercio. Quarta-feira, 29 de junho de 1859, Rio de Janeiro – Ano XXXIV – N. 178. Página 4.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Anno 39.- n. 87. Provincia e exterior – 1864. Pág.1.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Quinta feira, 17 de maio 1885. Nº. 135, pág.1

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856\Edição 00013 (20). Estradas de Ferro. DECRETO Nº 1,598 DE 9 DE MAIO DE 1855. Pág. 99.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Quinta feira, 21 de dezembro de 1871. Nº. 352, pág.3

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro Quarta-feira, 29 de junho de 1859. Nº. 87, pág.1

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) - 1844 a 1885. Ano 1856\Edição 00013 (20).

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Anno 39.- n. 87. Provincia e exterior – 1864. Pág.1.

Diario do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Terça feira, 19 de dezembro de 1871. Nº. 348, pág.4

RELATÓRIOS:

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.54.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.36.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 57.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Págs. 71 e 72.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 73.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 123.

Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 15.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág. 113.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.120.

1º Relatório da directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Estrada de Ferro D. Pedro II Relatórios N.º 1 a 20, correspondente ao período de 1856 a 1865. p.12.

Rel. E.F.D. Pedro II, Vol. 1877, Typographia Perseverança; Rio de Janeiro. Pág.54.

Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396.

[Relatório do Director da Estrada de Ferro D. Pedro II. Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II em 25 de Abril de 1869] págs. 65 e 66– Disponível em: <https://archive.org/details/relatriodacompa1869estr/page/n13/mode/2up>

[Relatório do Director da Estrada de Ferro D. Pedro II. Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II em 25 de Abril de 1869], págs. 63 e 64 – Disponível em: <https://archive.org/details/relatriodacompa1869estr/page/n13/mode/2up>

RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1888. p. 194 Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil>

Anais da Assembleia do Senado Imperial, Vol. 1, pp. 244 – 281, apud Luiz Silva. A faina, a festa e o rito. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVIII ao XIX). Campinas, Papirus, 2001.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de A.; **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013.).

ABREU, M. A. **Da habitação ao habitat: A questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução**. Revista Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n.10, p. 161-177, 2004.

ALMEIDA, C. O. de. **Habitação social: origens e produção (Natal, 1889-1964)**. 2007. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

ANTUNES, R. N. B.; REIS, C. M. **Engenho de Dentro - Da Oficina ao legado Olímpico: lazer, esportes e espaço**. Revista Turismo & Cidades, v. 1, p. 24-40, 2019.

BARROS, J. D. A. (2010). **Sobre a feitura da micro-história**, DOI10.5216/o.v7i9.9336. OPSIS, 7(9), 167-186.

BRANCO, Mariana Souza; BARON, Cristina Maria Perissinotto. **O conjunto ferroviário do Oeste Paulista: a importância das Vilas Ferroviárias para a formação dos municípios de Álvares Machado e Santo Anastácio**. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, National Journal of Cities Management. ISSN 2318-8472, v. 05, n. 32, 2017.

BORGES, Barsanufio Gomides. **Dossiê ferrovias**. Revista UFG. Ano XIII, n. 11, dez de 2011.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá, empresário do império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAVALHEIRO, D. C. **Os africanos livres na construção da estrada de Magé a Sapucaia**. In: XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: Saberes e Práticas Científicas, 2014, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: Saberes e Práticas Científicas, 2014.

CAMARATE, Alfredo. **Por montes e vales**. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. Belo Horizonte, ano XXXV, 1985, p. 128. apud MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

COELHO, Gustavo Neiva. **A Ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudeste do estado**. Revista UFG. Goiânia: Cegraf, 2011.

CORREA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1993.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1976.

EL-KAREH. Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Rio de Janeiro: Vozes. 1982.

FERREIRA, Monica C.B.F.; BENINCASA, V.; OLIVEIRA, C. B. **Urbanização e ferrovia. Implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP**. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012.

FERREIRA, Camila Corsi. **Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930**. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **“Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II – 1855 – 1865”**. In. Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FILHO, Hugo Gomez Blois. **Evolução Tipológica do Chalé Habitacional Ferroviário no Bairro Itararé na cidade de Santa Maria/RS-Brasil – final do século XIX e início do XX**. Estudios Históricos – CDHRPyB - Año XII – Diciembre, 2020 - Nº 24 – ISSN: 1688-5317. Uruguay.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Brasília: UNB, 2009. Dissertação de mestrado.

