UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

ÁREA: HISTÓRIA E FUNDAMENTOS DA ARQUITETURA E DO URBANISMO

Ludmilla Sandim Tidei de Lima Pauleto

**“DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES EM EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS
DE INTERESSE HISTÓRICO NO ESTADO DE SÃO PAULO: AS ESTAÇÕES DA
ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL”**

São Paulo – 2006

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA
FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

ASSINATURA: Ludmilla Sandim Tidei de Lima Pauleto

E-MAIL: ludtidei@hotmail.com / ludtidei@terra.com.br

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. *“Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”*. Dissertação de mestrado; Universidade de São Paulo; título acadêmico de mestre; área de História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo; Orientadora Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Mugayar Kühl; São Paulo, 2006.

Pauleto, Ludmilla Sandim Tidei de Lima
P326d Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de
interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil / Ludmilla Sandim Tidei
de Lima Pauleto. - São Paulo, 2006.
470p. : il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração: História e
Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) – FAUUSP.
Orientadora: Beatriz Mugayar Kühl.

1. Estações ferroviárias – São Paulo 2. Patrimônio histó-
rico – Preservação I. Título

CDU 725.31(816.1)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, primeiramente, aos meus pais pelo apoio emocional e financeiro; ao meu marido, pela compreensão e cumplicidade; ao meu tio João Francisco Tidei Lima, a quem tanto admiro, por ter me ensinado muito sobre a Noroeste do Brasil; e finalmente às minhas amigas Greicis, Patrícia e Tatiana, pelo apoio e incentivo nas horas de desânimo. Também dedico este trabalho, a todas as pessoas que, assim como eu, aprenderam a amar a história do nosso povo.

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros agradecimentos à minha orientadora, Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Mugayar Kühl, com quem tanto aprendi; à Prof^ª. Dr^ª. Maria Lúcia Bressan Pinheiro e ao Prof. Paulo Garcez Marins, pelo incentivo e pelas sugestões feitas na banca de qualificação; ao Prof^º. Dr^º. Nilson Ghirardello, pelas orientações extras; ao Prof^º. Ms. e Tio João Francisco Tidei Lima, por todas as “aulas” sobre a história da NOB e pela paciência de ler tudo o que escrevi; aos funcionários do Museu Ferroviário de Bauru e Seção de Patrimônio da RFFS.A., por quem fui muito bem atendida; por fim, gostaria de agradecer a todos que me ajudaram, direta ou indiretamente, desde a coleta de dados do trabalho, até a redação da dissertação.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	23
PARTE I - HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB)	
CAPÍTULO I	28
1. IMPLANTAÇÃO E EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB)	29
1.1. O COMEÇO	29
1.2. A CONSTRUÇÃO	40
1.3. AS OBRAS DA E.F.N.O.B. E OS CONFLITOS COM OS ÍNDIOS	67
1.4. OS DIAS ATUAIS	76
CAPÍTULO II	88
2. A EFNOB EM ALGUMAS CIDADES DO INTERIOR DE SÃO PAULO	89
2.1. BAURU	90
2.2. TIBIRIÇÁ	126
2.3. PIRAJUÍ	140
2.4. LINS	166
2.5. GUAÍÇARA	186
PARTE II - CASOS DE ESTUDO: CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E CRITÉRIOS DE INTERVENÇÃO	
CAPÍTULO I	204
1. CRITÉRIOS A SEREM ADOTADOS NOS CASOS DE ESTUDO	205
1.1. POSTURAS CONTEMPORÂNEAS	205
1.2. PRECEITOS TEÓRICOS A SEREM ABORDADOS PARA OS CASOS DE ESTUDO	226
CAPÍTULO II	230
2. ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NOS CASOS DE ESTUDO	231
2.1. BAURU	235
2.2. TIBIRIÇÁ	298
2.3. PIRAJUÍ	326
2.4. LINS	366
2.5. GUAÍÇARA	388
CONCLUSÃO	406
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	411
APÊNDICE I	421
BAURU:	422
RELATÓRIO DE 1858 DO SUBDELEGADO CLAUDINO JOSÉ PEREIRA, ENCAMINHADO AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO.	422
SOBRE A ORIGEM DO NOME “BAURU”.	424
SOBRE O BRASÃO DE ARMAS E A BANDEIRA DO MUNICÍPIO.	424
TRANSCRIÇÃO DA LEI Nº 209, DE 30 DE AGOSTO 1893, SOBRE A CRIAÇÃO DO DISTRITO DE PAZ DE BAURU.	426

TRANSCRIÇÃO DA INDICAÇÃO DE ALTERAÇÃO DA SEDE DO MUNICÍPIO DE BAURU. _____	426
TRANSCRIÇÃO DA LEI Nº. 1.225, REFERENTE À CRIAÇÃO DA COMARCA DE BAURU. _____	427
SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO. _____	428
ASPECTOS SOCIO ECONÔMICOS DO MUNICÍPIO E REGIÃO. _____	432
ASPECTOS DO TRAÇADO URBANO DA CIDADE. _____	437
TIBIRIÇÁ: _____	439
SOBRE A ORIGEM DO NOME, “TIBIRIÇÁ”. _____	439
SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO DISTRITO. _____	439
PIRAJUÍ: _____	440
SOBRE O BRASÃO DE ARMAS DO MUNICÍPIO. _____	440
SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO. _____	440
LINS: _____	443
SOBRE O BRASÃO DE ARMAS E A BANDEIRA DO MUNICÍPIO. _____	443
SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO. _____	445
SOBRE OS ASPECTOS SOCIO ECONÔMICOS DO MUNICÍPIO. _____	450
ECONOMIA. _____	453
GUAÍÇARA: _____	457
SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO. _____	457
SOBRE OS ASPECTOS SOCIO ECONÔMICOS DO MUNICÍPIO. _____	458
APÊNDICE II _____	460
ENTREVISTAS: _____	461
HISTORIADOR GABRIEL RUIZ PELEGRINA. _____	461
PROFº. MS. JOÃO FRANCISCO TIDEI LIMA. _____	464
SR. CELSO LOUSADA BITTENCOURT. _____	467

LISTA DE FIGURAS

PARTE I:

CAPÍTULO I

<i>Figura 1 - Foto da 1ª locomotiva – George Stephenson.</i>	30
<i>Figura 2 - Mapa da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.</i>	32
<i>Figura 3 - Mapa da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.</i>	32
<i>Figura 4 - Mapa da Estrada de Ferro Sorocabana.</i>	33
<i>Figura 5 - Mapa do Tronco Sul.</i>	33
<i>Figura 6 - Mapa do novo trajeto da EFNOB.</i>	39
<i>Figura 7 – Mapa dos rios e Estradas de Ferro no noroeste de São Paulo.</i>	40
<i>Figura 8 – Mapa da Evolução das Linhas Férreas no Estado de São Paulo.</i>	43
<i>Figura 9 – Mapa da Evolução das Linhas Férreas no Estado de São Paulo.</i>	43
<i>Figura 10 – Fotos dos bueiros abertos e da linha – Ghirardello.</i>	48
<i>Figura 11 – Foto de uma Locomotiva a vapor abastecendo-se de água.</i>	49
<i>Figura 12 – Mapa do traçado da NOB.</i>	52
<i>Figura 13 – Foto do “ferry-boat” que fazia a travessia dos trens da NOB.</i>	54
<i>Figura 14 – Foto da colocação da “ligação” a Porto Esperança.</i>	56
<i>Figura 15 – Foto da Rotunda do Pátio Ferroviário de Bauru – s/d.</i>	61
<i>Figura 16 – Foto das oficinas do Pátio Ferroviário de Bauru.</i>	61
<i>Figura 17 – Foto da Ponte Francisco Sá sobre o Rio Paraná.</i>	62
<i>Figura 18 – Foto da Ponte Presidente Dutra sobre o Rio Paraguai.</i>	63
<i>Figura 19 – Foto antigo hospital “Salles Gomes”.</i>	63
<i>Figura 20 – Foto das piscinas e do Ginásio do Esporte Clube Noroeste.</i>	65
<i>Figura 21 – Foto das dependências dos atletas do Esporte Clube Noroeste.</i>	65
<i>Figura 22 – Acampamento da turma de construção em plena mata, trecho paulista.</i>	66
<i>Figura 23 – Carta da Província de São Paulo elaborada no final do século XIX. À esquerda do mapa, entre o Rio Tietê e as divisas da Província do Paraná, a extensa região de terras devolutas.</i>	68
<i>Figura 24 – Distribuição Geográfica dos Índios do Oeste Paulista no século XIX</i>	69
<i>Figura 25 – Distribuição Geográfica dos Índios no Estado de São Paulo no começo do século XX</i>	71
<i>Figura 26 – Foto do Acampamento do Ribeirão dos Patos.</i>	74
<i>Figura 27 – Foto da Índia Vanuire.</i>	75
<i>Figura 28 – Foto da Estação Ferroviária de Bauru – 2005.</i>	82
<i>Figura 29 – Foto do Pátio das Oficinas da NOB - entrada - 2005.</i>	82
<i>Figura 30 – Foto do Pátio das Oficinas da NOB - fundos - 2005.</i>	82

CAPÍTULO II

<i>Figura 1 – Mapa do Núcleo Urbano de Bauru.</i>	100
<i>Figura 2 – Mapa do Patrimônio de Bauru – área foreira.</i>	101
<i>Figura 3 – Foto da Capela do Divino Espírito Santo – 1913.</i>	103
<i>Figura 4 – Foto da Rua Araújo Leite – s/d.</i>	103
<i>Figura 5 – Foto da Rua Batista de Carvalho – s/d.</i>	104
<i>Figura 6 – Foto da Rua Primeiro de Agosto – s/d.</i>	104
<i>Figura 7 – Foto da Fazenda Val de Palmas - 1927.</i>	105
<i>Figura 8 – Foto da Sede da Fazenda Val de Palmas – 2005.</i>	105
<i>Figura 9 – Foto da Fazenda “Faca” do Coronel Toledo Piza.</i>	106
<i>Figura 10 – Vista geral de Bauru – 1905.</i>	109
<i>Figura 11 - Mapa da área urbana de Bauru – sistema viário básico.</i>	114
<i>Figura 12 – Mapa do Estado de São Paulo com legenda das Estradas de Ferro. Em vermelho, a NOB.</i>	115
<i>Figura 13 – Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo com a localização de Bauru.</i>	116
<i>Figura 14 – Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru - 1896.</i>	121
<i>Figura 15 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru - 1911.</i>	121

Figura 16 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru - 1936.	121
Figura 17 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru - 1969.	122
Figura 18 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru - 1988.	122
Figura 19 - Decreto transformando para Distrito de Paz o povoado de Tibiriçá.	129
Figura 20 - Praça 9 de julho - Tibiriçá - s/d.	130
Figura 21 - Foto do Casarão da Família Fraga conservado até os dias atuais.	131
Figura 22 - Estação Ferroviária da NOB - vista externa - 2005.	133
Figura 23 - Estação Ferroviária da NOB - vista da plataforma - 2005.	133
Figura 24 - Mapa do Município de Bauru com a localização do Distrito de Tibiriçá.	134
Figura 25 - Mapa da área urbana do Distrito de Tibiriçá - 1984.	135
Figura 26 - Foto da Praça 9 de Julho, onde está localizada a Igreja Nossa Senhora Aparecida - 2005.	137
Figura 27 - Coreto localizado na Praça 9 de Julho - 2005.	138
Figura 28 - Cruzamento das Ruas Joaquim Rodrigues Fraga com Figueira de Mello.	138
Figura 29 - Vista de parte da Estação Ferroviária ocupada como moradia - 2005.	139
Figura 30 - Vista da Rua Joaquim Rodrigues Fraga, que dá acesso à Estação Ferroviária - 2005.	139
Figura 31 - Levantamento estereofotogramétrico topográfico regular.	141
Figura 32 - Vista do núcleo urbano de Pirajuí - s/d.	144
Figura 33 - Santa Casa de Misericórdia - s/d.	146
Figura 34 - Parque Clube Pirajuí - s/d.	146
Figura 35 - AeroClube de Pirajuí - s/d.	147
Figura 36 - Palácio Postal - Telegráfico de Pirajuí - projeto - s/d.	148
Figura 37 - Sede dos Correios de Pirajuí - 2004.	148
Figura 38 - Praça Rui Barbosa - s/d.	148
Figura 39 - Paço Municipal - s/d.	149
Figura 40 - Prefeitura Municipal - 2004.	149
Figura 41 - Cine São Salvador - s/d.	149
Figura 42 - Igreja Nossa Senhora da Aparecida - s/d.	150
Figura 43 - Igreja Nossa Senhora da Aparecida - 2004.	150
Figura 44 - Antigo Banco Cruzeiro do Sul - s/d.	151
Figura 45 - Antigo Banco Cruzeiro do Sul - 2004.	151
Figura 46 - Antiga Estação Ferroviária vista de baixo - s/ data.	154
Figura 47 - Rua da antiga Estação Ferroviária - ramal da NOB - s/ data.	154
Figura 48 - Rua da antiga Estação Ferroviária - ramal da NOB - 2004.	154
Figura 49 - Inauguração da linha tronco da NOB - 1948.	155
Figura 50 - Mapa da área urbana de Pirajuí - 1981.	156
Figura 51 - Pirajuí - 1925.	157
Figura 52 - "(...) Praça Cel. Joaquim Piza no ano de 1925, quando denominava Praça D. Lúcio(...)" - Igreja Matriz de Pirajuí.	162
Figura 53 - Igreja Matriz de Pirajuí - 2004.	162
Figura 54 - Antigo Banco Noroeste do Estado de São Paulo - s/ data.	163
Figura 55 - Antigo Banco Noroeste do Estado de São Paulo - 2004.	163
Figura 56 - Escola Estadual Olavo Bilac - s/ data.	163
Figura 57 - Escola Estadual Olavo Bilac - 2004.	164
Figura 58 - Estação Ferroviária da NOB - s/d.	164
Figura 59 - Estação Ferroviária da NOB em estado precário - 2005.	165
Figura 60 - Vista da plataforma da Estação Ferroviária, agora sem a cobertura - 2005.	165
Figura 61 - Via externa do armazém localizado próximo à Estação Ferroviária - 2005.	165
Figura 62 - Vista do núcleo urbano de Lins - s/d.	167
Figura 63 - Foto da Av. Sete de Setembro - s/d.	171
Figura 64 - Foto da Rua Olavo Bilac - s/d.	171
Figura 65 - Foto da cidade de Lins - década de 1940.	172
Figura 66 - Foto do Fórum - s/d.	172
Figura 67 - Foto da Estação Rodoviária - s/d.	172
Figura 68 - Primeira Estação Ferroviária de Lins - 1919.	174
Figura 69 - Foto Aérea da Cidade de Lins - s/d.	175
Figura 70 - Panorama Parcial do centro de Lins - s/d.	175
Figura 71 - 1- Praça Coronel Piza; 2-Rua Oswaldo Cruz; 3-Igreja.	176
Figura 72 - Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo com a localização de Lins - s/ escala.	177
Figura 73 - Mapa da área urbana de Lins - s/ escala.	177

<i>Figura 74 – Foto via satélite da Área Urbana de Lins – 2005 – s/ escala.</i>	178
<i>Figura 75 – Praça Coronel Piza – s/d.</i>	183
<i>Figura 76 – Jardim Público – s/d.</i>	183
<i>Figura 77 – Igreja Dom Bosco – s/d.</i>	184
<i>Figura 78 – Fachada principal da Estação Ferroviária de Lins - 2001.</i>	184
<i>Figura 79 – Segunda Estação Ferroviária de Lins – 2004.</i>	185
<i>Figura 80 – Rotunda da NOB – s/d.</i>	185
<i>Figura 81 – Rotunda da NOB - 2004.</i>	185
<i>Figura 82 – Foto de Santos Júnior.</i>	188
<i>Figura 83 – Guaiçara na década de 1920</i>	189
<i>Figura 84 – Imigrantes japoneses - Guaiçara, 1922</i>	191
<i>Figura 85 – Foto Rua Nove de Julho – s/d.</i>	191
<i>Figura 86 – Vista do centro de Guaiçara - década de 1930</i>	192
<i>Figura 87 – Igreja Matriz de São João Batista - s/d</i>	192
<i>Figura 88 – Cinema que um dia existiu na cidade – s/d.</i>	193
<i>Figura 89 – Centro Comunitário criado em Setembro/1969.</i>	194
<i>Figura 90 - Foto dos Srs. Garrido e Rossigalli na Estação de Guaiçara – s/d.</i>	195
<i>Figura 91 – Foto da Estação durante a passagem de Jânio Quadros e Carvalho Pinto – s/d.</i>	196
<i>Figura 92 – Foto montagem da Estação da NOB com Maria fumaça.</i>	196
<i>Figura 93 – Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo.</i>	197
<i>Figura 94 – Mapa da Área Urbana de Guaiçara – s/d.</i>	198
<i>Figura 95 – Estação da NOB – 2001.</i>	200
<i>Figura 96 - Primeiro Grupo Escola, atual Escola Estadual Prof. Henrique Unger – s/d.</i>	201
<i>Figura 97 - Antiga Estação Ferroviária da NOB, hoje Centro Cultural – 2004.</i>	202
<i>Figura 98 -Atual Estação Ferroviária da NOB - 2004.</i>	202

PARTE II:

CAPÍTULO II

2.1. BAURU

<i>Figura 1 – Foto da primeira Estação Ferroviária da NOB, na época da construção da segunda e atual estação.</i>	236
<i>Figura 2 – Detalhe da foto anterior.</i>	236
<i>Figura 3 – Foto da Estação Ferroviária da EF Sorocabana – Bauru – s/d.</i>	237
<i>Figura 4 – Foto da Antiga Estação Ferroviária da EFS – Bauru – 2005.</i>	237
<i>Figura 5 – Estação Ferroviária da Cia. Paulista – Bauru – 1920.</i>	238
<i>Figura 6 – Foto da Estação ferroviária da Cia. Paulista – Bauru – 2004.</i>	238
<i>Figura 7 – Placa de inauguração da Estação – 2003.</i>	240
<i>Figura 8 – Foto da Estação Ferroviária da NOB em construção – 1935.</i>	241
<i>Figura 9 – Estação Ferroviária Nova, em alvenaria, ao lado da Estação antiga.</i>	241
<i>Figura 10 – Estação Ferroviária Nova – final da construção – 1939.</i>	242
<i>Figura 11 - Proposta para um Shopping de Entretenimento e Lazer – Plantas.</i>	244
<i>Figura 12 - Proposta para um Shopping de Entretenimento e Lazer – elevações.</i>	244
<i>Figura 13 – Capa pasta nº. 2 – Projeto da Estação de Bauru.</i>	247
<i>Figura 14 – Prancha 5 – “Planta do rés do chão”.</i>	248
<i>Figura 15 – Prancha 6 – “Planta do 1º. Andar”.</i>	248
<i>Figura 16 – Prancha 7 - “Planta do 2º. Andar”.</i>	249
<i>Figura 17 – Prancha 9 – “Corte transversal B.-B.</i>	250
<i>Figura 18 – Prancha 10 – “Corte transversal C.-C.”.</i>	251
<i>Figura 19 – Prancha 11 – “Corte transversal D.-D.”.</i>	252
<i>Figura 20 – Prancha 12 – “Corte transversal E.-E.”.</i>	253
<i>Figura 21 – Prancha 13 – “Corte transversal F.-F.”.</i>	254
<i>Figura 22 – Prancha 14 – “Corte longitudinal G.-G.”.</i>	255
<i>Figura 23 – Prancha 16 – “Fachada posterior”.</i>	255
<i>Figura 24 – “Levantamento da Esplanada de Bauru – 1992”.</i>	256

Figura 25 – Levantamento do Edifício da Estação Ferroviária – 1990.	257
Figura 26 – Levantamento da Gare – Construída no local da antiga plataforma em madeira – 1958.	258
Figura 27 – Projeto de aumento da Gare – elevações – 1945.	259
Figura 28 – Planta Baixa – Projeto de 1922.	261
Figura 29 – Fachada principal – Projeto de 1922.	262
Figura 30 – Estação Ferroviária de Goiânia.	263
Figura 31 – Fachada da Estação – Década de 1970.	267
Figura 32 – Vista externa da Gare – 2003.	267
Figura 33 – Relatório da CEFNOB de 1935 – vista da fachada principal.	269
Figura 34 – Cobertura da Gare – 2003.	269
Figura 35 – Vista geral da Gare – 2003.	270
Figura 36 – Passagem subterrânea – 2003.	270
Figura 37 – Lajes das plataformas externas – 2003.	271
Figura 38 – Cobertura do prédio principal – 2003.	271
Figura 39 – Estrutura em madeira do prédio principal – 2003.	272
Figura 40 – Cobertura da Gare – vista externa.	272
Figura 41 – Cobertura da Gare – vista interna.	273
Figura 42 – Pastilha cerâmica – Bilheteria.	274
Figura 43 – Paredes azulejadas – Bilheteria.	274
Figura 44 – Mármore branco – Escada área antiga.	275
Figura 45 – Granito – Escada área da Novoeste	275
Figura 46 – Granito preto, granilite branco e tacos de madeira.	276
Figura 47 – Corredor – 1º pavimento.	276
Figura 48 – Término da construção – ano 1939 – Fachada sem relógio.	278
Figura 49 – Fachada com relógio – ano 1970.	278
Figura 50 – Fachada com relógio – ano 2003.	279
Figura 51 – Acesso lateral direita – ano 1935.	279
Figura 52 – Acesso lateral direita – ano 2003.	280
Figura 53 – Projeto Fachada Lateral – 1934.	280
Figura 54 – Fachada Lateral – 2003.	281
Figura 55 – Guarita – Acesso Novoeste.	282
Figura 56 – Piso em Granito – Acesso Novoeste.	282
Figura 57 – Sala 1º pavimento – Utilizada pela Novoeste - 2003.	283
Figura 58 – Sala 1º pavimento – Utilizada pela Novoeste - 2003.	283
Figura 59 – Fachada principal – Praça Machado de Melo - 2003.	284
Figura 60 – Porta principal da Estação - 2003.	285
Figura 61 – Bilheteria – Acesso à plataforma - 2003.	285
Figura 62 – Bilheteria – Porta principal - 2003.	286
Figura 63 – Vista externa da Gare – Chegada Sorocabana - 2003.	286
Figura 64 – Vista interna/externa da Gare – chegada Companhia Paulista - 2003.	287
Figura 65 – Vista interna da Gare – plataforma interna - 2003.	287
Figura 66 – Vista interna da Gare – plataformas externas - 2003.	288
Figura 67 – Vista da entrada – Novoeste - 2003.	288
Figura 68 – Sala de espera – Novoeste - 2003.	289
Figura 69 – Forro – Novoeste - 2003.	289
Figura 70 – Divisórias pavimento superior – Novoeste - 2003.	290
Figura 71 – Vista interna do edifício – Divisórias fabricadas pela NOB - 2003.	290
Figura 72 – Sala localizada sob saguão da bilheteria - 2003.	291
Figura 73 – Infiltrações nas paredes – primeiro pavimento - 2003.	291
Figura 74 – Infiltrações na laje – primeiro pavimento - 2003.	292
Figura 75 – Banheiro – primeiro pavimento - 2003.	292
Figura 76 – Banheiro – primeiro andar - 2003.	293

2.2. TIBIRIÇÁ

Figura 1 – Foto de Tibiriçá no dia da instalação da fiação de energia elétrica. Ao fundo a Estação Ferroviária de Tibiriçá – s/d.	298
---	-----

