



Antíteses

ISSN: 1984-3356

antiteses@uel.br

Universidade Estadual de Londrina
Brasil

Oliveira, Eduardo Romero de; Botaro, Luís Gustavo Martins
A "moderna Botucatu": a imagem de cidade moderna no interior paulista (1928-1934) 1
Antíteses, vol. 11, núm. 21, 2018, Janeiro-Junho, pp. 312-344
Universidade Estadual de Londrina
Brasil

DOI: <https://doi.org/10.5433/1984-3356.2018v11n21p312>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193358861015>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

UEM redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

A 'moderna Botucatu': a imagem de cidade moderna no interior paulista (1928-1934)¹

The 'modern Botucatu': the modern city representation in the São Paulo hinterland (1928-1934)

Eduardo Romero de Oliveira²

Luís Gustavo Martins Botaro³

RESUMO



O artigo tem como objetivo abordar a imagem da cidade moderna no interior paulista a partir do estudo de caso da cidade de Botucatu entre os anos de 1928 a 1934. Para tal, utilizamos os jornais locais (*Correio de Botucatu*, *Jornal de Notícias e Folha de Botucatu*) e a percepção dos mesmos sobre os aspectos e elementos que categorizam uma imagem de cidade moderna. Dentre estes elementos, destacamos a ênfase no uso da energia elétrica para fins comerciais e cotidianos, as indústrias da cidade e a ferrovia. Em relação ao transporte e à modernidade, temos como hipótese de que a estrada de ferro não é o único elemento modernizador: a presença do automóvel e da estrada de rodagem ganha espaço nos jornais como meio de dinamizar o comércio e a indústria local, condições para a modernização do espaço urbano de Botucatu, segundo os jornais.

Palavras-chave: Botucatu. Infraestrutura urbana. Modernidade. Ferrovia. Automóvel.

ABSTRACT



The article aims to approach the modernization of the urban area in the interior of São Paulo from the case study of the city of Botucatu between the years of 1928 to 1934. To do so, it was used the local newspapers (*Correio de Botucatu*, *Jornal de Notícias and Folha de Botucatu*) and their perception on the aspects and elements that categorize a modern city image. Among these elements, we highlight the use of electricity for commercial and daily purposes, the city's industries and the railways. However, with regard to transport and modernity, we held the hypothesis that the railway is not the only modernizing element: the presence of the car and the highways motorways is reaffirmed in the newspapers as a means of boosting trade and

¹ Trata-se de parte dos resultados da dissertação de mestrado *Botucatu: modernização e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)*. Orientação: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira. Auxílio financeiro CAPES.

² Professor Assistente Doutor na UNESP. Doutor em Filosofia (USP), Mestre em História (USP) e graduado em História (UNICAMP).

³ Doutorando em História da UNESP campus de Assis. e-mail: luís.botaro@gmail.com

local industry, which are conditions for the modernization of the urban space of Botucatu, according to the newspapers.

Keyword: Botucatu. Urban infrastructure. Modernity. Railway. Automobile.

Introdução

O artigo pretende discutir alguns aspectos do noticiário sobre as reformas urbanas, meios de transporte e equipamentos tecnológicos instalados na cidade de Botucatu, no centro oeste paulista, entre os anos de 1928 a 1934. Nesse período, havia nos periódicos locais um discurso que ressaltava a necessidade de reformas e melhoramentos urbanos para que a cidade se apresentasse enquanto uma “urb” moderna. Dentre alguns elementos para essa modernização estão: as reformas e as ampliações na infraestrutura urbana, como a distribuição de água, esgoto e energia elétrica; a necessidade de apresentar uma estética dos “novos tempos” e que se distanciasse daquelas do período colonial, com novas construções de prédios públicos e privados, arborizações e pavimentações das praças e calçamento das ruas; o aumento das casas comerciais, estas sob novas formas de organização, com vitrines e utilização da energia elétrica; o crescente número de estabelecimentos industriais e a dinâmica de seu funcionamento. Nesse discurso presente nos periódicos também havia uma preocupação com os modos e costumes a partir do contato com a nova tecnologia, visto que a loja da Companhia Paulista de Luz e Força fora criada, o que gerou inquietação nos cronistas dos jornais quanto às mudanças nos comportamentos dos mais jovens ocasionadas pelas novas experiências com os filmes projetados nos cinemas. Ainda entre 1928 e 1934, os jornais discutem o transporte não apenas ferroviário, já instituído na cidade, mas também o uso do automóvel e das estradas de rodagem, o que categorizava novas possibilidades e experiências, as quais os periódicos inseriam em seu discurso sobre a experiência de uma “Botucatu moderna”.⁴

Como fonte de pesquisa, utilizamos os jornais de circulação local no período, como o **Correio de Botucatu**, **Jornal de Notícias** e **Folha de Botucatu**. Uma breve descrição dos mesmos é necessária para compreensão de seus posicionamentos e percepção dos elementos a respeito da experiência de modernização de Botucatu. Dentre esses jornais, o **Correio de Botucatu** é o mais antigo, fundado em 1901 por Miguel Avarenga (DONATO, 2008, p. 224). Em nosso estudo de caso, entre 1928-1934, o jornal era de propriedade de Deodoro Pinheiro

⁴ Devido aos limites do artigo, abordaremos mais precisamente a modernidade de Botucatu tomando sobretudo a ferrovia, os elementos materiais (tecnológicos), usos da energia elétrica e as estradas de rodagem junto ao automóvel. Sendo assim, optamos por não abarcar a discussão sobre as reformas e ampliações na infraestrutura urbana da cidade, a não ser quando a referência da mesma se fizer necessária.

Machado. Mesmo colocando-se como imparcial politicamente, há forte relação do **Correio** com o Partido Republicano Paulista entre os anos de 1928 a 1930 e uma inversão de posicionamento a partir de 1933, ano em que seu diretor assume a administração pública de Botucatu, por indicação do Interventor Paulista Waldormiro de Lima. Nesse momento, muitas reformas que a Estrada de Ferro Sorocabana realizou na cidade eram utilizadas como artifício de legitimação política do então prefeito através de seu jornal.

O **Jornal de Notícias**, que inicia sua publicação em 22 de novembro de 1931 e encerra em novembro de 1934, era de propriedade e direção de João Thomaz de Almeida e Nello Predetti. Temos como pressuposto de que o **Jornal** estava em consonância com os interesses da classe industrial e comerciante de Botucatu, pelo que seus anunciantes e suas propagandas eram predominantemente de estabelecimentos comerciais e de produtos locais, diferente do **Correio de Botucatu**, que anunciava produtos de grande circulação no mercado paulista (remédios, armas, automóveis). Os anunciantes do **Jornal** eram vinculados à Associação Comercial da cidade, a qual contava com Carlos Cesar, comerciante e prefeito eleito no ano de 1934 e primeiro presidente da instituição, o qual teve sua administração elogiada e amplamente coberta pelo **Jornal de Notícias**, cobertura esta não exercida pelo **Correio**. Em substituição e continuidade ao **Jornal de Notícias**, é fundado em 1935 a **Folha de Botucatu**. Também temos como hipótese de que esse jornal era próximo aos interesses dos comerciantes e industriais, já que seus proprietários eram Pedro Chiaradia e Emílio Pedutti, sócios em negócios empresariais na cidade e integrantes da Associação Comercial, sendo Pedutti presidente da associação entre os anos de 1930 a 1937 (BOTARO, 2015, p. 84-85).

Feita a explanação do recorte temporal e apresentação das fontes, temos como escopo neste artigo refletir sobre a percepção da modernidade nos jornais de Botucatu a partir da materialidade na cidade. Ancorada nessa base material, elencamos como elementos que caracterizam uma imagem de cidade moderna as indústrias e o comércio, o uso da luz, da força motriz elétrica e do automóvel como meio de transporte para circulação de passageiros e mercadorias. Como hipótese, entendemos a modernidade enquanto experiência coletiva, alicerçada na materialidade complexa e composta por distintos elementos que compõe uma imagem de cidade moderna nos discursos dos jornais. Julgamos que a ferrovia nessas primeiras décadas do século XX já não é mais o único elemento evocado como exemplo principal da modernização urbana no estudo de caso de Botucatu, a qual passa a dividir espaço com outras categorias como o automóvel, o uso da energia elétrica para iluminação e força motriz, bem como a presença de estabelecimentos industriais e comerciais na cidade.

Sendo assim, o texto será dividido em quatro partes, sendo a primeira composta por uma discussão sobre modernidade e seu aspecto material; a segunda, pela abordagem da relação entre ferrovia e modernização do espaço urbano e a experiência no interior paulista; a terceira, pela abordagem de alguns elementos que os jornais entendem como categorias que identificam uma cidade moderna, como as indústrias e o uso da energia elétrica; e, por último,

focamos na relação entre transporte e modernidade, no novo Serviço Rodo-ferroviário da Sorocabana e na presença do automóvel como símbolo de identificação com o mundo ocidental moderno.

Modernidade e seu aspecto material

O conceito de modernidade, modernismo e moderno, discutido em várias frentes do pensamento, dentre as quais na própria história, pode ser compreendido a partir da perspectiva da temporalidade: compreender a modernidade é “localizá-la na dinâmica histórica, atendendo as suas diferentes inserções, formas e expressões” no tempo (VELLOSO, 2007, p. 353). Nessa perspectiva historicista do conceito, de sua relação com o tempo, Le Goff ressalta que o conceito de modernidade está na relação entre o presente e o passado: “a relação entre antigo e moderno é construída pela atitude dos indivíduos, da sociedade e da sua época perante o passado, o seu passado”, desta forma, essa relação com o passado pode adquirir vários sentidos, como a repulsa ou o anseio por um retorno àqueles tempos (LE GOFF, 2003, p. 175).

