

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Associação Nacional de História – ANPUH

31º Simpósio Nacional de História – 2021

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

Yolanda Lopes de Melo da Silva

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

lopesyo17@gmail.com

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo analisar a relação entre ferrovia e urbanização no Rio de Janeiro, com uma investigação do processo de urbanização que ocorre em Engenho de Dentro. O recorte de 1855 a 1890 é observando uma ideia de modernidade e desenvolvimento em decorrência da implementação da Estrada de Ferro D. Pedro II e da oficina de reparo e manutenção da ferrovia construída em Engenho de Dentro. Pois com a construção da oficina vemos um crescimento populacional nessa localidade, e partir disso, temos a construção e surgimento de habitações que estavam diretamente ligadas ao processo de urbanização desse espaço e que também teve o papel de abrigar os trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II. Com a análise desse processo, temos a possibilidade de observar as relações e vida dos trabalhadores nesse novo contexto de uma forma de trabalho livre, refletindo a questão da liberdade.

PALAVRAS CHAVES: Urbanização, Trabalho e Liberdade.

ABSTRACT

This research aims to analyze the relationship between railroad and urbanization in Rio de Janeiro, with an investigation of the urbanization process that takes place in Engenho de Dentro. The cut from 1855 to 1890 is observing an idea of modernity and development as a result of the implementation of the D. Pedro II Railroad and the repair and maintenance workshop for the railroad built in Engenho de Dentro. Because with the construction of the workshop, we see a population growth in this location, and from that, we have the construction and emergence of houses that were directly linked to the urbanization process of this space and which also had the role of housing the workers of the D. Railroad. Peter II. With the analysis of this process, we have the possibility of observing the workers' relationships and lives in this new context of a form of free work, reflecting the issue of freedom.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

KEYWORDS: Urbanization, Work and Freedom.

Ferrovias e urbanização

O processo de implementação da ferrovia e urbanização no Rio de Janeiro, proporcionou a mudança do espaço e tempo, um grande fluxo de imigrações de estrangeiros para trabalhar nas estradas de ferro, o surgimento da ideia de trabalho livre e a instalações de habitações pelas empresas e construídas no entorno das estações para atender os trabalhadores. O trem que motivou a criação de bairros e cidades às suas margens e no seu entorno, abrigou culturas, costumes e hábitos; territórios que acolheram problemas e abrigaram soluções (MAIA; CHAO, 2016, p.151), onde quer que penetre a locomotiva, surgem as cidades, as lavouras, as oficinas, as escolas, enfim, a vida humana em todas as suas manifestações.

Durante a metade do século XIX, o Brasil foi palco de grandes transformações em direção à ideia de progresso e modernidade. Transformações que modificariam o tempo e o espaço, no sentido que, com a introdução das ferrovias seria possível acelerar o escoamento de produtos, em especial, o café, desta forma:

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 urbanização (GAZZELLI, 2014, P.3).

Esse processo possibilitou o desenvolvimento dessas regiões até então afastadas das capitais. A localidade onde hoje conhecemos como Engenho de Dentro, já em meados do século XIX sofreu importantes mudanças devido a ampliação das linhas da Rede Ferroviária, momento no qual se viabilizava um processo de ocupação urbana desse território que era constituído por fazendas, sendo uma área rural. O carácter rural da ocupação humana manteve-se até à chegada do caminho-de-ferro e implantação das oficinas de manutenção ferroviária, ambas a ocorrer nesta região na segunda metade do século XIX (SILVA, 2016, p.16). Este foi um momento que transformou a ocupação e o

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

uso do solo. A partir disso, vemos a transformação de um espaço até então rural, caminhando para uma “evolução urbana”¹.

A região que conhecemos como Engenho de Dentro atualmente, teve seus terrenos doados aos padres jesuítas que criaram estabelecimentos agroindustriais de produção de açúcar e melado, chamados “engenhos” no período colonial. A partir da segunda metade do século XVIII, sob o governo do Marquês de Pombal, a ordem é expulsa de todo o território português, incluindo as colônias. As terras foram confiscadas e devido ao declínio da produção de açúcar, os ‘engenhos’ são fraccionados em fazendas (SILVA, 2016, p.16), e ao final observamos o processo de urbanização dessa localidade com a implementação da ferrovia, oficinas e mais tarde oficialmente tem a inauguração da estação Engenho de Dentro, que até então era uma plataforma de embarque e desembarque.

