

Modernidade no interior paulista: reformas estéticas e o novo prédio da Estação da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu (1934).

LUIS GUSTAVO MARTINS BOTARO*

1. INTRODUÇÃO

Temos como propósito para este artigo, uma reflexão em torno das estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu, mais precisamente no que se refere à construção do novo prédio da estação na cidade, que é inaugurada em 1934. Utilizamos como fonte três periódicos locais do período – **Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias** e **Folha de Botucatu** – com o objetivo principal de compreender se tal estrutura fora considerada uma referência no processo de modernização da cidade por meio dos periódicos, e sendo assim, se a Estrada de Ferro Sorocabana e suas estruturas possuem um papel relevante em tal processo.

Buscamos compreender a Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Botucatu, numa interação entre ferrovia e cidade. Entretanto, nossa análise situa-se numa abordagem cultural da companhia ferroviária na cidade: a sua representação por meio dos periódicos. Ou seja, entender como era compreendida as estruturas ferroviárias na cidade, a partir das representações impressas nos jornais, quais valores sustentavam e se havia apoio de grupos sociais, políticos ou econômicos.

Neste sentido, tomamos o conceito de representação desdobrado por Roger Chartier (1990). Numa perspectiva cultural da história, que tem como objeto pensar como em momentos e locais específicos uma determinada realidade social é construída, visto que as estruturas do mundo social são historicamente produzidas, e não sólidas e objetivas (CHARTIER, 1990: 27). Entretanto, ao tomar como objeto de estudo a

* Mestrando em História na Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Assis, na linha de pesquisa *Identidades culturais, etnicidades, migrações*, sob a orientação do Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira. Graduado em História, também na UNESP/Assis no ano de 2010.

representação de uma determinada realidade social, Chartier nos adverte que tal construção não é neutra. Sendo assim, a análise do discurso deve ser relacionada com a posição de quem os fala, bem como do local de onde falam:

As representações do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projecto reformador ou a justificar, para os indivíduos, as suas escolhas e condutas. [...] As lutas de representações têm tanta importância como as lutas económicas para compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são seus, e o seu domínio (CHARTIER, 1990: 17).

Em nossa proposta de reflexão utilizamos como fonte histórica os periódicos da cidade de Botucatu na década de 1930. Ou seja, buscamos compreender a representação de modernidade em torno das estruturas ferroviárias a partir dos periódicos. Há então a necessidade de conhecer nossas fontes, visto que somente uma leitura do fazer jornalístico do período não é suficiente para lidar com os periódicos enquanto fonte de pesquisa histórica (LUCA, 2008). Faz-se necessário não somente conhecer a história destes periódicos, mas como o periódico constitui-se essencialmente em discurso, e neste sentido, a forma como destaca um assunto, o destaque de uma notícia ou manchete na capa não é obra do acaso. Conhecer seus idealizadores, os colaboradores mais próximos, as suas ligações com diferentes poderes traz a luz significados e pretensões do próprio impresso, o que justifica não somente a escolha de matérias, mas a própria linguagem utilizada e as significações criadas pelo jornal (LUCA, 2008: 140).

Façamos aqui um breve levantamento dos colaboradores mais próximos e dos posicionamentos políticos dos periódicos por nós parcialmente analisados: **Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias** e **Folha de Botucatu**. Entretanto, não vão nos ater numa leitura sobre a materialidade dos mesmos, sua tiragem, já que tais periódicos não são objetos de nossa pesquisa, mas nossa fonte de pesquisa histórica.