Ainda sobre essa perspectiva inserida no âmbito da temporalidade, Berman pontua a modernidade como uma experiência coletiva e vital. Segundo o autor, trata-se de “uma experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo” (BERMAN, 2007, p. 24). A “experiência vital e histórica” da modernidade é sentida pelo homens que a vivem como sendo os únicos a experimentá-las, e por isso desenvolveu uma rica história e uma variedade de tradições próprias. Neste sentido de ser compartilhada por todos, Berman ressalta que a modernidade:

[...] anula todas as fronteiras geográficas e racionais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo que é solido desmancha no ar’ (BERMAN, 2007, p. 24-25).

Berman destaca a ambiguidade, a angústia e a contradição da experiência da modernidade; disserta sobre a vivência de homens e mulheres nesse processo de intensa e permanente mudança, de “apreenderem o mundo moderno e de se sentirem em casa nele” (BERMAN, 2007, p. 11). Sobre a transformação e autotransformação do indivíduo, o autor destaca a mudança no espírito dos homens e das mulheres ao experimentar as vivências em uma sociedade em processo de “modernização”: “fusão de suas forças materiais e espirituais [da vida moderna], a interdependência entre o indivíduo e o ambiente” (BERMAN, 2007, p. 174).

Sobre o aspecto material da modernidade urbana, podemos ressaltar as máquinas, como as ferrovias, as indústrias e sua organização, os produtos eletrônicos. Ou seja, os novos serviços e produtos que circulavam e eram expostos por meio das vitrines do comércio no espaço urbano, por anúncios de jornais e revistas e que ganhavam a mentalidade das pessoas, engendraram, segundo Heloísa Barbuy, “uma moderna febre de novidades e celebração do presente, promoviam a dinâmica das transformações rápidas, impondo a desconexão com a tradição” (BARBUY, 2006, p. 77). A “desconexão” com o passado era reforçada com os novos modos de se vestir, inspirados no vestuário da prática esportiva que começava a compor o cotidiano (SEVCENKO, 1992, p. 49), bem como pela influência do cinema, principalmente entre os mais jovens (SEVENCKO, 1992, p. 92-94).

Antony Giddens ressaltar que as intensas transformações, sobretudo no final do século XIX, alteram os modos de vida em sua amplitude e magnitude:

Os modos de vida produzidos pela modernidade nos desvencilham de todos os tipos tradicionais de ordem social, de uma maneira que não têm precedentes. Tanto em sua extensionalidade quanto em sua intencionalidade, as transformações envolvidas na modernidade são mais profundas que a maioria dos tipos de mudança característicos dos períodos precedentes. Sobre o plano extensional, elas serviram para estabelecer formas de interconexão social que cobrem o globo; em termos intencionais, elas vieram a alterar algumas das mais íntimas e pessoais características de nossa existência cotidiana (GIDDENS, 1991, p. 14).

Os novos modos de vida e a intensidade de suas modificações a partir do final do século XIX, podemos relacionar à definição de Renato Ortiz, que chama a atenção para o fato que a

“modernidade encontra-se ancorada num substrato material sem o qual ela não poderia se expressar” (ORTIZ, 1998, p. 29). As transformações materiais que ocorrem no século XIX e início do XX, aliadas ao dinamismo do contexto internacional que envolvia novos equipamentos, produtos e processos de produção, são transformações que se desdobram para a vida cotidiana. Segundo Nicolau Sevcenko:

[...] essas mudanças [econômicas e materiais] irão afetar desde a ordem e as hierarquias sociais até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos. De fato, nunca, em nenhum período anterior, tantas pessoas foram envolvidas de modo tão completo e tão rápido num processo dramático de transformações de seus hábitos e costumes, suas convicções, seus modos de percepção e até seus reflexos instintivos (SEVCENKO, 1998, p. 7).

Inúmeros são os desdobramentos tecnológicos desse momento que foram decorrência e fonte de dois momentos peculiares no desenvolvimento da sociedade: a Revolução Industrial e a Revolução Científico-Tecnológica. Viviam-se os desdobramentos da primeira na perspectiva global de economia de modo industrial, distribuído em grandes proporções pela ferrovia e pelos navios a vapor; no entanto, a partir de 1870, como atesta Nicolau Sevcenko, a Revolução Científica-Tecnológica desencadeou transformações qualitativas e quantitativas na economia industrial, resultado da aplicação das mais recentes descobertas científicas aos processos produtivos, o que “possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade, e os derivados do petróleo, dando origem a novos campos de exploração industrial” (SEVCENKO, 1998, p. 8-11).

No estudo de caso de Botucatu, podemos encontrar nos jornais um discurso sobre a modernidade na experiência urbana que caracteriza alguns elementos necessários para tal imagem da cidade, como reformas das infraestruturas, dos espaços públicos (praças, por exemplo); o uso de energia elétrica como força motriz do comércio e indústria, os produtos eletrônicos que poderiam ser adquiridos no comércio local, infraestrutura ferroviária em boas condições de funcionamento, velocidade e segurança no transporte das mercadorias: condições necessárias para a dinâmica comercial e industrial da cidade, o que resulta na modernização de seu espaço e vivência.

Modernidade, indústria, comércio e energia elétrica em Botucatu

Historicamente, Botucatu tem seu início antes da chegada da produção cafeeira e dos trilhos de ferro. O conhecimento de suas terras está relacionado com o antigo caminho indígena (e que posteriormente serviria como base para os jesuítas), Peabiru, que partia da capitania de São Vicente em direção ao interior desconhecido. Contudo, sua formação enquanto povoado ocorre no século XVIII, enquanto pouso e parada de abastecimentos dos viajantes que se dirigiam para o sertão (cf. GARCIA, 1993, p. 153; DONATO, 2008, p. 36). Em 1846 foi fundada a Freguesia de Botucatu, a partir da doação de terras das famílias de Joaquim Costa e Cap. José Gomes Pinheiro, e sob a proteção e invocação da Sant'Ana⁵. Posteriormente, 20 anos depois é elevada à sede de Comarca e em 1876 à categoria de Cidade (cf. GARCIA, 1993, DONATO, 2008).

Os dados referentes a Botucatu nesse período anterior a elevação à categoria de cidade são esparsos. Contudo, após a chegada da produção cafeeira por volta de 1860, a cidade recebe um ímpeto de desenvolvimento devido à economia cafeeira e à chegada de imigrantes que movimentam o mercado de trabalho e de serviços. Segundo o memorialista Sebastião Almeida Pinto, em 1876 já havia na cidade de Botucatu: 12 estabelecimentos de fazenda e armarinho, 9 armazéns de molhados, 2 padarias, 3 farmácias, 3 hotéis, 3 alfaiatarias, 4 ferrarias, 1 ourivesaria e 2 selarias (PINTO, 1994, p. 17-18).

A chegada da Companhia Sorocabana de Estrada de Ferro em 1889 promove transformações não apenas na economia e dinâmica da vida urbana, como também na criação de espaços próprios, como a Vila dos Lavradores. A respeito da urbanização, o crescimento da cidade após aumento da produção econômica e da chegada da ferrovia era desordenado e caótico, como lembra a historiadora Liliana Garcia (1993, p. 155). Sendo assim, alguns planos foram pensados para regulação desse crescimento, como o planejamento urbano do ano de 1892, executado pelo engenheiro Antônio Felix de Albernaz, contratado pela Câmara local. Tal plano visava o nivelamento das principais ruas da cidade (General Telles, Cesário Alvim, Amando de Barros, Curuzu e Rangel Pestana) e também “o entroncamento de todas as referidas ruas com a Avenida Floriano Peixoto, preparada há alguns anos, mas até então a espera da abertura definitiva” (DONATO, 2008, p. 128).

Na virada do século, em 1900, a quantidade de habitantes em Botucatu era de aproximadamente 26.000, sendo que por volta de 6.000 estavam na cidade. Ao final da década de 1920, o município já contava com aproximadamente 37.000 habitantes sendo que destes,

⁵ Esse processo de formação de cidades, muito comum no interior paulista, denominado Patrimônio Religioso (GHIRARDELLO, 2010).

entorno de 15.000 residiam na cidade de Botucatu (DONATO, 2008, p. 25)⁶. Nos anos de 1920, Botucatu já contava com maior número de estabelecimentos comerciais. Havia por volta de 289 estabelecimentos comerciais, sendo eles: 72 armazéns de secos e molhados, 25 lojas de fazendas e armarinhos, 10 de espécies diversas, 16 açougues, 16 botequins, 18 casas de calçados, 15 barbeiros, 10 confeitarias, 8 farmácias, 8 alfaiatarias, 4 funilarias, 4 padarias, 4 oficinas de ferreiros, 4 selarias, 4 marcenarias, 3 relojoarias, 3 joalherias, 2 ourivesarias, 2 tinturarias, 2 papelarias, 2 agências bancárias, 2 serrarias, 2 casas de fabrico e venda de aguardente, 2 depósitos distribuidores de máquinas diversas, 2 ateliês de fotografia (DONATO, 2008, p. 577-578).

No final da década de 1930, além do movimento comercial, é assinalado pelos jornais um crescimento dos estabelecimentos entendidos como industriais, principalmente no tocante à produção de bens destinados à produção agrícola. Nesse sentido, a **Folha de Botucatu** publica uma série de cinco matérias sobre alguns estabelecimentos industriais da cidade, “com o unico fim de tornar conhecida e admirada a nossa cidade no conceito dos outros grandes centros do interior paulista” (FOLHA DE BOTUCATU, 1939, p. 1).⁷ Nas publicações, o jornal não comenta o porquê da escolha das cinco indústrias ressaltadas, sendo elas: a fábrica de produtos alimentícios de Virgínio Lunardi & Irmãos; a de propriedade de Serafim Blasi (Serafim Blasi & Cia), que produzia máquinas para beneficiamento de diversos produtos, com destaque para o café; a fábrica São João de fogos de artifício, de João Antunes Ribeiro Homem; o estabelecimento industrial de Angelo Milanesi & Irmãos de fundição de ferro, peças e de construção de máquinas para serralherias e beneficiamento de produtos agrícolas, por exemplo; e, por fim, a empresa de Manoel Alvarez: a Fábrica Colosso de sabão.