<i>Figura 2 – Foto da Estação de Tibiriçá – 1979.</i>	299
<i>Figura 3 – Foto da fachada frontal da Estação de Tibiriçá – 2002.</i>	300
<i>Figura 4 – Foto da fachada frontal e lateral – 2002.</i>	300
<i>Figura 5 – Foto da plataforma de embarque – 2001.</i>	301
<i>Figura 6 – Foto do acesso à plataforma – 2002.</i>	301
<i>Figura 7 – Argamassa de assentamento e reboco, ambos de cal – 2004.</i>	302
<i>Figura 8 – Foto da Estrutura do telhado – 2004.</i>	303
<i>Figura 9 – Levantamento completo da Estação de Tibiriçá – 1982.</i>	304
<i>Figura 10 – Fachada principal da Estação de Tibiriçá – 2004.</i>	306
<i>Figura 11 – Frontão Lateral – 2004.</i>	307
<i>Figura 12 – Detalhe do Frontão – 2004.</i>	307
<i>Figura 13 – Detalhe das cercaduras de vãos – 2004.</i>	307
<i>Figura 14 – Detalhe do coroamento longitudinal – 2004.</i>	308
<i>Figura 15 – Fachada da plataforma – 2004.</i>	308
<i>Figura 16 – Fachada lateral e plataforma de embarque da Estação Ferroviária de Tibiriçá – s/d.</i>	309
<i>Figura 17 – Fachada lateral e plataforma de embarque da Estação Ferroviária de Tibiriçá – 2004.</i>	310
<i>Figura 18 – Plataforma de embarque e fachada lateral com parte anexa – 2004.</i>	310
<i>Figura 19 – Armazém – vista interna – 2004.</i>	311
<i>Figura 20 – Vista da porta de acesso ao armazém – 2004.</i>	312
<i>Figura 21 – Forro do Saguão de entrada – 2004.</i>	312
<i>Figura 22 – Foto da Fachada principal da Estação Ferroviária de Tibiriçá – 2004.</i>	314
<i>Figura 23 – Vista lateral da Estação – 2004.</i>	314
<i>Figura 24 – Vista da plataforma de embarque – 2004.</i>	315
<i>Figura 25 – Acesso principal à Estação – 2004.</i>	315
<i>Figura 26 – Acesso à antiga “casa do agente” – 2004.</i>	316
<i>Figura 27 – Escadaria de acesso ao saguão da Estação – 2004.</i>	316
<i>Figura 28 – Escadaria de acesso à casa do agente – 2004.</i>	317
<i>Figura 29 – Cobertura de acesso ao saguão – 2004.</i>	317
<i>Figura 30 – Condutores de águas pluviais – casa do agente – 2004.</i>	318
<i>Figura 31 – Saguão – piso em ladrilho hidráulico – 2004.</i>	319
<i>Figura 32 – Saguão – forro e cobertura parcialmente demolidos – 2004.</i>	319
<i>Figura 33 – Saguão – portão metálico de acesso – 2004.</i>	319
<i>Figura 34 – Saguão – acesso em arco com contenção em alvenaria – 2004.</i>	319
<i>Figura 35 – Vista frontal da plataforma de embarque – 2004.</i>	320
<i>Figura 36 – Vista da plataforma de embarque – ao fundo a antiga caixa d’água de abastecimento de locomotivas a vapor - 2004</i>	320
<i>Figura 37 – Detalhe do apoio em mão-francesa de madeira – 2004.</i>	321
<i>Figura 38 – Vista lateral da plataforma de embarque – 2004.</i>	321
<i>Figura 39 – Detalhe do telhado demolido sobre o armazém – 2004.</i>	321
<i>Figura 40 – Área interna do armazém – 2004.</i>	322
<i>Figura 41 – Porta de acesso ao armazém pela fachada principal – 2004</i>	322

2.3. PIRAJUÍ

<i>Figura 1 – Primeira estação ferroviária construída na propriedade do Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida - 1919.</i>	327
<i>Figura 2 – Segunda estação ferroviária construída na propriedade do Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida - 1922.</i>	327
<i>Figura 3 – Primeira estação ferroviária de Pirajuí - s/d.</i>	328
<i>Figura 4 – Primeira estação ferroviária de Pirajuí, descaracterizada - 2004.</i>	328
<i>Figura 5 – Foto da fachada principal da Estação de Pirajuí – 1948.</i>	329
<i>Figura 6 – Foto da fachada principal da Estação de Pirajuí – 2001.</i>	329
<i>Figura 7 – Foto da plataforma da Estação de Pirajuí, já sem a cobertura metálica - 2001.</i>	330
<i>Figura 8 – Foto da plataforma da Estação de Pirajuí, ainda com a cobertura metálica - 1995.</i>	330
<i>Figura 9 – Vista geral das casas para empregados – casas geminadas - 2004.</i>	332
<i>Figura 10 – Vistas das casas geminadas partindo da rua de acesso – 2004.</i>	332
<i>Figura 11 – Planta baixa da esplanada de Pirajuí – 1991.</i>	333

<i>Figura 12 – Planta baixa da Estação de Pirajuí – 1982.</i>	334
<i>Figura 13 – Planta baixa das instalações sanitárias – 1991.</i>	335
<i>Figura 14 – Planta baixa do Armazém de Pirajuí – 1949.</i>	336
<i>Figura 15 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205384 – 1991.</i>	337
<i>Figura 16 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205385 – 1991.</i>	338
<i>Figura 17 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205386 – 1991.</i>	339
<i>Figura 18 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205388 – 1991.</i>	340
<i>Figura 19 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205389 – 1991.</i>	341
<i>Figura 20 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205390 – 1991.</i>	342
<i>Figura 21 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205391 – 1991.</i>	343
<i>Figura 22 – Estação Unter-Döbling – projeto do Arq. Otto Wagner – 1895.</i>	345
<i>Figura 23 - Otto Wagner. Postsparkasse, Viena, (1904-1906).</i>	345
<i>Figura 24 – Estação Ferroviária de Mairinque – 1906.</i>	346
<i>Figura 25 – Vista geral – 2004.</i>	347
<i>Figura 26 – Porta principal – 2004.</i>	347
<i>Figura 27 – Requadro da porta principal - 2004.</i>	348
<i>Figura 28 – Transposição arredondada - 2004.</i>	348
<i>Figura 29 – Coroamento – 2004.</i>	348
<i>Figura 30 – Detalhe de foto de 1948.</i>	349
<i>Figura 31 – Detalhe de foto tirada em 2004.</i>	349
<i>Figura 32 – Detalhe de foto da plataforma de embarque – 1995.</i>	350
<i>Figura 33 – Vista da plataforma de embarque – 1995.</i>	350
<i>Figura 34 – Vista das esperas metálicas da antiga cobertura - 2004.</i>	351
<i>Figura 35 – Fachada principal da Estação de Pirajuí – 2004.</i>	352
<i>Figura 36 – Fachada da plataforma de embarque – 2004.</i>	353
<i>Figura 37 – Vista da plataforma de embarque e fachada lateral – 2004.</i>	353
<i>Figura 38 – Vista dos restos da cobertura da plataforma - 2004.</i>	353
<i>Figura 39 – Volume central – saguão e bilheterias – 2004.</i>	354
<i>Figura 40 – Detalhe do local da antiga marquise e do coroamento do edifício – 2004.</i>	354
<i>Figura 41 – Saguão – vista interna – 2004.</i>	355
<i>Figura 42 – Saguão – vista da bilheteria – 2004.</i>	355
<i>Figura 43 – Vista do acesso à plataforma - 2004.</i>	355
<i>Figura 44 – Detalhe do piso em ladrilho hidráulico – 2004.</i>	355
<i>Figura 45 – Forro em madeira pintada – 2004.</i>	356
<i>Figura 46 – Detalhe interna da bilheteria - 2004.</i>	356
<i>Figura 47 – Vista externa do armazém e bagagens – 2004.</i>	356
<i>Figura 48 – Detalhe do local da antiga cobertura – 2004.</i>	357
<i>Figura 49 – Vista interna do armazém e bagagens – 2004.</i>	357
<i>Figura 50 – Vista da alvenaria lateral com detalhe das esquadrias - 2004.</i>	357
<i>Figura 51 – Vista externa da área administrativa e pequeno restaurante - 2004.</i>	358
<i>Figura 52 – Detalhe do local da antiga cobertura - 2004.</i>	359
<i>Figura 53 – Vista externa de umas das salas da administração - 2004.</i>	359
<i>Figura 54 – Vista interna da mesma sala - 2004.</i>	359
<i>Figura 55 – Vista interna do pequeno do pequeno restaurante - 2004.</i>	359
<i>Figura 56 – Vista da porta de acesso do mesmo local - 2004.</i>	359
<i>Figura 57 – Vista geral da plataforma de embarque – 2004.</i>	360
<i>Figura 58 – Vista parcial da plataforma – 2004.</i>	360
<i>Figura 59 – Espera metálica da cobertura - 2004.</i>	360
<i>Figura 60 – Vista externa do edifício das instalações sanitárias – 2004.</i>	361
<i>Figura 61 – Vista interna – lavatório – 2004.</i>	362
<i>Figura 62 – Vista interna – “bacia turca” – 2004.</i>	362
<i>Figura 63 – Vista interna – telhas e calhas – 2004.</i>	362
<i>Figura 64 – Vista interna – madeiramento – 2004.</i>	362

2.4. LINS

<i>Figura 1 – Primeira Estação Ferroviária de Lins - 1919.</i>	366
--	-----

<i>Figura 2 – Segunda Estação Ferroviária de Lins - 1922.</i>	367
<i>Figura 3 – Segunda Estação Ferroviária de Lins - 2004.</i>	367
<i>Figura 4 – Terceira Estação Ferroviária de Lins - fachada principal – 2002.</i>	369
<i>Figura 5 – Terceira Estação Ferroviária de Lins - plataforma – 2002.</i>	369
<i>Figura 6 – Planta parcial da esplanada de Lins – 1990.</i>	371
<i>Figura 7 – Levantamento completo da Estação Ferroviária de Lins – 1993.</i>	372
<i>Figura 8 – Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – 2001.</i>	375
<i>Figura 9 – Estação Ferroviária de Lins – Marquise em concreto – 2004.</i>	376
<i>Figura 10 – Estação Ferroviária de Lins – janelas fachada principal – 2004.</i>	376
<i>Figura 11 – Estação Ferroviária de Lins – plataforma de embarque – 2004.</i>	377
<i>Figura 12 – Estação Ferroviária de Lins – moldura das janelas da fachada principal – 2004.</i>	377
<i>Figura 13 – Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – s/d.</i>	378
<i>Figura 14 – Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – 2004.</i>	379
<i>Figura 15 – Vista aérea parcial da esplanada de Lins – s/d.</i>	380
<i>Figura 16 – Vista da fachada principal da Estação – lateral esquerda – 2004.</i>	381
<i>Figura 17 – Vista da plataforma de embarque – 2004.</i>	381
<i>Figura 18 – Vista da fachada principal da Estação – lateral direita – 2004.</i>	381
<i>Figura 19 – Lateral esquerda do edifício – pragas – 2004.</i>	382
<i>Figura 20 – Porta de acesso ao saguão – 2004.</i>	382
<i>Figura 21 – Porta do saguão para a plataforma de embarque - 2004.</i>	383
<i>Figura 22 – Vista geral do saguão – acesso – 2004.</i>	383
<i>Figura 23 – Vista da janela do telégrafo – 2004.</i>	383
<i>Figura 24 – Vista da janela do depósito – 2004.</i>	383
<i>Figura 25 – Vista geral da plataforma de embarque - 2004.</i>	384
<i>Figura 26 – Vista das portas de acesso ao armazém - 2004.</i>	384
<i>Figura 27 – Vista do gradil metálico da plataforma - 2004.</i>	384

2.5. GUAÍÇARA

<i>Figura 1 – Vista da fachada principal da Estação – década de 1920.</i>	389
<i>Figura 2 – Segunda estação ferroviária de Guaiçara – 2001.</i>	389
<i>Figura 3 – Terceira estação ferroviária de Guaiçara – 1979.</i>	390
<i>Figura 4 – Terceira estação ferroviária de Guaiçara – 2004.</i>	390
<i>Figura 5 – Segunda estação ferroviária de Guaiçara – vista frontal – 2004.</i>	391
<i>Figura 6 – Segunda estação ferroviária de Guaiçara – vista lateral – 2004.</i>	391
<i>Figura 7 – Planta baixa da Estação Ferroviária de Guaiçara – 1951/1963.</i>	393
<i>Figura 8 – Plataforma de embarque – 2004.</i>	395
<i>Figura 9 – Fachada lateral – 2004.</i>	395
<i>Figura 10 – Portas e janelas – 2004.</i>	396
<i>Figura 11 – Frontão lateral - 2004.</i>	396
<i>Figura 12 – Planta baixa com a proposta para a “Estação Criatividade” – março de 2004.</i>	398
<i>Figura 13 – Fachada principal com a proposta para a “Estação Criatividade” – março de 2004.</i>	399
<i>Figura 14 – Fachada da plataforma de embarque, antes da reforma – s/d.</i>	400
<i>Figura 15 – Fachada da plataforma de embarque, antes da reforma – s/d.</i>	401
<i>Figura 16 – Fachada principal – 2004.</i>	401
<i>Figura 17 – Fachada lateral – 2004.</i>	402
<i>Figura 18 – Fachada principal – 11/12/2005.</i>	402
<i>Figura 19 – Fachada lateral – 11/12/2005.</i>	403

APÊNDICE I

<i>Figura 1 – Brasão de Armas do Município de Bauru.</i>	425
<i>Figura 2 – Bandeira do Município de Bauru.</i>	425
<i>Figura 3 – Mapa do Estado de São Paulo com a localização de Bauru.</i>	428
<i>Figura 4 – Mapa da Região Administrativa de Bauru.</i>	429
<i>Figura 5 - Brasão de Armas da cidade de Pirajuí.</i>	440

<i>Figura 6 - Mapa Município de Pirajuí.</i>	441
<i>Figura 7 - Município de Pirajuí.</i>	441
<i>Figura 8 - Mapa do Instituto Brasileiro de Geografia.</i>	442
<i>Figura 9 - Brasão de Armas do Município de Lins.</i>	444
<i>Figura 10 – Bandeira do Município de Lins.</i>	445
<i>Figura 11 – Localização da Cidade de Lins no Estado de São Paulo.</i>	445
<i>Figura 12 - Mapa da Área Urbana de Lins.</i>	446
<i>Figura 13 – Mapa do Estado de São Paulo com a localização de Guaiçara.</i>	457
<i>Figura 14 – Mapa com a localização de Guaiçara.</i>	458

APÊNDICE II

<i>Figura 1 - Estação Antiga da NOB – 1910.</i>	463
<i>Figura 2 - Estação EF Sorocabana – 2005.</i>	463

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

APÊNDICE I

Gráfico 1 - Pirâmide Etária – Bauru 1991 - p.19. _____ 434

Tabela 1 - Evolução da população segundo Regiões de Governo. _____ 433

Tabela 2 – Valor da Produção Agrícola da região de Bauru – 1989. _____ 435

Tabela 3 – Estabelecimentos com arrecadação de ICMS – 7ª Região Administrativa. _____ 436

*Tabela 4 - Evolução da população residente, segundo os municípios da Região Administrativa de Bauru:
Números absolutos e taxa geométrica de crescimento anual – 1980, 1991 e 2000.* _____ 451

*Tabela 5 - Evolução da taxa de urbanização e densidade demográfica, segundo os municípios da Região
Administrativa de Bauru: 1980 e 2000.* _____ 452

LISTAS DE SÍMBOLOS, ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística

AMV – Aparelho de Mudança de Via

BF – Brasil Ferrovias

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro

DER – Departamento de Estradas de Rodagem

DNC – Departamento Nacional do Café

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

ETA – Estação de Tratamento de Água

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MP – Ministério Público

MS - Mato Grosso do Sul

MT – Mato Grosso

NBF – Nova Brasil Ferrovias

NOB – Noroeste do Brasil

NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”.

PND – Plano Nacional de Desestatização

PNV – Plano Nacional de Viação

PRP – Partido Republicano Paulista

RFFS.A. – Rede Ferroviária Federal S.A.

RJ – Rio de Janeiro

SP – São Paulo

SPI – Serviço de Proteção aos Índios

s/d – sem data

UNESP – Universidade Estadual Paulista

USP – Universidade de São Paulo

RESUMO

A necessidade, cada vez mais premente, de se preservar edificações que são percebidas como patrimônio histórico para as comunidades, regiões ou, mesmo, para todo o país, mostra a importância de se estudar o patrimônio ferroviário, acreditando-se em seu interesse para a preservação, não apenas por aquilo que o transporte ferroviário — e a sua repercussão — significou para o Estado de São Paulo, mas para todo o Brasil. O trabalho aqui apresentado aborda questões relacionadas à preservação de edifícios ferroviários que são, ou deveriam ser, considerados patrimônio histórico (as razões para tal serão posteriormente apresentadas). Para isso, utilizaremos algumas estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB como casos de estudo, propondo alguns princípios gerais que deveriam ser seguidos nas intervenções nessas edificações. A intenção é chamar a atenção para a necessidade de medidas urgentes para a preservação e conseqüente restauração, no estado e no país, do patrimônio ferroviário que se encontra quase que em completo abandono, salvo raras exceções. A análise dos atuais preceitos de restauração e sua aplicação em projetos de intervenção em edificações desse tipo devem suceder a uma aprofundada pesquisa histórica e arquitetônica sobre esses edifícios, sendo ponto fundamental para um efetivo e responsável início do processo de preservação de testemunhos do passado. Alguns temas básicos, tais como o conceito de preservação, de patrimônio histórico, de restauração, além de um exame de manifestações da arquitetura ferroviária, foram abordados a fim de delimitar o campo da presente análise. A preservação de um bem cultural deve ser encarada, também, como meio de se obter maior envolvimento das comunidades na história, uma vez que a incorporação do bem ao cotidiano é um importante meio de transmissão de conhecimentos para as gerações futuras.

ABSTRACT

The necessity, more imperative each day, to preserve buildings recognized by communities, areas, or even countries, as historical patrimony, shows the importance of studying the historical patrimony of Brazilian railways; believing in their preservation, not only for their repercussion and significance to the state of Sao Paulo, but to all Brazil. This work presents issues related to the preservation of railway buildings - which are, or should be (the reasons for that will be presented afterwards), considered historical patrimony - exploiting some railway stations of Noroeste do Brasil railway – EFNOB used as case study, and proposes some general principles that should be noted when intervening such buildings. The main purpose is to call the attention to the necessity of urgent measures to preserve, and consequently, restore the historical patrimony of the railway in the state of Sao Paulo and throughout the country, which is near completely abandoned with few exceptions. The analysis of the current restoration procedures and their usage in intervention projects of such buildings should succeed an extended historical and architectural research about them, considering it as a fundamental point for an effective and responsible start of the process of preserving past evidences. Some fundamental principles such as the concepts of preservation, historical patrimony, and restoration, besides an exam of railway's architectural manifestations, are presented in order to define the edges of the present analysis. The preservation of a cultural patrimony should be faced, also, as means of getting the compromise of communities. In addition, the inclusion of the patrimony in daily life is an important way to transmit knowledge to future generations.

INTRODUÇÃO

Parte significativa da história do Estado de São Paulo se entrelaça com a história das ferrovias. A partir de meados do século XIX, as ferrovias tiveram importante papel nos destinos do Estado, estando associadas ao crescimento de muitas cidades e também à criação e transformação de várias delas. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) teve relevante papel nesse contexto, favorecendo a transformação de muitos vilarejos nas grandes cidades de hoje e fazendo surgir outras tantas.

Bauru é um exemplo proeminente no Estado de São Paulo, tendo sido um dos mais relevantes entroncamentos ferroviários do país, com a chegada das Estradas de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista de Estradas de Ferro e também com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB (atual Novoeste), partindo de Bauru. Essa estrada foi a responsável por parte do processo de interiorização no Estado, com repercussões em regiões mais extensas, desbravando terras rumo à noroeste e promovendo a ocupação até as fronteiras com a Bolívia e Paraguai. Bauru foi o centro nervoso de um processo de ocupação territorial do interior do Brasil e a NOB foi um essencial instrumento utilizado nesse processo. Além de proporcionar o desenvolvimento territorial, promoveu a integração com o Porto de Santos, por intermédio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro articulada à São Paulo Railway (no trecho Santos-Jundiaí). Bauru foi ainda ligada à cidade de São Paulo pela Estrada de Ferro Sorocabana, a qual permitiu uma nova articulação da capital ao interior do Estado, passando por Sorocaba, Botucatu, com um ramal para Bauru, seguindo para Ourinhos e Assis. Em Ourinhos outro ramal seguia em direção a Londrina, na região norte do Estado do Paraná.

Assim como a Noroeste, outras estradas de ferro foram surgindo e mais cidades também passaram por intenso processo de transformação. No Estado de São Paulo, muitas cidades se desenvolveram por intermédio das ferrovias – impulsionadas pela expansão da cultura cafeeira, que, por sua vez, estimularam –, tendo sido juntamente com elas, construídos relevantes conjuntos de edificações ferroviárias. Alguns deles, de excepcional qualidade arquitetônica, são significativos tanto para o Estado quanto para o país; outros, mais modestos, são relevantes para uma região, mas muito significativos como representantes de processos de transformação – territorial, urbana, arquitetônica, econômica, social, etc. –, estando associados às ferrovias e aos esforços de escoamento da produção cafeeira para o porto de Santos, a qual marcou profundamente os destinos do Estado e do país. Portanto, essas edificações são também dignas de preservação, dada a relevância dos processos a que estão associados e a repercussão desses processos para várias localidades e regiões. Desse modo, pesquisar de forma aprofundada o patrimônio histórico ferroviário do Estado de São Paulo justifica-se não somente pela importância histórica dos conjuntos ferroviários (como testemunhos de transformações de mais alta importância para todo o país), mas também pelo fato de fundamentar a preservação desses bens, testemunhos históricos relevantes, que possuem ainda uma configuração e papel simbólico e memorial.

O objetivo da presente pesquisa é oferecer contribuições para o conhecimento da história e arquitetura das edificações ferroviárias do Estado de São Paulo, tendo como base casos selecionados pertencentes à NOB, e, à luz dos atuais princípios de restauração, oferecer algumas diretrizes gerais que deveriam guiar as intervenções nesses edifícios, partindo do estudo de alguns casos. Busca-se evidenciar a importância desse legado como um todo, alicerçando a necessidade de restaurá-lo e abordando aspectos de como fazê-lo de modo fundamentado, mediante interpretação dos atuais princípios de restauração.

Com base nas visitas de campo e registro sumário de várias estações da NOB, foram escolhidos cinco casos de estudo – as Estações Ferroviárias de Bauru, Tiberiá, Pirajuí, Lins e Guaiçara. Esses casos foram eleitos como representativos, por serem testemunhos de fases diversas de construções da NOB e por terem, no que diz respeito à arquitetura, qualidade díspar, por haverem passado por diversas vicissitudes ao longo de sua vida e por se apresentarem em diferentes estados de conservação. Desse modo, pretende-se verificar a aplicabilidade dos princípios de restauração para esses casos distintos. Tendo como base as características arquitetônicas desses edifícios, a forma como se articulam seus espaços, as técnicas construtivas empregadas e as transformações por que passaram no decorrer do tempo, identificam-se seus elementos caracterizadores para elaborar diretrizes que deveriam ser seguidas em sua restauração. Pretende-se assim oferecer elementos – fundamentados em estudo bibliográfico, documental e iconográfico, registros fotográficos e visitas de campo –, para ampliar e enriquecer o conhecimento sobre o patrimônio ferroviário e sua preservação. Busca-se, dessa forma, oferecer também contribuições para diminuir os equívocos que se vêem em muitas intervenções que provocam a descaracterização de conjuntos históricos, ao desrespeitarem os aspectos documentais, formais e simbólicos dessas construções.

Desse modo, questiona-se não apenas o ato de intervir nesses edifícios, mas, sobretudo, o modo como são feitas tais intervenções. Um dos aspectos de suma importância é que essas edificações recebam novos usos, que sejam, no entanto, compatíveis com sua configuração e estrutura física, com suas várias estratificações históricas, para que de fato promovam a manutenção do edifício ao longo do tempo, podendo, mesmo, ter repercussões para a recuperação de seu entorno. Intervenções em edifícios que são patrimônio histórico devem ser fundamentadas e cuidadosamente postas

em prática, a fim de que, o produto final não se torne uma farsa e mascare ou destrua as características que deveriam ser, de fato, transmitidas para as gerações futuras.

Para atingir os objetivos propostos, a dissertação está estruturada em duas partes, sendo a primeira delas um histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sua implantação, expansão e presença nas cinco cidades aqui citadas como casos de estudo; a segunda parte trata das questões relacionadas à preservação do patrimônio histórico, analisa as características arquitetônicas e define critérios de intervenção.

PARTE I

CAPÍTULO I

*“Tudo isto era sertão!
Nem a charrua revolvía a terra,
nem a semente acariciava o chão...*

...

*Pela fôrça de aço de dois riscos
é que a vida palpita neste chão.*

*Hoje
Tudo isto é produção!!”*

Euzébio Guerra ¹

¹ CALVO, Antonio. “A Noroeste do Brasil”. *Revista Ferrovia*, 1960.

1. IMPLANTAÇÃO E EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB)

1.1. O COMEÇO:

No início do século XIX, o Brasil possuía poucos caminhos terrestres verdadeiramente eficientes. As ligações eram feitas por via fluvial e, principalmente, marítima, em consequência da dimensão do país, do grande número de cidades na costa e da desatenção da coroa portuguesa. Em meados do mesmo século, de acordo com Odilon Matos, “(...) a carta de vias de comunicação de São Paulo, pouco diferia da dos últimos tempos coloniais(...)”². Foram mencionados pelo autor sete caminhos terrestres da capital, São Paulo, para as várias regiões da então Província, mas nenhum deles levava à região oeste, objeto de estudo deste trabalho.

Foi em 1835, dez anos após o funcionamento da primeira locomotiva (George Stephenson – Inglaterra³), que o Brasil, pela “Lei Feijó” (Diogo Feijó – Regência Una), autorizou a concessão de privilégios para companhias interessadas em construir uma ferrovia ligando as capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia à capital do país, Rio de Janeiro⁴. Vinte anos mais tarde, em abril de 1854, o empresário Irineu Evangelista

² MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, Sociologia e Política, 1974.

³ Cf. v. Carroll L. V. Meeks, 1964 / KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998, p. 58. George Stephenson movimentou um trem entre Darlington e Stockton, na Inglaterra, utilizando uma locomotiva a vapor projetada e construída por ele.

⁴ Cf. v. A.A. Pinto, 1977 / GHIRARDELLO, Nilson. *À Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista*, 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura) – FAU / USP, São Paulo, 1999.

de Souza construiu o primeiro trecho de ferrovia no país, 14 km, entre o Porto Mauá e a Estação de Fragoso (RJ). Logo, em 1855, o Governo Imperial financiou o início da construção da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba, grande “*produtor de café*” na Província de São Paulo.