O **Jornal de Notícias** fora inaugurado no dia 22 de novembro de 1931, sendo seu diretor J. Thomas de Almeida, tendo como gerente Nello Pedretti. Sua circulação durou somente até 1934, quando foi comprado por uma sociedade composta por inúmeros empresários e industriais da cidade de Botucatu, dentre eles Emilio Pedutti, Petrarcha

Bacchi, que daria origem a **Folha de Botucatu**. Entretanto, mesmo com a venda do jornal para estes empresários, permaneceu por um período a mesma direção e gerência. Os futuros donos eram os principais colaboradores do **Jornal de Notícias**, sempre com grandes espaços para a publicação de propagandas de seus negócios. Assim, podemos assinalar que nos primeiros meses o **Jornal de Notícias** destacava alguma indústria da cidade de Botucatu, sendo que no número de inauguração trazia informações sobre a recém inaugurada hidroelétrica Bacchi, que abastecia a cidade (JORNAL DE NOTÍCIAS, 22 de novembro de 1931, ano 1, p. 3). Como posicionamento político, tanto no **Jornal de Notícias** quanto no seu sucessor a **Folha de Botucatu** havia uma ligação com o Partido Constitucionalista, como averiguado na notícia da **Folha** sobre as considerações do **Correio de São Paulo** em relação à cidade de Botucatu, onde o periódico da Capital faz referência à **Folha de Botucatu** e seu antecessor principalmente devido a sua estreita ligação com o Partido Constitucionalista (FOLHA DE BOTUCATU, 26 de Junho de 1935, p. 1).¹

O **Correio de Botucatu** foi fundado no início do século XX, pelo Dr. Miguel de Alvarenga. Durante o nosso recorte temporal, temos esse jornal sob a direção de Deodoro Pinheiro Machado – que passou a ser proprietário e diretor do periódico em 1924 (DONATO, 2008, p: 224). Seu diretor foi de grande participação na política local, chegando a ser prefeito da cidade de Botucatu durante alguns meses em 1933. Tratando ainda da questão política, é importante destacar que principalmente a partir de 1934, o **Correio de Botucatu** torna-se um grande meio difusor das ideias socialistas na cidade de Botucatu, contendo informações e instruções pragmáticas: “como se deve votar um socialista”; “ferroviário, o seu lugar é no partido socialista”, ou seja, sua posição está em muito próxima dos direitos dos trabalhadores, sobretudo os ferroviários.

Tais periódicos, por meio de seus discursos criaram representações acerca de uma determinada realidade histórica: as transformações urbanas que segundo os mesmos jornais, tinham como intuito a “modernização” da cidade. Sendo assim, tais

¹Assim como um de seus principais colaboradores, o industrial Petrarca Bacchi era membro do Partido Constitucionalista na cidade.

transformações ganhavam espaço nos jornais, que descreviam a imagem da cidade, bem como criavam um imaginário sobre a mesma. Podemos nos atentar um pouco mais sobre a questão da imagem e imaginário do urbano. É indiscutível que a cidade se represente através de suas imagens, e por meio destas é um caminho possível para conhecer a mesma concretamente. Porém, imagem e imaginário são conceitos opostos e não sinônimos, mas, categorias que dão alicerces para uma análise do urbano (FERRARA, 1997).

Por imagem podemos compreender seu significado como único, aquele sólido, “um código urbano que impõe uma leitura e fruição que estão claramente inscritos na cidade como espaço construído” (FERRARA, 1997: 194). Ou seja, a realidade objetiva, real da cidade: suas ruas, suas praças, os prédios (PESAVENTO, 1997: 26). Já por imaginário podemos pensar nos significados atribuídos em relação a esse real já citado. A imagem urbana, com seus edifícios e estruturas reais, passam a ser ressignificados pelo homem, pela sua “necessidade de produzir conhecimento pela multiplicação de significado, de atribuir significados a significados [...] sua produções se acumulam e passa a significar por um processo associativo onde um significado dá origem a outro” (FERRARA, 1997: 194).

Para refletir sobre a representação de modernidade frente às estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana em Botucatu na década de 1930, mais precisamente em relação à construção do novo prédio da estação, ressaltamos três considerações. Uma primeira observação é de que: partimos da premissa de que a ideia de modernidade (uma representação de modernidade) migra de um tempo e espaço para outro. Contudo, esse processo implica numa ressignificação dessa representação pelos grupos sociais que a utilizam: estabelecem equivalências e limites, servindo aos seus interesses e necessidades (PESAVENTO, 2002: 23).

Por segundo, trata-se de delimitar quais eram – a partir os jornais de Botucatu do período - as transformações pelas quais passava a cidade que por meio dos discursos dos mesmos, criavam uma representação de que a cidade estava em processo de modernização.