Robério Santos Souza (2011) em seu trabalho: Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1909), trata o impacto do processo de urbanização na Bahia. Ele destaca que no início das obras de construção das estradas de ferros na Bahia, era possível visualizar alterações na fisionomia urbana, com a construção de estações ferroviárias, a instalação de fios telegráficos e a edificação de armazéns para mercadorias ao longo da estrada, além de barracões onde residiam os trabalhadores.

A partir da ideia de Souza, é possível pensar o impacto da urbanização para Engenho de Dentro, nesse aspecto de transformações dos espaços urbanos, observando que é um processo comum nas regiões por onde a estrada de ferro perpassa, do desenvolvimento de cidades, vilas e bairros ao entorno das estações. Além disso, traz a presença dos próprios ferroviários no entorno morando nos barracões, o que remete novamente a ideia de que foram um dos primeiros a criarem a comunidade em volta das estações.

¹ Termo pelo qual é desenvolvido pelo 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.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Os espaços por onde se constituíam as estações na perspectiva dele se tornaram canteiro de obras, pois além de demandar construções próprias daquela empreitada, também vai provocar mudanças urbanas ao servir de atração no estabelecimento de outras atividades, onde o território urbano se modificava para abrigar aquela ferrovia. Deste modo, a perspectiva do autor auxilia na pesquisa na ideia da estruturação, da criação de bases ao entorno das estações para atender a construção das ferrovias, mas ao mesmo tempo nesse entorno foram criadas dinâmicas sociais, econômicas e políticas. Em que os trabalhadores foram essenciais para o estabelecimento dessas localidades, por serem os primeiros moradores e fazer parte do desenvolvimento de cada uma.

Quando analisamos em torno do tema ferrovias e urbanismo, nos deparamos com a questão da mudança do espaço com a implementação da Estrada de Ferro. A inauguração das primeiras estações provocou uma série de alterações na estrutura das cidades, modificando suas formas de produção, ampliando e diversificando a composição de suas populações, assim trazendo a chegada de diversos imigrantes (COELHO, 2011, p.45). Devido ao grande fluxo de imigração, sobretudo de italianos, portugueses e espanhóis, introduziu no Brasil um pouco mais de um milhão de novos trabalhadores entre os finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX (LANNA, 2016, p.514). Esse processo promoveu a ampliação de suas áreas urbanas e causou modificações nas características de suas arquiteturas.

Neste debate historiográfico iremos dedicar sobre assuntos relativos não só a Engenho de Dentro mas também sobre a construção das ferrovias no Brasil. Aqui iremos discutir os seguintes pontos: O impacto da implantação das ferrovias com relação ao espaço e dinâmica, o segundo ponto sobre a implementação das oficinas e a inauguração da Estação Engenho de Dentro, e por último o papel que teve a criação de habitações que está relacionado aos trabalhadores e a grande vinda de imigrantes para o Rio de Janeiro.

O processo de introdução das ferrovias gerara impactos e transformações pelas localidades a qual perpassou. Esse processo gerou transformações na paisagem urbana, pois geralmente ao redor das estações eram construídas casas comerciais e residenciais, formando regiões de convivência da elite das cidades. (FERREIRA; BENINCASA; OLIVEIRA, 2012, p.8). Assim tem-se a estruturação do espaço, surgindo mecanismos

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

que desenvolveram as bases para essa nova forma de sociedade, para essa nova dinâmica social e política.

Além disso, as ferrovias têm um papel importante no desenvolvimento da região socialmente e espacialmente. As cidades como as ferrovias são formas espaciais e como formas são portadoras de funções que devem ser atribuídos a processos sociais, históricos e geograficamente determinados pela estrutura socioeconômica (GOMES, 2013, p.22). Logo, o desenvolvimento dos sistemas de transportes está vinculado ao processo de transformação dos espaços urbanos, a o desenvolvimento industrial e ao desenvolvimento de núcleos urbanos. O que nos traz a ideia que a introdução da estrada de ferro tem relação com o surgimento e estruturação das cidades, a dinâmica que ali será desenvolvida e forma que as relações sociais vão se estabelecer.