Já controlando a comercialização do café no mercado europeu, o capital inglês, na segunda metade do século XIX, avançou também para racionalizar o transporte entre os locais de produção e o porto de embarque em Santos. Para tanto, obteve autorização para construir uma ferrovia entre Santos e Jundiaí, inaugurada em 1867. A *São Paulo Railway* – que seria nacionalizada em 1946 sob o nome de Estrada de Ferro Santos Jundiaí –, no trecho da Serra do Mar entre Paranapiacaba e Raiz da Serra, era um prodígio de engenharia. Utilizava um sistema funicular de planos inclinados no qual os trens eram puxados por cabos de aço tracionados por máquinas a vapor fixas ⁵.

Figura 1 - Foto da 1ª locomotiva – George Stephenson.

Fonte: PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*, p.117.

⁵ Cf. v. A.A. Pinto, 1977 / *REVISTA Ferroviária*, Rio de Janeiro, Edição Especial, abril de 1997, p. 15.

Nos anos 1870, o Brasil possuía 731 km de linhas férreas ⁶. Na Província de São Paulo, “(...) *a partir da construção da Estrada de Ferro Santos – Jundiaí pelos ingleses, (...), várias outras companhias são criadas, contando com capitais de grandes latifúndios paulistas, entre elas a Paulista (1872), a Ituana (1873), a Mogiana (1875) e a Sorocabana (1875) (...)*” ⁷. Em 1872, a “Paulista” (Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF) inaugura a ligação Jundiaí – Campinas; em 1873, a mesma companhia obtém concessão para o prolongamento de Campinas a Rio Claro. Na Proclamação da República (1889), o Brasil possuía 9.500 km de ferrovias ⁸. Matos ressalta que, até 1890, as estradas de ferro construídas na Província de São Paulo caminhavam por regiões já ocupadas, mas que, a partir dessa data, o prolongamento dos trilhos acontece juntamente com a exploração de novas regiões, dentre as quais podemos citar a região noroeste da Província com as Estradas de Ferro Sorocabana e Paulista, que ali chegaram. Ao findar o século, São Paulo apresentava índices animadores, possuindo 3.373 km de linhas férreas. ⁹

⁶ NEVES, Correia das. *A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Tipografias e Livrarias Brasil S/A, Bauru – E. S. Paulo, 1958.

⁷ GHIRARDELLO, op. cit., p. 10.

⁸ Ver dados apresentados por MATOS, 1974 / NEVES, op. cit., p. 21.

⁹ MATOS, op. cit., p. 91.

Figura 2 - Mapa da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.
Fonte: FERROVIAS *do Brasil*, 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

Figura 3 - Mapa da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.
Fonte: FERROVIAS *do Brasil*, 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

Figura 4 - Mapa da Estrada de Ferro Sorocabana.
 Fonte: FERROVIAS do Brasil, 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

Figura 5 - Mapa do Tronco Sul.
 Fonte: FERROVIAS do Brasil, 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

A idéia da construção de uma estrada de ferro para o Estado do Mato Grosso, segundo Neves, surge em Assembléia Geral, datada de 1851. Nessa época, a única via de acesso à citada Província acontecia através do Rio Paraguai e Rio da Prata, ambos de domínio estrangeiro (Paraguai e Argentina, respectivamente). Azevedo acrescenta que a idéia nasce da política de centralização do império e que toma impulso após a Guerra do Paraguai, como veremos mais adiante. Muitos tratados, para a livre navegação, foram assinados entre Brasil, Paraguai e Argentina, mas fracassaram em decorrência de dificuldades e fiscalização severa exercida por parte do Paraguai. Após o terceiro tratado fracassado, a Argentina, por sua vez, declara a livre navegação no Rio da Prata.

Magalhães¹⁰, no livro *“O Povo de Lins”*, versa que, após a invasão do Estado do Mato Grosso, durante a *“Guerra de Solano Lopes”* (Guerra do Paraguai, 1865-1870), em que houve o domínio do Forte Coimbra, o extermínio de 155 defensores do local e a ocupação de cidades importantes, o Brasil passa, efetivamente, a se preocupar em construir um *“caminho de ferro”* até o Mato Grosso. O conflito suprimiu a navegação, no Rio Paraguai, de barcos brasileiros e *“(…) as comunicações entre a capital do Império e a província invadida urgiam de ser restabelecidas por um caminho e se abrir através o ‘interland’, e pelo qual se pudesse enviar uma expedição de socorro (…)”*¹¹. As tropas brasileiras tardaram meses para chegar a Mato Grosso.

Várias foram as concessões de estudo de estradas de ferro, para o extremo oeste do Brasil, dadas pelo Governo da União, tendo sido propostos inúmeros pontos de partida e caminhos, todos com o objetivo de ligar o Estado do Mato Grosso ao restante do país. Não importava, para o Império, qual seria o traçado. O que realmente interessava, ressaltava Azevedo, era chegar ao Mato Grosso por uma *“(…) linha estratégica que permitisse ao*

¹⁰ MAGALHÃES, Paulo de. *O Povo de Lins*. São Paulo: Oficinas Gráficas de Saraiva S.A., 1954.

¹¹ Idem, p. 15.

*govêrno central levar mais facilmente a sua ação política e militar até às fronteiras meridionais e ocidentais do país. (...)”*¹². Para o autor, não são apenas os caminhos em si que interessam, visto que a ocupação, a produção e a circulação são, juntas, elementos essenciais para a defesa das fronteiras de um país.

O autor Cristiano Benedito Ottoni, no livro de 1859, “*O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*”, citado por Ghirardello, elaborou um Plano Geral de Viação para o Brasil, que repercutiu em trabalhos posteriores. Ottoni considerou questões como o traçado das ferrovias, a forma correta de distribuição do dinheiro público e a necessidade de se integrarem as malhas ferroviárias. Aspectos importantes deste trabalho são: o projeto que tomava como base o Rio São Francisco, ligando os extremos do país; a proposta de mesclar os meios de transporte ferroviário e fluvial; e a proposta de organização geral dos diversos projetos ferroviários que aconteciam, de forma isolada, no país.

Ghirardello esclarece que vários planos de viação foram apresentados, após o livro de Ottoni, ainda no período imperial, e destaca o Plano Geral de Viação Federal, criado em 1890, logo após a Proclamação da República. Foi chamado de Plano da Comissão, em virtude do grande número de profissionais envolvidos. Inovou em relação aos anteriores, porque definia eixos de acesso às várias regiões e os ligava entre si. As intenções desse plano eram: “(...) A) *ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do País*; B) *favorecimento à continuidade dos traçados ferroviários existentes, pois a década de 1880 é pródiga na construção e ampliação de linhas, possibilitando o aproveitamento das mesmas*; C) *forte sentido estratégico, induzindo a*

¹² AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo, Edições Melhoramentos, 2ª. Edição, s.d., p. 88.

*ocupação econômica e colonização às fronteiras com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia prevendo, inclusive, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico (...)”*¹³.

Embora não tenha sido viabilizado, esse plano teve grande impacto na proposta de ligação da Província do Mato Grosso com o resto do país. Dentro das 36 ferrovias conjugadas com navegação fluvial, três sistemas foram propostos para o Mato Grosso. De acordo com o autor, “(...) o primeiro determinava que a ferrovia partisse de Barra Mansa a Catalão e de Catalão ao Mato Grosso, passando pela cidade de Goiás; o segundo visava à ligação de Uberaba a Coxim, e, finalmente, o terceiro preconizava o traçado Paranaguá a Miranda e Corumbá (...)”¹⁴, conjugando-se, a princípio, com navegação fluvial. Desses planos surge a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB).

Nos primeiros anos do século XX, as discussões sobre a construção da ferrovia para o Mato Grosso se concentravam na questão do ponto de partida, ou seja, onde seria o “marco zero”. Uma série de pareceres, a respeito do assunto, foi formulada por renomados engenheiros, mas vamos nos ater a dois que aparecem no livro de Correia das Neves, como os mais significativos: o Memorial do Engº. Emílio Schnoor, publicado em abril de 1903, e o Parecer do Engº. Paulo Frontin, em sessão realizada no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, em 1º. de outubro de 1904.

No “Memorial do Projeto de Estrada de Ferro a Mato Grosso e Fronteira da Bolívia”, “(...) Emílio Schnoor chegou à conclusão de que o melhor traçado, dentre os vários apresentados, era o que aconselhava o início em São Paulo dos Agudos, passando por Itapura – Miranda – Rio Paraguai. No seu memorial, Emílio Schnoor ressaltou a fertilidade das terras que a ferrovia deveria atravessar, numa extensão de 468

¹³ GHIRARDELLO, op. cit., p. 13.

¹⁴ NEVES, op. cit., p. 21 e 22.

*quilômetros, com quedas d'água que poderiam ser aproveitadas no futuro, principalmente as de Itapura, Avanhadava, Urubupungá. A ferrovia ainda iria servir a uma zona de notável importância econômica, onde existiam milhões de rezes e teria comunicações com a rede hidrográfica de Mato Grosso, e além de servir a uma zona estratégica, iria incentivar a política de boa vizinhança, proporcionando à Bolívia comunicações para o mar (...)"*¹⁵.

O Parecer de Paulo Frontin aparece no livro de Neves, como a conclusão de meses de discussão ocorridas no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. *"(...) Em 5 de abril de 1904, a diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais enviou ao Clube de Engenharia substancioso memorial, apresentando provas sobre as vantagens de um traçado com partida de um ponto de São Paulo (...)"*¹⁶. Após estudos feitos em reuniões, com discussões acaloradas, *"(...) Prevaleceu o julgamento de Paulo Frontin, em sessão realizada em 1º de outubro daquele ano. Foi a seguinte a conclusão de seu parecer: (...) Resolve, confirmando seu voto unânime expresso na moção de 1º de fevereiro do corrente ano, aconselhar, como problema nacional e inadiável, a cargo exclusivo da União, a construção da estrada de ferro que, partindo das imediações de São Paulo dos Agudos, passando por salto de Urubupungá, se dirija ao ponto da margem do rio Paraguai, nas proximidades da Bahia Negra, que, por estudos a serem com urgência efetuados, fôr julgado o mais adequado para o término da secção brasileira de via férrea internacional destinada a encaminhar para o Brasil o movimento comercial do sudeste da Bolívia e da parte do Paraguai; estrada de ferro que tornará, outrossim, as comunicações*

¹⁵ Idem, p. 31 e 32.

¹⁶ Ibidem.

rápidas com o Estado do Mato Grosso, independente de percurso em países estrangeiros;(...)”¹⁷.

Esse último parecer foi aceito pelo então Ministro de Viação, Lauro Muller, que, de imediato, fez pedido de revisão, ao Presidente da República, da concessão prevista pelo Decreto do Governo Provisório nº. 862, de 16 de outubro de 1890, que previa outro ponto de partida, bem como traçado diverso, para a citada ferrovia. O ministro justificou seu ato proferindo que, *“(...) sendo o objetivo da estrada de Coxim dar viação ao sul do Mato Grosso, a mudança de seu ponto inicial para o prolongamento da Sorocabana parece ser um ato imposto pelas condições atuais da viação. Com efeito, não só a Sorocabana é hoje uma linha de propriedade da União, que, recebendo o tráfego da viação de Mato Grosso, vai sofrer valorização que deverá diminuir muito ou talvez anular o ônus da garantia dos juros das linhas a construir, como, além disso, em São Paulo dos Agudos cruzam-se as duas artérias paulistas, a Sorocabana e a Paulista, de modo que a linha a construir tem seu tráfego sempre garantido contra qualquer interrupção que porventura possa ocorrer na Sorocabana (...)”¹⁸*. Lauro Muller conclui que, em virtude de todas as considerações feitas, Bauru ou suas proximidades, seria o ponto mais indicado como início da ferrovia.

No dia 21 de junho de 1904, é organizada a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), com capitais franco-belgas, com a finalidade de explorar a concessão obtida pelo Banco União de São Paulo, mediante Decreto nº. 862, de 16 de outubro de 1890, para a exploração do traçado. O Decreto nº. 5.266, de 30 de julho do mesmo ano, transfere a concessão à recém-criada Companhia. O contrato concede 60 anos para a construção da ferrovia, uso e gozo, *“(...) isenção de direitos nas importações,*

¹⁷ Idem, p. 33.

¹⁸ Idem, p. 34.

direito de desapropriações, juros de 6% durante 30 anos sobre capital de 30:000\$000 [trinta mil contos de réis] por quilômetro, criar campos de experiências destinados à educação de operários agrícolas no manejo de instrumentos agrários e na prática de cultura de plantas nacionais e exóticas; adquirir terras para dividi-las em lotes de 30 hectares, vendendo-as pelo custo; entrega ao governo após a inauguração de trechos em tráfego, de uma linha telegráfica, zelando pela conservação. Dentro de um prazo de seis meses, a companhia era obrigada a apresentar ao govêrno estudos de reconhecimentos da linha compreendida entre Bauru e Itapura, e, para a apresentação do estudo análogo e conclusão de outro trecho, ficou estipulado prazo de três anos. (...)”¹⁹. Em 15 de julho de 1905 têm início os trabalhos de construção da estrada, como será descrito a seguir.

Figura 6 - Mapa do novo trajeto EFNOB.

Fonte: FERROVIAS do Brasil, 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

¹⁹ Idem, p. 35 e 36.

1.2. A CONSTRUÇÃO:

Os mapas existentes antes de 1905 designavam toda a área oeste de São Paulo como “(...) *zona desconhecida habitada por índios (...)*” ou “(...) *terras devolutas não exploradas (...)*”²⁰. Essa parte desconhecida do Estado era referenciada de forma genérica, como região oeste ou noroeste, em virtude da falta de informação e de conhecimento da região. Com o reconhecimento do sistema fluvial, essas áreas passam a ser denominadas de acordo com os nomes dos rios Tietê, Aguapeí/Feio, Peixe e Paranapanema, tributários do Rio Paraná. Somente na década de 1920, quando as ferrovias já estavam formadas quase por completo, é que as diversas regiões passam a ser denominadas utilizando-se os nomes dessas ferrovias.

Figura 7 – Mapa dos rios e Estradas de Ferro no noroeste de São Paulo.

Fonte: QUEIROZ, Paulo R. Cimo. *Uma ferrovia entre dois mundos: a EF Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*, p. 35.

²⁰ GHIRARDELLO, op. cit., p. 01.

Neves pondera que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), a ser construída em direção ao Mato Grosso, ainda não tinha traçado definido em razão do desconhecimento da zona oeste do país, incluindo-se, aí, a área do oeste paulista. Para tanto, “(...) *A companhia [CEFNOB] era obrigada a apresentar os estudos definitivos e o orçamento à aprovação do govêrno por secção de extensão não inferior a 100 quilômetros compreendidos entre os pontos obrigados de passagem, tendo sido dado o prazo máximo de dois anos para a apresentação dos da 1ª. Secção e os das secções seguintes até seis meses antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.*(...)” ²¹.

Em 1902, no início do governo do Presidente Rodrigues Alves, a malha ferroviária paulista tinha aumentado substancialmente, em busca da produção cafeeira. O café se alastrou pelo norte do Estado de São Paulo, transpôs o Rio Tietê e ocupou o centro-oeste. “(...) *A ocupação sistemática do oeste paulista pelas frentes de conquista intensifica-se a partir das duas últimas décadas do século XIX. Embora a criação de gado se incluisse entre as atividades da produção que ali se organizava, é a cultura do café a grande impulsionadora do movimento* (...)” ²². Em 1850, a produção cafeeira paulista representava apenas 5,6% do total nacional; em 1875, este índice aumenta para 26% e “(...) 40% em 1885 quando se torna, de longe, a principal responsável pela expansão do produto. A incorporação do oeste paulista a esse rush ocorre apenas na década de 1880. Até esse momento, a ‘fronteira do café’, na direção oeste, estava em Botucatu, cujos produtores, já em 1870, reclamavam um acesso mais fácil aos mercados, para a sua produção de ‘15 a 20 mil arrobas anuais’(...)” ²³. Matos versa que as ferrovias no Estado de São Paulo estavam intimamente ligadas ao café, pois seus promotores foram

²¹ NEVES, op. cit, p. 36.

²² LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. Dissertação de mestrado em Ciências Humanas na área de História Social, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1978, p. 106.

²³ Cf. v. MATOS, 1974 / LIMA, op. cit., p. 107.

fazendeiros e toda a rede ferroviária paulista foi construída em razão da cultura cafeeira, com raras exceções, como a Noroeste do Brasil.

Em 1903 as estradas de Ferro Sorocabana e Paulista encontravam-se em São Paulo dos Agudos (atual cidade de Agudos). Em 1905, finalmente chegam a Bauru os trilhos da Sorocabana e, naquele mesmo ano, têm início as obras da NOB Tidei Lima utiliza o conceito de “*frente pioneira*” para caracterizar a formação histórica de Bauru. Distinto da etapa das chamadas “*frentes de expansão*”, um processo ainda lento, com as terras ocupadas em regime de “*posse*”, as “*frentes pioneiras*” configuram um movimento rápido, quando as terras já são mercadorias negociadas por companhias de colonização. A ocupação se acelera, com a presença das “*ferrovias*” e outros implementos da sociedade capitalista. A CEFNOB foi a primeira a “*abrir territórios*”²⁴, diferentemente das demais ferrovias predecessoras, que foram em busca da produção cafeeira. Tinha como proposta a exploração das zonas oeste do Estado de São Paulo e oeste do Brasil, ainda totalmente inexploradas. Lima discorre que a “*(...) Noroeste é produto de um amplo projeto pensado desde meados do século XIX, quando se discutia a necessidade – por razões econômicas, políticas e estratégicas – da construção de uma ferrovia em direção ao Mato Grosso, que tornasse possível a defesa das fronteiras remotas*”, a “*consolidação da unidade nacional*”, e o “*comércio pelos países mediterrâneos da América do Sul (...)*”²⁵. O autor cita, ainda, que havia o interesse pela expansão cafeeira para o oeste do Estado e pelo escoamento do gado do Estado do Mato Grosso em direção a São Paulo.

²⁴ GHIRARDELLO, op. cit, p. 04.

²⁵ LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo Conjunto da Companhia NOB Parecer*. www.bauru.sp.gov.br/codepac.codepac_processostombados/parecer. Acesso em 15 de novembro de 2003.

Figura 8 – Mapa da Evolução das Linhas Férreas no Estado de São Paulo.
 Fonte: MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*, p. 131.

Figura 9 – Mapa da Evolução das Linhas Férreas no Estado de São Paulo.
 Fonte: MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*, p. 132.

Após a assinatura do Decreto nº 5.266, do ano de 1904, a primeira medida da CEFNOB, segundo Ghirardello, foi contratar o reconhecimento do trecho do solo paulista da Estrada Bauru ao Rio Paraná – primeiro reconhecimento geral da área, anterior à Comissão Geográfica de 1905. Os trabalhos da Ferrovia estavam divididos em três etapas:

Estudos, Construção e Tráfego. Os Estudos estavam subdivididos em Reconhecimento, Exploração, Projeto ou Estudo Definitivo, Orçamento e Locação. A Companhia contratou, para a construção da linha e fornecimento de equipamentos, a empresa francesa **Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics**, e que, por sua vez, empreitou os trabalhos da empresa Construtora Machado de Mello, de propriedade do Engº Joaquim Machado de Mello, formado pela Universidade de Gand – Bélgica. Mello também sub empreitou partes específicas da obra, ocupando a posição de empreiteiro geral.

Segundo Correia das Neves, a Empreiteira Machado de Mello mandou a Bauru a primeira comissão de engenheiros para fazer o reconhecimento e os estudos necessários à construção da nova ferrovia, grupo este comandado pelo Engº Luis Gonzaga de Campos. O Engº. Sylvio Saint Martin, um dos membros da comissão, ressalta que a grande quantidade de córregos e riachos, além de contribuir para a lavoura, era de “(...) *excelentes condições técnicas* (...)” ²⁶ para o traçado da Ferrovia. As condições possibilitavam que os trilhos fossem situados no divisor de águas dos Rios Tietê e Aguapeí/Feio. “(...) *O caminho Geral da linha seria ‘naturalmente conduzido pela disposição dos cursos d’água’, ou seja, aproveitar-se-iam, principalmente, os afluentes do Tietê bordeando-os à meia encosta, como forma de buscar rampas suaves, fugindo-se de desníveis bruscos* (...)” ²⁷.

Nos estudos definitivos da primeira secção de 100 km, aprovados pelo Decreto nº. 5719, de 10 de outubro de 1905, é estabelecido o ponto de partida da Ferrovia, determinado pelo local da Estação Sorocabana em Bauru, a fim de facilitar o transbordo. Outras três estações são definidas, sendo situadas próximas “(...) *ao Rio Batalha, outra no Alto Tabocal e a terceira no ponto final da secção* (...)” ²⁸, em razão da desocupação da

²⁶ GHIRARDELLO, op. cit., p. 22.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Idem, p. 23.

zona e da pouca cultura existente. Esses estudos consideraram também a questão da obtenção de materiais de construção, tendo sido constatada a existência de pedreiras de boa qualidade, em um ponto ou outro da linha, as quais serviam somente para fundações e enchimentos. Em relação à madeira, esta era encontrada de forma abundante na mata e serviria para dormentes e edificações. Mas antes mesmo da aprovação dos estudos definitivos, em 15 de julho do mesmo ano, foram feitas as primeiras construções pertencentes à Estrada. Em novembro de 1905, foram iniciadas as obras da Ferrovia, efetivamente, a qual tinha, como trajeto, a ligação Bauru-Cuiabá (MT). Em 31 de dezembro, já existiam “(...) *estação, edifícios e dependências: armazém provisório, almoxarifado, oficinas (não acabadas), edifícios de administração e casas de operários, e, na linha: três casas de turmas, 6 quilômetros de linha telegráfica assentada, 6 quilômetros de linha telefônica assentada e 4.500 de cerca de arame com quatro fios. (...) Existia, também, o seguinte material rodante: 3 locomotivas fabricadas nos ‘Ateliers de la Meuse’, 18 vagões plataforma, 4 vagões cobertos e 12 trólis (...)*”²⁹. Naquele ano o núcleo urbano apresentava cerca de 600 habitantes.

“(...) *Sertanejos, baianos e mineiros executavam o trabalho mais pesado: a derrubada das matas e o destocamento (...)*”³⁰. As locações das linhas, assentamento dos dormentes e trilhos eram feitos por pessoal especializado “(...) *quase sempre formado por imigrantes portugueses e espanhóis (...)*”³¹. As condições de trabalho eram subumanas, com jornadas de 10 horas por dia, sem descansos semanais; empregados eram obrigados a comprar alimentos nos armazéns da ferrovia, em virtude da distância, e acabavam se endividando; as más condições sanitárias, de alimentação e trabalho, faziam operários

²⁹ NEVES, op. cit., p. 49 e 50.

³⁰ Idem, p. 25.

³¹ Ibidem.

contraírem doenças rapidamente; a proximidade do Rio Tietê fazia as condições de salubridade piorarem.

Ghirardello ressalta que a construção da NOB foi levada ao máximo de simplificação: “(...) obras de péssima qualidade, objetivando, à custa da exploração do trabalho, os maiores lucros possíveis”³². Por isso, a maior parte de seu traçado aconteceu próximo a córregos e rios, regiões mais planas, para evitar cortes e aterros, além de permitir o abastecimento das locomotivas a vapor. Para isso, as caixas d’água precisavam estar próximas às fontes fornecedoras. “Muito embora a CEFNOB fizesse aprovar preliminarmente as diversas etapas da construção, conforme rezava o decreto firmado entre ela e a União, durante as obras os trabalhos eram simplificados, buscando maior economia de mão-de-obra e material, mesmo que para tanto a segurança da via férrea fosse sacrificada”³³.