Os jornais enfatizavam, nesse processo de modernização, as mudanças estéticas da cidade: o calçamento das ruas e calçadas, o ajardinamento das praças públicas, a construção de prédios públicos ou privados com uma arquitetura “contemporânea”. Essas novas construções e reformas urbanas são encaradas então como necessidade para a cidade, para que esta se apresente como moderna:

Para que Botucatu se apresente, aos olhos dos que nela habitam e dos que a visitem, um ‘urbs’ limpa, confortável e moderna, outra coisa não lhe falta que o calçamento de seu perímetro urbano (CORREIO DE BOTUCATU, 15 de Março de 1930, ano 29, p. 1).

Uma terceira consideração é que o que entendemos como modernidade, moderno e modernização. Como modernização, podemos tomar a reflexão de Marshall Berman, onde pontua que modernização é um conjunto de transformações econômico-sociais pertinentes a emergência do sistema capitalista (BERMAN *apud* PESAVENTO, 1997: 25). Para Berman tais transformações são um pano de fundo, uma dimensão material (as transformações econômicas, tecnológicas, demográficas, de comunicação), e a modernidade uma “experiência vital e histórica”, uma forma de perceber o mundo, a si mesmo e aos outros (BERMAN, 2007: 15-17). Ou seja, a partir da dinâmica e inserção numa economia capitalista, criam-se assim, os alicerces para as transformações consideradas modernas e o viver na modernidade.

Na cidade de Botucatu as transformações urbanas são voltadas para o embelezamento da cidade, para que esta se apresentasse aos seus moradores e visitantes como uma cidade “limpa” e “confortável”. São mudanças desejadas para a modernização de Botucatu. Entretanto, não é somente o anseio pelo embelezamento da cidade que proporciona essa representação de modernidade para Botucatu. A rapidez e dinâmicas das construções que tomam a cidade também são representadas como índice de modernização da urbe:

[...] aumenta dia a dia o número de construções novas e modernas, em vários pontos da cidade, como uma demonstração bastante do nosso progresso. Neste ano tem-se acentuado, de maneira assaz significativa, o número de construções em nossa cidade, parecendo que estamos às portas de novos dias, mais felizes (FOLHA DE BOTUCATU, 02 de Agosto de 1935, ano 01, p. 1).

Mais uma vez recorremos a Berman, para que possamos compreender o que é o moderno e o que significa viver nesse processo. Segundo o autor, moderno é encontrar-se num ambiente ambíguo: que promete a aventura, autotransformação e transformação de tudo ao seu redor. Entretanto, a partir dessas mudanças acaba por ameaçar a destruir as referências nesse espaço em transformação, “destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos e tudo o que somos” (BERMAN, 2007: 24). A busca pelo novo, o encantamento com o avanço técnico também gera uma ambiguidade. Segundo Francisco F. Hardman: a rapidez das transformações de uma sociedade inserida na economia capitalista, onde o novo logo se torna velho, esquecido e marginalizado, também é uma característica da ambiguidade da vida moderna. O desejo da novidade, mas o medo de suas consequências (HARDMAN, 1988).

Entretanto, a ambiguidade da vida moderna vai além da relação novo/velho, do anseio e busca incessante pela mudança frente ao medo da perda dos valores e padrões. A modernidade, segundo as reflexões de Baudelaire (1998) tem sua beleza, que é peculiar e autêntica (a arquitetura dos prédios, a técnica aliada a ciência, a locomotiva, a luz elétrica), porém essas características são inseparáveis de sua miséria e ansiedade intrínseca (BERMAN, 2007: 170). Na cidade de Botucatu, eram sentidas mudanças no custo de vida, como o aumento do preço da alimentação básica, da moradia. E segundo os jornais, eram encaradas como consequência das transformações da cidade no período:

O mais sério problema de hoje a ser resolvido por uma pessoa, qualquer que ela seja, pertença a que classe social, é o do sustento do lar, da manutenção da família.