Nas matérias sobre tais indústrias, a **Folha** destaca as formas e os processos de produção: a organização e asseio dos espaços industriais botucatuenses, as máquinas utilizadas para a produção e a força motriz elétrica, com o intuito de caracterizar Botucatu enquanto uma cidade industrial e “progressista”. Nossa hipótese sobre a escolha dessas empresas é devida as seguintes interpretações: em primeiro lugar, o jornal coloca-se como “porta-voz da classe produtora” (leia-se aqui, comerciantes e industriais de Botucatu), e, portanto, indica uma relação em suas publicações entre progresso urbano e atividades e dinâmica comercial e industrial de uma cidade; segundo, os proprietários das empresas destacadas eram membros da Associação Comercial de Botucatu; em terceiro, os proprietários e os principais colaboradores do jornal eram membros dessa instituição. É importante ressaltar que a **Folha de Botucatu**, assim como seu antecessor, **Jornal de Notícias**, tinha como principais colaboradores e anunciantes pessoas ligadas ao comércio e às indústrias da cidade, principalmente aqueles que eram membros da Associação Comercial de Botucatu. Inclusive, o proprietário da **Folha de Botucatu**, Pedro Chiaradia, era membro da mesma e seu principal

⁶ Diferenciamos cidade e município. A partir do memorialista Hernani Donato, denomina cidade sendo o meio urbano de Botucatu e município envolvendo Botucatu e seus distritos, visto que era sede de Comarca de outras pequenas povoações, como Santa Cruz do Rio Pardo, por exemplo.

⁷ Nas citações diretas dos jornais, mantivemos a ortografia do período.

sócio, Emílio Pedutti, fora presidente daquela associação e proprietário da gráfica onde era produzido o jornal (BOTARO, 2015, p. 85).

Assim, o **Folha de Botucatu** destaca a organização interna dessas empresas, a higiene dos seus espaços, ressalta também a força motriz dessas indústrias, movida pela força elétrica, que na cidade de Botucatu era fornecida por duas empresas: pela Usina Hidroelétrica Bacchi, de propriedade de Petrarca Bacchi e pela Companhia Paulista de Força e Luz.

O uso da energia e força gerada pela indústria de Petrarca Bacchi⁸ proporcionava o funcionamento do comércio e de outras indústrias locais que, por sua vez, eram índices de “progresso” e “modernidade” para os jornais. Sobre essa afirmativa, podemos remeter a uma circular de autoria da Associação Comercial publicada pelo **Jornal de Notícias** sobre a cidade de Botucatu. Ao comentar sobre as indústrias locais, o **Jornal** ressalta duas delas:

As industrias de Botucatu muito honram não só esta cidade como todo o Brasil por já diversas vezes haverem concorrido à Exposições e recebendo prêmios e diplomas de honra. Destaca-se primeiro logar as [frase não compreendida devido a deterioração da fonte] Máquinas de Beneficiar Café de Serafim Blasi & Cia, que há merecido e continua a merecer os maiores elogios pela parte dos produtores de café e técnicos desse produto. A Officina Blasi é bem montada e com ótimo forno de fundição e de instalação moderna; Força e Luz – Botucatu é servida por duas empresas de Força e Luz Elétrica: Companhia Paulista de Força e Luz, que faz a iluminação da cidade e distribue força a Municipalidade para o funcionamento da bomba hidráulica, e a Empresa Hidro Elétrica – Bacchi que fornece força e luz para particulares comprando \$400 o kv. A Empresa Hidro Elétrica – Bacchi veio trazer maior progresso para Botucatú e evitar que os pequenos industriaes, diante dos preços exorbitantes da Companhia Paulista de Força e Luz, paralisassem as suas fabricações (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1934, p. 4).

Ao colocar em evidência a Hidroelétrica de propriedade de Bacchi, o discurso da Associação Comercial pontua que além de uma fonte de energia e força elétrica, também é a partir desses serviços que foi possível aos pequenos comerciantes e industriais manter sua atividade. Os discursos da Associação Comercial e do **Jornal de Notícias** possuem certas

⁸ Filho de imigrantes italiano, era proprietário das Indústrias Italo-Brasileiras, as quais foram consideradas pelos jornais como um “complexo industrial local”, que abrangia diversos serviços, dentre eles: a fabricação de produtos alimentícios; de cervejas, chopes e refrigerantes; serralheria; e da “Uzina Hydro-Elétrica Bacchi”.

proximidades de valores ao identificar, primeiramente, o papel da energia e da força elétrica para o desenvolvimento da cidade em nível econômico, bem como o papel de Petrarca Bacchi no que se refere ao desenvolvimento econômico e de classe produtora da cidade (entendida aqui como os comerciantes e industriais de Botucatu). É importante compreender que, a partir das primeiras décadas do século XX, não somente o café geria a economia dos municípios e do próprio Estado de São Paulo: as indústrias e o comércio ganhavam mais espaço nos centros urbanos como atividade econômica, e, por sua vez, a energia e a força elétrica possibilitavam um desenvolvimento urbano, comercial e industrial nas cidades (LORENZO, 1993, p. 99).

Nas últimas décadas do século XIX, houve maior uso e aceitação da energia elétrica enquanto força motriz. Tal movimento foi motivado por ser uma fonte de energia limpa, silenciosa e menos onerosa para o industrial, além de possibilitar uma nova forma de organização industrial e produtiva (MAGALHÃES, 2000; LORENZO, 1993). Contudo, as implicações da energia elétrica não estão restritas ao uso industrial enquanto força motriz. No Brasil, a introdução da energia elétrica deu-se lentamente, assim como a importação de bens de consumo relacionados à eletricidade, os quais, devido à maior participação no cotidiano das pessoas, implicaram transformações na sociedade: “aos poucos, as inovações técnicas importadas da Europa e dos Estados Unidos impunham novos padrões de consumo que iam sendo integrados ao processo de formação da economia e da sociedade” (LORENZO, 1995, p. 124).

A utilização de luz elétrica trazia para a cidade uma sensação de viver e fazer parte da modernidade que tocava grande parte do mundo ocidental e de compartilhar a experiência de modernidade. Em uma notícia publicada pelo **Jornal de Notícias**, o jornal comenta da experiência da luz elétrica na Exposição de Chicago:

Hoje, seria talvez impossível realizar a Exposição de Chicago sem a eletricidade. Desde o primeiro momento em que se pisa no terreno da Exposição, nota-se a formidável influencia dessa energia mágica. A noite, o visitante deixa o recinto da feira sobre o esplendor de uma aurora boreal artificial, produzida por uma bateria de projetos eletrônicos (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1933, p. 2).

Assim, considerando a Exposição de Chicago e a importância da energia elétrica, o jornal **Correio de Botucatu** destaca que a utilização de luz e força elétrica torna-se símbolo de “progresso”: quanto maior a difusão e o uso de tal meio de força, mais elevado se torna o nível de desenvolvimento da sociedade. Como referência para tal *status* de sociedade, tem-se os Estados Unidos da América, onde o desenvolvimento fora alcançado devido ao grande uso de

energia elétrica, que possibilitava menor esforço para o ser humano “não só na luta pela vida, como nos misteres agradáveis da existência”:

O século que atravessamos, tão cheio de transformações de ordem social, econômica, financeira, industrial e técnica, fornece um exemplo admirável quanto as invenções e os aperfeiçoamentos que o engenho humano tem posto em uso generalizado.

[...]

E, com ellas, lucra a humanidade, que se vê cercada de um conforto muito mais accentuado, sente que os methodos são mais simples e efficazes [...]

A eletricidade tem sido um factor dos mais importantes se não o mais importante de todos elles – que influenciaram, estão influenciando e hão de influenciar essas transformações benéficas.

O que a eletricidade há realizado quanto a simplificação do trabalho humano, quanto ao aperfeiçoamento industrial e ao conforto doméstico mesmo – cujos effeitos a cada passo se fazem sentir (CORREIO DE BOTUCATU, 1929b, p. 3).

Aliado ao encanto da luz elétrica, outros valores eram sustentados junto à utilização da eletricidade, tais como o conforto e a higiene. Nas casas comerciais, na criação de novos serviços e propagandas de lojas, a luz e a energia elétrica eram utilizadas como um diferencial. Na propaganda de inauguração da seção Westinghouse da loja Amando de Barros e Cia, o texto do anúncio ressalta:

Ninguém que deseje o conforto e bem estar em lar, póde hoje, para esse fim, dispensar o concurso da eletricidade.

Os aparelhos electronicos suprem, n'um lar moderno, tudo o que se pode desejar em conforto e hygiene, razão pela qual innumeras são as fabricas desses aparelhos installadas em todo o mundo (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1934, p. 1).

Os aparelhos eletrônicos passam a ser elementos incorporados junto à premissa de higiene e conforto, para um viver “moderno”. Tais equipamentos proporcionam mudanças e transformações nas atividades do dia-a-dia e no modo de vida. Segundo Alenuska Andrade, os equipamentos e utensílios eletrônicos estão além da esfera utilitária, são “artefatos que inspiram a formação de novos padrões de conforto, sofisticação, consumo e, assim, teceram

uma rede de relações com os valores, sentimentos e comportamentos” (ANDRADE, 2009, p. 106).