É possível compreender a importância da ferrovia para o processo de urbanização e o papel dos trabalhadores da Estrada de Ferro para constituição das primeiras habitações/comunidades em torno da estação. Observando as relações que eles desenvolveram nesses espaços e o impacto do grande fluxo imigratório, com a saída das zonas rurais para zonas urbanas, que promoveram a estruturação do espaço não só com as habitações, mas também com as oficinas, tendo-se um surgimento de novas relações de trabalho e uma nova dinâmica social.

O segundo ponto aqui proposto, é implementação das oficinas, que posteriormente acarretou na inauguração da Estação Engenho de Dentro. Com a expansão da malha ferroviária teve-se um enorme impacto econômico, social e cultural nas regiões a qual elas foram presentes, assim uniu e expandiu mercados. Que favoreceu o aparecimento de especializações regionais, desenvolveu a metalurgia, estimulou o aparecimento de novas indústrias e criou inúmeros postos de trabalho e contribuiu para o surgimento de uma nova sociedade (SILVA, 2016, p.21). A partir disso, com a grande demanda e construções de novas estações trouxe a necessidade de edificar uma nova oficina, a que seria em Engenho de Dentro. As primeiras oficinas de manutenção da E.F.D.II surgiram em 1859 em São Diogo, e após em Engenho de Dentro no ano de 1869.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Desta forma, temos o processo de evolução urbana da localidade de Engenho de Dentro, assim como já vinha ocorrendo em toda Capital do Rio de Janeiro. A localidade obteve sua evolução em consequência da ampliação das linhas férreas no Brasil.

O lugar ganhou caráter fundamental para a ampliação dos sistemas de transportes ferroviários no Rio de Janeiro e a nível nacional. Foi uma das localidades mais importante para desenvolvimento da expansão e desenvolvimento das ferrovias no Rio de Janeiro, conquistando um nível nacional (ANTUNES; REIS, 2019, p.4).

Esse processo e transformações refletem até hoje nessa localidade em como ela está estabelecida. Por volta de 1871 surgiu uma edificação para o embarque e desembarque dos trabalhadores e mercadorias em frente ao complexo industrial, mas apenas em 1873 foi inaugurada a estação de Engenho de Dentro (SILVA, 2016, p.27). Em decorrência das transformações e importância que foi ganhando essa área que até então antes das oficinas era rural, ganha importância e torna-se espaço para modernização e urbanização.

O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma de ocupação tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações (ANTUNES, 2019, p.5). Portanto, a ocupação de Engenho de Dentro é dada dessa forma no entorno estação para atender os trabalhadores das fábricas, oficinas e indústrias que surgiram, mas principalmente para os trabalhadores da ferrovia, em sua grande parte com o grande fluxo da vinda de imigrantes.

O Terceiro é observar as Habitações que foram construídas para abrigar os trabalhadores no entorno das Ferrovias, em especial os trabalhadores da Estrada de Ferro D. Pedro II. As vilas operárias, que surgiram no século XIX, foram adotadas como uma prática para solucionar o problema de habitação da classe trabalhadora, para oferecer novas condições de vida com objetivo de afastar os trabalhadores dos hábitos rurais e treiná-los para o trabalho (GAZZELLI, 2014, p.3). Criar uma nova dinâmica social, novos hábitos e costumes, principalmente para a nova forma de trabalho, e torna a vida do ferroviário mais próxima ao seu local de trabalho, assim diminui o tempo, na ideia de distância do trabalho, mas em contrapartida, aumenta o tempo no trabalho.

No que compete o papel das empresas com relação as vilas operárias que será o meio da constituição das vilas ferroviárias.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

As vilas ferroviárias eram promovidas pelas próprias empresas, e sendo a habitação permeada por questões de relações entre trabalhador e empregador, demonstra que o modo de produção também irá se transformar durante o tempo, principalmente quando o Estado se apropria desta produção (INOUE, 2018, p.1).