FONER, Eric. **Nada além da liberdade: a emancipação e seu legado**. Rio de Janeiro: Paz e terra. 1983.

GARCIA, L.B. dos R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: trabalho e vida operária (1930-1940)**. (Tese doutoramento). Campinas: UNICAMP, 1992.

GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. **Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919)**. Dissertação(Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

GOMES, Patricia Morais. **Transporte e reprodução do espaço: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont**. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. **Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919)**. 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

GEIGER, P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Coleção O Brasil Urbana, 1. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ Ministério da Educação e Cultura, 1963.

HOBBSBAWM, Eric J. (1996). **A era do capital (1848-1875)**. Trad. de M. T. L. Teixeira e M. Penchel. São Paulo: Paz e Terra.

INOUE, Luciana Massami. **As vilas ferroviárias da Companhia Paulista analisadas entre o enfoque transnacional e o contexto da história da habitação brasileira**. Arquiteta e urbanista pela Universidade de São Paulo (2000).

LANNA, Ana Lucia Duarte. **Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro**. São Paulo, 1870-1920. Revista: Varia História. Editora: Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais. Agosto de 2016.

LAMOUNIER, M. L. **Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX**. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. III, n.1, p. 43-76, 2000. Revista Sentidos, Jornal O Globo, Veja Rio, Site da Prefeitura do Rio, Enciclopédia Itaú Cultural.

SANTOS, Joaquim J. Moura dos. **De freguesias rurais a subúrbio: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal**. Ed. Record, 2000.

SOUSA, M. T. R. **As etapas de estruturação dos meios de transportes no Brasil e o desenvolvimento desigual**. Geoambiente On-line, Jataí - GO, v. 1, n.4, p. 26-37, 2005.

SOUZA, R. S. **Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909)**. Salvador/ São Paulo: Ed. UFBA/ Fapesp, 2011.

SOUZA, Robério S... **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas: Ed. Unicamp, 2016.

SERFATY, Elaina Reoli Cirilo; PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. **Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870 – 1906)**. Rio de Janeiro, 2017.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovia e ferroviários uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo, Editora Autores Associados, Cortez Editora, 1982.

SPINDEL, Cheywa R. **Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

SPAGNOLLO, Pricila; ALMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. **Ferrovia e cidade: transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo | Paranoá 32, Jan/jun de 2022.

SILVA, N. F. C. D. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias**. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, 2016.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, v. 2, n. 4, 2010.

VI Colóquio Latino Americano sobre **Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. - TICCIH, 2012, São Paulo/SP. Caderno de resumos, 2012.

MAIA, J. L. A.; CHAO, Adelaide. **Subúrbio carioca: conceitos, transformações e fluxos comunicacionais da cidade**. Conexão: Comunicação e Cultura, v. 15, p. 147-165, 2016.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas: História de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argumentvm, 2009.

MAIA, D. **A Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro**. I Seminário Internacional Brasil no século XIX. Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos dos Oitocentos. 2014 Disponível em: <https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Doralice%20Styro%20Maia.pdf>. Acesso em 10 Marc. 2023

MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem: fotografia e história: Interfaces**. 1996, Revista Tempo, vol.1 n. 2.

MEDEIROS, G. L. P. de. **Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937)**. Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

MICELI, Bruna Santos. **O desenvolvimento do Espaço Urbano do Rio de Janeiro: Principais Observações a partir do Paço da Cidade**. In: I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Paraty. Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011.

MORAIS, Marcelo. **As Vilas Ferroviárias Paulistas – a Arquitetura e as Relações Urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Tese de Mestrado. ESSC – USP, 2002.

NAGAMINI, Marilda. **1808 – 1889: Ciência e técnica na trilha da liberdade**. In: MOTOYAMA, Shozo (Org.). Prelúdio para uma história - ciência e tecnologia no Brasil. São Paulo: Edusp/ Fapesp, 2004.

Revista Sentidos, Jornal O Globo, Veja Rio, Site da Prefeitura do Rio, **Enciclopédia Itaú Cultural**, 23 novembro 2015 | Por Sandra Machado. Acessado em janeiro de 2023, pelo

link:<https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/6589-muito-que-conhecer-no-engenho-de-dentro>

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

VILLAÇA, F. **A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira: Áreas Residenciais e Comerciais**. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1978.

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e escravidão**. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

WOOD, Ellen M. **A Origem do capitalismo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovias e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005.