Os Materiais utilizados eram os disponíveis no local – madeira e areia. Os materiais mais caros, como tijolos e trilhos, tinham transporte obrigatório e, por muitas vezes, foram utilizados como material estrutural. A travessia de córregos e ribeirões era feita através dos “bueiros abertos”, que eram muros de arrimo colocados paralelo ao curso da água, tendo entre eles somente feixes de trilhos, que eram base para a linha. Quanto à bitola de um metro, ou bitola métrica, utilizada pela Companhia, o autor considera que, “(...)embora (...) fosse usual no Estado de São Paulo, seu uso se dava, principalmente, em ferrovias de pouca expressividade, ou ramais sem importância, destinados a pouco tráfego. A bitola métrica numa via tronco, de penetração, com quase 1.300 quilômetros,

³² GHIRARDELLO, op. cit., p.32;

³³ Idem, p.33;

era tecnicamente pouco recomendável (...)”³⁴. A linha única impedia o movimento de trens nos dois sentidos ao mesmo tempo. Os trilhos eram assentados sobre dormentes de madeira, e estes, diretamente sobre o solo, diminuindo assim a vida útil da linha. As obras eram executadas de maneira manual e os trilhos eram “(...) *implantados num processo denominado de ‘raspagem’ que consiste da retirada apenas da camada superficial do solo natural (...)*”³⁵. Para a ausência de pedregulhos ou britas como lastro sob os trilhos, foram usadas, como justificativas, a distância dos fornecedores de materiais de construção, bem como a inexistência de pedras de qualidade. Visando à economia, foram construídas “*curvas com raios de até 163 m consideradas fechadas e perigosas, limitando a velocidade do trem*”³⁶. Também pelo fator econômico, as rampas chegavam a atingir 2,5% de inclinação, sendo muito íngremes para locomotivas a vapor, o que reduzia a capacidade

³⁴ Idem, p.34. O afastamento entre os trilhos, a bitola, e a discussão sobre as vantagens e desvantagens de bitolas maiores ou menores foi assunto que acompanhou todo o desenvolvimento das estradas de ferro. A discussão aparecia já nos tratados de construções ferroviárias do século XIX e, em nosso país, comparece em textos de revistas de engenharia. Uma síntese de grande interesse sobre o tema comparece no artigo de Ataliba Valle, Estradas de Ferro. Notas de Aula, *Revista Polytechnica*, 1929, n. 95-96, pp. 397-412, de onde provêm os dados a seguir. Os primeiros trilhos estabelecidos para os veículos em estradas de rodagem tinham bitola de 4 pés e 81/2" (= 1,435m), que era o afastamento das rodas daqueles veículos; as estradas de ferro, a começar pela de Stephenson, mantiveram essa distância. Na Europa, prevaleceu a bitola de 1,435 m, mas havia exceções, tais como Rússia (1,521 m) e Espanha (1,735 m). Na Índia, a bitola larga era de 1,68m e nos Estados Unidos, chegava até 1,83 m. O autor cita que segundo o Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, a distribuição das bitolas na rede mundial era: 12% acima da normal, 3 tipos; 67% normal (1,435); 21% abaixo da normal, 23 tipos. Ou seja, havia 27 tipos de bitola. No Brasil, a bitola normal é a de 1,00 m; a larga, de 1,60 m; as estreitas, 0,76; 0,66; 0,60.

O autor informa que, para um mesmo traçado, a bitola de 1,00m custa um pouco menos que a de 1,60m, pois demanda uma plataforma mais estreita, dormentes mais curtos e um menor volume de lastro. A bitola estreita tem ainda traçado mais econômico e fácil pela sua maior flexibilidade, menos despesa no estabelecimento, menores pesos das superestruturas da via permanente, do material rodante. Permite a execução de raios de curvas menores, sendo, portanto, mais fácil de contornar obstáculos naturais, diminuindo trabalhos de terraplenagem e obras-de-arte. No entanto, traz alongamento do traçado, na exploração comercial não há redução de despesas, e a construção custa menos. Mas a dificuldade de conservação do material rodante é maior.

Já a bitola larga promove uma diminuição das resistências à circulação, causando menor estrago do material fixo e rodante. Possibilita, ademais, maior velocidade (diâmetro das rodas é maior quanto maior a bitola) e maior capacidade de transporte, com locomotivas mais potentes, aproveitando melhor a resistência da estrada oferecendo melhor proporcionalidade entre potência das locomotivas, além de maior comodidade. Desse modo, a bitola larga é mais cômoda, segura, veloz; mais econômica para movimentos intensos, grandes tonelagens e longos percursos. A bitola estreita tem pequeno custo e presta-se para tráfego reduzido. Desse modo, estranha-se que a EFNOB, que foi prevista para transportar grande quantidade de cargas, tenha se utilizado da bitola métrica.

³⁵ Idem, p.36.

³⁶ Ibidem.

de tração. Permitiam-se rampas íngremes, para um maior aproveitamento do terreno natural.

FIGURA 16 – A simplificação das obras durante a construção da CEFNOB. Execução de um bueiro. Foto sem data (Centro de Memória Regional, RFFSA/UNESP, Bauru, SP).

Figura 10 – Fotos dos bueiros abertos e da linha – Ghirardello.

Fonte: GHIRARDELLO, Nilson. *Á Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista*, p. 51.

Segundo Ghirardello, entre as estações, eram obrigatórios os postos de cruzamento ou postos de parada, em razão da necessidade de abastecimento (água e lenha) e do cruzamento de trens em sentido contrário. Nesses locais, não se edificavam estações, no máximo se construíam moradias para funcionários. Os funcionários dos postos cuidavam da manutenção da via permanente e faziam rondas noturnas. Os aparelhos de mudança de via (AMV) – popular “chave” — comandavam as operações. As esplanadas das estações tinham forma de um retângulo alongado, nunca inferior a 200m x 70m, de forma que sobraria espaço suficiente para futuras edificações e também local para estacionamento de carro, ainda de tração animal, em frente à estação. Tais esplanadas eram locadas nas retas, para melhor visualização das composições (trens) pelo pessoal em trabalho e completamente planas, para garantir a estabilidade dos vagões, quando desgatados. Em consequência, também, dessa questão, juntamente com a precariedade dos métodos construtivos, bem como a limitação no uso de materiais e ambição de lucros,

escolheu-se a meia encosta dos cursos d'água. – uma das diferenças entre a NOB e as demais ferrovias. Por aí passava a linha tronco e também um feixe de desvios para aguardar cruzamento de trens em sentido contrário, manutenção, carga e descarga, estacionamento, abastecimento de água, lenha, etc.

Figura 11 – Foto de uma locomotiva a vapor abastecendo-se de água.

Fonte: PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*, p.119.

As estações ferroviárias localizavam-se junto às esplanadas, que eram grandes áreas planas, de pelo menos 200m lineares (dito anteriormente). Essas estações — incluindo a de Bauru —, foram executadas em madeira, retirada das matas durante a execução da ferrovia, e eram “(...) *barracões provisórios, cobertos por telhas de zinco, em duas águas (...)*”³⁷. As plantas apresentavam desenho padrão: “(...) *numa das extremidades a casa do agente; anexa a esta, a agência com os seus guichês de venda de bilhetes; a espera, que nada mais era que o acesso à plataforma de embarque e desembarque e pequeno depósito. Próximos a casa do agente, mas em construção isolada, os banheiros públicos (...)*”³⁸. O embarque e desembarque aconteciam em plataforma elevada e coberta pelo prolongamento

³⁷ Idem, p.37.

³⁸ Ibidem.

da água do telhado, do lado dos trilhos, considerado pelo autor abrigo precário para os passageiros. Os Armazéns raramente existiam, porque não havia o que transportar. Começaram a ser edificadas a partir do final da década de 1920, quando as lavouras começaram a produzir. Os aspectos das Estações eram de simplicidade e rusticidade, diferentes das das estações de outras ferrovias, que quase sempre eram em alvenaria de tijolos, requintadas, com filiação ao ecletismo, gares cobertas com elementos metálicos. Ghirardello fala que outros autores salientam a qualidade das construções ferroviárias, na capital e em cidades pequenas, de outras companhias de estradas de ferro.

No relatório de 1907, apresentado pelo engenheiro Eugène Lafon, a descrição dos trabalhos executados na implantação da ferrovia se conjuga com considerações sobre benefícios para a economia da região. Azevedo confirma, relatando que, entre 1905 e 1910, quando os trilhos já alcançavam as barrancas do Rio Paraná, os fazendeiros tinham em suas propriedades, um total de 2.651.700 pés de café. Ainda, segundo o mesmo autor, por volta de 1938, na região de Bauru, existiam perto de 11 milhões de cafeeiros. Em relação a outros municípios que nasceram à beira da ferrovia, os números também são expressivos: Pirajuí, com 2.624.711; Cafelândia, com 1.520.662; Lins, com 2.050.000, e Penápolis, Birigui e Araçatuba, por intermédio de seus fazendeiros, negociavam cerca de um milhão de arrobas de café.

Em 27 de setembro de 1906, é aberto o tráfego provisório até o quilômetro 48 (Estação de Jacutinga, atual Avaí), incluindo a Estação de Presidente Tibiriçá. Em janeiro de 1907, dia 14, é aberto mais um trecho, do quilômetro 48 ao 92. Naquele mesmo ano, é alterado o trajeto da Ferrovia, fazendo a ligação de Bauru a Corumbá (MS), o que, de acordo com Tidei Lima, atendia melhor ao “(...) *convênio político com a Bolívia e ao*

plano continental de um ferro-carril do Atlântico ao Pacífico (...)”³⁹. “*O Rebojo (abertura natural) do Jupia foi o ponto escolhido para o salto de margem a margem do Paraná(...)*”⁴⁰.

Em abril de 1907, o governo federal determinou a mudança do ponto final a ser atingido, passando a cidade de Corumbá (no sul do Mato Grosso, às margens do Rio Paraguai) a ser o novo ponto final, em vez de Cuiabá, proposto no antigo traçado⁴¹. A mudança foi determinada pelo Decreto nº. 6.463, de 25 de abril daquele ano. Em consequência da alteração, não haveria mais necessidade de se manter o traçado da ferrovia margeando o rio Tietê e, muito menos, de se fazer a travessia desse rio. Mas relata Neves que, quando decretada a alteração, o trecho até as margens do Rio Tietê (km 300) já havia sido construído. O engº Eugene Lafon, presidente da CEFNOB na época, em nome desta, posicionou-se contra se refazerem as obras pelo espigão; portanto, o curso da estrada seguiu até Itapura, próximo ao Tietê. Em Itapura, a linha sofre uma inflexão para o sul, rumo a Jupia. Para Queiroz, o novo ponto final correspondia à adoção do plano de Schnoor e, assim, a incumbência do reconhecimento do novo traçado, feita ao engenheiro, não foi surpresa.

³⁹ LIMA, *Antigo Conjunto...* op. cit.

⁴⁰ NEVES, op. cit., p. 53.

⁴¹ QUEIROZ, Paulo R. Cimo. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E.F.Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*, Bauru, SP : EDUSC; Campo Grande, MS : Ed. UFMS, 2004., p. 26.

ponto final. Mas a decisão de continuar as obras próximos à margem resultou na morte de muitos operários (número incalculável), em consequência da malária, febre amarela e leishmaniose. As obras da Itapura – Corumbá foram levados a efeito pelas duas extremidades, tendo sido iniciadas em maio de 1908, em Mato Grosso.

Em 16 de fevereiro de 1907, foi inaugurado o trecho entre Lauro Muller (km 92) e Miguel Calmon (km 202), tendo sido abertas ao tráfego as Estações de Presidente Pena (atual Cafelândia), Albuquerque Lins (Lins), Hector Legrú (originou a cidade de Promissão) e Miguel Calmon (cidade Avanhandava). A Estação de General Glicério, que deu origem à cidade de Glicério, foi inaugurada em 1º. de setembro de 1908. Quanto ao trecho de Miguel Calmon a Araçatuba (km 281), foi aberto ao tráfego em 02 de dezembro do mesmo ano. Já o ano de 1909 foi marcado pela inauguração de duas estações de importância para Pirajuí e Bauru, no sentido econômico: a Estação de Toledo Piza (1º. de julho), localizada dentro da fazenda do Coronel Toledo Piza, uma das maiores produtoras de café da região, e, a não menos importante, Estação de Val de Palmas (1º. de setembro), também fazenda com grande produção.

Em 18 de fevereiro de 1910, de acordo com Correia das Neves, chegam a Bauru os trilhos da Companhia Paulista. Esse acontecimento é comemorado com festa pela população ⁴³. A estação de Itapura foi inaugurada em 13 de maio do mesmo ano. Em novembro, dia 4, é inaugurada a Estação de Jupia, e aberto o tráfego de Itapura até esta estação, através da travessia do Rio Paraná, por “ferry-boat”. Em 2 de novembro, os trilhos atingem a Estação de Três Lagoas.

⁴³ NEVES, op. cit.

Figura 13 – Foto do “ferry-boat” que fazia a travessia dos trens da NOB.
Fonte: PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*, p.102.

*“(...) A Estrada ia funcionando com muita irregularidade. Não cumpria totalmente, as exigências do contrato. Dia a dia, agravava-se a situação. A Inspetoria Federal de Estradas de Ferro impôs à Companhia multa de Cr\$1:000\$000 [Cruzeiros] por dia de excesso de cada um dos prazos marcados. A penalidade imposta foi aprovada pelo aviso n. 55, de 30 de maio de 1913, do ministro da Viação e Obras Públicas, e mandou que fosse feita uma inspeção na Estrada. (...) A inspeção foi realizada em julho e terminou em setembro de 1913, tendo apresentado um relatório circunstanciado, apontando as falhas e as necessidades da Estrada. A Companhia, diante da exposição da comissão, dirigiu uma petição ao governo, propondo a rescisão das obrigações contratuais, tendo sido estas rejeitadas, por ilegais (...)”*⁴⁴. O Decreto nº. 10.523, de 23 de outubro do mesmo ano, declarou caduco o contrato e ordenou que as obras prosseguissem por administração, *“(...)custeadas com o produto do saldo do empréstimo de 100 milhões de francos (...). Em 28 de outubro de 1913, o ministro da Viação e Obras Públicas aprovou*

⁴⁴ NEVES, op. cit., p. 84.

*as instruções para o serviço de administração(...). A comissão de administração teve como chefe o engenheiro Carlos Euler(...)”*⁴⁵.

Os dirigentes da CEFNOB demonstraram ser de pouca importância a perda da concessão do trecho no Mato Grosso, principalmente porque, além de estarem em dificuldades financeiras, o trecho economicamente compensador era o do Estado de São Paulo. Além disso, a nova ferrovia dependeria constantemente do trecho Bauru – Itapura para chegar às demais regiões do país. O ano de 1913 é marcado, também, pela destituição, por parte do governo, da Construtora Machado de Mello. O acontecido se deu com base no relatório feito pela Comissão, que tinha como presidente engº. Firmo Ribeiro Dutra, que vistoriava a construção e relatou ao governo a situação dos trabalhadores e a má execução das obras.

Os dois trechos da Ferrovia, no Mato Grosso, são unidos na estação de nome “ligação”⁴⁶ (1º de Setembro de 1914) – perto de Campo Grande. As obras da CEFNOB se encerram no ano de 1914, com a ligação com Porto Esperança, na fronteira com a Bolívia, em 31 de agosto. Mas somente em 12 de outubro é que será feita a inauguração de Porto Esperança e a abertura ao tráfego. Estava completa a ligação Bauru – Corumbá (nessa época, a ligação Porto Esperança – Corumbá era feita pelo Rio Paraguai): 459 km no Estado de SP e 813 no Estado do MT, total de 1.272 km. Até aqui, 10 cidades surgiram em São Paulo após a implantação da ferrovia: Avaí, Presidente Alves, Cafelândia, Lins, Promissão, Avandava, Penápolis, Glicério, Birigüi e Araçatuba.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ GHIRARDELLO, op. cit., p. 43.

Figura 14 – Foto da colocação da “ligação” a Porto Esperança.
Fonte: REVISTA Ferrovia – s/d.

O término da EFNOB se deu em meio a uma situação precaríssima por parte da Companhia, que se encontrava com dificuldades financeiras ⁴⁷. Os problemas iam desde atraso no pagamento dos salários dos trabalhadores e no cronograma previsto, a pedidos de novos prazos inicialmente estipulados em contrato, falta de material de construção, bem como locomotivas novas paradas no porto de Santos, para o trecho Itapura – Corumbá.

Em 28 de novembro de 1914, Carlos Euler, então presidente da comissão de administração, propõe ao governo federal a encampação do trecho Bauri – Itapura, uma

⁴⁷ NEVES, op. cit.

vez que a Itapura – Corumbá já pertencia à União. Naquele mesmo mês, a comissão “(...) *finda a sua missão (...)*”⁴⁸ e o engenheiro Carlos Euler entrega a chefia da Itapura – Corumbá ao engenheiro Firmo Ribeiro Dutra. A autorização do poder executivo para a encampação da linha de propriedade da CEFNOB (Bauru – Itapura) acontece em 5 de janeiro de 1915, pela Lei nº. 2.924, artigo 30. Mas só “(...) *em 1917 o governo federal inicia processo de encampação da ferrovia, completado em 1919. Os trechos Bauru / Itapura e Itapura / Corumbá são unificados sob a denominação de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (...)*”⁴⁹. O Decreto nº. 12.746 foi assinado em 12 de dezembro, cessando as atividades da concessionária com o pagamento do governo pela encampação: 37.731:000\$000 (contos de réis) em apólices de papel.

Após encampação da CEFNOB, o governo federal teve de reconstruir quase que todo o trecho no Estado de São Paulo, o que ocorreu durante a década de 1920⁵⁰. A estrada foi quase que totalmente reconstruída, segundo Queiroz, apresentando novo traçado, novos trilhos, novas “*obras de arte*”, etc. Foram feitas diversas retificações no traçado, diminuindo quilometragens e criando novas chaves e estações. “(...) *A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o Estado herdaram o caos, que tratassem de recuperar-se(...)*”⁵¹. É nessa época (1926) que se constrói a “variante” de Araçatuba a Jupiá, ou seja, uma nova linha pelo espigão, com melhores condições técnicas e quilometragem inferior, passando, após sua conclusão, a fazer parte da linha tronco e transformando a linha até Itapura em “ramal de Itapura”. Em 1940, a linha Lussanvira a Itapura é suprimida e passa a ser chamada de “ramal de Lussanvira”.

⁴⁸ Idem, p. 91.

⁴⁹ LIMA, *Antigo Conjunto...* op. cit.

⁵⁰ GHIRARDELLO, op. cit.

⁵¹ Idem, p. 45.

Assim como Ghirardello, Queiroz salienta que o trecho da NOB, no Estado de São Paulo, foi, como um todo, mal construído, por isso a necessidade de se retificar a linha desde o seu princípio até a divisa com o Rio Paraná. Quanto ao trecho mato-grossense, o autor escreve que houve um melhor planejamento em relação às curvas e rampas (raios maiores que 300 metros e rampas inferiores a 1% de inclinação), muito embora a condição do material utilizado fosse praticamente a mesma do de São Paulo. A explicação para esta diferença cabe a quem construiu cada trecho, uma vez que vários autores afirmam que a Construtora Machado de Mello, responsável por Bauru – Itapura, simplificou ao máximo a construção, a fim de diminuir os custos; já no Mato Grosso, a linha foi executada por Comissão instituída pelo Governo da União.

Em 24 de junho de 1918, o “(...) Eng^o. Arlindo Ribeiro da Luz, ao assumir a direção da Itapura – Corumbá, encontrou os escritórios da diretoria e contabilidade instalados no Rio de Janeiro. Não convindo semelhante situação, por contrariar os interesses públicos, foi obtida do Ministério da Viação a sua transferência para Bauru. Instalada a administração central naquela cidade, a administração pôde conhecer de perto as necessidades dos serviços e imprimir-lhes nova orientação (...)”⁵². A situação da ferrovia em 31 de dezembro do mesmo ano, era muito precária, pois fora construída sem prever o tráfego intenso futuro. “(...) Urgia a remodelação completa da via férrea, que fôra fator primordial desse desenvolvimento, agora a pique de ser por ela mesma entravada, mênção de sua instalação absolutamente provisória, incompatível com o surto de progresso que invadira a zona feracíssima entre Bauru e o Rio Paraná e com os altos objetivos nacionais e internacionais da grande Noroeste (...)”⁵³.

⁵² NEVES, op. cit., p. 95.

⁵³ Idem, p. 96 e 97. Citação do autor sobre descrição feita pelo eng^o-chefe Arlindo Ribeiro da Luz.

Utilizando-se de descrições da época, Queiroz versa sobre as condições de viagens na Noroeste do Brasil, tanto no trecho paulista quanto no Mato Grosso, nos fins da década de 1910 e ao longo da década de 1920, salientando o calor e a poeira que infestavam os vagões. Em uma das citações, o autor afirma que, após Araçatuba, a situação tornava-se cada vez pior. Além do chacoalhar das composições, das fagulhas da Maria Fumaça nas roupas, do calor dos vagões fechados e da poeira que insistia em tomar todo o ar, os viajantes tinham de enfrentar, nas paradas mais demoradas, verdadeiras “nuvens” de insetos que invadiam o espaço sem pedir licença. Em alguns trechos de Mato Grosso, o tráfego ficava interrompido por até seis meses, em consequência das enchentes das áreas pantaneiras. O autor ressalta que tudo isso acontecia em razão da ruim situação da estrada de ferro, que fora construída com trilhos fracos (leves), em leito de terra pouco resistente à erosão, insuficiente número de dormentes por quilômetro de linha, com “*obras de arte*” improvisadas de madeira ou de “*fogueiras de dormente*” e aterros inadequados nos vales dos grandes rios pantaneiros. O resultado era uma linha pouco sólida, suscetível a se abalar com trens pesados e em alta velocidade e até mesmo se romper.

Então no ano de 1919, a administração Arlindo Luz, mediante portaria ministerial de 6 de fevereiro, consegue recursos especiais para gigantesco plano de remodelação da ferrovia. Luz foi responsável por melhorias importantíssimas para que a EFNOB se tornasse o grande motor da conquista do sertão. Quando Luz assumiu a administração, estavam em ruínas as seguintes estações construídas em madeira: Val de Palmas, Piza, Lauro Müller, Pena, Monlevad, Lins, Promissão, Calmon e Glicério. “(...) *Oito dessas estações foram substituídas por amplos edifícios de alvenaria, com armazéns e largas plataformas. (...) Fizeram-se reparos nas demais estações e grandes aumentos em*

quase todas (...)” ⁵⁴. A administração constrói, também, uma série de “casas higiênicas e confortáveis” ao longo da linha, inclusive no trecho de Mato Grosso, para empregados da estrada de todos os escalões. Algumas instalações são remodeladas e outras são construídas para escritórios e serviços.

Ainda em 1918, as oficinas de Bauru e Aquidauana eram antiquadas e os reparos, feitos com o auxílio da Companhia Paulista e Mogiana. Até 1921, a Noroeste ainda paga para as referidas companhias por serviços de reparos e reconstruções. É na administração de Luz, em 12 de outubro de 1921, que são inauguradas as novas oficinas de Bauru, com rotunda (local para reparo de locomotivas em formato de semicírculo) para 80 locomotivas. É também em 1921, que é aprovado o novo projeto para a ponte sobre o Rio Paraná. A antiga estrutura iniciada pela CEFNOB não estava de acordo com as tecnologias da época e tempos depois foi reaproveitada na construção de pontilhões e pontes menores ao longo da linha. “(...) *A remodelação da Noroeste, levada a cabo pelo engenheiro Arlindo Luz, pelo que se vê, restitui a saúde e a vida a um considerável número de trabalhadores, que estava fadado a sucumbir por falta de uma assistência sanitária racional permanente (...)*” ⁵⁵.

⁵⁴ Idem, p. 100.

⁵⁵ Idem, p. 108.

Figura 15 – Foto da Rotunda do Pátio Ferroviário de Bauru – s/d.
 Fonte: CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP / RFFS.A.

Figura 16 – Foto das oficinas do Pátio Ferroviário de Bauru.
 Fonte: AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o oeste, p. 97.

Em 15 de novembro de 1925, já na administração do engenheiro Alfredo de Castilho (iniciada em 31 de maio de 1925), foi inaugurado e aberto ao tráfego o ramal de Pirajuí, que tinha como objetivo atingir o município de Novo Horizonte, segundo Neves. Tal ramal termina em Pirajuí, como veremos mais adiante, não chegando, portanto, ao local previsto. Mas, alguns anos depois, passa a fazer parte da linha tronco. É também

nessa administração que são concluídas as obras da ponte sobre o Rio Paraná. O ano de 1932 é marcado pela ocupação da Estrada militarmente pelas forças da Revolução Constitucionalista. Em 29 de junho de 1934, é organizado novo projeto para a Estação de Bauru, para servir a EF Sorocabana, Companhia Paulista e EFNOB. Em 1935 é criado o curso de ferroviários em Bauru.

Figura 17 – Foto da Ponte Francisco Sá sobre o Rio Paraná.

Fonte: NEVES, Correia das. A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, p. 141.

A necessidade de melhorias na NOB leva à constituição de uma “*Sociedade de Melhoramentos da EFNOB*”, em 10 de agosto de 1934, formada pelo Estado de São Paulo e pela Companhia Paulista. Essa sociedade financiou 40 mil contos de réis ao governo da União, conforme Queiroz, sendo feito um segundo financiamento, em 1936, de 12.750 mil contos, uma vez verificado que o crédito anterior não era suficiente. Tal financiamento foi integralmente pago até 1944.

Na administração Marinho Lutz, intensificam-se os trabalhos de remodelação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em toda sua extensão. Em 4 de dezembro de 1935, são iniciadas as obras da nova Estação Ferroviária de Bauru e, em 1º de outubro de 1938, a construção da ponte sobre o Rio Paraguai, ficando mais próxima a tão sonhada ligação

entre Porto Esperança e Corumbá, ambas no Mato Grosso. A administração Lutz, a partir de 1937, mandou construir um sanatório para 40 leitos, para tratar o mal da tuberculose, no bairro Belo Vista, denominado Hospital “Salles Gomes” (esse antigo edifício foi demolido em julho de 2005). Em 23 de junho de 1944, foi criado o Serviço Florestal e começa a ser feito o reflorestamento da marginal e linha férrea. Em 1952 é concluída a ligação de Porto Esperança a Corumbá e, em 1953, de Campo Grande a Ponta Porã.

Figura 18 – Foto da Ponte Presidente Dutra sobre o Rio Paraguai.
Fonte: AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*, p. 162.

Figura 19 – Foto antigo hospital “Salles Gomes”.
Fonte: REVISTA Ferrovia, s/d.