Deste modo, as habitações acabam adquirindo também um caráter de controle.

As normas disciplinares desenvolvidas pelas empresas ferroviárias, extrapolavam os muros da fábrica, indo atingir a família, o cotidiano do trabalhador e suas relações sociais, para difundir um ideal de “família ferroviária”, mantendo uma unidade familiar como se ela fosse o sustentáculo (GARCIA, 1992, p.142).

Traz uma ideia da existência de um paternalismo que sustentaram o amor dos ferroviários as ferrovias, com o desenvolvimento de um sentimento de orgulho e pertencimento à mesma de ser ferroviário, o que foram características e estratégias de controle sobre os trabalhadores, não só no mundo do trabalho, mas na sua vida em sociedade também. O importante é perceber os mecanismos que vão se constituindo para a formação de mão de obra assalariada e a forma que eles vão se organizar a partir dessa estruturação.

Contudo, não podemos deixar de destacar que nem sempre a imposição de disciplina era aceita com passividade. Os trabalhadores também foram agentes de sua própria história e ação, é necessário ter o cuidado com a romantização do ser ferroviário. Assim como mencionado anteriormente sobre as reivindicações, elas foram ações e estratégias dos próprios trabalhadores dentro da companhia e fábricas de ganhar prestígio, apesar de sofrerem com normas disciplinares rígidas, não deixavam de criar dinâmicas que os favorecem. Os processos de evolução urbana, foi determinado pelos hábitos, costumes locais e pelas tecnologias existentes na época (MAIA; CHAO, 2016, p.151).

Roberto Lobato Corrêa (1993), geógrafo e um dos principais estudiosos das questões urbanas no Brasil. Ele entende o espaço urbano, como fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. Deste modo, a produção se daria por meios da ação da própria sociedade, sob a condição de diferentes categorias de agentes produtores que apresentam interesses específicos.

Nessa perspectiva é possível compreender o como o espaço desenvolvido ao entorno das estações foram de um modo condicionante, tanto no sentido para crescimento

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

econômico da localidade como para condicionamento social dos ferroviários com relação a empresa, que além da rígida disciplina, ultrapassaram os muros da companhia até as relações sociais, cotidiano e vida desse trabalhador, entrando na questão de “família ferroviária”.

A cidade é um espaço de relações e trocas, ela tem influência em surgimento pela introdução de ferrovias. Corrêa trabalha com uma ideia de gênese da área central, destacando que a cidade mantém uma série de relações com entes e pessoas exteriores a ela.

O surgimento da área central surgiu com a revolução industrial, e necessitava sua ligação com as áreas periféricas, então tem-se a necessidade da construção das grandes ferrovias. Nesse processo ocorre a aglutinação em torno das estações ferroviárias devido ao fluxo de pessoas que circulavam nestas estações, iniciou-se a aglutinação de investimentos e estabelecimentos em torno destas estações de transportes, delimitando a área central da cidade (CORRÊA, 1993, P.38).

Dentro do entendimento desse processo destacado pelo autor, é possível verificar a necessidade das habitações em torno da estação Engenho de Dentro. Para atender os ferroviários, e o surgimento de uma base para estruturação da cidade, como escolas, igrejas, comércio, etc.

Trabalhadores

O final do século XIX foi o momento em que a sociedade brasileira enfrentava a condição da ruptura com o estatuto colonial, a independência e a busca da consolidação de um estado nacional (LANNA, 2016, p.2). O sentimento de medo e insegurança causado pelo fim da escravidão levou a repensar e rearticular os mecanismos de funcionamento dos mundos do trabalho. O que leva a elaboração de estratégias para o fim do trabalho escravo e início do trabalho livre.