Em nossa cidade, então, esse problema se reveste de um aspecto alarmante em todos os sentidos, por isso que não existe a mínima fiscalização, não existe uma única medida que ponha termo ou ao menos controle a ganância dos senhorios e dos comerciantes inescrupulosos.

Poucas cidades de todo o interior do nosso Estado sofrem de uma situação assim compressor. Diz-se que isso é sintoma de progresso, que é uma prova do nosso desenvolvimento, que é um sinal evidente de que marchamos a passos largos para o futuro (FOLHA DE BOTUCATU, 14 de Agosto de 1936, ano 01, p. 1).

As transformações de punho modernizador tinham como alicerce o desenvolvimento econômico de Botucatu, que tinha como principal fonte a produção e

beneficiamento do café e outros produtos agrícolas. Visto que a produção cafeeira em Botucatu inseriu a cidade no processo de expansão e consolidação da economia cafeeira paulista, bem como proporcionaram um suporte econômico para o desenvolvimento das atividades urbanas, como aumento dos estabelecimentos comerciais, bancos, hotéis, clubes, teatros (GARCIA, 1993: 145-164). Os periódicos de Botucatu destacam o papel da ferrovia como fonte de riqueza para a cidade, como observamos no trecho que se segue sobre uma visita dos correspondentes do jornal as instalações da Sorocabana:

[...] aproveitamos uma dia desses em que dispúnhamos de algum tempo para conhecer de perto o que é a principal fonte de nosso progresso (JORNAL DE NOTÍCIAS, 12 de Fevereiro de 1932, ano 02, p. 1).

Ou seja, a partir do desenvolvimento econômico na cidade de Botucatu, assegurado pela produção cafeeira e do escoamento a partir da ferrovia, bem como do crescimento do número de habitantes, da criação de novos serviços na cidade, favoreceu a incorporação dos ideais de progresso e modernidade em voga nas principais cidades do Brasil (FOLLIS, 2003: 36). Entretanto, vale ressaltar que mesmo incorporando esses ideais, houve uma apropriação do ideal de modernidade dos grandes centros para o interior paulista, devido as suas peculiaridades políticas, econômico-sociais e culturais (FOLLIS, 2003).

Mas e a construção do novo prédio da estação da Estrada de Ferro Sorocabana? Há, segundo os periódicos, uma relação entre as transformações representadas como modernizadoras e a construção da nova estação? Qual a importância desse novo prédio, tanto quanto em sua função como estrutura ferroviária, uma função real, quanto de sua imagem e de sua função na representação de uma Botucatu moderna?

2. PRÉDIO DA ESTAÇÃO: SÍMBOLO DE MODERNIDADE NO INTERIOR PAULISTA

Passamos agora à análise das notícias que versam sobre a construção da nova estação ferroviária na cidade de Botucatu. Em meados de 1932 o **Jornal de Notícias** foi

o primeiro a noticiar que a Estrada de Ferro Sorocabana iria iniciar a construção de um novo prédio para a estação da companhia na cidade:

“[...]será demolida totalmente a actual estação e no mesmo local construída uma gare moderna, de grande imponência, seguindo o estylo da estação da Almeida Cleveland, na capital. A obra está orçada em mais de 800 conto de réis” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 16 de junho de 1932, ano 01, p. 1).

Entretanto, foi a partir de 1933 que as notícias sobre a demolição da antiga estação de madeira e a construção de um novo prédio para abrigar as instalações da Estrada de Ferro Sorocabana na cidade ganharam maior destaque nos periódicos, principalmente no **Correio de Botucatu**. Desde o início do ano de 1933, mais precisamente no mês de março, que o jornal já começa a imprimir em suas folhas, normalmente em notícias de capa, informações sobre o processo de demolição e construção do novo prédio, e claro, o motivo que levou a implementação dessa estrutura ferroviária em Botucatu:

A direção da Estrada de Ferro Sorocabana, considerando que suas instalações nesta cidade são exíguas e não correspondem ao progresso atual desta grande cidade resolveu, provisoriamente, transferir suas dependências para o novo armazém, que para isto está sendo adaptado. A antiga estação da Sorocabana será demolida, para que se reconstrua uma instalação que obedeça a todos os requisitos modernos para bem do publico e segurança de seus serviços. (CORREIO DE BOTUCATU, 28 de Março de 1933, ano 32, p. 1).