Com o crescente uso da energia elétrica para iluminação, uso doméstico e força motriz, no caso de Botucatu, mesmo com o funcionamento pioneiro da Usina Hidroelétrica de Bacchi, a Companhia Paulista de Força e Luz conseguiu uma concessão na cidade, o que gerou um imbróglio judicial entre ambas.⁹ Na inauguração da loja da companhia, realizada no Lago do Casino, praça de um dos cinemas local, foram realizadas demonstrações de alguns “aparelhos electricos modernos, para o uso e conforto do lar”, que estariam à venda na loja da Companhia, e ainda foram distribuídos “waffles, pancakes e café feitos na hora e à vista do público” (CORREIO DE BOTUCATU, 1929a, p. 1). Segundo o discurso do próprio *Correio*, “preencheu-se uma lacuna há muito notada em nosso commercio”:

Precisavamos de um estabelecimento desse gênero. Ali as famílias tudo encontrarão para que os trabalhos no lar se tornem leves, pois a eletricidade e os aparelhos que ella faz funcionar substituem com enorme vantagem os creados. Hoje em dia a falta de servidores as donas de casa não mais collocam as mãos na cabeça. A eletricidade salva a situação embaraçosa [...] (CORREIO DE BOTUCATU, 1929a, p. 1).

O uso da eletricidade no espaço privado da residência não está ligado somente ao fornecimento de luz, mas à alusão de tornar os serviços domésticos mais leves e a diminuir o tempo gasto com tais serviços, o que possibilitaria mais tempo para a vida social urbana. Desta forma, seria possível empregar o tempo e a energia que seriam gastos com os pesados afazeres domésticos no viver urbano e moderno, nas atividades físicas, no *footing* em parques, praças e no comércio da cidade (ANDRADE, 2009, p. 109; SEVCENKO, 1992; BARBUY, 2006).

No caso da inauguração dos serviços e da loja da Companhia Paulista de Luz e Força, o *Correio de Botucatu*, por meio de suas publicações e matérias cumpre uma dupla função: vende seu espaço para propaganda da empresa de energia e eletrônicos e também apresenta novos valores, modos e hábitos. A distribuição de ambos os serviços se torna complementar, visto que à medida que aumentam os lucros com a venda de aparelhos eletrônicos, aumenta também o consumo de energia, o que gera lucro dobrado à empresa. Sobre a expansão e maior uso da energia elétrica nas cidades, Helena de Lorenzo (1993) ressalta que:

⁹ Na década de 1920, houve maior investimento e interesse de grupos estrangeiros em serviços como iluminação, abastecimento de gás e transporte urbano. Nesse período há a criação e solidificação de grandes empresas, como a *São Paulo Light and Power* na região da cidade de São Paulo e a Companhia Paulista de Força e Luz no interior do Estado de São Paulo (LORENZO, 1993).

A eletrificação urbana, ou seja, a disponibilidade de energia elétrica nos espaços urbanos possibilitou maior realização do capital nesses espaços. Além de constituir, em si própria, um investimento lucrativo, a eletricidade tem a peculiaridade de estar presente na realização de quase todos os produtos e atividades. A energia elétrica, ao acionar máquinas, iluminar cidades, casas, fábricas, permite imediata transferência de valor às mercadorias no decorrer do processo produtivo. Em princípio, o crescimento do consumo e a produção de mercadorias constituem a base da expansão da eletricidade, uma vez que a realização desta depende de sua produção e venda urbana (LORENZO, 1993, p. 95).

Como exemplo, podemos destacar a propaganda da geladeira oferecida na loja da Companhia Paulista de Luz e Força, publicada pelo **Correio de Botucatu**. Na maior parte dos anúncios publicados, sempre com maior uso de texto e destinado às mulheres e “senhoras do lar”, pontuavam-se as vantagens do uso da “refrigeração elétrica”, cuja função é manter os alimentos frescos e saudáveis:

Não podemos esperar que a ocupada dona de casa se lembre de por óleo no maquinismo, no entanto a maioria das machinas exigem esta atenção em intervallos regulares, afim de evitar complicações sérias e grandes despesas.

A nossa geladeira pode ser ligada a qualquer tomada e quanto ao maquinismo ser completamente esquecida, pois, a própria ligação e desligação da corrente elétrica é automática. Toda a via, a beleza da machina e o serviço perfeito da mesma faz com que não se esqueça della a dona de casa, uma vez installada na cosinha (CORREIO DE BOTUCATU, 1929a, p. 1).

Sobre o novo produto que agora estava disponível para ser adquirido no comércio da cidade, o **Correio** destacava o conforto, a necessidade da energia elétrica, o silêncio e o fácil manuseio do aparelho, características que preservam a qualidade e o frescor dos alimentos. Esses elementos ressaltados pela propaganda e pelas notícias, como no caso da inauguração da loja da Companhia Paulista de Luz e Força, também possuem uma função pedagógica de como utilizar tais objetos. Para Alenuska Andrade, a publicidade além de atrair novos consumidores para os produtos ajudou também a educar a população para a adoção de novos

hábitos que, em consonância com o uso das inovações tecnológicas, prometiam conforto e bem estar (ANDRADE, 2009, p. 116-117).

Nas propagandas de casas comerciais de Botucatu publicadas nos jornais, a utilização de energia e força elétrica era entendida como um diferencial, um elemento que qualificaria ainda mais o estabelecimento e os serviços por ele prestados. Um exemplo é o da padaria Esmeralda apresentada pelo **Jornal de Notícias** como “um estabelecimento industrial que honra Botucatú, pois em toda a zona Sorocabana não existe uma montada em tais condições”, que recebera um certificado de honra pelo Instituto Agrícola do Rio de Janeiro: “moderníssima, movida a energia elétrica, rigorosamente higienica, oferece a quem a visita, a mais agradável impressão” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1933, p. 3).

O crescente uso de energia elétrica nesse período de 1928 a 1934, bem como a demanda por energia elétrica, suscitavam a criação de novos serviços na cidade de Botucatu. Um desses serviços pode ser exemplificado pela propaganda de Armando Cesar, que se intitulava engenheiro elétrico e oferecia serviços voltados para a elaboração de projetos para iluminação de jardins públicos e privados e de plantas para instalação de “hydro-eletricas em geral” (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1933, p. 1).

A partir da leitura dos jornais de Botucatu, notamos que havia nos discursos destes uma relação estabelecida: onde o desenvolvimento do comércio e das indústrias, e de alguns elementos como sua organização de produção, as vitrines, o uso de força motriz, são caracterizados enquanto categorias que criam uma imagem de Botucatu moderna e no caminho do progresso econômico. Os periódicos viam a dinâmica do comércio como meio preponderante para manter a cidade em “progresso” e em “modernização”. Sendo assim, ao pensar nos estabelecimentos comerciais e de entretenimento, as reformas que eram anunciadas eram legitimadas por um discurso de mão dupla: a necessidade de acompanhar o “progresso” resultava na modernização da cidade. De toda forma, tais estabelecimentos deveriam, a partir de suas estruturas, como as suas vitrines e arquitetura, proporcionar conforto, higiene e boas condições de iluminação: valores que aparecem nos discursos tanto do **Correio** quanto do **Jornal**, também como categoria da modernização do espaço e vivência urbana.

A ideia de progresso e modernidade também aparece com relação à força elétrica. A maior utilização desse recurso, tanto no interior das residências, quanto para o funcionamento dos estabelecimentos comerciais e industriais evoca uma sensação e um ideal de modernidade, os quais aparecem em ambos os jornais. Ao publicar notícias sobre a Exposição Universal de Chicago e o uso que se fez da energia elétrica, bem como ao pontuar os Estados Unidos como país a ser seguido, tendo em vista seu desenvolvimento alcançado por meio do uso da força elétrica, os jornais buscam modelos a serem adotados e um parâmetro de “progresso” a ser seguido, entendido aqui como desenvolvimento econômico da cidade. A demonstração dos produtos eletrônicos utilizados no preparo de *waffles*, um tipo de refeição típica dos Estados

Unidos, vem ao encontro da experiência de “modernidade” a ser desejada: o conforto, a higiene, a comodidade e a não necessidade do emprego de força física para desempenhar certas funções que tais produtos, por meio da força elétrica, são capazes de proporcionar.

Enfim, há transformações urbanas e novos elementos materiais (aparelhos eletrodomésticos, cinemas, energia elétrica). As notícias nos jornais locais, as adjetivações ou destaques, ou mesmo a publicidade apresentam uma interpretação positiva sobre o surgimento dessas tecnologias – muitas vezes sob o fundo de interesse econômico ou posição político-partidária. A modernidade não é simplesmente um nova realidade tecnológica ou urbanística, mas também um discurso a respeito. É o que enfatizamos por recurso aos jornais locais.

Ferrovia, cidade e modernidade

As ferrovias possuem um papel relevante para o desenvolvimento do Estado de São Paulo a partir de 1860, não apenas no processo de transporte de mercadorias e passageiros, mas também por transformar radicalmente muitas cidades do interior paulista. Entendemos que, no conjunto de fatores que modifica o cotidiano de cidades, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, a ferrovia e suas estruturas ferroviárias possuem um papel significativo.

Dentre todas as invenções que passam a compor o cotidiano de homens e mulheres, como serviços de água e esgoto e a própria reconfiguração do espaço urbano proporcionadas pela junção da técnica e da ciência, a ferrovia torna-se a materialização do progresso e de um futuro aberto ao desenvolvimento econômico, intelectual e moral de toda a sociedade que estiver cortada pelos trilhos de ferro na segunda metade do século XIX (cf. CASTRO, 1993; ARRUDA, 1997).

A presença da ferrovia nos mais distintos lugares transformou as sensibilidades, as expectativas e o imaginário tanto daqueles que experimentavam a inovação técnica das locomotivas, quanto daqueles que esperavam a aproximação e a ligação com o mundo pelos trilhos de ferro. A ferrovia enquanto inovação técnica transformava a noção do tempo e de espaço, de velocidade e da própria memória. Segundo Gilmar Arruda,

Naqueles engenhos mecânicos, metálicos, imponentes, velozes, ensurdecadores, concretizavam-se perante os olhos dos incrédulos, as

promessas anunciadas com o início da industrialização. A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía; as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidas e com mais segurança aos seus destinos (ARRUDA, 1997, p. 145).