Como fontes principais nesse momento tem sido os jornais e os Relatórios da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Através dos jornais que estão sendo utilizados no presente trabalho, encontramos um decreto completo destacando as condições para as construções das estradas de ferro, um dos Art. era a proibição da utilização da mão de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

obra não livre no desenvolvimento desse empreendimento pelos Estatutos da Companhia, que teve sua divulgação publicada pelo jornal do Commercio (RJ) – 1850-1859:

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 ellas 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 anno com Edward Prince. (Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, Quinta feira, 17 de maio 1885. Nº. 135, pág.1)

Essa especificação de proibir a mão de obra escravizada na construção das ferrovias era uma proposta desejada em primeiro momento na constituição das ferrovias com a formação de um trabalho livre. Mas no seu decorrer, tem-se relatos da presença de escravizados nas construções. Por isso é comum ver autores que trabalham com o tema tratar a implementação das estradas de ferros como um marco para a formação de uma mão de obra livre que faria parte da nova economia, nova dinâmica social.

Apesar das recorrentes proibições de emprego de trabalho escravo nas ferrovias, existem evidencias, sobretudo nas obras de construção, de que a regra nem sempre foi seguida (LAMOUNIER, 2000, p.155). Fica claro que a regra era apenas para a companhia e os empreiteiros principais. A condição não se aplicava aos empreiteiros menores, subempreiteiros e várias outras firmas que prestavam serviços para a companhia ferroviária.

Desta forma, os empreiteiros principais não tinham como manter o controle sobre os subempreiteiros que empregavam uma mão de obra que muitas vezes nem apareciam como parte dos funcionários das ferrovias, como foi demonstrado no capítulo anterior, mas que em seus relatórios acabavam deixando subentendido a presença dos mesmos.

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 magnitude. (Rel. E.F.D. Pedro II, vol. I, 12º rel., p.396)

Como descreve o trecho exposto acima, traziam a utilização da mão de obra escravizada como pretexto da falta de braço nas obras. Mas o seu uso não era uma consequência apenas da falta de trabalhadores. Os escravos empregados nas obras eram,

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

pelo que parece, emprestados pelos seus proprietários, em geral fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução. A partir disso, havia um interesse envolvido por trás de toda questão, mas não era única prerrogativa que se tem dessa utilização.

Em 1860, um funcionário do Governo observou que a construção de ferrovias demandava um número grande homens livres e escravos. O fazendeiro explicou ao Cônsul que era mais vantajoso, alugar seus escravos a 1,800 réis por dia nos trabalhos da ferrovia e na construção de estradas do que ocupá-los no cultivo do café (J. v o n Tschudi, Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, São Paulo, Martins, 1951, p.109). É importante ressaltar que essa época foi o auge do café no Rio de Janeiro. Desta forma, é visível que os interesses estavam muito além do que somente ajudar para se beneficiarem, mas também conseguir renda através dos escravizados, além da exploração da mão de obra forçada, lucravam encima desses trabalhadores.

Vemos a presença também de discursos nesse contexto de uma nação e de liberdade, como a exemplo no Jornal do Commercio em 1864, em que a notícia traz a seguinte passagem:

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 imperio. (Jornal do Comércio, Rio de Janeiro – Anno 39.- n. 87)

Uma construção de uma ideia de nação, de desenvolvimento e progresso. E também indícios da presença de escravizados fugitivos em aberturas de túneis, em localidades em que se encontravam os canteiros de obras da ferrovia. Os Relatórios da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II produzida pelos acionistas, abordam variadas dimensões do universo do trabalho ferroviário, como a exemplo as condições de vida e trabalho, salubridade, ordem pública e os dilemas da sociedade escravista oitocentista. Trata-se de uma importante documentação que, além de elucidar aspectos específicos da construção de ferrovias, permite adentrar um pouco no desconhecido mundo dos trabalhadores engajados naquelas obras. O método utilizado constitui em fazer o cruzamento dessa documentação