Como vem mostrar o **Correio**, o novo prédio tem como objetivo ser uma estrutura que obedeça aos requisitos modernos para fornecer maior segurança e prestar melhor os seus serviços à cidade de Botucatu. Para a construção do novo prédio da estação, a antiga estação foi demolida, construindo provisoriamente em seu lugar, uma pequena estação de madeira para dar continuidade aos trabalhos prestados à cidade.

Importante ressaltar que nas notícias onde o periódico trata sobre a demolição da antiga estação, sempre tem a menção de que este novo prédio atenderia os anseios da cidade de Botucatu naquele momento:

Foi iniciada, há dias, a demolição da atual estação da Estrada de Ferro Sorocabana desta cidade, para ser substituída por uma majestosa, manda construir nesta cidade, pelo atual diretor dessa grande ferrovia paulista, Dr. Gaspar Ricardo Junior, que desse modo brinda Botucatu com uma estação

digna de seu progresso (CORREIO DE BOTUCATU, 11 de Abril de 1933, ano 32, p. 1).

Quando Deodoro Pinheiro assume a administração da cidade de Botucatu em 1933, seu jornal anunciava as melhorias que aconteceriam na cidade naquele ano. As reformas de prédios públicos, a construção de novas escolas e claro, a construção do prédio da nova estação da Sorocabana na cidade. Todas essas melhorias foram utilizadas pelo **Correio de Botucatu** como meio de legitimar a nova administração da cidade:

O sr. Deodoro Pinheiro entrou com o pé direito no governo municipal de Botucatu. Mal começa a sua administração e dois melhoramentos notáveis são anunciados para realização imediata: um novo grupo escolar e uma nova gare da Sorocabana (CORREIO DE BOTUCATU, 07 de Março de 1933, ano 32, p. 1).

O **Correio de Botucatu** fez uma ampla cobertura sobre esse período de demolição e início das obras do novo prédio para a estação. Por todo o ano de 1933 encontramos notícias que informavam ao leitor o andamento das obras. O que muito reflete nas publicações do **Jornal de Notícias**, que durante o ano de 1933 não fez menção ao início das obras da Sorocabana, como se a construção noticiada por esse meio de comunicação em 1932 não estivesse em execução – o **Jornal** retratou apenas a inauguração do novo prédio. O motivo deste esquecimento por parte do **Jornal** é devido a que todas essas modificações que ocorreram na cidade de Botucatu, no ano de 1933, foram utilizadas como meio de legitimar o governo do então prefeito Deodoro Pinheiro, que por sua vez, era diretor do **Correio de Botucatu**.

Entretanto, a inauguração da nova estação da Sorocabana na cidade, teve pouco destaque no **Correio de Botucatu**, sendo retratada em apenas uma pequena nota no periódico, na última página. A notícia comenta sobre a inauguração oficial da nova estação com a presença de algumas “autoridades locais”. Após noticiar em suas páginas o processo de demolição e início de construção do novo prédio no correr de 1933, e fazer um paralelo entre o governo do então prefeito Deodoro Pinheiro e tal melhoramentos para a cidade de Botucatu, a inauguração do prédio foi de menor interesse do que o processo de sua construção. Para isso, pensamos em duas justificativas que se complementam. Primeiramente, que a inauguração do prédio

acontece em meados de 1934, sendo que tal ano inicia-se turbulento devido a uma greve dos ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana, que por sua vez, também se desdobra na cidade de Botucatu. O principal motivo da greve são as discórdias entre o diretor da companhia Gaspar Ricardo Junior com o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sorocabana.² Sendo seu proprietário e então prefeito partidário das ideias socialista e assim, defensor dos direitos da classe trabalhadora, principalmente ferroviária, pode-se explicar essa ausência de interesse em noticiar com maior detalhe a inauguração da estação.