O desenvolvimento de linhas férreas pela Província e posteriormente pelo Estado de São Paulo é abordado, sobretudo, pela historiografia de modo a evidenciar seus aspectos econômicos/financeiros tanto no que se refere ao escoamento da produção, quanto na própria formação das companhias, sua rentabilidade e seu papel nas estratégias de integração, interiorização (povoamento) e defesa do território. O desenvolvimento das linhas ferroviárias pelo interior de São Paulo acabou por criar cidades, desenvolvê-las e também, muitas vezes, por fazer com que outras desaparecessem. Aquelas que ficaram à margem do traçado das linhas férreas “viram decair seu movimento enquanto outros núcleos surgiram ao longo da ferrovia junto às estações” (COSTA, 1979, p. 197).

A sensação de “modernidade” no centro urbano era evidenciada em vários aspectos ligados à dinâmica ferroviária, como na racionalização do tempo por meio dos apitos, o próprio movimento e chegada de informações de toda a parte pelos trilhos de ferro, a presença e funcionamento dos maquinários que quebravam a monotonia dos tempos de outrora. Nilson Ghirardello ainda destaca outros elementos que imprimiam novos ritmos à cidade:

A ferrovia trazia à cidade outro ritmo de vida, mais moderno, menos modorrento, controlado pontualmente pelo relógio da estação e inteirado das coisas do mundo pelo telégrafo. Os novos sons inundavam o ar: apitos, sinos e estrondos furiosos dos engates dos vagões (GHIRARDELLO, 2011, p. 76).

Os trilhos de ferro, além de imprimirem um novo ritmo à cidade, marcam a estrutura urbana como um todo em vários aspectos, como na reorganização do espaço urbano. Robson Mendonça Pereira, ao analisar a modernização da cidade de Batatais sob a administração de Washington Luís ressalta a economia cafeeira, as novas aplicações de seu capital e sua diversificação no meio urbano junto à ferrovia, os quais foram dois elementos principais para a modernização material do espaço urbano nas cidades do interior paulista (PEREIRA, 2005, p. 26-27). Sobre a ferrovia, especialmente, o autor destaca que com a chegada da Companhia

Mogiana de Estradas de Ferro houve um processo de reocupação e renomeação dos espaços de memória coletiva dos tempos da ocupação mineira:

[...] extirpando traços da antiga cultura caipira, substituindo-os por marcos civilizatórios mais condizentes com o progresso e modernidade em voga e promovendo o desaparecimento dos traços do antigo sertão, que passou a denominar-se 'Alta Mogiana'. (PEREIRA, 2005, p. 75).

A chegada da ferrovia abria possibilidades de investimentos na cidade, pois os trilhos garantiriam um “futuro próspero” ao município: asseguravam investimentos na infraestrutura urbana, como água e esgoto, implantação dos serviços elétricos, assim como para as construções tanto privadas, quanto públicas e o próprio embelezamento das cidades (GHIRARDELLO, 2010, 2011). Além de que, “a presença da ferrovia e o corpo técnico trazido por ela, ou que teve sua vinda para essas novas cidades ensejadas a partir dela, foi fundamental para a viabilização da instalação da infraestrutura urbana que precisava, necessariamente, de especialistas” (GHIRARDELLO, 2010, p. 80).

Seguindo por este viés da relação ferrovia e cidade, os centros urbanos passaram por um desenvolvimento e valorização de suas regiões. Nesse processo, a arquitetura urbana também sofrera as consequências da chegada da ferrovia. Segundo Eduardo Oliveira,

Com o início da era ferroviária, as cidades passaram a se desenvolver e perdem a característica de povoados rurais, já que os trilhos possibilitaram a comunicação entre várias regiões do país. Através da mudança da relação tempo x distância, vários aspectos da sociedade vão se modificar, inclusive no tangente à urbanização e à arquitetura, uma vez que se torna possível o deslocamento de todos os tipos de materiais [de construção] para todas as áreas. As cidades formadas guardarão importantes características próprias, com relação aos traçados urbanos (OLIVEIRA; SILVA, 2011, p. 121-122).

Na cidade de Botucatu, entre os anos de 1928 a 1934, algumas infraestruturas ferroviárias foram reformadas e construídas. Como exemplo, podemos indicar aqui a reforma dos armazéns da Estrada de Ferro Sorocabana no ano de 1928 e a construção do depósito de máquinas e do novo prédio da estação que fora inaugurado no ano de 1934.

Sobre a inauguração do novo prédio da estação, o **Jornal de Notícias** comentava:

Quando começou a demolição da velha estação, a nossa população andou com o pesamento grato ao dr. Gaspar Ricardo, então director da nossa importante ferrovia, o qual quebrando as protelações veio decididamente de encontro com a velha aspiração dos botucatuenses, anciosos, com justa razão, de ter uma estação ferroviária á altura de seu progresso e de seu poderio economico.

Desde ha um decênio que a nossa Associação Commercial, a que tive a honra de presidir, pleiteou reiteradamente a execução de uma serie de melhoramentos nas intallações da Sorocabana nesta cidade, entre outros a construção de uma armazem de cargas e da nova Estação.

Hoje, este desejo ardente de nosso povo, é uma realidade que o orgulha, e que vem enriquecer Botucatu de uma obra de arte de incontestável valor, a qual, honrando ao maximo a techinca creadora e artistica da valorosa classe de engenheiros patricios, pertencia mais uma vez, á luz merediana dos factos concluídos, a obra incançavel e altamente constuctora da severa e operosa administração da Estrada de Ferro Sorocabana.

A Estação Ferroviária de Botucatu é uma joia de arte em toda a sua extensão da palavra e não é nestas simples palavras de inauguração que se pode revelar ao público todos os importantes detalhes que forma as linhas harmoniosas do seu artístico conjuncto (**JORNAL DE NOTÍCIAS**, 1934, p. 4).

O **Jornal de Notícias**, ao abordar do período de construção e inauguração do novo prédio da estação, ressalta que beneficiaria a economia da cidade ao tornar mais agil o acesso à mercadorias e ao embarque de passageiros. O movimento comercial e industrial estaria devidamente assegurado por essa nova infraestrutura. Além disso, o **Jornal** também ressalta o prédio enquanto referência arquitetônica da cidade, em consonância com o que entendiam por uma estética urbana desejável. Desta forma, associava-se a necessidade de Botucatu receber um prédio daquela proporção em função de “seu progresso” à ideia de valor econômico da cidade. Ao escolher a cidade de Botucatu para receber melhoramentos de suas estruturas ferroviárias, como os armazéns, as oficinas e também o novo prédio da estação, os jornais caracterizam a Estrada de Ferro Sorocabana e suas estruturas propulsoras como elementos que consolidariam o “progresso” econômico da cidade, aliando sua imagem de cidade ferroviária a um futuro promissor e a uma estética “moderna”.

Os jornais da cidade percebiam essas infraestruturas e suas ampliações como demanda para a modernização da cidade, pois possibilitariam maior facilidade e dinâmica para o comércio e para a indústria local, como pelos novos armazéns e pelo prédio da estação (cf. BOTARO, 2015). Além dessas categorias industriais e comerciais que são entendidas enquanto elementos que modernizariam Botucatu, a estética desses dois estabelecimentos também é ressaltada. Havia também a preocupação com a qualidade e com a higiene dos armazéns, bem como com a arquitetura e o conforto do espaço da estação, que eram identificados como valores da modernidade urbana (cf. OLIVEIRA; BOTARO, 2015).

No caso de Botucatu da década de 1930, contudo, outras questões envolviam a modernização do espaço urbano, que não ficava unicamente restrito à presença de uma companhia ferroviária e suas estruturas. Com uma estrutura urbana mais desenvolvida e com uma infraestrutura solidificada a partir do desenvolvimento ferroviário na cidade, a atividade comercial e industrial e o uso de energia elétrica também são elementos que os jornais destacam como forma de mensurar a modernização de um espaço urbano. Tratando-se especificamente de transporte, a ferrovia começa a dividir espaço no discurso dos jornais da cidade com outro modal, em processo de desenvolvimento: o automóvel, bem como com a estrada de rodagem. Para além do espaço urbano e como objeto de luxo, o uso do automóvel para a circulação de passageiros e mercadorias, informação e cultura, transformaram as relações com a velocidade e o tempo e provocaram novas experiências.

Transporte e modernidade: o automóvel e o Serviço Rodoviário da Sorocabana nos jornais de Botucatu

No ano de 1930, a Estrada de Ferro Sorocabana inaugura um novo serviço que seria utilizado complementarmente ao transporte realizado por trilhos de ferro. Trata-se do emprego de automóveis: o Serviço Rodoviário da Sorocabana inaugurou o trecho entre as cidades de Sorocaba e São Paulo, que posteriormente foi expandido, e fez da cidade de Botucatu uma das sedes desse novo serviço. Neste sentido, os jornais locais acabaram comentando sobre a natureza, benefícios e desvantagens dessa nova modalidade no que se refere à dinâmica da cidade de Botucatu.

No dia 23 de junho do ano de 1930 foi inaugurado o serviço rodoviário da Estrada de Ferro Sorocabana, e no relatório da companhia daquele ano eram colocadas as seguintes justificativas para a criação do serviço:

Um dos empreendimentos levados a efeito no anno de 1930, nesta Estrada, foi o estabelecimento do serviço rodoviário [...] com o fim de não só evitar o desvio de suas rendas a concorrência, que nos transportes de mercadorias, lhes faziam os automóveis, pelas estradas de rodagem, como também permitir á Estrada e ao Governo fazer uma idéia das despesas realmente acarretadas por esse systema de transportes.

Ficar-se-á, assim, em condições de bem se avaliar o alcance da concorrência rodoviária pelo conhecimento das taxas mínimas, limite com que poderá apparecer a concorrência; em summa, todos os elementos que permitam, desde já, perceber-se quaes as providencias a serem tomadas, quer pela Estrada, quer pelo Governo, quando tiver que regularizar a actual situação da concorrência e controle, por parte das autoridades competentes (SOROCABANA, 1931, p. 137).