Correia das Neves discorre que “(...) o coronel Américo Marinho Lutz administrou a Noroeste durante nove anos. Foi um reorganizador da ferrovia, que se encontrava em difícil situação para cumprir as altas finalidades. Dotou a estrada de notáveis melhoramentos, desde Bauru até o ponto final da linha. O pulso do administrador e do técnico fez-se sentir em todos os setores da ferrovia. Graças à renovação do material de tração e rodante, à moderna aparelhagem introduzida nas oficinas e às novas e inúmeras dependências construídas ao longo da linha, aumentou consideravelmente a receita da Estrada, de ano para ano. (...) A construção do ramal de Campo Grande a Ponta Porã foi outra obra notável da administração Marinho Lutz, pois a Noroeste iria atingir a fronteira do Paraguai, realizando-se, assim, outra velha aspiração das populações daquela parte do Mato Grosso e da vizinha República (...)”⁵⁶.

A EFNOB tornou-se um grande instrumento para o avanço dos núcleos urbanos já existentes e para a fundação de novos povoados. Para se ter uma idéia da importância que teve a ferrovia, podemos citar o funcionamento de uma previdência social para os ferroviários desde 1923 (Lei Elói Chaves), além da criação de entidades de socorro mútuo, como a Sociedade Beneficente 19 de Junho de 1927, para assistir viúvas e órfãos; uma Cooperativa de Consumo foi instalada em 1935 para garantir o abastecimento, a preço justo, das categorias ferroviárias, diferentemente de épocas anteriores, quando os trabalhadores eram obrigados a comprar suprimentos necessários para o seu sustento, da própria ferrovia, a preços abusivos, acabando por contrair dívidas imensas e ficando presos a ela e às condições de trabalho subumanas. Um programa de moradia foi implantado, atingindo os vários contingentes de mão-de-obra.

⁵⁶ Idem, p. 121.

Figura 20 – Foto das piscinas e do Ginásio do Esporte Clube Noroeste.

Fonte: REVISTA Ferrovia – s/d.

Figura 21 – Foto das dependências dos atletas do Esporte Clube Noroeste.

Fonte: REVISTA Ferrovia – s/d.

É importante ressaltar que a construção da EFNOB sofreu breves interrupções ao longo do período dos trabalhos. Queiroz cita as rebeliões tenentistas de 1922 e 1924: em agosto de 1924, insurretos tomaram a sede da NOB em Bauru, forçando a demissão do diretor; a revolta constitucionalista de 1932; e no Mato Grosso, entre os dias 7 e 14 de julho de 1932, a ocupação da ferrovia por tropas revoltosas da 1ª. Circunscrição Militar.

De forma geral, Matos relata que algumas poucas estradas de ferro, no Estado de São Paulo, caracterizaram-se por preceder a ocupação, como foi o caso da EFNOB. Nesses casos, ele considera a estrada “(...) *modeladora inicial de uma paisagem nova*

(...)”⁵⁷, dominada pouco depois pelos pés de café, tendo a função primeira de ocupar. Azevedo escreve que um dos fenômenos mais interessantes provocados pela construção da ferrovia era a criação de “*novos centros de população*” sobre o percurso da linha, principalmente nos nós principais, bifurcações e cruzamentos, bem como a rapidez com que tais centros se povoavam.

Figura 22 – Acampamento da turma de construção em plena mata, trecho paulista.
Fonte: NEVES, Correia das. *A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 35.

⁵⁷ MATOS, op. cit., p. 129.

1.3. AS OBRAS DA E.F.N.O.B. E OS CONFLITOS COM OS ÍNDIOS:

Conforme o alvará de 1º. de abril de 1680, os índios são os naturais e primários senhores das terras brasileiras⁵⁸. Mas tal classificação nem sequer saiu do papel. Os nativos foram relegados a segundo plano, à mercê das prioridades econômicas da penetração capitalista⁵⁹. Não tendo sido tais terras respeitadas, os conflitos entre nativos e o homem branco fizeram parte da história do Brasil. A implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apresentada aqui, não foge a essa afirmação. Durante toda sua execução, ocorreram conflitos entre os índios Caingangues e os funcionários da Ferrovia, o que dificultou o bom andamento das obras. Diante desses aspectos, nos próximos parágrafos discorreremos, com mais detalhes, sobre esse assunto.

A Lei nº. 601, de 18 de setembro de 1850, divide a terra em particulares e devolutas, e determina que “*ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o de compra*”⁶⁰. Em seu artigo 5º, essa lei legitima as ocupações “*mansas e pacíficas*”. Segundo Lima, tais terras eram comercializadas a preços elevados em comparação aos preços das particulares, evitando assim que os imigrantes e trabalhadores livres pudessem adquiri-las.

O autor escreve que grande parte das terras do “*ocidente paulista*” não teve sua posse “*mansa e pacífica*” e nem por isso deixou de ser legitimada, porque as fraudes e a violência “*darão o tom dominante do processo*”. Em sua maioria, essas terras foram enquadradas como devolutas e o autor observa que “*a Lei nº. 601 ignora, praticamente,*

⁵⁸ RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1912. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, v. II, 1914, p. 153 / LIMA, A ocupação... op. cit., p. 52.

⁵⁹ LIMA, A ocupação... op. cit., p. 53.

⁶⁰ Idem, p. 50.

seus ‘primitivos’ ocupantes – especialmente os índios (...)” ⁶¹. Com a Proclamação da República, as terras devolutas passam a ser de propriedade dos estados e o Estado de São Paulo reafirma os princípios básicos do estatuto de 1850, mediante a Lei 323, de 1895.

Figura 23 – Carta da Província de São Paulo elaborada no final do século XIX. À esquerda do mapa, entre o Rio Tietê e as divisas da Província do Paraná, a extensa região de terras devolutas.

Fonte: GHIRARDELLO, Nilson. *Á Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista*, p. 30.

Em relação às fraudes citadas pelo autor, pode-se ressaltar que eram forjados documentos por pessoas especializadas, a custos elevados, os quais apresentavam datas anteriores à da Lei de terras, aparentando muita idade. Além dos papéis, preparavam-se até mesmo as terras, transplantando-se pés de café com 20 ou 30 anos e utilizando materiais “velhos e carcomidos” para simular habitações antigas. A isto o autor chama de “laboratórios”. Ainda segundo o autor, para o governo, a ocupação destas terras para as culturas de café, era interessante, tendo em vista o aumento dos “impostos de exportação” e a classificação do Estado de São Paulo como o maior produtor de café do país, conforme mencionado anteriormente.

⁶¹ Idem, p. 52.

Primitivamente a região oeste de São Paulo era povoada por índios Caingangues e Oti-Xavantes, além de acomodar contingentes de Guaranis e Caiuás, que já tinham marcas do contato com as “frentes de conquista”. É importante ressaltar que, em meados do século XIX, houve a criação de aldeamentos no Estado de São Paulo, com a finalidade de concentrar os grupos indígenas já despejados de suas terras (Guaranis e Caiuás) e atrair os demais que ainda não haviam tido contato com a civilização (Caingangues). Mas o objetivo principal desse processo era a tomada das terras⁶².

Figura 24 – Distribuição Geográfica dos Índios do Oeste Paulista no século XIX.

Fonte: LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*.

Os citados aldeamentos são sugeridos por Felicíssimo Antônio de Souza Pereira, um dos primitivos ocupantes da região e o responsável, ligado ao governo da Província de São Paulo, pela exploração dessas terras, como veremos mais adiante. O relatório de 1858, do Subdelegado Claudino José Pereira, sobre as atividades de

⁶² Idem, p. 125.

Felicíssimo, encaminhado ao Presidente da Província de São Paulo, na época, Conselheiro José Joaquim Fernandes Torres, define como deveriam ser organizados tais aldeamentos:

“(...) Quanto ao modo prático, diz ele que entende que para conseguir conciliá-los e chamá-los à comunicação, é preciso surpreendê-los no aldeamento enquanto dormem, com uma força superior a eles tanto em pessoal quanto em armas, que vão precisar alguns intérpretes e alguns instrumentos musicais para depois de aterrados com o número de pessoas estranhas e armas romperem alguns toques melódicos que os encantem e os extasiem, dando-lhes a entender a intenção de paz e aliança; que desempenhados esses meios sem o uso de armas devem os intérpretes entrar na aldeia e partilhar com as famílias objetos de curiosidade e que os intérpretes serão lógicos para lhes fazer todas as persuasões e chamá-los ao grêmio da sociedade. Conseguindo este primeiro impulso se deve destinar outro aldeamento dando-se de propriedade terreno suficiente para serem aquinhoadas todas as famílias.

(...) Propõe-se igualmente a abrir uma estrada à sua custa da sua fazenda até o aldeamento logo que houver colhido algum resultado favorável da primeira empresa.

(...) Sou informado de outras pessoas que essa aldeia é muito grande, que se fosse preciso atacá-los seriam necessários cinquenta homens para cercar uma só frente por ser muito extensa e porque seus habitantes são muitos e bravos.(...) ⁶³.

LIMA compara a conquista do oeste paulista e oeste do Brasil com as da época do Brasil colônia, escrevendo que elas têm a mesma finalidade:

“(...) As bandeiras que ressurgem no oeste da Província na metade do século XIX, não manifestam simplesmente uma repetição episódica dos protótipos coloniais. Embora seu impacto, nesse momento, tenha ainda uma força relativa para a remoção dos índios [nativos moradores], sua organização e objetivos situam – nas já precursoras da ‘tropas de bugreiros, um componente estrutural (...) da conquista da terra no ocidente (...)’ ⁶⁴.

Do contato com o homem branco, *“(...) até o fim do século XIX, no oeste de São Paulo, estavam livres apenas os Caingangues e Otis. Estes [Guaranis e Caiuás] foram desde logo submetidos a um extermínio quase sumário. Quanto aos Caingangues, alertados pelos antecedentes que vinham desde o começo do século, e com toda certeza*

⁶³ EDIÇÃO Histórica, Bauru, São Paulo – Brasil. São Paulo: Editorial Focus, Departamento Histórico, Coordenação Salvador Obiol de Freitas, 1977, p. 8 e 9 / Ver APÊNDICE I.

⁶⁴ LIMA, A ocupação... op. cit., p. 85.

não indiferentes ao que lhes ia ao redor, atingindo Guaranis e Caiuás, preferiram sempre o recuo, recusando sistematicamente o contato. Na medida, contudo, em que se intensifica o avanço das frentes de conquista e mais impacientes e intolerantes se tornam os que lhes comandam os empreendimentos, mais se estreitava a faixa territorial que permitia a esses grupos aborígenes evitar o confronto definitivo (...)”⁶⁵. Segundo o autor, aos Guaranis, que eram “(...) vitimados por epidemias, embriaguez, usurpação das terras, exploração da força de trabalho, só lhes restava acontecer a prostituição das suas mulheres, o que finalmente viria com o início da construção da EF Noroeste (...)”⁶⁶.

Figura 25 – Distribuição Geográfica dos Índios no Estado de São Paulo no começo do século XX.
 Fonte: LIMA, João Francisco Tidei. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Baurú.*

Embora os índios Caingangues, também chamados de Coroados porque homens e mulheres usavam cabelo cortado à moda “inglesa”⁶⁷, tenham tentado evitá-los, com a abertura da mata para a construção da ferrovia, os confrontos com o homem branco se tornavam inevitáveis. Tais confrontos provocaram a perda de muitos trabalhadores e quase

⁶⁵ Idem, p. 104.

⁶⁶ Idem, p. 131.

⁶⁷ NEVES, op. cit., p. 72.

a dizimação das tribos indígenas. À proporção que os trilhos da estrada se aproximavam, os índios eram empurrados para longe e, em represália, atacavam constantemente os acampamentos dos trabalhadores e as obras.

Azevedo escreve que os índios rebelavam-se contra os novos invasores e os atacavam na calada da noite ou em pleno dia. Esperavam a melhor oportunidade para pegar os trabalhadores da ferrovia de surpresa, como aconteceu em Água Branca, Birigüi e Baguaçu. Os ataques, segundo o autor, eram sanguinolentos, tendo sido engenheiros, empreiteiros e trabalhadores trucidados pelos aborígenes. Para defender os trabalhadores da Estrada de Ferro e também seu patrimônio, a Companhia contratava “bugreiros” ⁶⁸ – grupos de homens armados, para acompanhar as obras e exterminar os índios. Esses grupos também trabalhavam para os latifundiários, que corriam para ocupar o solo da zona noroeste. Os índios eram as maiores vítimas, uma vez que não possuíam armas de fogo. “(...) As ‘batidas’ dos bugreiros espalhavam mais ódio entre os caingangos. Os bugreiros queriam apossar-se das terras dos índios e aprisioná-los para transformá-los em escravos(...)” ⁶⁹.

A imprensa da época — jornal “O Bauru” —, relatava os ataques aos operários e à construção da ferrovia. Violentos confrontos e péssimas condições de trabalho eram as notícias que se espalhavam pelo Brasil. A própria imprensa fazia campanhas a favor de boicote à CEFNOB e até os imigrantes eram aconselhados a ficar longe da região noroeste de São Paulo. A Companhia pede auxílio aos governos federal e estadual, a fim de que enviem degredados para o trabalho (vagabundos, desocupados, marginais, mendigos, prostitutas...) — mão-de-obra barata. A proteção das obras e estações recém-construídas — estações que ficavam para trás — possuía arsenais de guerra para proteção. Estes,

⁶⁸ GHIRARDELLO, op. cit., p. 27.

⁶⁹ NEVES, op. cit., p. 68.

responsáveis pelo tráfego e pela manutenção das linhas, eram “*bases fixas que representavam o maior investimento por parte da estrada de ferro*”⁷⁰.

“(…) Quanto aos índios, pediram-se providências ao govêrno, de quem a diretoria [da CEFNOB] conseguiu obtê-las, e muito concorreram para limitar e diminuir a ação tão perigosa como nefasta de tais devastadores (…)”⁷¹. Em 1910 foi iniciada a organização do Serviço de Proteção aos Índios (SPI), mais precisamente em 20 de julho, mediante do Decreto Federal nº. 8072. Segundo Lima, a assistência ao índio tinha como objetivo assegurar seus direitos, garantir a posse das terras ocupadas, praticar meios mais eficazes de proteção, evitando invasões, como também fazer com que se respeitasse a organização interna das tribos e, por fim, que se punissem os que cometessem crimes contra elas.

Na época, foram enviados, às proximidades das tribos, grupos militares que passariam a trabalhar em prol da pacificação, chefiados por Cândido Mariano da Silva Rondon⁷². Em 19 de março de 1912 teve início, de acordo com Neves, entendimentos decisivos de paz. Após muitas tentativas fracassadas de aproximação com os índios, dez guerreiros Caingangues chegaram ao acampamento do SPI, no Ribeirão dos Patos, para fazer o acordo de paz. Assim como eles, outras tribos de Caingangues fizeram o mesmo, e a missão do SPI no sertão paulista estava cumprida. O autor ressalta que foram 50 anos de luta. Abaixo transcrevemos um trecho do texto da Publicação “NOROESTE Ferrovia da Integração”:

“(…) Em 1910, quando a luta transformou-se numa verdadeira guerra e a construção da Noroeste estava ameaçada, foi iniciada a organização do Serviço de Proteção aos Índios. O então coronel

⁷⁰ GHIRARDELLO, op. cit., p. 31.

⁷¹ NEVES, op. cit., p. 64.

⁷² Idem, p. 70. O preceito de Cândido Rondon, “*afrentar todos os perigos até a morte; matar,— nunca!*”, foi seguido religiosamente pelo grupo responsável pela pacificação.

*Cândido Mariano da Silva Rondon, chefe daquele departamento, informado da situação gravíssima, resolveu embarcar para a região turbulenta. Estudou a zona ao longo da ferrovia e lateralmente até o rio Tietê, onde delineou o plano de pacificação dos silvícolas. Foi escolhido para realizá-lo o tenente Manoel Rabelo, tendo como principais auxiliares os tenentes Cândido Sobrinho e Sampaio (...)*⁷³.

Vista do acampamento do ribeirão dos Patos — À esquerda a árvore que servia de posto de vigi-
lância e de onde falavam os intérpretes aos índios que rondavam o acampamento

Figura 26 – Foto do Acampamento do Ribeirão dos Patos.

Fonte: NEVES, Correia das. *A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 70.

Tidei Lima e Neves discorrem sobre a figura da Índia Vanuire, que aparece como o principal elo de ligação entre as equipes militares do SPI e os índios Caingangues. Ela teve um papel importantíssimo no processo de atração dos aborígenes. Um dos pontos principais do plano de Rondon, segundo a publicação da RFFS.A., era utilizar a índia Vanuire, juntamente com um grupo de índios “civilizados” do Estado do Paraná, para fazer contato com os Caingangues, por meio de palavras e sinais familiares. Abaixo transcrevemos um trecho citado por Lima, nas palavras de Horta Barbosa, que enfatiza a relevância de Vanuire em meio às ameaças dos índios ao acampamento da SIP:

⁷³ RFFS.A. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), *A Festiva Inauguração do Primeiro Trecho, Publicação NOROESTE Ferrovia da Integração*, Bauru, 1982, p. 8.

*“(...) E a todas essas ameaças, no meio de tantos temores, respondiam os assediados com palavras de paz, com os cantos de festa da incomparável Vanuire, e com os sons alegres de benevolência e da boa amizade, derramados por sôbre a soturna floresta, pela buzina que sopravam os intérpretes paranaenses, do magrullo construído no alto de uma árvore (...)”*⁷⁴.

Figura 27 – Foto da Índia Vanuire.
Fonte: *NOROESTE Ferrovia da Integração*, p. 09.

⁷⁴ LIMA, *A ocupação...* op. cit., p. 188.

1.4. OS DIAS ATUAIS:

Com a decadência do sistema ferroviário no país, as ferrovias ficaram obsoletas e sucateadas. Entre as décadas de 1950 e 1970, foram estatizadas e, a partir da década 70, apesar de propostas de modernização da malha e de renovados investimentos, verificou-se, em realidade, um período de estagnação e decadência. O ano de 1996 marca o início do processo de privatização das ferrovias, parte integrante do Projeto Nacional de Desestatização (PND). A seguir discorreremos, mais pormenorizadamente, como isso se refletiu na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB).

Confirmando dados anteriormente apresentados, Castro⁷⁵ discorre que a rede ferroviária brasileira teve seu grande ciclo de expansão entre as décadas de 1880 e 1930, quando sua malha passou de menos de mil quilômetros para 32 mil. O autor afirma que a EFNOB, apesar de ter sido construída como um sistema isolado, ligando pontos do interior do país com o litoral, “(...) estabeleceu, juntamente com a hidrovia do Paraguai e afluentes, uma ligação multimodal alternativa mais efetiva entre o estado (MT, à época) e os centros industriais dinâmicos do Sudeste(...)”⁷⁶. É importante lembrar que ela foi um projeto amplamente pensado e discutido ao longo de várias décadas e teve seu ponto de partida determinado com base nos pontos finais das estradas de ferro Sorocabana e Paulista.

⁷⁵ CASTRO, Newton. “Infra-estrutura de transporte e expansão da agropecuária brasileira”. Site www.ipea.gov.br/pub/ppp/ppp25/parte4.pdf, acesso em 02 de janeiro 2006. “(...) Artigo que é parte integrante da pesquisa sobre o processo de desenvolvimento agrícola no cerrado nas décadas de 1970, 1980 e 1990, sobre sua relação com as políticas de preços mínimos e de crédito rural e com os sistemas de abastecimento de insumos e escoamento da produção (...)”.

⁷⁶ Idem, p. 109.

Ainda segundo o autor, o primeiro Plano Nacional de Viação (PNV) efetivamente abrangente, pensado pelo governo brasileiro, foi o Plano Geral de Viação Nacional promulgado pelo Decreto nº.24.497, em 29 de junho de 1934. Uma Comissão constituída pelo então governo, após estudos, sugeriu o citado plano e destacou a necessidade de se corrigirem erros graves, como a formação de linhas férreas isoladas. Além disso, podemos mencionar o problema de diferença de bitolas entre as ferrovias. Enquanto países da Europa uniformizavam, já em fins do século XIX, suas bitolas, nessa mesma época o Brasil expandia sua malha ferroviária utilizando as mais diversas medidas (ver página 21 deste volume). Castro afirma que os investimentos feitos, posteriormente, desconsideraram por completo o Plano de 1932.

Na década de 1950, com o advento do automóvel e o surgimento da indústria automobilística, a ferrovia começou a perder espaço. O PNV de 1951 demonstrava claramente isso, sendo a matriz do transporte, naquele momento, o automóvel. Passou-se à rodovia o papel de agente integrador de regiões ⁷⁷. “(...) *A questão ferroviária já era enunciada como ‘o problema ferroviário’ e, posteriormente, no bojo da reorganização das atividades industriais a cargo do setor público, o governo optou pela criação de três grandes **holdings**, uma das quais a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFS.A.)(...) para as ferrovias (...)*” ⁷⁸. Sobre esta questão, os dois maiores problemas colocados por Castro, embora a Rede tivesse sido alavancada financeiramente e se apresentasse com um modelo institucional arrojado, era a política governamental e a estrutura econômica.

A política de transportes estava voltada, na época, para a expansão rodoviária, que apresentava um meio de transporte mais rápido e economicamente mais eficiente. Tendo as ferrovias “(...) *como origem a prestação de serviços a fluxos predominantemente*

⁷⁷ Idem, p. 111.

⁷⁸ Ibidem.,

*exportadores, e concorrendo em desigualdade com os caminhões, que não arcavam com o ônus de financiar e manter diretamente as rodovias, a modernização definitiva do setor aguardava uma ação política no sentido de restituir o papel das ferrovias no novo modelo econômico de industrialização e integração inter-regional que então emergia (...)"*⁷⁹.

A antiga EFNOB foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFS.A., criada em 16 de março do mesmo ano, mediante Lei nº.3.115, Decreto nº. 42.380, de 30 de setembro de 1957. Foram incorporadas pela “Rede” as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que viessem a ser transferidas ao domínio desta ou cujos contratos de arrendamento fossem encampados ou rescindidos. Passaram a constituir a RFFS.A. as seguintes ferrovias: Rede Ferroviária do Nordeste, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede Viação Paraná - Santa Catharina, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Santos a Jundiá, Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, Estrada de Ferro Bragança, Estrada de Ferro São Luiz a Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró a Souza, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia a Minas, Estrada de Ferro Goiás e Estrada de Ferro D. Teresa Cristina⁸⁰.

Castro afirma que, em 1959, as despesas de custeio da RFFS.A. eram 2,3 vezes superiores às receitas operacionais e, em 1963, este valor chegava a 3,7. Eram empregadas 154 mil pessoas, sendo o déficit operacional R\$ 2,4 milhões (em valores corrigidos para 2000). Os efeitos da decadência do sistema também eram sentidos na qualidade do serviço, com atraso no embarque de produtos, de até oito meses. Para Matos, no Estado de São Paulo, a ausência de um plano geral de estradas de ferro foi responsável pela precariedade de grande parte da rede ferroviária, que, por diversos fatores, ao invés de ser reaparelhada

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um Ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

pelo governo, foi suprimida por ele. O autor resume bem este fato no trecho transcrito abaixo:

“(...) Não tendo sido reaparelhadas para novas funções e não tendo condições para resistir à concorrência das rodovias, acabaram muitas delas se tornando obsoletas, entervando o desenvolvimento de regiões (elas que, no seu início, foram o fator precípua do progresso...) justificando, enfim, a supressão autorizada pela lei 2698, de 27 de dezembro de 1955. Só no Estado de São Paulo, quase mil quilômetros de estradas foram suprimidas, abrangendo 27 trechos, de pequenas estradas, ou de ramais das grandes empresas. (...)”⁸¹.

As primeiras privatizações no Brasil começaram a ocorrer a partir de 1987, segundo o *site* do BNDES⁸², com empresas controladas e inadimplentes com o banco. O setor dos transportes teve suas privatizações iniciadas em 1996, juntamente com os setores energéticos e de telefonia. Um dos objetivos para o Plano Nacional de Desestatização, relacionados aos setores de serviços públicos, como é o caso, era o de melhoria na qualidade dos serviços⁸³. Mas o que constatamos hoje, após 10 anos de privatização, é o contrário: as tarifas cobradas pelas telefônicas e energéticas são abusivas, seus serviços deixam a desejar, principalmente na questão do atendimento ao consumidor. No setor ferroviário, a depreciação salta aos olhos. Edifícios e material rodante estão praticamente abandonados. São pouquíssimos os trens de passageiros que ainda rodam no país e investimentos em infra-estrutura e manutenção tampouco podem ser verificados.

A EFNOB, a partir de 05 de março de 1996, teve privatizada sua operação e foi concedida a investidores norte-americanos por um período de 30 anos. O capital envolvido na concessão foi de 21 milhões de reais, e a previsão de investimentos, de 90 milhões de reais, nos seis primeiros anos. A Noroeste passou a ser Ferrovia Novoeste S./A. Em

⁸¹ MATOS, op. cit., p. 130.

⁸² Site www.bndes.gov.br/privatização/pndnew.asp, acesso em 02 de janeiro de 2006.

⁸³ Ibidem.