Um segundo motivo é que ao final de 1933, mais precisamente em Agosto daquele ano, o então prefeito Deodoro Pinheiro é substituído pelo Cap. João Baptista Correa de Mello, nomeado pelo interventor Federal do Estado. Segundo as palavras do ex-prefeito, o motivo da exoneração de sua função como administrador da cidade foi uma acusação de que ele havia propagado ideias subversivas (CORREIO DE BOTUCATU, 19 de Agosto de 1933, ano 32, p. 1). Sendo assim, todas as transformações que o **Correio** utilizou para a legitimação do governo de Deodoro Pinheiro, inclusive a construção do novo prédio da estação em Botucatu, já não condizia mais tal objetivo, visto que fora afastado da administração da cidade.

Durante o processo de construção, o **Jornal de Notícias** não fez menção ao novo prédio, por motivos que supomos compreender. Entretanto, em 1934 o então prefeito da cidade de Botucatu era Carlos Cesar, que já fora presidente da Associação Comercial de Botucatu, que por sua vez também era parceiro do mesmo jornal. Na inauguração do novo prédio, o **Jornal de Notícias** traz uma notícia sobre a inauguração da nova gare da Sorocabana, que demonstra como uma aspiração há muito desejada pela população e pela Associação Comercial:

Na singeleza deste acto concretiza-se uma justa aspiração da população botucatuense, qual a de ver substituída a velha Estação da E. F. Sorocabana por outra que melhor correspondesse aos seus anseios de progresso.

Desde ha um decênio que a nossa Associação Commercial, a que tive a honra de presidir, pleiteou reiteradamente a execução de uma serie de

² Para ver mais sobre a greve ferroviária de 1934: MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, Trabalho e Poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

melhoramentos nas intallações da Sorocabana nesta cidade, entre outros a construção de uma armazem de cargas e da nova Estação (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 de Julho de 1934, ano 03, p. 3).

A construção do novo prédio da estação, segundo os periódicos é uma aspiração há muito desejada pela população de Botucatu. Segundo as notícias, trata-se de uma estrutura desejada por todos, como um desejo coletivo. Entretanto, no **Jornal de Notícias** especificamente, o então prefeito ressalta que a construção do novo prédio assim como das reformas das estruturas da Sorocabana na cidade, há muito era esperada pela Associação Comercial botucatuense.

3. CONCLUSÃO

Mas qual a relação da construção desse prédio, de uma estrutura ferroviária no processo de modernização de Botucatu? Qual era a representação da modernidade entorno dessas estruturas e como elas eram utilizadas pelos periódicos?

A construção do novo prédio da estação está inserida no contexto de modernização da cidade de Botucatu. Modernização que, segundo os periódicos da cidade, tem como intuito o embelezamento da cidade, a partir da pavimentação das ruas, ladrilhamento das calçadas, ajardinamento e reforma dos prédios e praças públicas. Estas reformas ganhavam espaços nos jornais, tidas como anseio de toda a população da cidade.

O novo prédio da estação vem ao encontro dessas reformas, não somente como um desdobramento da modernização, sendo um prédio considerado moderno, mas por sua vez, agente da modernização de Botucatu:

Hoje, esse desejo ardente (do novo prédio da estação) do nosso povo, é uma realidade que o orgulha, e que vem enriquecer Botucatu de uma obra de arte de incontestável valor [...]

A Estação Ferroviária de Botucatu, é uma jóia de arte em toda a extensão da palavra e não é nestas simples notas de inauguração que se pode revelar ao público todos os importantes detalhes que formam as linhas harmoniosas do seu artístico conjunto (JORNAL DE NOTÍCIAS, 08 de Julho de 1934, ano 03, p. 04).