Além de lidar com a concorrência que era sentida pelos caminhões e automóveis nos transportes de mercadorias, o novo serviço colocaria em evidência os custos mínimos para esse tipo de transporte. Nesse sentido, a Estrada de Ferro Sorocabana, enquanto órgão estadual, prestava um serviço para o departamento de viação com a regularização do transporte via caminhões que, aparentemente, vinha crescendo.

Em Botucatu também era noticiada a inauguração do novo serviço da companhia ferroviária. O **Jornal de Notícias** publica uma matéria sobre a crescente concorrência entre automóveis e as estradas de ferro, sobretudo exemplos internacionais, como o dos Estados Unidos e o da Europa. Desta forma, comenta a situação da Estrada de Ferro Sorocabana e da Central do Brasil ao lidarem com a concorrência advinda do aumento de uso de caminhões para a entrega de mercadorias:

O governo passado [Washington Luis] procurou melhorar todas as estradas de rodagem, afim de difundir o uso de automoveis, mas cometteu de fazer longas e boas estradas paralelas ás vias ferreas, não antevendo que aqui se daria o mesmo facto já observado de ha muito nos Estados Unidos e na Europa.

Entre São Paulo, Sorocaba e Itapetininga, a Estrada Sorocabana vem soffrendo grande concorrência da parte dos autocaminhões; entre São Paulo e Rio de Janeiro, enorme o prejuízo da Central do Brasil.

O serviço ferroviario do transporte de mercadorias é moroso e caro. Um volume de carga a São Paulo, quando vem depressa, em oito dias. O serviço em automoveis, ao contrario, entrega a carga no dia seguinte de sua partida no Rio, ou no mesmo dia, entre São Paulo, Sorocaba e

Itapetininga. Por sua vez, dois outros fatores concorrem para que o público prefira o transporte em caminhões: 1º - porque o frete é sempre menor; 2º - porque o caminhão recebe a carga na casa do despachante e a entrega no destinatário suprimindo o dispendioso transporte da estação de destino a casa do destinatário.

Desde o ano passado, a Sorocabana compreendeu esse problema como devia: - para se ver livre da concorrência do auto-caminhões criou um serviço próprio de transportes rodoviários. Estabeleceu o recebimento e entrega de domicílio a domicílio entre São Paulo a Sorocaba, fazendo entrega no mesmo dia, por preço muito menor que os fretes ferroviários e que o rodoviário dos particulares. Desde logo se observou que o serviço era altamente remunerador e que veio prestar um auxílio poderoso à lavoura, ao comércio e à indústria.

[...]

Graças a isso, estabelece serviços compatíveis com as necessidades modernas e vai tirando desse modo de agir resultados valiosos para o Estado de para público (JORNAL DE NOTICIA, 1931, p. 1).

O **Jornal de Notícias** coloca a criação desse novo serviço desenvolvido e praticado pela Estrada de Ferro Sorocabana como um meio de atender as demandas “modernas” daquele período, uma resposta que vinha, assim, favorecer o comércio, a indústria e a lavoura, tendo em conta a facilidade no que se refere à entrega e despacho de mercadoria, o baixo valor e a velocidade do serviço, fatores que favoreciam o desenvolvimento comercial e industrial em vista do alto custo do frete ferroviário que consumia maior despesa e aumentava o preço final do produto.

Nas primeiras décadas do século XX já havia no cenário nacional uma preocupação quanto às estradas de rodagem e os automóveis. Essa é uma discussão que repercute na imprensa do período, como se pode notar na **Revista Brazil-Ferro-Carril**, publicada no Rio de Janeiro semanalmente com a contribuição, sobretudo, de engenheiros e economistas do país.

Em uma das notícias, a **Brazil-Ferro-Carril** trata de uma reunião no salão do Touring Club para apresentação de desenhos de um monumento que representaria o “início da intensificação do movimento rodoviário do Brasil”, devido à inauguração das estradas que ligam o Rio de Janeiro a São Paulo, e o Rio de Janeiro a Petrópolis. Esse evento contou com a presença do diretor do clube Touring Club e vice-presidente do Brasil, Fernando Melo Viana, além de outras autoridades, dentre elas o engenheiro Mario Chagas Doria e o arquiteto Raphael Galvão. O engenheiro destaca o início da política de estradas de rodagem e seu impacto:

A inauguração das Estradas Rio - São Paulo e Rio - Petrópolis não representa o termo de obras de magno interesse para a Capital da República e Estados de São Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro. Continue, sobretudo, facto altamente auspicioso para todo o Brazil, pois marca o inicio do systema rodoviário federal.

A criação do imposto sobre gasolina, automoveis e acessórios veio dotar o Governo da Republica dos meios necessários á construcção regular de rodovias interestaduaes. Não e necessário encarecer a influencia, que exercera sobre o nosso progresso a vasta rede de boas estradas que, em um futuro proximo, poderá estender-se sobre todo o paiz... Assim como a abertura dos portos e a construcção de ferrovias marcaram o início de novas éras na historia de nossa civilização, o systema rodoviario federal, também, não deixara de imprimir rythmo ao progresso do Brazil, acelerando consideravelmente sua marcha (BRASIL-FERRO-CARRIL, 1928, p. 167).

Apesar de Raphael Galvão marcar o início do “systema rodoviário federal” junto à inauguração das estradas Rio – São Paulo, é difícil precisar quando o Brasil adentra no que a bibliografia acerca do tema denomina de “era rodoviarista”. Silvio Galvão chama a atenção para a preocupação com o rodoviarismo, que, segundo ele, inicia-se já em 1920 devido ao fracasso do transporte ferroviário, visto a situação econômica deficitária da maioria das companhias ferroviárias. Entretanto, o autor ressalta que mesmo com as deficiências nas estruturas ferroviárias para longas distâncias, o “Brasil não entrou, ainda em 1930, no que se poderia chamar de era rodoviária” (GALVÃO, 1996, p. 196). Essa consideração deve ser mais bem discutida. Observamos que a criação e a expansão de estradas de rodagem na primeira metade do século XX junto ao crescente uso do automóvel e do caminhão não teve como desdobramento imediato o desmonte ou inutilização do sistema ferroviário brasileiro ou de suas empresas, como ocorreu a partir da década de 1950 (NUNES, 2008, p. 69). Lembramos também que, no ano de 1901 a malha ferroviária no território brasileiro tinha uma extensão de 15.776 quilômetros e que no ano de 1940 alcançou a marca 34.621 quilômetros de trilhos de ferro. Ou seja, ainda na primeira metade do século XX, mesmo com a maior presença da estrada de rodagem, o sistema ferroviário brasileiro mais que dobrou no período (NUNES, 2008, p. 200).

Ao pensar no caso do Estado de São Paulo, Mivaldo Ferrari ressalta a queda do preço do principal produto de exportação nacional (o café), que junto à crise econômica de 1929, se desdobrou em um movimento de redução de lucros e de importação (lê-se aqui o encarecimento e a diminuição de aquisição de materiais para a reposição e funcionamento das estradas de ferro e de seu material rodante, o que prejudicaria sua eficiência). Esse desdobramento também ocasionou a continuação de uma política de substituição de

importação em atendimento às demandas do mercado interno, a qual vinham desde a primeira Guerra Mundial. Segundo Mivaldo Ferrari, a industrialização crescente que demandava por novas condições de infraestrutura, principalmente no Estado de São Paulo, coloca em cheque o “monopólio” do sistema ferroviário de transporte, implantado sob orientações vindas principalmente do mercado externo e sem condições de atender de forma efetiva o mercado interno, iniciando, assim, um processo de estagnação e de abertura de espaço para o transporte rodoviário (FERRARI, 1981, p. 55).

Nesse período pós 1930 houve um movimento ascendente do número de automóveis e caminhões pelas cidades do Brasil, como na capital São Paulo e no próprio interior do estado. A criação de estradas interligando as cidades trouxeram transformações. Por um lado, houve aquelas referentes à paisagem urbana e rural, e também as de ordem social, como a criação de novos empregos e de serviços relacionados aos automóveis, na própria legislação e regulamentação do novo meio de transporte (cf. SÁVIO, 2002). Por outro lado, instaurou-se uma intensa discussão a respeito dessa modalidade enquanto concorrente do principal meio de transporte brasileiro, a ferrovia.

A revista **Brazil-Ferro-Carril**, ao abordar os problemas da viação nacional ressalta as dificuldades da circulação ferroviária no Brasil e a possível colaboração entre automóvel e ferrovia para a circulação e para o transporte de passageiros e principalmente, de mercadorias. A revista comenta sobre a ausência de planos que integrasse os dois modais:

uma falta de conjugação, no inicio de nossa expansão ferroviaria, da linha férrea com a rodovia, subsidiarias e coperadoras uma da outra.
[...]

A ferrovia precisa do auxilio de penetração de uma via rodovaria agindo um pouco como artéria secundaria e arteríolas de drenagem para as grandes artérias da circulação econômica do paiz.

Graças, ainda, a nossa extensão territorial e a nossa resultante dificuldade de uma circulação ferroviária eficiente, em certo pontos a rodovia é francamente preferível com funções suppletoras da ferrovia, porque é de mais rapida e menos custosa a construcção e conservação. Esta discussão veio tambem focalizar, novamente, a questão levantada pela representação da Associação Commercial de São Paulo, no tocante ao estabelecer um rythmo certo, uma coordenação bem definida e systematica do plano rodoviario do paiz (FERROCARRIL, 1928, p. 62).

A **Brasil-Ferro-Carril**, mostra não a concorrência, antes a colaboração entre estrada de rodagem e o modal ferroviário. Ela ressalta que o papel da rodovia é secundário, como

“suppletora” das estradas de ferro, esta ainda considerada a principal via de circulação, sobretudo, para grandes distâncias. A revista também mostra a pressão de certos grupos, como comerciantes e industriais ligados à Associação Comercial de São Paulo, que defendem o uso de rodovias e integração dos transportes como condição para uma eficiente rede de viação.