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Para discutir e levantar reflexos acerca do trabalho, utilizo como base os trabalhos de Robério Santos de Souza, em especial os “Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia na Bahia (1858-1863), tem possibilitado levantar reflexões acerca da existência de indefinições entre a escravidão e a liberdade na sociedade oitocentista (2015, p.67). É visível isso quando ele trata a questão das estratégias de gestão, em que na Bahia and Francisco Railway, os empreiteiros ingleses utilizaram regulamente trabalhadores escravos nas obras de construção da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Desta forma, observar que os empreiteiros ingleses, para justificar a mão de obra escrava na ferrovia, mobilizaram as indefinições e ambiguidades em torno da condição jurídica dos trabalhadores na sociedade escravista oitocentista. Por isso, é necessário pensar a liberdade através do que Sidney Chalhoub (2012), no que diz respeito essa zona de indefinições quanto à condição jurídica dos indivíduos negros contribuía para tornar a liberdade mais precária. Como destaca Robério Santos de Souza,

Quaisquer que tenha sido os caminhos que levaram escravos para os canteiros de obras da ferrovia, parece plausível dizer que os engenheiros, ao sabor das conveniências, apelavam para o argumento da impossibilidade de atender as condições jurídica de seus trabalhadores. Essas situações revelam como se tecia a trama de indefinições e ambiguidades que envolviam a questão da escravidão e da liberdade a sociedade oitocentista. (2015, p.105).

Vemos a partir disso que, diferentes homens, sejam eles estrangeiros e brasileiros, escravos livres ou libertos, tenham mais elementos a aproximação de suas experiências no mundo escravista do que diferenças. Edward Palmer Thompson (1987) em “A formação da classe operária inglesa, v. I, A árvore da liberdade”, trabalha com o conceito de classe dentro da questão de relações humanas, para além de uma estrutura ou categoria. Isso auxiliaria a pensar essas relações quanto as aproximações e diferenças, como destaca Robério de Souza, ao que tudo indica, italianos e escravos tiveram a percepção de que, para vencer, deveriam se juntar e estabelecer redes de solidariedade; afinal, aqueles indivíduos viviam muito próximo uns dos outros e em condições de vida e trabalho muito parecidas (2015, p.184).

Thompson desenvolve a ideia de que a classe só acontece quando alguns homens com experiências comuns, sejam elas herdadas ou partilhadas, constroem uma identidade

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

a partir de seus interesses. Com a relação à experiência de classe, é determinada pelas relações de produção em que os homens nasceram ou entraram involuntariamente, logo a consciência de classe é a forma como as experiências são tratadas em termos culturais, encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. O conceito de classe é importante para compreender a dinâmica social dos ferroviários e como através de suas experiências eles se construíram como agentes de sua própria história.

A ferrovia apresenta-se como elemento de transformação material, mas como transformação da ideia, do pensamento, do imaginário, do cultural, social e econômico. Mas quando analisada em seus aspectos mais particulares como a questão da mão de obra, que tipo de trabalhadores eram esses? Como essa mão de obra era formada e foram constituídas. Nos deparamos com a continuidade, de uma sociedade escravista que vai adaptar-se a uma nova sociedade que trazia um ideal de liberdade, de salários, de progresso e modernidade.

Mas é impossível negar o grande impacto que as estradas de ferros causaram, o medo, a aventura, ao rompimento com a distância e o tempo. Que levaram a processos como a urbanização das cidades e desenvolvimento de regiões até então que se encontravam afastadas da metrópole, surgindo uma nova dinâmica social e forma de trabalho e incluindo novas forma de controle dos trabalhadores.

Referências Bibliográficas

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

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

- 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.
- CHALHOUB, Sidney. “Costumes senhoriais. Escravidão ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In: AZEVEDO, Elciene et al. (orgs). Trabalhadores na cidade. Cidade e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas, Editora da Unicamp, 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.
- 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.
- 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.
- GAZZELLI, Bárbara Gonçalves. Ferrovia, Trabalho e Habitação – Vilas operárias em Campinas (1883 – 1919). 2014.
- GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária - 1930-1940. Campinas, 1992. Tese. Departamento de História. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas.
- 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.
- 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).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

- J. v o n Tschudi, Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, São Paulo, Martins, 1951, p.109.
- LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista da Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920.
- 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.
- SOUZA, Robério 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/São Paulo: Ed. Unicamp, 2015.
- 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.
- 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.
- THOMPSON, Edward Palmer. A Formação da Classe Operária Inglesa: A Árvore da Liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- 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.

Fontes

- Jornais

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

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

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

- Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II

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