1998/99, incorporada à Ferropasa (Ferronorte Participações S./A.), a Novoeste abandonou a Estação Ferroviária de Bauru, onde tinha seu escritório, e mudou-se para a cidade de Campinas — onde a Ferropasa tem seus principais quadros —, entregando a chave do edifício da Estação Ferroviária para a RFFS.A. De acordo com Tidei Lima ⁸⁴, o jornal Folha de São Paulo ⁸⁵ informou que a Novoeste, depois de ganhar “*uns bons milhões de dólares*”, e não ter investido nada na Ferrovia, estava devolvendo a linha ao Governo Federal. O trecho transcrito abaixo resume bem o que foi o programa de concessão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e explica o estado atual de suas edificações:

“(...) Em 1957 a Noroeste foi integrada à Rede Ferroviária Federal (RFFS.A.), e em 1996 voltou a ser operada por uma empresa privada, a saber, um consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras e liderado pelo norte-americano Noel Group que arrematou em leilão os direitos de arrendamento do tráfego e de utilização das instalações e equipamentos da velha ferrovia – rebatizada, pelo citado consórcio, com o nome de Ferrovia Novoeste S.A. Logo em seguida, contudo, o controle sobre a Novoeste mudou de mãos, passando a holding FERROPASA (Ferronorte Participações S.A.), criada em 1998 e que tinha como acionistas, entre outros, Previ, Funcef, Grupo Itamarati, Laif-GE & AIG, Chase-BRP, BNDESPAR e Bradesco. Essa holding passou a ter, como subsidiárias integrais, tanto a Novoeste como a Ferronorte S.A. – Ferrovias Norte Brasil, detendo ainda o controle da FERROBAN (a antiga FEPASA). No início de 2002 a FERROPASA foi, por sua vez, substituída por uma nova holding, denominada Brasil Ferrovias.

Ainda em 1996 foi encerrado, na antiga NOB, o tráfego dos trens de passageiros, e em fins de 2002 a Novoeste desativou completamente a operação do ramal de Ponta Porã. Contudo, até o presente momento não se concretizaram as expectativas de melhoria das condições da via férrea. Ao contrário a operação dessa empresa tem sido cercada por graves denúncias, que dão conta da não-realização de investimentos e de abandono da linha e das instalações arrendadas. De fato, o patrimônio da antiga NOB foi, em grande parte, sucateado, de modo que tem cabido à sociedade civil, em São Paulo e Mato Grosso do

⁸⁴ LIMA, João Francisco Tidei. *Bauru sob o signo da ferrovia*, Bauru, 2001.

⁸⁵ De 12/08/01, página 14.

Sul, a iniciativa de esforços no sentido de sua recuperação e preservação. Mais recentemente têm sido divulgadas algumas articulações, envolvendo diversas empresas e esferas governamentais, que sugerem um novo enquadramento da Novoeste, em termos de operação e investimentos – tudo com vistas à efetivação, segundo se diz, da assim chamada ‘rota bioceânica’ (a ligação do porto de Santos com o litoral do Oceano Pacífico) e do chamado Trem do Pantanal, com finalidades turísticas. Nesse contexto, como forma de atrair ou justificar investimentos públicos e privados, a linha da Novoeste, segundo se informa, poderia até mesmo sofrer uma cisão: o trecho Campo Grande – Bauru seria integrado à FERROBAN, enquanto aquele de Campo Grande a Corumbá seria devolvido à União, a qual poderia em seguida transferi-lo ao governo ou alguma empresa privada.(...)”⁸⁶.

Queiroz observa que, ao longo do período estudado por ele, até 1940, a Noroeste do Brasil “*manteve e ampliou seu sentido político – estratégico*”⁸⁷. Acha também que tal sentido foi reforçado pelo ramal até Ponta Porã (Paraguai), mas principalmente por sua chegada a Corumbá (divisa com a Bolívia) e conseqüente conexão com a ferrovia denominada Brasil – Bolívia, que se dirigia a Santa Cruz de La Sierra. Tais obras, em território sul mato-grossense, corresponderam aos interesses de política externa do Brasil, “*(...) concentrado na idéia de atrair, para a órbita brasileira, os vizinhos mediterrâneos (...)*”⁸⁸. O autor conclui ainda que, apesar de ser considerada, na 1ª metade do século, como de “*regime deficitário*”, eram razoáveis as despesas de custeio da ferrovia.

⁸⁶ QUEIROZ. op. cit, p. 27 e 28.

⁸⁷ Idem, p. 485 e 486.

⁸⁸ Idem, p. 486.

Figura 28 – Foto da Estação Ferroviária de Bauri – 2005.

Figura 29 – Foto do Pátio das Oficinas da NOB (entrada) – 2005.

Figura 30 – Foto do Pátio das Oficinas da NOB (fundos) - 2005

Atualmente, a *holding* Brasil Ferrovias (BF), citada por Queiroz, integra uma malha ferroviária de 4500 km, formada pelas “(...) *controladas Ferroban, Ferronorte, Novoeste e Portofer* (...)”⁸⁹, cobrindo três estados: São Paulo, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. Por meio da hidrovía Tietê-Paraná, serve também os Estados de Goiás e Minas Gerais, bem como os países vizinhos, Paraguai e Bolívia.

No dia 06 de maio de 2005, os atuais acionistas controladores da BF e o BNDES firmaram um acordo de investimentos que define os parâmetros do plano de reestruturação financeira, operacional, societária e administrativa da *holding*. De acordo com o *site* da Brasil Ferrovias, o plano previa “(...) *novos aportes de recursos dos atuais acionistas, (...); novos recursos do BNDES (...); e conversões de financiamento e créditos existentes em participações acionárias* (...)”⁹⁰. Além do já citado, a reestruturação propunha a cisão da *holding*, com a migração dos acionistas da Nova Ferroban e Ferroban para a BF, além da desincorporação do trecho de bitola estreita Bauru – Mairinque e ativos (via permanente, material rodante e instalações) da Ferroban para Novoeste. Segundo o *site*, a mudança societária e operacional visava otimizar as operações por intermédio de corredores logísticos:

“(...) A Novoeste, incorporando o trecho de Bauru – Mairinque, formando um sistema de bitola métrica desde o Mato Grosso do Sul até o Porto de Santos e Ferronorte e Ferroban, formando um sistema de bitola larga cobrindo São Paulo e o Mato Grosso até o Porto de Santos (...)”⁹¹.

A *Folha de São Paulo*, no dia 29 de outubro de 2005, publicou em seu *site* matéria sobre o acordo acima citado, discorrendo que “(...) *em maio, após quase dois anos de negociações, o BNDES entrou com R\$ 385 milhões em dinheiro novo e converteu*

⁸⁹ Site www.brasilferrovias.com.br/bf/noticias/press.release.html, acesso em 13 de dezembro 2005.

⁹⁰ Ibidem.

⁹¹ Ibidem.

dívidas de R\$ 265 milhões em ações da companhia. Os fundos (Previ e Funcef), por sua vez, fizeram um aporte de R\$ 375 milhões e converteram outros R\$ 115 milhões em dívidas. Com a operação, o banco estatal passou a deter 43,6% da Nova Brasil Ferrovias (NBF), holding criada para agrupar as controladas Ferronorte e Ferroban, as mais rentáveis da antiga Brasil Ferrovias por ligarem a produção de grãos do Centro –Oeste ao porto de Santos. Aos fundos, coube uma participação de 50%. O BNDES não entrou no capital da Novoeste, que continuou com os fundos e os sócios privados – JP Morgan, Itamaraty e Laif, que por sua vez, não aportaram recursos na reestruturação e tiveram suas participações diluídas na NBF(...)”⁹². Na mesma matéria, o jornal traz que o BNDES e os fundos já estavam se preparando para vender a NBF, mesmo tendo injetado R\$ 1,1 bilhão na companhia, há menos de 6 meses.

Diante do interesse de venda da Nova Brasil Ferrovias, duas empresas mostraram interesse na compra. A primeira foi a ALL – América Latina Logística, que afirmou ter interesse de compra, uma vez que concentra seus negócios na região sul do país. Segundo o presidente Bernardo Hees, a compra da NBF seria uma forma de ampliar os negócios para o norte do país⁹³. Outra matéria da *Folha de São Paulo* trouxe a Vale do Rio Doce como a segunda empresa interessada na compra da NBF. Para a Vale, a compra seria um bom negócio, uma vez que ampliaria seu setor de transporte de cargas de terceiros, principalmente de grãos. Ainda de acordo com o jornal, o faturamento da Vale

⁹² Site www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2910200509.htm, acesso em 26 de dezembro de 2005. Matéria publicada no jornal *Folha de São Paulo*, em 29 de outubro de 2005, com título “BNDES e fundos já preparam venda da Brasil Ferrovias”.

⁹³ Site www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0811200501.htm, acesso em 26 de dezembro de 2005. Matéria publicada no jornal *Folha de São Paulo*, em 08 de novembro de 2005, com título “ALL estuda comprar Brasil Ferrovias”.

do Rio Doce na área de logística, em 2005, foi de R\$ 900 milhões, faturamento esse igual ao do ano anterior⁹⁴.

De todo o investimento feito, citado nos parágrafos anteriores, R\$ 60 milhões foram para a Novoeste, de acordo com artigo publicado no jornal *O Estado de São Paulo*⁹⁵. Segundo Elias Nigri, presidente da BF na época, a Novoeste nunca recebeu um investimento desse porte. O artigo traz ainda que o corredor de bitola estreita formado por essa estrada, além de ter vocação para o transporte de minério e ferro gusa, pode apostar no açúcar, em outros minérios, na celulose e também na matéria-prima petroquímica. O complexo gás-químico na fronteira entre Brasil e Bolívia é outra esperança.

Embora representantes da *holding* BF aleguem investimentos na antiga NOB, o que se pode verificar é que sua privatização não cumpriu até hoje os objetivos previstos na concessão. “(...) A Novoeste (Malha Centro-Sul), (...) no primeiro ano de concessão ficou 30% abaixo do estipulado no volume de carga transportado, e 50% no segundo(...)”⁹⁶, tendo passado um longo período sem pagar a concessão ao governo, sem investir na prevenção de acidentes e nem preservar o patrimônio da União. Isso é facilmente verificado na situação de abandono em que se encontram estações ferroviárias, pátio de oficinas e demais edificações ao longo da linha, além da falta de manutenção dos trilhos e dormentes e da extinção dos trens de passageiros. Em Bauru, os bairros cortados pela malha sofrem com o descaso:

⁹⁴ Site www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0612200519.htm, acesso em 26 dezembro de 2005. Matéria publicada no jornal *Folha de São Paulo*, em 06 de dezembro de 2005, com título “Vale do Rio Doce admite interesse na aquisição da Brasil Ferrovias”.

⁹⁵ Site <http://txt.estado.com.br/editoriais/2005/07/02/eco015.html>, acesso em 27 dezembro de 2005. Matéria publicada no jornal *O Estado de São Paulo*, em 02 de julho de 2005, com título “Brasil Ferrovias investe mais de R\$1,2 bilhão”.

⁹⁶ Site <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u61458.shtml>, acesso em 07 de janeiro de 2006. Matéria publicada no jornal *Folha de São Paulo*, em 05 de janeiro de 2003, com título “RFFSA acumula prejuízos pré e pós privatização”.

“(...) No lugar do vaivém constante das locomotivas, resta hoje o descontentamento dos moradores com o abandono das áreas próximas às linhas férreas. Pelo menos 25 bairros da cidade são cortados pelas linhas. Mato alto, lixo e entulho moldam a paisagem da maioria deles. Problemas comuns em outros pontos da cidade, mas que nestes locais se agravam porque os moradores dependem da empresa responsável pela ferrovia – Brasil Ferrovias – para limpar o local (...).

(...) ‘Fica um mato que dá medo. E ladrões vêm se esconder por aqui. A gente até paga uma pessoa para vir carpir uma parte. Mas não era assim’ (...). (...) antes da privatização a limpeza era feita regularmente (...)”⁹⁷.

O *Jornal da Cidade*, de 27 de novembro de 2005, publicou artigo sobre a deterioração dos edifícios da EFNOB em Pirajuí. São citados os edifícios da estação ferroviária e plataforma, barracão de 130 metros de comprimento e conjunto de oito residências, sendo mencionadas também duas residências do antigo traçado. A maioria dos prédios encontra-se abandonada, com exceção das residências, que estão habitadas e deverão ser registradas e desmembradas. Em relação à estação, encontra-se completamente depredada, não apresentando mais cobertura nos corpos laterais; a plataforma é hoje um amontoado de ferro retorcido. A assessoria de imprensa da Ferrovia Novoeste informou estar devolvendo à “Rede” os imóveis pertencentes à ferrovia.

Em artigo do mesmo jornal, publicado posteriormente⁹⁸, a informação é que o Ministério Público de Pirajuí solicitou o bloqueio da malha ferroviária no trecho que passa pela cidade. A ação civil pública movida contra a Novoeste pede reparos na linha férrea e a interdição do fluxo de trens até que esses reparos sejam realizados e periciados. De acordo com o texto, *“(...) há mais de dois anos, o MP obteve na Justiça liminar que obrigava a*

⁹⁷ Site http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalle2005.php?codigo=56759, acesso em 07 de janeiro de 2006. Matéria publicada no *Jornal da Cidade* (Bauru-SP), em 31 de agosto de 2005, com título “*Bairros cortados por linha férrea sofrem mais com lixo e mato*”.

⁹⁸ Site http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalle2005.php?codigo=64486, acesso em 07 de janeiro de 2006. Matéria publicada no *Jornal da Cidade* (Bauru-SP), em 20 de dezembro de 2005, com título “*MP pede bloqueio no tráfego de trens em malha de Pirajuí*”.

*Ferrovia Novoeste a realizar obras de melhorias na malha ferroviária que passa por Pirajuí. Entretanto, o MP sustenta que nenhuma obra foi realizada pela empresa, apesar da liminar (...)”*⁹⁹.

Além das questões abordadas nos parágrafos anteriores, com a privatização, as ferrovias passaram a atender a interesses particulares e das próprias controladoras, perdendo sua função original: o serviço. Também as demissões em massa de empregados aparecem como consequência. Enquanto o governo planeja novas concessões para ferrovias, as antigas continuam deixando a desejar¹⁰⁰.

⁹⁹ Ibidem.

¹⁰⁰ Para mais informações sobre a situação atual das ferrovias no país ver: SOUKEF Júnior, Antônio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. São Paulo, 2005. Tese de doutorado, área de concentração: Estruturas Ambientais e Urbanas – FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP – Universidade de São Paulo.

CAPÍTULO II

2. A EFNOB EM ALGUMAS CIDADES DO INTERIOR DE SÃO PAULO

*“(...) O encontro da raça nova com a
terra fértil da Noroeste crea
cidades mais rapidamente do que as
minas de petróleo e ferro dos Estados
Unidos. (...)”¹*

Nas palavras de Fernando de Azevedo, podemos resumir o que foi a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para as cidades da citada zona noroestina, ou seja, a parte oeste de São Paulo e o sul do hoje Mato Grosso do Sul:

“(...) Em nenhuma região da América do Sul se operou, pois, na observação exata de Artur Neiva, ‘transformação tão vasta e profunda’ como a da Noroeste do Brasil e o que era ‘selva selvaggia’, em 12 anos, se transmutou em fazendas, povoações, vilas e cidades modernas. (...)”².

Nas próximas páginas será possível apreender, pelas cidades escolhidas como casos de estudo, como se sucedeu o surgimento e posterior transformação dos núcleos urbanos e de que forma sua ocupação está atrelada à construção da Noroeste do Brasil. Embora este não seja o enfoque desta pesquisa, é importante, para o objetivo que se quer alcançar, situar as construções ferroviárias no contexto das estratificações históricas por que passaram as cidades onde estão localizadas e as transformações que acabaram por induzir nessas cidades.

¹ ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. *O Estado de São Paulo. Zona Noroeste*. Traduções de Otto Heukrodt, do inglês; Lauro Montanari, do italiano; Luiz Royo, do hespanhol. Legendas do Dr. A. M. de Ercilla. Direção técnica de P. Nuñez Arca. Editores: Propaganda Pan-Americana, São Paulo, 1928, p. 339.

² AZEVEDO, op. cit., p. 80.

2.1. BAURU

2.1.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

Lima pondera que “(...) o nome Bauru desponta, pela primeira vez, nos registros de viagens que se faziam pelo Tietê até o rio Paraná. À altura da latitude do atual núcleo de Bauru, no curso do Tietê, era anotada a ‘cachoeira de Iburuguasú’ e, mais abaixo, a de ‘Ibauru-mirim’. O nome Bauru aparece também em relatórios desse período para designar uma ilha do mesmo rio, aproximadamente na mesma posição(...)”³.

O significado do nome “Bauru” aparece no dicionário de tupi-guarani como “(...) Bauru – s. De **ybá-urú**, o cesto de frutas. (...)”⁴. Nava refere-se a Teodoro Sampaio, que publicou, em 1887, “O Tupi na Geografia Nacional”, onde apresenta dois significados para a palavra, sendo o primeiro idêntico ao do dicionário; no segundo, “ybá” significa “fruta, pé de fruta, árvore frutífera” e “urú”, “nome comum das gallináceas no tupi (...) Designa também um certo tecido de folhas de palma. (...)”. A autora versa ainda sobre histórias de tradição oral, afirmando que Bauru surgiu de uma expressão usada por um índio, que na companhia de Sebastião Pereira, ao avistar um “Uru” sobre uma árvore, gritou: “Ba-uru” (onde “Ba” é árvore e “Uru” é uma espécie de pássaro, que corresponde a Uru na árvore). Pereira adotou a expressão para referir-se à região. Outra história citada no texto diz que o nome da cidade surgiu em razão de uma Lagoa Escura existente na

³ LIMA, A ocupação... op. cit., p. 62 e 63.

⁴ BUENO, Silveira. *Vocabulário Tupi-Guarani Português*. São Paulo: Brasilivros Editora e Distribuidora LTDA, 3ª. Edição, 1984, p. 68.

propriedade de Francisco Ministro Zani (início da Araújo Leite), denominada, no tupi, “*u-pau*”⁵.

Neves cita o médico bauruense Dr. Dolório Sandim como um estudioso dos assuntos relacionados a Bauru e refere-se, mais diretamente, a artigo escrito por ele, em 1946, sobre a origem da palavra, transcrevendo o seguinte trecho do citado artigo: “(...) *O dr. Ismael Marinho Falcão, engenheiro que no exercício de seus afazeres percorreu grande parte destes sertões, estando sempre em contato com os índios, cuja linguagem falava, procurou a origem da palavra ‘Bauru’ e concluiu que se originava de ‘uba’, planta herbácea, também chamada cana brava, utilizada na confecção de cestos e balaios, e ‘urú’, ave rasteira da família das galináceas, ambas muito abundantes em todo vale do rio Bauru e cercanias. Referia Falcão que os índios denominavam ‘ubauru’ toda a região, em virtude da grande abundância de ‘uba’ e do ‘uru’, fazendo notar a predileção do ‘uru’ pela ‘ubá’, entre cujas canas se escondia, confundindo o observador de olhos pouco experimentados e colocando o emaranhado da ramaria como proteção entre ele e o inimigo próximo.*

‘Ubaurú’ teria dado ‘bauru’ por aférese do ‘u’, que desapareceu na passagem do termo para o uso do branco, que assim julgaria mais cômodo e mais eufônico.

A hipótese alegada pelo dr. Falcão, pela sua simplicidade e pequena transformação, é bem possível e aceitável, não deixando entretanto de respeitar as opiniões emitidas por valores tais como João Mendes de Almeida, Teodoro Sampaio e

⁵ Ver Apêndice I.

outros, que têm procurado esclarecer o significado da palavra 'Bauru', para nós já bastante significativa, como Bauru, a capital da 'Terra Branca' ” ⁶.

Botucatu foi o núcleo urbano mais avançado do oeste paulista até meados do século XIX ⁷. Os mapas da época indicavam a região depois de Botucatu, ou seja, o oeste paulista, como *“terra desconhecida habitada por índios”* ou *“terras devolutas”*, como dito anteriormente. Botucatu foi por muito tempo considerada a “Boca do Sertão”. *“(…) A partir de 1850, como consequência do declínio do potencial econômico representado pelas minas de ouro da então Província das Minas Gerais, registra-se intenso movimento migratório, com os mineiros à procura de novas fontes de subsistência. Esses deslocamentos trazem grandes contingentes humanos para São Paulo, onde começa o desenvolvimento da cultura cafeeira. (...)”* ⁸.

Entre 1840 e 1850, chegam, à região onde hoje é Bauru, Pedro Francisco Pinto e Sebastião Pereira. *“(…) O primeiro que, atravessando a Serra dos Agudos instalou-se na bacia do rio Batalha, chegou a construir rústica habitação e a tentar algumas culturas, sendo, no entanto, trucidado pelos silvícolas, senhores naturais daquele chão, que viam invadido por aqueles estranhos seres. Quanto ao segundo, interessado que estava na exploração do Tietê e seus afluentes, conseguiu aprofundar-se sensivelmente no sertão.(...)”* ⁹.

Novas tentativas de penetração aconteceram por volta de 1856, quando Felicíssimo Antônio de Souza Pereira e Antônio Teixeira do Espírito Santo se estabeleceram na região, trazendo suas famílias e dando origem a um lugarejo humilde,

⁶ EDIÇÃO Histórica, Bauru, op. cit., p.31.

⁷ LIMA, A ocupação... op. cit., p. 61.

⁸ EDIÇÃO Histórica, Bauru, op. cit., p. 7.

⁹ Idem, p. 7.

mas que tinha tudo para se expandir. Márcia Nava ¹⁰ relata que Francisco Rodrigues de Campos e Felicíssimo Antônio de Souza Pereira se instalaram próximo ao Córrego Água do Sobrado, enquanto Antônio Teixeira do Espírito Santo se instalou na cabeceira do Córrego das Flores e formou a Fazenda das Flores. Felicíssimo Pereira registrou a posse de suas terras em Botucatu, no dia 15 de abril de 1856 ¹¹. Era o início da marcha para o oeste, em busca da conquista daquela região do Estado de São Paulo, assim registrada por um memorialista. “(...) *De diferentes pontos do território brasileiro chegavam homens destemidos, e até mesmo representantes de outros povos que para o Brasil imigravam, para Bauru vinham e, assim, naquela mescla de raças se alicerçava a pequenina localidade (...)*” ¹².

No livro *Edição Histórica Bauru*, publicado em 1977, o nome de Felicíssimo Antônio de Souza Pereira é citado, em meados do século XIX, como o encarregado de abrir um “picadão” desde Piracicaba até a recém-criada colônia Militar de Avandava, de forma que se facilitasse o transporte de materiais bélicos destinados a Cuiabá. Esse senhor cumpria o pedido dos Governos das Províncias de São Paulo e Mato Grosso, que, além de estarem preocupados em formar novos núcleos urbanos, desejavam principalmente facilitar o acesso ao oeste paulista e, conseqüentemente, ao vizinho estado.

Nava coloca os nomes de outros pioneiros que ali já se encontravam, além de Pedro F. Pinto e Sebastião Pereira, antes mesmo dos citados acima: Mariano José da Costa, Manoel Jacinto Bastos, João Batista de Araújo Leite, José Ferreira de Figueiredo, Joaquim Luiz Vieira e José Simplício Ribeiro. Ghirardello pondera que é difícil definir uma data exata para as primeiras ocupações do homem branco na região de Bauru, uma vez que a

¹⁰ NAVA, Márcia. Site www2.uol.com.br/bauruemdia/colunas/marcia/texto1.htm, acesso em 19 de maio de 2005.

¹¹ PIRES, Luciano Dias. “*Primeiros tempos da nossa Bauru*”, **Folder Comemorativo**, s/d.

¹² Ibidem.

Lei de Terras de 1850, que declarou as terras do oeste paulista como devolutas, provocou uma corrida para a legitimação das posses. O autor ressalta que, na maioria das vezes, os recém-chegados alegavam terem comprado as terras de proprietários residentes ali, antes da referida lei, forjando documentos e datas de posse.

Em um documento de 1858, endereçado ao Presidente da Província de São Paulo, também citado no livro *Edição Histórica Bauru*, aparecem os nomes de mais de 340 pessoas que suplicavam ao governo medidas em relação ao ataque dos índios. Segundo o autor desse livro, por meio desse documento é possível perceber que já existia um movimento de penetração bastante acentuado no então bairro de Bauru. A década de 1860 é marcada pela presença do branco colonizador, que procurava legitimar seus avanços dominando os indígenas.

Em 1878 o núcleo aglutinador, na região dos Vales dos Rios Batalha, Feio-Aguapeí e baixo Tietê, era a Freguesia de “*Espírito Santo da Fortaleza*” e seus numerosos bairros, como o Batalha, Água Parada, Bauru, Anhumas, Ribeirão Grande, Ribeirão Claro e outros. Nessa época, o “*bairro Bauru*” era um bairro “*rural*” formado por um conjunto de sítios¹³. Na *Edição Histórica*, o bairro de Bauru também é referenciado dessa forma por José Fernandes: “(...) *um vasto complexo de sítios povoados que se disseminavam ao longo do curso do Ribeirão Bauru e de seus pequenos afluentes, e se estendia muitas léguas em redor, pela Água Parada, Anhumas, São Sebastião da Alegria, Rosa da Batalha, Soturna e Quilombo (...)*”¹⁴. A Câmara Municipal de Lençóis englobava também essa área de

¹³ GHIRARDELLO, op. cit.

¹⁴ *EDIÇÃO Histórica, Bauru*, op. cit., p. 14.