No final da década de 1920, na medida em que os planos ferroviários se tornavam escassos, começa a surgir alguns planos que visavam à criação de rodovias que interligassem o território nacional. Dentre os planos elaborados, podemos destacar o do engenheiro Paulo de Frontin, de 1927, que diferentemente de seus predecessores, colocava as estradas de rodagem, mais precisamente as rodovias, enquanto pioneiras para a exploração de regiões ainda não conhecidas e/ou desenvolvidas: a rodovia passava a cumprir um papel de se desbravadora, antecedendo os trilhos de ferro. Para Jorge Natal, o plano Frontin é um ponto de inflexão no plano de discurso, posto que até então o máximo que se admitia à rodovia era seu papel de alimentadora da ferrovia (NATAL, 1991, p. 75).

Em sua maioria, os planos propostos não eram oficiais e não foram colocados em execução. Somente em 1934, com o governo Getúlio Vargas é que terá o primeiro plano aprovado: Plano Geral de Viação Nacional. A ferrovia e o modal hidrográfico ainda possuem importância; contudo, as estradas de rodagem passam a ser incorporadas na proposta de viação nacional. Vale ainda ressaltar que o plano privilegiava linhas troncos que irradiavam da Capital Federal em direção aos países vizinhos, atendendo a ordens militares. Em resumo, o plano de 1934 almejava sistematizar os principais meios de comunicação nacional (ferroviário, fluvial e rodoviário) com o objetivo de interligar a capital do país (Rio de Janeiro) com as fronteiras, visando estratégias de defesa (militares) e o desenvolvimento econômico do interior (OLIVEIRA, 2013, p. 701). No correr dos anos de 1930, intensifica-se o debate e o dualismo entre especialistas, engenheiros e homens ligados ao governo “sobre a importância ou não de outro modal de transporte, a fragilidade ou sobreposição de um sobre o outro (pneus x trilhos, rodoviarismo x ferroviário)” (OLIVEIRA, 2013, p. 702).

Sobre o Serviço Rodo-ferroviário da Sorocabana, um dos pontos mais destacados nas notícias são as facilidades tanto para aqueles que remetem a mercadoria quanto para os destinatários, que recebem as mercadorias em casa, com a rapidez do transporte pelo automóvel e, sobretudo, com o menor custo com taxas de envio. Sobre a inauguração do serviço rodoviário da Sorocabana, o **Jornal** destaca os benefícios diretos para o comércio e para a indústria locais:

Hoje o serviço Rodoviário da Sorocabana em Botucatu é uma realidade que deve encher de satisfação o nosso povo, que tem em seu alcance,

graças á esforçada Directoria da importante Estrada mais um coeficiente do valor para suas multiplasactividades.

[...]

O serviço será rápido, perfeito e abrangerá e abrangerá o transporte de toda e qualquer mercadoria de São Paulo para Botucatu e vice-versa, com escalas nas localidades intermediarias.

[...]

Os preços que vigorarão para os transportes serão tão vantajosos que fazem prever uma grande economia sobre o custo das mercadorias, proporcionando assim aos commerciantes e em consequência aos consumidores também, reaes lucros (JORNAL DE NOTICIAS, 1934, p. 3).

Os valores de velocidade e rapidez que são inseridos sobre o automóvel no deslocamento de pessoas e trocas comerciais colocam-no enquanto artefato transformador do meio, da sociedade, da percepção (do tempo e espaço) do mundo, e também da infraestrutura urbana. Assim como a ferrovia, o automóvel também é observado como um símbolo da modernidade.

As estradas de rodagem e os automóveis ganhavam cada vez mais, no correr dos anos de 1910, espaço na sociedade e na política, o que fazia com que não só aumentassem a regulamentação e a legislação em torno do uso cada vez mais constante de automóveis, mas também a necessidade de planejamento para a execução das novas obras rodoviárias. O aumento das estradas que interligavam os municípios e regiões do Estado de São Paulo era uma característica recorrente no planejamento e na criação de novas instituições por parte do estado. Em 1916, por exemplo, ocorreu o Primeiro Congresso Nacional de Estrada de Rodagem na cidade do Rio de Janeiro sob o patrocínio do Automóvel Clube. Esses espaços de debates também devem ser levados em consideração, visto que havia a presença de políticos, engenheiros e entusiastas do transporte que pensavam, discutiam e propunham o incentivo à construção de rodovias, com a finalidade de incentivar a adesão dos governos brasileiros à causa das estradas de rodagem. Com o mesmo intuito, houve também congressos regionais, como os três Congressos Paulistas de Estradas de Rodagens que aconteceram em 1917, 1919 e 1923, e que marcam o início de uma preocupação maior com a questão rodoviária nos meios governamentais (FERRARI, 1981, p. 32).

Por boa parte do mundo Ocidental, inclusive no Brasil, ganhava ímpeto o fascínio e a sedução pelo automóvel enquanto artefato moderno e transformador da sociedade. Devido ao seu alto custo, inicialmente, e devido à importação e manutenção, além de indicar *status* social e ser símbolo de riqueza, o automóvel era a presença material e emblemática “viva da modernização e de um processo civilizatório pelo qual passava o mundo Ocidental” (SÁVIO, 2002, p. 19). Essa ligação com todo o mundo Ocidental industrial e “moderno”, Marco Antônio Sávio chama de “rede”:

A indústria é o símbolo vivo da presença revolucionária da máquina como criadora de uma nova forma de organização da sociedade. Sua presença é a manifestação de uma vasta *rede* de conhecimento que surgiu no bojo da Revolução Industrial e que se manifesta na uniformização de técnicas e procedimentos de construção e desenvolvimento. Essa ideia de *rede* não se aplica apenas à montagem de uma indústria ou a formas específicas de pesquisa, mas também a aparelhos como o automóvel. Nesse caso, o automóvel possui um especial significado pela sua forte carga simbólica, ligada às mais dinâmicas forças de desenvolvimento ativas na Europa e no Brasil da época (SÁVIO, 2002, p. 43).

É no interior dessa rede de acúmulo de conhecimento científico e tecnológico que o automóvel aparece enquanto força que transformaria a sociedade e como sinal de uma nova forma de vida, civilizada e moderna, calcada nos padrões europeus de desenvolvimento. Ou seja, somente quando está inserido na *rede* é que o automóvel ganha significado. Interligado a essa *rede* ele não exprime apenas a função de utensílio industrial que auxilia no deslocamento e no transporte, mas remete a “toda uma rede de relações que constituem um modelo de conhecimento, não apenas do mundo natural, mas de uma forma harmoniosa de organização da sociedade” (SÁVIO, 2002, p. 45). A admiração pelas conquistas científicas e avanços da tecnologia, pelos estilos de vida, costumes e hábitos do mundo europeu e norte-americano, ajudam a compreender a rapidez e a intensidade com que o automóvel teve sua rápida difusão no Brasil, como um dos elementos representantes de uma nova forma de vida em comunhão com as potências do mundo Ocidental.

Além da carga simbólica do automóvel, assim como as ferrovias, ele também transforma a percepção do espaço e do tempo do homem na sociedade. Essa nova experiência também é evocada a partir da velocidade. Ele poderia deslocar-se cada vez mais em alta velocidade, de forma individual e com maior autonomia para qualquer ponto.

Ao dissertar sobre a velocidade do automóvel e as novas sensações e experiências sobre o indivíduo, Marco Antônio destaque que:

No mundo automobilístico, a experiência de estar presente em algum lugar se transforma, graças à utilização do artefato técnico, numa experiência de “estar de passagem” por algum lugar, que assume uma

condição de exterioridade em relação àquele que experimento movimento. Essa condição de transitoriedade do movimento passa a tornar-se mais importante de que as outras formas de presença, já que, para o automobilista, a velocidade passa a significar uma existência em nova dimensão, recheada de poder e aventura (SÁVIO, 2002, p; 128).

A presença cada vez maior da velocidade nos centros urbanos acarretava, muitas vezes, diversos acidentes entre automóveis e pedestres, nos quais sempre o último muitas vezes saía em desvantagem, não só pela sua fragilidade física, mas também legislativa. Segundo Nicolau Sevcenko,

Desde cedo os mais jovens passaram a dispensar os choferes para porém à prova o desempenho máximo dos veículos. Em qualquer circunstância, em qualquer lugar, o tempo todo, o imperativo era a máxima aceleração e o uso incessante da buzina. Os atropelamentos são diários e múltiplos, especialmente envolvendo anciões e crianças. Como o crescimento da cidade era um fenômeno recente, os carros eram um fato novo, o grosso da população não tinha qualquer representação na Câmara Municipal ou outros órgãos políticos e os motoristas ou eram ou estavam a serviço dos ricos e poderosos, não havia qualquer regulamentação do trânsito e os atropelamentos, mesmo com mortes, ficavam impunes, exceto por uma pequena multa. O que aumentava ainda mais o prestígio dos automóveis e a ousadia sem limites dos motoristas, mantendo a população pedestre acuada sob um clima de terror (SEVENKO, 1992, p. 74).

Os jornais das cidades denunciavam muitas vezes os excessos dos motoristas e cobravam das autoridades públicas ações que visassem coibir os atos dos choferes, que travavam muitas vezes de uma disputa pelo espaço urbano. Na cidade de Botucatu, aparecem algumas matérias denunciando as altas velocidades dos motoristas, as quais também retratam o conflito pelo uso do espaço urbano.

Ha tempos se cogitou prohibir o transito de vehiculos, aos domingos, no trecho da rua Riachuelo compreendido entre as ruas Moraes Barros e Marechal Deodoro. Isto porque, á tarde, á noite daquelle dia, grande parte da nossa população prefere o alludido trecho para o seu passeio.