As belezas de sua arquitetura, de suas formas, acabam por reafirmar esse período de modernização da cidade de Botucatu: como agente modernizador e como incremento

de sua modernização. Ao pensar na relação entre o prédio da estação e modernidade, no que se refere à arquitetura e edifícios ferroviários, estes imprimiram novos estilos arquitetônicos na tecnologia de construção. A partir das construções das estruturas ferroviárias e da própria ferrovia, novos padrões e modelos de arquitetura alcançaram as áreas urbanas, ou seja, novos padrões estéticos, programáticos e adaptados com determinados materiais à modernidade que se defendia por todo o mundo ocidental e que se encaixava nos anseios da burguesia, ciosa de modelos europeus. Bem como, o papel da ferrovia no transporte dos materiais necessários para a construção desses novos tipos arquitetônicos espalhados pela cidade (OLIVEIRA, 2010, p. 93).

Ao refletir sobre as notícias dos jornais, temos a representação de modernidade ligada ao novo prédio da estação. Por sua vez, o prédio seria a consolidação desse momento, entretanto, também é agente dessa modernização, tanto no que se refere à arquitetura do prédio, que ia ao encontro das reformas estéticas e de embelezamento que estava acontecendo em Botucatu na década de 1930, quanto à importância da estação para a economia e dinamização desta na cidade.

Importante também nos atentarmos para a concepção de modernidade nestes dois periódicos que utilizamos como fonte histórica, e como ambos utilizam desse conceito para legitimarem os governos com os quais são partidários. Para o **Correio de Botucatu** a modernidade está nas reformas dos espaços públicos, o ajardinamento das praças e o calçamento das ruas de Botucatu. Também faz referência às estruturas da Sorocabana, como o próprio prédio da estação, como que a construção desta atenda aos anseios da população e da cidade progressista que se embeleza. O **Correio** utiliza da construção da nova estação como instrumento para legitimar seu governo, como um governo que está atento as necessidades da cidade, de seu embelezamento para que esta se mostre moderna e confortável para seus habitantes e visitantes, como também, num governo que está próximo aos ferroviários, visto que seu diretor era membro do Partido Socialista. Mas, com o afastamento do prefeito Deodoro Pinheiro, o novo prédio é esquecido pelo jornal, pois não mais condizia com seus interesses administrativos.

O **Jornal de Notícias** utiliza também do prédio da estação para legitimar seu governo. Coloca a construção do prédio da Estrada de Ferro Sorocabana como um desejo da população, como podemos ver na notícia de inauguração. Mas logo deixa transparecer seu outro interesse, além do embelezamento da cidade. A nova estação está também ligada aos desejos dos comerciantes e industriais de Botucatu representados pela Associação Comercial da cidade. Uma nova estação que tornasse mais seguro e ágil o transporte das mercadorias, e assim, que tornasse mais dinâmico o comércio e economia de Botucatu. Assim, a modernidade para o **Jornal de Notícias** é o papel da ferrovia, bem como da nova estação no escoamento da produção econômica, de forma mais segura, rápida e dinâmica.

Este desejo de um novo prédio da estação, que segundo os jornais era de toda a população, para que a cidade confirme sua modernização, também era utilizado pelos periódicos para legitimarem seus governos, segundo seus distintos interesses políticos e econômicos a partir das representações coletivas da modernidade na cidade de Botucatu. A cidade não passou por reformas ou por projetos abrangentes de modernização, como ocorrera com grandes centros urbanos como Paris, Rio de Janeiro e São Paulo, modelos de reformas modernizadoras para todo mundo, inclusive para cidades do interior paulista entre o final do século XIX e as primeiras décadas do XX (BERMAN, 2007; FOLLIS, 2003; PESAVENTO, 2002, 1995). Entretanto, pensamos a experiência da modernidade como histórica e vital, individual e coletiva que anula fronteiras geográficas e raciais (BERMAN, 2007). Sendo assim, mesmo Botucatu não sendo uma metrópole, viviam as reformas de suas praças, de seus prédios públicos e privados, o asfaltamento de suas ruas, e as estruturas da Estrada de Ferro Sorocabana, bem como as condições de vida gerada por essas transformações, como o aumento do custo de vida, como modernos e consequências desse processo de modernização.