“*Fortaleza*”. A produção da região era concentrada na atividade pastoril e ainda parte da mão-de-obra era escrava. A principal via de escoamento era o “*Porto de Lençóis*” ¹⁵.

Lima relata que, em 1880, a Província de São Paulo havia se tornado o maior produtor nacional de café e é nessa época que a ocupação do oeste paulista sofre uma mudança radical, no que diz respeito aos aspectos socioeconômicos. Antes dessa data, os migrantes (mineiros e fluminenses) que se estabeleciam na região vinham de lugares em decadência econômica e, a partir de 1880, são os grandes produtores de cidades como Jaú, Piracicaba, Limeira, Descalvado, etc., que se estabelecem aqui, com o intuito de ampliar seus negócios. “(...) *Seus empreendimentos, de corte nitidamente capitalista, alicerçam as novas bases sociais da região. (...)*” ¹⁶.

Um exemplo típico foi Joaquim de Toledo Piza e Almeida, que vindo de Jaú, se estabeleceu-se nas vertentes do Rio Feio-Aguapeí e, derrubando as matas, plantou os primeiros pés de café (1888). Dessa época em diante, até 1890, os novos proprietários de terra na região de “*Espírito Santo da Fortaleza*” são grandes empresas, como a Companhia Rural do Brasil, Companhia Rural de São Paulo, Companhia Agrícola Industrial e Colonizadora do Oeste de São Paulo, além de grandes proprietários, tais como: Coronel José Ferreira de Figueiredo, Araújo Leite, Virgílio Rodrigues Alves, João Batista de Carvalho, Ferreira Jorge e Companhia e Salvador de Toledo Piza, mudando, assim, o perfil econômico da região.

A maior parte das cidades do Estado de São Paulo, fundadas durante o século XIX, originaram-se de patrimônios religiosos. Eram terras doadas à Igreja, em nome de santos de devoção, por grandes proprietários de terras, que tinham em troca missas após a

¹⁵ LIMA, *A ocupação...* op. cit., p. 109.

¹⁶ Ibidem.

morte, sepultamentos especiais, entre outras coisas. O interesse dos proprietários de terras, além da proximidade física do patrimônio com suas terras e uma possível valorização caso o povoado vingasse, era a proximidade da mão-de-obra para eventuais trabalhos nas terras e, principalmente, a união dos poderes da Igreja e Estado. A Igreja cumpria papéis que passaram a ser do Estado após a proclamação da República, como emissão de certidões de nascimento, casamento, óbito e principalmente registro das propriedades rurais (Lei de Terras – 1850). A Igreja Católica significava um braço do Estado nos lugares mais afastados, como foi o caso da zona noroeste do Estado de São Paulo, durante algum tempo após a proclamação¹⁷.

A criação dos núcleos urbanos ficava sob encargo da igreja católica e deveria ser arruada pela Câmara, que detinha, sob jurisdição, o território da nova Capela. As terras urbanas eram “*aforadas*”¹⁸ pelos interessados, os enfiteutas, que não eram os proprietários, mas tinham uso e gozo. Os Enfiteutas pagavam anualmente “*(...) o foro, cânon ou pensão ao senhorio direto, no caso a Igreja, e caso negociassem o imóvel com terceiros disporiam de porcentagem sobre os ‘direitos inerentes ao domínio’, taxa essa denominada Laudêmio, geralmente de 2,5% sobre o valor do negócio (...)*”¹⁹. O contrato de aforamento era perpétuo, portanto a transmissão só poderia ser efetivada com o aceite do enfiteuta.

A administração dos bens da igreja era feita por um conselho formado de membros da igreja e leigos indicados pelo bispo, chamado de “*Fábrica Paroquial*” ou apenas “*Fábrica*”. Este termo fazia referência à fábrica de um templo. O Gestor da

¹⁷ GHIRARDELLO, À Beira da Linha... op. cit., p. 112.

¹⁸ Aforadas, no *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa* (Editora Nova Fronteira, 2ª. Edição, 1986), significa enfiteuticadas, ou seja, transferidas por enfiteuse, aforado, emprazado. Enfiteuse é “*(...) S. f. Dir. Civ. Direito real alienável e transmissível aos herdeiros, e que confere a alguém o pleno gozo do imóvel mediante a obrigação de não deteriorá-lo e de pagar um foro anual, em numerário ou em frutos (...)*” (ver página 652).

¹⁹ GHIRARDELLO, À Beira da Linha...op. cit., p. 112.

Fábrica era o “*Fabriqueiro*”, que respondia formalmente pela Igreja. O processo de criação de um núcleo urbano era executado pela igreja, da seguinte forma: iniciava-se com uma modesta capela, depois passava a responsabilidade de um vigário, em seguida a capela curada e, num próximo momento, passava a ser igreja matriz, exercendo jurisdição eclesiástica sobre outras igrejas. Como último passo, a sede de bispado, comandando toda uma região, representada fisicamente por Catedral, Igreja Episcopal da Diocese ²⁰.

Ghirardello enfatiza a importância do advento da república como um momento crucial de ruptura no procedimento de doação de terras à Igreja Católica, para formação de patrimônios. Após 1889 e, mais em particular, após 1891 (data da Constituição que separa os poderes da Igreja e do Estado), as doações se dão por hábito, por legítima fé, no início, ou por outro interesse específico qualquer. A Constituição de 1891 preserva os direitos da Igreja nas terras aforadas. O Código Civil de 1916 modifica os vínculos da enfiteuse extinguindo este tipo de vínculo imobiliário, mas preserva a forma original de maneira significativa. A igreja, após 1891, passa a cobrar pelo acesso à titularidade de domínio útil do imóvel, valor semelhante ao preço de mercado, isto é, além do chão emprazado, das taxas anuais de foro e laudêmios, passa a cobrar também quantia alta para ocupação inicial, chamada ‘jóia’.

Antes da Proclamação da República, as relações entre as Câmaras Municipais e Fábricas, que já era consideradas difíceis, após esse fato pioraram, porque ambas tinham os mesmos interesses: as terras patrimoniais. De acordo com o autor, as Câmaras consideravam que a Igreja, por intermédio da Fábrica, enriquecia às custas do solo urbano, assim como o Fabriqueiro. As Fábricas deixaram de ser, no final do século XIX, simples gestoras dos bens da Igreja em prol da construção de um templo e passaram a ser agentes

²⁰ Idem, p. 113 e 114.

imobiliários. As Câmaras contestaram os poderes das Fábricas sobre as terras muitas vezes, mas sem nenhum sucesso.

Nos patrimônios doados, como o solo pertencia à Igreja, a melhor situação topográfica era destinada à edificação religiosa e seu largo. Constituições primeiras do Arcebispo da Bahia exigiam assim: capela em local alto, livre de umidade e com espaço ao redor para atividades religiosas ao ar livre (divisor de águas do patrimônio). Partindo do largo, a cidade crescia em desenho radiocêntrico. A Fábrica detinha o controle dessas datas (lotes) e aforava conforme ocupação (do centro para as bordas). Nessas cidades o traçado obedecia aos pontos cardeais e apresentava-se reticulado e com quadras regulares. Para Ghirardello, os espaços urbanos produzidos pela retícula apresentam “(...) *falta de referências históricas às características topográficas e à desconsideração pelas relações humanas (...)*” ²¹. O autor ressalta ainda que a maioria das cidades paulistas que surgiram no século XIX eram tipicamente cidades cafeeiras.

Bauru recebeu a primeira doação de terras em 15 de novembro de 1884, feita por Antônio Teixeira do Espírito Santo e sua esposa, Marcelina Maria de Jesus, de parte das terras de sua propriedade, denominada Fazenda das Flores, ao Divino Espírito Santo e a São Sebastião de Bauru ²², santos de sua devoção. A doação, redigida e assinada por Faustino Ribeiro da Silva, amigo do doador, só foi homologada no ano seguinte. GHIRARDELLO descreve que a área era delimitada pelo Córrego das Flores e Rio Bauru, até a foz do Córrego da Gramma e linha imaginária no sentido leste-oeste, ligando esse último ao Córrego das Flores, formando um triângulo. Essa área era constituída de 57 hectares e 25 ares, segundo Nava. Abaixo transcrevemos documento que legitima a doação:

²¹ Idem, p. 156.

²² EDIÇÃO Histórica, Bauru, op. cit., p. 13.

“(...) Digo eu abaixo assinado Antônio Teixeira do Espírito Santo que dentre os meus bens que sou senhor e legítimo possuidor com livre e geral administração e assim uma fazenda no lugar denominado nas vertentes do Ribeirão do Bauru neste distrito da Freguesia de Espírito Santo da Fortaleza e termo da Vila de Lençóis, cuja fazenda já foi inventariada por falecimento de minha mulher Marcelina Maria de Jesus e a mim tocou a menção ou duzentos mil réis, do legítimo da minha parte faço doação ao Santo Sebastião e Divino Espírito Santo da quantia de cem mil réis, bem entendido, que será esta doação no capão ligado com as terras das Santas mesmas pela água abaixo: Digo pelo veio da água abaixo até a barra: e subindo pelo veio da água abaixo até a barra: e subindo pelo veio de Bauru acima, até frontear com as mesmas divisas feitas, nas escrituras velhas; que eu fiz a doação e por ser esta a doação de minha plena vontade, e sem constrangimento de pessoa alguma, transfiro-lhes toda a posse, (...), eu tinha ficado assim o curador da Igreja na obrigação de pagar a competente siza. E por ser esta doação de minha livre vontade, peço à justiça do Império que dê a esta escritura todo inteiro vigor, como se fosse em pública forma e por eu não saber ler pedi a quem assinasse comigo. Sítio do Barreiro 21 de março de 1885. A rogo do doante Antônio Teixeira do Espírito Santo.

José Jacinto de Moraes

Tenente Veríssimo Antônio Pereira

Joaquim Antônio Prudente (...)”²³

O texto do livro *Edição Histórica* cita ainda que foi Faustino Ribeiro da Silva, em 17 de abril de 1888, então presidente da Câmara de Lençóis, que conseguiu, da própria Câmara, a nomeação de Vicente Ferreira de Farias como arruador dessa primeira área doada além da quantia de dez mil réis para a fundação da capela. A malha traçada é em forma de xadrez, compondo um quadriculado de 88x88m, equivalente a oito datas de 22x44m. No mesmo ano, ainda de acordo com o livro, chega no local a família Bastos que, proveniente de Rio Pardo, ali se instala com uma casa de comércio e ergue um cruzeiro, onde será erigida a capela (no centro da atual Praça Rui Barbosa). Em 1889, membros da Comissão Central de Estatística *“(...) verificam que a fertilidade da Serra dos Agudos estava dando origem à edificação, nessa região, da povoação do Bauru, cujo progresso*

²³ Idem, p. 13 e 14.

*iria atrofiar a da Vila de Lençóis. (...)”*²⁴. Chegam também, nessa época, Azarias Leite e esposa, acompanhados do sogro, Coronel João Batista de Araújo Leite e outros familiares, dedicando-se a atividades rurais.

Figura 1 – Mapa do Núcleo Urbano de Bauru.

Fonte: Site www.maps.google.com, acesso em 18 de agosto de 2005.

Nova doação foi feita, por volta de 1893, por Veríssimo Antônio Pereira, descendente de Felicíssimo Antônio de Souza Pereira. A área era delimitada pelo Rio Bauru, pela linha imaginária no sentido leste-oeste da primeira doação e pelo Córrego das Flores. A área era de 134 hectares e 80 ares (Nava). O arruamento é expandido de forma contínua, até pouco acima da atual Rua 15 de Novembro, sem preocupação com pontos de interesse, eixos principais, avenidas ou áreas para praças. As doações foram feitas para a igreja, que denominou a área da segunda doação como “*Área Foreira*”. Dessa forma, as

²⁴ Idem, p. 14.

peessoas que comprassem lotes nessa área estavam obrigadas a pagar impostos para a igreja. Mas as vendas dos lotes cresceram de tal forma, que provocaram muitas brigas, algumas delas com finais trágicos. A Igreja se esgotou com tantas brigas e, por fim, vendeu a concessão das terras para a Sociedade Civil Cintra e Companhia. Para nos situarmos em relação às áreas doadas, transcrevemos abaixo um trecho do texto de Nava, que explica onde seria hoje tal área:

*“(...) A linha reta que parte da foz do Córrego da Grama, junto ao ribeirão Bauru, acompanha a direção da rua Primeiro de Agosto. A outra, que parte da foz da Água do Sobrado, em w-e passa a 70 metros acima da atual 15 de novembro, passando pelas divisas do antigo patrimônio da Santa Casa de Misericórdia e da Sociedade Beneficente Portuguesa de Bauru, ambas situadas fora da **área foreira**. (...)”²⁵.*

Figura 2 – Mapa do Patrimônio de Bauru – área foreira.
Fonte: PLANO Diretor da Cidade de Bauru – 1996

²⁵ NAVA, op. cit.

Os mais importantes fazendeiros com sede aqui, na década de 1890, são, de acordo com a *Edição Histórica*, o Coronel José Ferreira de Figueiredo, fundador da fazenda Val de Palmas, o Capitão José Simplício Ribeiro, o Coronel Joaquim Luiz Vieira, Custódio Ferreira Leite e o já citado Joaquim de Toledo Piza. Este último foi o primeiro a introduzir a cultura do café na zona noroeste.

É importante ressaltar que o “*bairro Bauru*”, localizado na jurisdição de “*Espírito Santo de Fortaleza*” e no município e comarca de Lençóis, torna-se patrimônio já em 1884, no mesmo ano da primeira doação. Em 1893, ano da segunda doação, Bauru já era distrito do recém-criado município de “Fortaleza” (município em 1887 - Nava), “(...)com o qual desde logo disputa a hegemonia, numa acirrada luta de proprietários domiciliados em ambos os núcleos. (...)”²⁶. Dias PIRES²⁷ relata que Azarias Ferreira Leite e Araújo Leite, nessa data, foram, em longa viagem até São Paulo, solicitar ajuda para a criação do Distrito de Paz de Bauru, junto aos amigos de maior influência e prestígio. O projeto foi apresentado pelo parlamentar Gonçalves Bastos e, segundo o autor, apesar da oposição de Lençóis e “Fortaleza”, o então presidente do Estado de São Paulo, Dr. Bernardino de Campos, em 30 de agosto de 1893, promulgou a Lei nº. 209, que criava o tão solicitado Distrito, que estaria subordinado a “*Espírito Santo da Fortaleza*”. A citada lei apresentava os seguintes termos:

“(...) Art. 1º.) Fica criado um distrito de paz na povoação do Patrimônio do Bauru, anexo ao município da Vila de Fortaleza.

Art. 2º.) As divisas do novo distrito de paz serão as seguintes: a demarcação terá princípio na terra do rio Batalha com o rio Tietê; pelo mesmo rio acima seguirá até a barra da Lagoa Parada; por esta acima até a barra da Água da Boa Vista, saindo por esta até a casa de Francisco Tomás; daí acompanhará a estrada que vai para Fortaleza, até as duas passagens, sítio que foi do finado João Joaquim Pereira; e,

²⁶ LIMA, A ocupação... op. cit., p.112.

²⁷ PIRES, Luciano Dias. A mudança do nome do município. **Jornal Mensal Bauru Ilustrado**, Bauru, agosto de 2003, p.2.

*subindo pelo Ribeirão do Campo, até as suas últimas cabeceiras, seguirá rumo à estrada que vai para o Cardoso, até o sítio do Comendador Borges, compreenderá, na mesma direção, todas as vertentes do rio Dourado, chegará ao rio Tietê e subirá até o rio Batalha (...)"*²⁸.

A instalação do distrito de paz de Bauru aconteceu em 6 de julho de 1894 e recebeu um lugar nos cômodos da casa de Manuel Jacinto Bastos, localizada na frente do Cruzeiro erigido por sua família.

Figura 3 – Foto da Capela do Divino Espírito Santo – 1913.
Fonte: PIRES, Luciano Dias. *BAURU Ilustrado*, Agosto/2003.

Figura 4 – Foto da Rua Araújo Leite – s/d.
Fonte: PIRES, Luciano Dias. *BAURU Ilustrado* – Agosto/2003.

²⁸ EDIÇÃO Histórica, Bauru, op. cit., p.15 / Ver Apêndice I.

Figura 5 – Foto da Rua Batista de Carvalho – s/d.
 Fonte: PIRES, Luciano Dias. *BAURU Ilustrado* – Agosto/2003.

Figura 6 – Foto da Rua Primeiro de Agosto – s/d.
 Fonte: PIRES, Luciano Dias. *BAURU Ilustrado* – Agosto/2003

Nessa época são abertas, segundo Nava, fazendas como a Val de Palmas, de propriedade do Cel. José Ferreira de Figueiredo (uma das maiores produções de café da década de 1920); fazenda Aureópolis, cujo proprietário era Azarias Ferreira Leite; e a fazenda da Faca, de Joaquim de Toledo Piza. A autora escreve sobre os migrantes e imigrantes, caracterizando os primeiros como mineiros e fluminenses, já citados, e os segundos, como italianos e espanhóis, a maior parte, além de franceses, alemães, sírio-libaneses, árabes e japoneses. Também estavam presentes, nessa região, os imigrantes portugueses. Nava relata, ainda, que a principal atividade econômica da época era a

agricultura, com a predominância de lavouras de café; e tempos depois, o desenvolvimento do comércio e da construção civil, que mostra repercussões da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Figura 7 – Foto da Fazenda Val de Palmas – 1927.

Fonte: ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. *O Estado de São Paulo. Zona Noroeste.*

Figura 8 – Foto da Sede da Fazenda Val de Palmas – 2005.

Figura 9 – Foto da Fazenda “Faca”, do Coronel Toledo Piza.

Fonte: ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. *O Estado de São Paulo. Zona Noroeste*.

As disputas de hegemonia, citadas nos parágrafos anteriores, entre Bauru e Fortaleza, de acordo com o *Edição Histórica*, acirraram-se por volta de 1892, quando a Câmara de Fortaleza se negou a dar posse a um dos vereadores de Bauru. É sugerido pelo autor que foi daí que surgiu a idéia da transferência da sede do município. Então, depois das eleições de 1895, segundo Lima, alegando completa decadência do núcleo de “Fortaleza” e ressaltando que Bauru havia se tornado um próspero povoado, os vereadores, que, de acordo com o autor, residiam todos em Bauru, transferem, por conta própria, a sede do município, sendo, mais tarde, referendados pelo congresso e presidência do Estado ²⁹.

Nava coloca que foi por um “golpe” que os vereadores de Bauru, maioria na Câmara Municipal, aproveitando-se da ausência “planejada” do então presidente da Câmara, Vereador José Theodoro Petente, fizeram aprovar a indicação de alteração da sede do município para Bauru. A autora versa que os vereadores de Bauru adiantaram seus

²⁹ Idem, op. cit., p. 14. O *EDIÇÃO Histórica*, abordando mais detalhadamente o assunto, ressalta que somente dois vereadores eleitos eram de Fortaleza, enquanto quatro representavam Bauru. Os representantes de Fortaleza tentaram de tudo para anular as eleições, uma vez que estavam em minoria, mas, segundo o autor, “tudo seria em vão”.

relógios em meia hora, no dia 07 de janeiro de 1896, chegando mais cedo ao local. Não tendo a presença do presidente da Câmara, o vice-presidente Domiciano Silva assumiu a presidência e deu início à sessão. A apresentação da indicação continha um pedido de aprovação para o Governo do Estado:

“(...) INDICO que seja elevada a Vila a povoação de Bauru pedindo-se para este ato a aprovação do Governo do Estado e desde este dia se considere mudada para aquela Vila a sede da Municipalidade, dando-se disto conhecimento ao governo do Estado (...)”³⁰.

Após seis meses de tramitação do pedido, finalmente em 01 de Agosto do mesmo ano foi criado o município de Bauru:

“(...) A Primeiro de Agosto de 1896 estava definitivamente criado o município de Bauru, ‘com 800.000 alqueires de terra, até a barranca do Rio Paraná’, compreendendo duas faixas, entre o Tietê e o Feio-Aguapeí, e entre este e o Rio do Peixe. (...)”³¹.

“(...) A lei nº. 428 tem o seguinte teor:

‘Artigo 1º. – O Município do Espírito Santo de Fortaleza passa a denominar-se Bauru, mudando-se a sua sede para esta última povoação.

Artigo 2º - Revogam-se as disposições em contrário.’

Bauru, 1º de agosto de 1896.

O secretário do Estado para os negócios do Interior assim o faça executar.

Palácio do Governo do Estado de São Paulo, em primeiro de agosto de mil oitocentos e noventa e seis.

A. Dino Bueno.(...)

Assim o José T. Petente fez a entrega aos vereadores bauruenses da verba destinada a Bauru de três contos, seiscentos e oitenta e seis mil réis e os documentos da Câmara que foram transferidos para nova sede, num prédio alugado na quadra 8 da atual rua 1º de Agosto.(...)”³².

Luciano Dias PIRES, no jornal mensal “Bauru Ilustrado”³³, aborda a mudança do nome do município, ressaltando que, embora a partir de 08 de janeiro de 1896 já tivesse vigorado a denominação “*Município de Bauru*”, foi somente em 1º. de Agosto de 1896,

³⁰ Idem, p. 15 / Ver Apêndice I.

³¹ LIMA, *A ocupação...* op. cit., p. 106.

³² NAVA, op. cit.

³³ PIRES, *A mudança...* op. cit., p.6.

tendo em vista o trabalho político e o trabalho da imprensa de São Paulo, feitos constantemente, que tal mudança foi reconhecida. De acordo com o historiador, para a aprovação do Senado trabalharam o Dr. Ezequiel Ramos, que foi quem apresentou o projeto, o Dr. Cerqueira César, membro do Partido Republicano Paulista (PRP), o Dr. Júlio de Mesquita, do jornal “*O Estado*”, e outros. Bauru recebeu a notícia por telegrama enviado por José da Costa Ribeiro à localidade de Bom Jardim, próxima de Agudos.

A 21 de julho de 1897, segundo o *Edição Histórica*, o então bispo Dom Joaquim Arcoverde Albuquerque Cavalcanti nomeia o padre Antônio Gomes Xavier para vigário da paróquia de Bauru, ato concomitante à criação da Paróquia do dito município. Com a morte do padre Xavier (08 de novembro do mesmo ano), assume a paróquia, em 30 de novembro, o padre João Batista Teixeira Monteiro.

A criação da comarca de Bauru aconteceu como consequência da morte de Azarias Ferreira Leite, em 19 de outubro de 1910, sendo a “gota d’água” de uma série de crimes deste tipo, que vinham ocorrendo no município. Portanto, em 24 de outubro do mesmo ano, o Senador Almeida Nogueira, que fazia parte, junto com mais cinco parlamentares, das Comissões de Justiça e Estatística do Senado Estadual, apresenta projeto de lei para a criação da Comarca de Bauru ³⁴, que foi solenemente instalada somente em 09 de março de 1911.

A chegada das Estradas de Ferro entre 1905 e 1910 acelera a ocupação do povoado de Bauru, segundo Ghirardello, e valoriza, de maneira rápida, as datas urbanas, todas sobre o aforamento da “*Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo*”. O autor atribui a cobrança da “*jóia*” aos rendimentos pouco significativos da pensão anual e cita jornais

³⁴ Ver Apêndice I.

da época, onde esta questão foi bastante discutida. Como resultado dessas discussões, a Igreja passa a ser vista não mais como uma instituição evangelizadora, mas sim como empreendedora imobiliária. A valorização rápida das terras pertencentes ao patrimônio de Bauru não permitiu que pessoas de poder aquisitivo baixo tivessem acesso a elas e, em consequência disso, surgiram bairros operários, loteados por grandes proprietários de terras, além das linhas férreas.

Figura 10 – Vista geral de Bauru – 1905.

Fonte: NEVES, Correia das. *A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 33.

A cidade de Bauru recebeu o título de “*Boca do Sertão*”, “(...) adotado entre o final do Século 19 e início do Século 20 para identificar a cidade como portal do desbravamento rumo à região noroeste (...)”. “(...)O slogan remetia ao desbravamento do interior e toda mítica em torno dele: índios, mata cerrada e calor(...)”³⁵. Bauru teve sua formação vinculada à expansão cafeeira, mas foi com a chegada das Estradas de Ferro Sorocabana e Companhia Paulista e, principalmente, com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que a cidade foi efetivamente ocupada, tendo se transformado em

³⁵ BOCHEMBUZO, Daniela. *Slogan não reflete identidade local*, **Jornal da Cidade**, Bauru, quinta-feira, 1º. de agosto de 2002, p. 02

“(...)importante nó ferroviário e por consequência comercial e prestador de serviços(...)”³⁶.

Embora Bauru não tenha surgido em consequência da Ferrovia, sua ocupação se deu muito rapidamente após a chegada dos trilhos. *“(...) A estrada de ferro constituía um poderoso chamariz para a população urbana (...)”³⁷.* O perfil ferroviário da cidade pôde ser percebido no grande número de imigrantes e migrantes que vinha para trabalhar na construção e na empresa ferroviária. Houve uma multiplicação de hotéis para servir aos que passavam e também aos trabalhadores ferroviários. Existiam até casas noturnas de diversão com nomes franceses para atender à mão de obra qualificada ³⁸.