Entretanto, como surgiram reclamações de interessados, principalmente dos chauffeurs, a resolução que havia sido tomada naquella sentido foi relaxada. Assim, os automóveis continuam circulando por ali, espantando senhoritas e fazendo velhas senhoras apressarem o passo. Se ditássemos leis, e nas nossas mãos tivessemos força sufficiente para cumprir aquella esplendida determinação, por certo que as famílias botucatuenses gosariam do direito de fazer tranquilamente o seu passeio (CORREIO DE BOTUCATU, 1929a, p. 1).

O automóvel e as estradas de rodagem ganhavam cada vez mais destaque e presença no cotidiano das pessoas, fosse por meio dos jornais e revistas especializadas, ou pela disputa pelo espaço nas cidades. De toda forma, havia uma discussão em nível nacional, estadual e local sobre a construção de rodovias e a interação entre o transporte ferroviário e rodoviário. Este último, assim como a locomotiva, era entendido pela maioria de seus contemporâneos como transformador da sociedade e do homem em relação ao seu meio, alterando sua concepção de espaço e tempo através da presença e do uso da máquina.

Considerações finais

O conceito de modernidade é complexo e envolve questões como a temporalidade, com as noções de tempo presente, passado e futuro. Essa perspectiva, pois, é uma experiência coletiva, ambígua, de contradições inserida no tempo e espaço. É também uma condição decorrente e ancorada na materialidade das inovações tecnológicas que transformam as vivências e modos, sobretudo, nos espaços urbanos.

A modernização do ambiente urbano no interior paulista é um complexo movimento que envolve diferentes elementos, como aqueles de ordem econômica e material, junto àqueles que envolvem a mudança de valores e de costumes. No caso de Botucatu, podemos identificar alguns desses elementos, tais como: as reformas e ampliações da infraestrutura, a criação de novos serviços urbanos, a organização do espaço interno das casas comerciais e industriais, a forma de expor os produtos nas vitrines, a higiene e uso da força motriz, a preocupação com a transformação dos valores e hábitos a partir do contato com as novas tecnologias, como o cinema e a energia elétrica.

A energia elétrica era entendida pelos jornais locais como elemento necessário para o desenvolvimento comercial e industrial da cidade, para o funcionamento desses estabelecimentos. Os três fatores apresentados a seguir são indicadores do progresso de Botucatu: comércio, indústria e a força motriz elétrica. Sobre esta, ela tem seu uso privado para a iluminação e para o funcionamento dos produtos eletrônicos, os quais proporcionariam maior conforto e higiene para o lar. Assim, novas relações de valores e comportamentos eram experimentadas por meio dos novos produtos para o consumo.

Outra categoria fundamental para o processo de modernização das cidades do interior paulista é a presença da companhia ferroviária, que proporciona a circulação de passageiros e de diversos produtos com outras cidades. As ferrovias nos mais distintos lugares modificaram as sensibilidades, as expectativas e o imaginário, não somente na experiência do transporte pelas locomotivas, mas também devido a presença das estruturas ferroviárias nas cidades, transformando e intervindo no espaço urbano. Os prédios das oficinas e das estações, donos de uma arquitetura peculiar de aço e concreto, eram caracterizados como agentes modernizadores da esfera urbana de Botucatu pelos jornais locais.

Entretanto, sobre a relação transporte e modernidade para as cidades do interior paulista, o automóvel ganha espaço no ambiente urbano, seja como meio de locomoção individual ou para o transporte de passageiros e mercadorias, sobretudo a partir da década de 1920. Nesse período já havia uma preocupação com planos rodoviários por engenheiros, bem como a organização de Congressos para a discussão e viabilização do transporte por meio das estradas de rodagem, as vantagens de um ou outro modal bem como a possibilidade de integração entre ambos.

Como exemplo desse debate entre os o modal ferroviário e o incipiente rodoviário, ressaltamos as discussões nos jornais de Botucatu sobre o automóvel devido à criação do Serviço Rodo-ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana, inclusive com a inauguração de uma agência na cidade. O novo serviço da empresa, bem como o automóvel e o caminhão, são caracterizados como elementos que facilitariam e iriam ao encontro das demandas da dinâmica comercial e industrial local por apresentarem rapidez e baixo custo no transporte das mercadorias. Os jornais, pois, traçam uma relação entre modernidade e transporte. Contudo, a ferrovia não é o único elemento desse processo, passando a dividir espaço com um novo símbolo que passa a ser identificado como a presença material da modernidade e de contato com o mundo ocidental e moderno: o automóvel e o modal rodoviário.

A modernização da cidade de Botucatu não se resume ao período proposto, este se trata apenas de um recorte. No entanto, nesse breve intervalo, conseguimos visualizar a complexidade de elementos que envolvem esse processo, perpassando por diversas questões como a infraestrutura urbana, o comércio, indústrias, transportes, costumes e modos. Os jornais enfatizam esses elementos materiais e tecnológicos entendidos no processo de modernização da cidade e utilizam dessas transformações para fins e interesses econômicos

e políticos. As estradas de ferro, no século XIX e início do século XX, cumpriram um papel importante nesse processo, formando e possibilitando a modernização de cidades no interior paulista. Entretanto, a partir das primeiras décadas de 1900, a ferrovia não é o único nem o principal elemento das transformações urbanas encaradas como modernizantes: a presença de estabelecimentos comerciais e industriais (a organização interna dos mesmos, como higiene), a presença cada vez maior do uso de energia elétrica tanto como força motriz como para uso particular, novos utensílios para uso doméstico e a presença cada vez maior do automóvel são elementos que os jornais botucatuenses relacionam com experiência urbana para uma *Botucatu moderna*.

Fontes Documental

BRAZIL-FERRO-CARRIL, Rio de Janeiro, p. 167, 1928.

CORREIO DE BOTUCATU, Botucatu, ano 28, p. 1, 29 jun. 1929a.

CORREIO DE BOTUCATU, Botucatu, ano 29, p. 3, 23 out. 1929b.

JORNAL DE NOTICIA, Botucatu, ano 1, p. 1, 26 nov. 1931.

JORNAL DE NOTÍCIAS, Botucatu, ano 2, p. 2, 2 nov. 1933.

JORNAL DE NOTÍCIAS, Botucatu, ano 3, p. 4, 17 maio 1934.

FOLHA DE BOTUCATU, Botucatu, ano 4, p. 1, 18 jan. 1939.

SOROCABANA, Estrada de Ferro. Relatório referente ao ano de 1930. São Paulo: Typografia Brazil de Rothschild & Cia, 1931.

Referências

ANDRADE, Alenuska K. G. *A eletricidade chega à cidade: inovação técnica e a vida urbana em Natal (1911-1940)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2009.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. 1997. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras de Assis, UNESP, Assis, 1997.

BARBUY, Heloísa. *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: Edusp, 2006.

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

BOTARO, Luís G. *Botucatu: modernidade e infraestrutura urbana no interior paulista (1928-1934)*. 2015. 196 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2015.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. 1993. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 1993.

COSTA, Emilia V. *Da Monarquia a República: momentos decisivos*. São Paulo: Ciências Humanas LTDA, 1979.

DONATO, Hernani. *Achegas para a história de Botucatu*. Botucatu: Copy Gráfica, 2008.

FERRARI, Mivaldo M. *A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo*. 1981. 222 f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

GALVÃO, O. J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, n.13, p. 183-214, jun. 1996.

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

GHIRARDELLO, Nilson. *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*. São Paulo: UNESP, 2010.

GHIRARDELLO, Nilson. Cidades e ferrovia. In: CAMPOS, Cristina; OLIVEIRA, Eduardo Romero; GITAHY, Maria Lucia Caira. *Território e cidades: projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011. p. 71-91.

GIDDENS, Antony. *As consequências da modernidade*. Tradução Raul Fiker. São Paulo: UNESP, 1991.

LE GOFF, J. *História e memória*. Campinas: Unicamp, 2003.

LORENZO, Helena C. *Eletificação e crescimento industrial no Estado de São Paulo: 1880-1940*. *Perspectivas*, São Paulo, v. 18, p. 123-143, 1995.

LORENZO, Helena C. *Eletrificação, urbanização e crescimento industrial no Estado de São Paulo, 188-1940*. 1993. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1993.

MAGALHÃES, Gildo. *Força e luz: eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000.

NATAL, Jorgel Luiz A. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectiva*. 1991. 356 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-americana: por que não anda esse trem?* 2008. 290 f. Tese (Doutorado em Integração da América Latina) - PPG Integração da América Latina, USP, São Paulo, 2008.

OLIVEIRA, Eduardo Romero; SILVA, Fernanda H. Aparecida. Povoamento, ocupação de terras e tecnologia de transporte às margens do rio Paraná (1907-1962). In: CAMPOS, Cristina; OLIVEIRA, Eduardo Romero; GITAHY, Maria Lucia. *Território e cidades: projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011. p. 113-134.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Centenário da ferrovia brasileira (1954): ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. *Espaço & Geografia*, Brasília, v. 16, n. 2, p. 675-717, 2013.

OLIVEIRA, Eduardo; BOTARO, Luís. Transformações urbanas e a nova estação da Sorocabana em Botucatu. In: ALVES, Silvana; BITTENCOURT, Luis (Org.). *Arquitetura, urbanismo e paisagismo: contexto contemporâneo e desafios em áreas centrais*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015. p. 119-146.

ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PEREIRA, Robson. *Washington Luís e a modernização de Batatais*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

PINTO, Sebastião Almeida. *No velho Botucatu*. 2. ed. São Paulo: Paulicécia, 1994.

SÁVIO, Marco. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC/FAPESP, 2002.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVECENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando (Org.). *História da vida privada no Brasil. Da Belle époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v. 3, p. 7-48.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frenéticos anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

VELLOSO, Monica. O modernismo e a questão nacional. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia (Org.). *O Brasil republicano*. Rio de Janeiro, 2007. v. 4, p. 353-386.

Recebido em 05/06/2018

Aprovado em 05/02/2018