As cidades em modernização têm como característica a sua ambiguidade, da ânsia pelo novo e o medo da perda dos padrões, bem como a rapidez que das mudanças que transforma o novo no velho. Há outro lado desse processo, que acaba por marginalizar a população menos favorecida, excluídas dessas mudanças. O que não significa que não participam nem apropriem as transformações ao seu redor

(PESAVENTO, 2002). Em Botucatu, as transformações que, segundo os periódicos eram um anseio de toda a população, na modernização da cidade geraram consequência que não fora somente o embelezamento da urbe:

Temos notado que dia a dia aumenta o número de pedintes que perambulam pelas ruas de nossa cidade, dando um tristíssimo espetáculo, que atenta contra os foros da cidade culta e civilizada, de que goza nossa cidade (FOLHA DE BOTUCATU, 08 de Dezembro de 1935, ano 01, p 1).

Na cidade que se “modernizava” aumenta o número de problemas também por ela enfrentados. Além do aumento do número de pedintes, preocupa-se a escassez de água da cidade, devido que suas bombas de abastecimento não serviam toda a cidade, bem como seu sistema de esgoto (JORNAL DE NOTÍCIAS, 26 de Julho de 1934, ano III, p. 02).

Ao vivenciar as reformas urbanas com o objetivo de tornar a cidade mais limpa, confortável e moderna, as inaugurações de imponentes prédios como a nova estação da Estrada de Ferro Sorocabana, o aumento do custo de vida, do número de construções da cidade, ajudaram na criação de uma representação de modernidade na cidade, que ganham vida a partir das páginas dos periódicos de Botucatu. A ambiguidade das transformações que eram sentidas como modernizadoras, ganhavam vida não somente nas notícias como também em crônicas dos jornais. Ao pensar no viver na sociedade, algumas crônicas tratam justamente do dinamismo da modernidade, quer seria dois pontos: se o homem moderno conseguirá suportar toda a pressão nervosa dos novos tempos, do mundo da máquina; e a artificialidade da vida do homem: “roupas, luxos, habitações, alimentos cosidos, a atmosfera do ar condicionado dos teatros e dos hotéis - tudo é artificial” (CORREIO DE BOTUCATU, 22 de Junho de 1937, ano 36, p. 1).

Por fim podemos terminar com três considerações: primeira que os jornais noticiam as reformas e transformações urbanas como exemplos da modernização da cidade, transformação que segundo os mesmos abrangia e era desejada por toda a população da urbe. Segundo que os periódicos evocam a modernidade como adjetivo: visando à legitimação de governos com os quais dividiam interesses políticos ou eram seus representantes diretos, bem como a modernidade era utilizada como um adjetivo

utilizado para tentar entender a condição da cidade naquele período. E uma terceira consideração que havia uma parcela da população que ficava a margem dessas mudanças, que vivenciavam não somente o embelezamento da cidade, mas o aumento do custo de vida, a ausência de serviços de infraestrutura. A dualidade e peculiaridade da vida moderna: sua beleza e miséria.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. Trad. Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Ioratti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BAUDELAIRE, Charles. **A modernidade de Baudelaire**. trad. Suely Cassal. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

CHARTIER, Roger. **História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990.

DONATO, H. **Achegas para a história de Botucatu**. 3. Ed. reescrita. Botucatu, SP: Banco Sudameris Brasil/Prefeitura Municipal de Botucatu, 2008.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. Cidade: imagem e imaginário. In: PESAVENTO, Sandra J. (org.). **Olhares Urbanos**: diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, p. 193-201.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização urbana na Belle Époque paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2003.

GARCIA, Liliana B. R. O Urbano paulista e botucatuense: algumas considerações. **Perspectivas**, São Paulo, v. 16, 1993. p. 145-164.

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

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezzi(org.). **Fontes históricas**. 2ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008, p. 111-153.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; SILVA, Fernanda H. Aparecida da. Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1962). In: CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e Cidades** - Projetos e representações, 1870-1970. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2011, p. 84-104.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz, PESAVENTO, Sandra Jatahy(org.). **Imagens urbanas**: os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, p. 25-38.

_____. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2ª Edição. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

_____. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, nº 16, 1995, p. 279-290.

XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA

Conhecimento histórico e diálogo social

Natal - RN • 22 a 26 de julho 2013

ANPUH
BRASIL