Quando em 1905 chegam a Bauru os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana (E.F.S.), vindos de Lençóis pela margem direita do Rio Bauru, o núcleo urbano já se apresentava formado e a estrada ocupava parte dos terrenos já loteados e ruas públicas já traçadas. Esta ocupação resulta na criação da atual Avenida Pedro de Toledo, no sentido diagonal, paralelo à linha férrea. É nesta Avenida que será localizada a estação ferroviária da Sorocabana e, partindo dela, abre-se a avenida Rodrigues Alves, que vai se estender, a princípio, somente até a atual Rua Antônio Alves.

AZEVEDO refere-se à Bauru da época como: *“(...) pequena cidade paulista, fundada havia 15 anos, quase no centro geográfico do Estado, erguia-se sobre colinas, com a casaria rústica da povoação, como uma sentinela, mas despertada ao primeiro silvo*

³⁶ GHIRARDELLO, Nilson. *A ação do Conselho de defesa do Patrimônio em uma cidade nova e de porte médio brasileira*. www.bauru.sp.gov.br/codepac/artigos. Acesso em 15 de novembro de 2003.

³⁷ GHIRARDELLO, À Beira da Linha... op. cit., p. 48.

³⁸ LIMA, A Ocupação... op. cit.

*da locomotiva e posta no limiar do sertão, retalhado de rios traiçoeiros e amuralhado nos baluartes de suas serras, espessas de matas, de selvagens e de perigos. (...)”*³⁹.

Em 1904 é criada a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), para, em 1905, terem início os trabalhos de execução da Estrada de Ferro, tendo como ponto de partida Bauru, e o destino final, inicialmente, Cuiabá - MT. Tempos mais tarde, seu destino é alterado para Corumbá - MS, por sugestão do engº. Emílio Schnoor e apoio do Clube de Engenharia Carioca, a fim de aproveitar a malha ferroviária existente de Bauru até São Paulo, como visto anteriormente. A área escolhida para o “*marco zero*” ficava próxima à Estação da Sorocabana, para facilitar o transporte de cargas e passageiros. As terras adquiridas para as futuras construções (estação, pátio ferroviário, oficinas e casas de operários) eram da Fábrica Matriz do Espírito Santo. Partindo deste local, a ferrovia segue através do vale do Córrego da Grama, em direção à noroeste.

Nessa época os sertões da Noroeste, de acordo com AZEVEDO, pertenciam ao município de Bauru. O autor relata que a população dessa região, formada pelo homem branco, era muito escassa e também rarefeita, e Bauru, o núcleo mais ocupado, possuía pouco mais de 500 casas rústicas, onde 27 eram de operários da estrada. Pelegrina cita o jornal “O Bauru”, de 20 de outubro de 1906, que discorre sobre os efeitos que, já nesta época, a Estrada de Ferro causava no pequeno povoado de Bauru, mesmo com um ano de construção. Abaixo transcrevemos alguns trechos:

*“(...) A verdade inconcussa é que todos os dias aportam à nossa terra elementos novos, das mais variadas profissões e atividades. (...)”*⁴⁰.

³⁹ AZEVEDO, op. cit., p. 72.

*(...) As construções residenciais deverão adotar, daqui por diante, linhas arquitetônicas mais requintadas e o 1º. grande passo nesse sentido foi dado pelo dr. José Praxedes, o distinto eng. da Noroeste que construiu a lindíssima vivenda em frente da estação e das oficinas, soberbo sobrado com jardins circundantes, digno das melhores cidades do mundo, pela disposição de seus cômodos e completo conforto que oferecem.(...)”*⁴¹.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) avança seus trilhos no sentido de Bauru, chegando ao núcleo urbano em 1910. Vinda de Pederneiras pelo vale do Rio Bauru, constrói sua primeira estação no início da atual Rua Agenor Meira. Chega cortando as principais ruas da época, permitindo passagem apenas na Rua Araújo Leite, com a construção de uma ponte, e na Rua Antônio Alves, com uma passagem em nível, vias essas, à época, com maior número de edificações. Com a conformação desse entroncamento, a cidade de Bauru atraiu imigrantes de toda parte, como já foi dito, o que propiciou sua ocupação frenética nessa época.

Após a encampação da EFNOB pelo governo federal, concluída em 1919, a sede da administração foi transferida do Rio de Janeiro para a cidade de Bauru (Administração Arlindo Luz). No ano de 1921, a Noroeste inaugurou o complexo das oficinas que vêm em consequência da transferência da administração para Bauru, que já apresentava cerca de 30.000 habitantes⁴².

A ferrovia promove transformações no núcleo urbano, que, segundo Tidei Lima são uma “*relação de causa e efeito*”⁴³. São criados pela administração da NOB um Curso de Ferroviários e um hospital, em consequência da incidência da tuberculose, que assolava os trabalhadores. Em 1939, a condição da “*Cidade Ferroviária*” se consolida com a

⁴⁰ PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000, p. 123.

⁴¹ Idem, p. 125.

⁴² Idem, p. 105. Segundo PELEGRINA, “(...) a construção das oficinas centrais da antiga E.F. Noroeste, em Bauru, foi um dos fatores que mais contribuíram para acelerar o crescimento da cidade (...)”.

⁴³ LIMA, Antigo Conjunto... op. cit.

inauguração da nova Estação Ferroviária que abriga as três ferrovias em um edifício monumental, dando a Bauru um destaque especial no estado e no país. Portanto é perfeitamente visível que “(...) a ferrovia ditava o ritmo da cidade (...)”⁴⁴.

Atualmente a cidade de Bauru não abriga mais a administração da Estrada, que, como vimos, foi transferida para Campinas e não apresenta mais movimento significativo de carros, servindo apenas de passagem para as poucas composições que circulam, de vez em quando, pela região. A estação ferroviária que um dia abrigou um grande movimento de três ferrovias, hoje se apresenta abandonada, como veremos nos capítulos subseqüentes.

2.1.2. INFORMAÇÕES GERAIS

A seguir serão mencionados alguns dados sobre a cidade:

Bauru está localizada no centro oeste do Estado de São Paulo e é a sede de um entroncamento rodo-ferroviário de grande importância regional e interestadual, que movimenta população, serviços e mercadorias, ultrapassando as barreiras regionais das atividades econômicas.

O município de Bauru é servido por três linhas férreas, sendo elas as antigas Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Como já citado anteriormente, atualmente todas fazem parte do Grupo Brasil Ferrovias, fazendo somente transporte de cargas.

⁴⁴ Ibidem.

Figura 11 - Mapa da área urbana de Bauru – sistema viário básico.

Fonte: PLANO Diretor da Cidade de Bauru – 1996

A EFS e a CPEF “(...) já no início deste século iniciavam a integração desta área com a capital Paulista, proporcionando o escoamento da produção cafeeira até o Porto de Santos. (...)”⁴⁵. No mesmo período, “(...) atendendo à política do governo federal de interligar todos os Estados  capital Federal (Rio de Janeiro, na época), partiu do município a instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em direção às barrancas do Rio Paraná, cortando o estado do Mato Grosso e interligando-se em Corumbá com a Ferrocarril Santa Cruz na Bolívia. (...)”⁴⁶.

⁴⁵ PLANO Diretor de Bauru, Caderno de Dados, Levantamentos e Diagnóstico, Lei n. 4126 / 1996.

⁴⁶ Ibidem.

Figura 12 – Mapa do Estado de São Paulo com legenda das Estradas de Ferro. Em vermelho a N.O.B.
 Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br.

O Município também é bem servido de rodovias, que permitem o escoamento rápido de mercadorias “intra e inter regionais”. A principal é a SP-300 – Rodovia Marechal Rondon, que corta toda a região até interligar-se com a SP-280 – Rodovia Castelo Branco, fazendo a ligação com a capital do estado.

Além do transporte rodo – ferroviário, destaca-se também a Hidrovia Tietê - Paraná, que passa por essa região de governo e tem, em Pederneiras, a 30 Km de Bauri, um dos principais portos hidroviários do Estado de São Paulo, destinado basicamente ao transporte de grãos agrícolas. Em relação ao transporte aéreo, já está em construção um Aeroporto Regional de responsabilidade do estado, em área declarada de utilidade pública, com acesso pela rodovia SP – 321. Essa construção é extremamente relevante, levando-se

em consideração que o atual Aeroclube está totalmente cercado pela malha urbana, sofrendo pressões do mercado imobiliário ⁴⁷.

Figura 13 – Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo com a localização de Bauru.
Fonte: DER – Departamento de Estradas de Rodagem – 2004

A área territorial do município de Bauru foi, ao longo do tempo, sendo alterada em decorrência da emancipação de seus povoados. Quando em 1896 o município foi criado, seu território era de 800.000 alqueires de terras e, segundo alguns autores, abrangia as terras entre os rios Tietê e Aguapeí / Feio, até as barrancas do rio Paraná.

Analisando alguns pontos da história da Ferrovia Noroeste do Brasil em território paulista, ressaltamos que a linha férrea foi construída exatamente no trecho de terras bauruenses, parte no espigão dos citados rios e, outra, próximo ao Tietê. Portanto, os povoados que foram surgindo ao longo da linha até as barrancas do rio Paraná localizavam-se nas terras do município de Bauru. Com o tempo, esses povoados foram se transformando em cidades e se desmembrando do território bauruense.

⁴⁷ Dados adicionais, ver Apêndice I.

Os próximos itens deste trabalho vão analisar a história de algumas cidades que, junto com Bauru, foram escolhidas como objetos de estudo. Assim sendo, será possível compreender como o território do município de Bauru foi reduzido ao número atual de 702km² ⁴⁸.

Fernando de Azevedo ressalta, no livro *“Um Trem Corre para o Oeste”*, que o povoado de Bauru, em pouco tempo de vida, já apresentava um número considerável de habitantes. Mas após a chegada das estradas de ferro e, principalmente, a construção de outra partindo desse local, sua população dá um verdadeiro salto quantitativo. Essa vertiginosa ocupação está relacionada, principalmente, à construção da EFNOB, que movimentou “gente” e serviços, mantendo o crescimento populacional constante.

Com as Estradas de Ferro, muitos empregos foram criados, o comércio e a prestação de serviços se desenvolveram e se consolidaram enquanto base econômica do município. A agricultura e a pecuária obtiveram a ligação com os grandes mercados consumidores do país e, até mesmo, com os estrangeiros, através das ferrovias. Houve uma intensa migração e imigração para a cidade de Bauru, de brasileiros de outras regiões e também de estrangeiros, em busca desse novo pólo de desenvolvimento.

⁴⁸ Ver Apêndice I.

				TAXA	
ANO	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANIZ	
1900			7.815	1	
1905	600	2			
1910	3.000	2			
1915	5.000	3			
1920	15.000		20.386	1	
1925	18.500	2			
1930	22.733	4	48.852		
1935	27.945	2			51.05
1940	32.796	5	21.581	55.472	5
1950	51.734		12.895	65.452	5
1960	85.273		7.941	92.099	5
1970	120.178		10.876	131.936	5
1980	180.761		5.903	186.664	5
1991	255.669		5.443	261.112	5
1992				269.128	
1993				277.390	
1994				285.905	
1995				294.682	
1996	297.349		6379	303.728	
1999				332.052	
2000				342.778	
2005				398.725	
2010				463.805	

Tabela 1 – Evolução Histórica do crescimento Populacional do Município de Bauru.

Fonte: (1)Anuário Demographico – vol.III – SP, Typographia Brazil de Rothschild&Cia, 1926. P.1.023; (2)Estimativa; (3)Anuário Estatístico - Diário do Noroeste – 1/8/30; (4)Correio do Noroeste – 5/4/1925; (5) IBGE; * Projeção Seplan.

De acordo com a tabela acima, o município de Bauru apresentava, no início do século XX (1900), uma população total, urbana e rural, de 7.815 habitantes. Em 1905 a tabela apresenta somente a população urbana, que, naquela época, já era de 600 habitantes. É nessa data que chega a Bauru a EFS e que inicia a construção da EFNOB, o que explica o fato de o número de habitantes na área urbana ter passado para 3.000 habitantes em 1910. Em 1915 a população urbana é de 5.000 habitantes, reflexo da chegada de mais uma estrada de ferro, ocorrida em 1910, a CPEF. Comparando o crescimento populacional da área urbana e rural, no período de 1905 a 1991, apresentado na tabela, observou-se que a população urbana manteve seu crescimento constante entre 1925 e 1991, enquanto, na área rural (no período registrado na tabela), é nítido o aumento do êxodo rural. Os anos entre 1905 e 1910 e 1915 e 1920 foram os períodos de picos de maior crescimento populacional, o que nos remete à história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

O ano de 1905 foi o ano do início de sua construção; 1910, o ano da chegada da Paulista a Bauru, e 1914, o ano do término da construção da NOB até Porto Esperança (MT). Com o início da construção da estrada de ferro em Bauru, a cidade tornou-se um grande centro de atração; e com a chegada da Paulista, o maior entroncamento ferroviário do interior. A ligação com Porto Esperança, em 1914, permite o acesso à fronteira oeste do país, tão necessário na época para a defesa nacional, além de possibilitar a ligação do Estado do Mato Grosso com o Porto de Santos, importante para o escoamento do rebanho da região sul mato-grossense. Já a população rural sofreu uma queda brusca, entre 1940 e 1960, resultando em menos da metade de sua população; no ano de 1970, a tabela registra um pequeno aumento, mas em 1980 ela torna a cair, resultando em um número inferior do ano de 1960.

O Estado de São Paulo possui duas regiões diferenciadas. A primeira é a região Metropolitana e seu entorno, que é altamente industrializada e possui um fluxo migratório inter e intra-regional; a segunda é a região oeste, caracterizada pela economia primária, baixa industrialização, setor terciário limitado e constante evasão da população. A região de Bauru localiza-se no meio desses dois setores, funcionando como um ponto intermediário e sofrendo reflexos de ambos.

*“Economicamente a região caracteriza-se pela predominância das atividades agropecuárias, apesar de se notar, a partir da década de 80, o crescimento do setor industrial. (...) O setor terciário tem, historicamente, um bom desempenho, principalmente em função da posição central e das facilidades de transportes oferecidas pelas ferrovias e rodovias. (...)”*⁴⁹.

⁴⁹ PLANO Diretor de Bauru, op. cit. / Ver Apêndice I.

TRANSFORMAÇÕES

Versa o livro *Edição Histórica Bauru* que, em 1901, Bauru já possuía um mercado, e as ruas paralelas à já existente Araújo Leite começavam a surgir. De acordo com o plano diretor de 1996, o núcleo urbano nasceu à margem direita do Rio Bauru e expandiu-se preferencialmente pela encosta sul, menos acidentada, onde se caracterizou a cidade propriamente dita, com os principais equipamentos. À margem esquerda, em terrenos mais recortados pela hidrografia, desenvolveram-se, desde o início, os bairros de caráter mais popular. “(...) *Em 1910 vamos encontrar a cidade bastante ocupada na parte compreendida entre o rio Bauru, ribeirão das Flores e rua 15 de Novembro, e o aparecimento de certos eixos, tais como avenida Rodrigues Alves, Batista de Carvalho e Araújo Leite, onde se desenvolvia principalmente o comércio, bem como o núcleo original da Vila Falcão, no outro lado do rio Bauru. (...)*”⁵⁰.

O primeiro bairro a surgir é a Vila Falcão, que até hoje mantém as características arquitetônicas daquela época e é onde ainda residem ex-operários do pátio ferroviário e seus descendentes. Por volta de 1908, é doada área para novo cemitério (atual Cemitério da Saudade), por João Henrique Dix, o que obriga a construção de uma ponte sobre o Ribeirão das Flores e a abertura de grande avenida de acesso, parte da atual Rua Primeiro de Agosto. Entre 1910 e 1920 são introduzidos na cidade alguns melhoramentos, como a Praça Rui Barbosa e o abastecimento de água e esgoto ⁵¹. Nas décadas de 1920 e 1930, essa área seria ocupada, formando um pequeno bairro, a Vila Cardia.

⁵⁰ *EDIÇÃO Histórica Bauru*, op. cit., p. 21.

⁵¹ *Idem*, p. 22.

Figura 14 – Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru – 1896.

Fonte: PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica Agroquímica Indústria. *Os Frutos da Terra – Bauru 1896 – 1988* – Marprint Editora – 1988.

Figura 15 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru – 1911.

Fonte: PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica Agroquímica Indústria. *Os Frutos da Terra – Bauru 1896 – 1988* – Marprint Editora – 1988.

Figura 16 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru – 1936.

Fonte: PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica Agroquímica Indústria. *Os Frutos da Terra – Bauru 1896 – 1988* – Marprint Editora – 1988.

Figura 17 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru – 1969.

Fonte: PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica Agroquímica Indústria. *Os Frutos da Terra – Bauru 1896 – 1988* – Marprint Editora – 1988.

Figura 18 - Mapa da Evolução do Núcleo Urbano de Bauru – 1988.

Fonte: PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica Agroquímica Indústria. *Os Frutos da Terra – Bauru 1896 – 1988* – Marprint Editora – 1988.

As estradas de ferro trouxeram maior ocupação para o pequeno vilarejo, bem como o início da industrialização. Bairros, como a Vila Antártica, surgem em consequência da instalação dessas indústrias. O comércio recebe força. Novas aglomerações surgem fora do Patrimônio, em terras mais baratas, em virtude da dificuldade econômica, já que os terrenos do local tinham alto custo. O poder público assiste, passivamente, à divisão das glebas, enquanto a cidade cresce sem respeito ao sítio urbano, em uma malha reticulada, ignorando a necessidade de espaços públicos de lazer.

Durante a década de 1930, foram criados pelo Poder Público importantes vetores para o crescimento da cidade, como: ao **norte**, a Escola Agrícola, em área da antiga fazenda Val de Palmas; ao **sul**, o aeroporto e o Ginásio Ernesto Monte; à **leste**, o Horto Florestal; e a **sudoeste**, o ETA e o Recinto de Exposições Mello Moraes, o que atraiu novos loteamentos, em consequência da expansão da infra-estrutura. Os loteamentos, que surgiam ao longo de caminhos preexistentes, eram traçados sem respeito algum ao sítio urbano. Por esse motivo, muitas praças são restos dos traçados que, ao encontrarem barreiras naturais, como os fundos de vale, eram interrompidos sem qualquer proposta de vias marginais. O mesmo acontece no encontro de diferentes tipos de malhas.

Ocorreu uma expansão descontrolada dos bairros e a cidade se ramificou de maneira descontínua, gerando grandes vazios urbanos. A maioria desses bairros estava separada pelos fundos de vale, com acesso difícil por pequenas pontes e passagens perigosas sobre trilhos. Já no final da década de 1930, sentiu-se necessidade do transporte coletivo e é o próprio Poder Público que se incumbiu disso. Nos fins da década de 1950, a Rodovia Marechal Rondon corta a malha urbana, tornando-se uma barreira física à sua expansão. Mas com o surgimento de grandes núcleos habitacionais transpondo a rodovia, o cruzamento em nível com as ruas e avenidas tornou-se inadequado e insuficiente. Mas é só em 1983 que essa rodovia começa a ser duplicada, o que, por um lado, propicia a integração de certas áreas da cidade, como na avenida Nações Unidas; e, por outro, promove barreiras maiores, como nas avenidas Duque de Caxias e Cruzeiro do Sul. Só em 1988 a duplicação tem seu término e então a prefeitura institui uma comissão para propor soluções a essas barreiras.

Muitos loteamentos que surgiram na década de 1940 e 1950, eram parte de antigas fazendas, que, com o declínio do café em todo o Estado, foram destinadas ao uso

urbano. Bairros como Santa Edwirges, Parque Jaraguá, Vila Aviação, Jardim Carolina, Parque Bauru, Parque Giansante e Vila São Paulo foram loteados em locais distantes, de difícil acesso e sem infra-estrutura, o que fez com que permanecessem ociosos e subutilizados por décadas. Também nos anos 1960, apareceram bairros em mesma situação, como Tangarás, Parque Industrial, Manchester, Jardim Mary, Jardim TV e Jardim Marília.

Em 1970 a ocupação da malha urbana concentrava-se na parte central da cidade, sendo a Bela Vista, Parque Vista Alegre, Vila Falcão e Vila Independência, bairros com expressiva ocupação. Ainda na década de 70, surgiram vários loteamentos de chácaras de Recreio, tais como: Estância Balneário, Águas Virtuosas, Chácara Cardoso, Chácaras Terra Branca, Parque Santa Rita, todos no setor SE/SO. Até aqui “(...) *a malha urbana cresceu pela simples justaposição de áreas loteadas e invariavelmente pela adoção do traçado em xadrez, que oferece pouca possibilidade de adaptação ao terreno. Nos trechos de maior declividade, essa inadequação é flagrante. Salvo em raros trechos, a malha urbana reticulada guarda continuidade ao transpor o vale do rio Bauru. (...)*”⁵².

Só em 1982, com a Lei Municipal n.º 2339/82, é que o Parcelamento, Uso e Ocupação do solo é regulamentado e a implantação de loteamentos passa a seguir critérios mais coerentes para a escolha de áreas públicas e implantação do empreendimento, impondo encargos ao loteador e exigindo garantias reais de execução de obras de infra-estrutura e melhoramentos. No início da década de 1980, houve um crescimento significativo da mancha de ocupação, principalmente no sentido SO. O Perímetro Urbano ampliou-se, englobando todas as áreas já loteadas e os grandes vazios intersticiais, inclusive a área do Parque Ecológico.

⁵² Idem, p. 23.

Além da Marechal Rondon, outras rodovias que cortam o município, tornaram-se barreiras à expansão da malha urbana. A Bauru – Marília (SP – 294) no sentido noroeste; a Bauru – Iacanga (SP – 321) ao norte; e a Bauru – Jaú (SP – 225) aos Sul, já duplicada, com acesso ao Porto Intermodal da Hidrovia Tietê – Paraná. A encosta situada no setor SO também aparece como barreira natural ⁵³. Outro problema que aflige os moradores da cidade é a ausência de preservação do patrimônio ferroviário. Com o abandono das áreas ocupadas pelos edifícios das ferrovias, incluindo as Estações Ferroviárias, pátio de oficinas, antigos armazéns e demais estruturas, muitas regiões sofrem com a sujeira, falta de segurança e descaso das autoridades competentes.

⁵³ Ver Apêndice I.

2.2. TIBIRIÇÁ

2.2.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

O Jornal “*NOROESTE Ferrovias da Integração*”, editado em 1982 ⁵⁴, considera que “Tibiriçá” leva esse nome em homenagem ao então Presidente Tibiriçá. “(...) *Com o trem inaugural que partiu de Bauru em 27 de setembro de 1906, estavam algumas altas autoridades da nação, em destaque o Presidente do Estado de São Paulo Dr. Jorge Tibiriçá, o Ministro da Viação Lauro Muller e outros. Na primeira parada do trem, km 25, onde havia sido construída uma tosca estação de madeira, deu-se o nome de Presidente Tibiriçá; (...)*” ⁵⁵. Anos mais tarde, o Dr. Arlindo Luz, então presidente da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no ano de 1921 simplificou o nome de várias estações ferroviárias, entre elas a de “Presidente Tibiriçá”, que passou a se chamar apenas “Tibiriçá”.

A história do Distrito revela que foi por volta de 1902 que os irmãos Constantino, Afonso e Antônio Fraga adquiriram cinco mil alqueires paulistas de terras situadas à margem esquerda do Rio Batalha. De acordo com a escritora Josefina de Campos Fraga, em ensaio denominado “Relembrando Tibiriçá” ⁵⁶, as terras adquiridas pertenciam aos herdeiros de Faustino Ribeiro da Silva, um dos pioneiros da região. Mas é somente em meados de 1905 que os três irmãos se tornam os efetivos proprietários. Nesse período, os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil partiam de Bauru rumo à região

⁵⁴ RFFS.A. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), *A Festiva Inauguração do primeiro trecho, Publicação NOROESTE Ferrovias da Integração*, Bauru, 1982, p. 6.

⁵⁵ PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Manuscritos do autor. Bauru, NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”, 2005.

⁵⁶ FRAGA, Josefina de Campos. *Relembrando Tibiriçá*. Bauru, 1996.

noroeste do Estado de São Paulo, fazendo a ligação com o Estado do Mato Grosso. “(...)Os irmãos Fraga, antevendo a valorização das terras às margens da nova ferrovia, traçavam seus planos de posse e conquista. (...)”⁵⁷. Foi Antônio Gonçalves Fraga o encarregado de efetivar a posse das terras, que se iniciavam no quilômetro 18 da Estrada de Ferro.

A Estação de Presidente Tibiriçá, que distava 25 km de Bauru, localizava-se nas terras da família Fraga. “(...)A mata ainda se debruçava sobre os dormentes, chicoteando as laterais das locomotivas fumegantes quando começaram a surgir as primeiras cercas e derrubadas na região onde hoje se localiza o Distrito de Tibiriçá (...)”⁵⁸. A autora discorre que, anos mais tarde, em 1908, os irmãos Fraga decidem dividir a propriedade. Constantino funda, nos seus 1700 alqueires, a Fazenda Pântano; Afonso funda a Fazenda Concórdia nos 1700 que lhe cabiam; e Antônio fica com o terço mais próximo de Bauru, o qual denominou Fazenda Divisa.

Fraga ressalta que, já em 1911, a então Comarca de Bauru encontrava-se com sérios problemas de recursos médicos, uma vez que o crescimento súbito de sua população começava a mostrar suas conseqüências negativas. Surtos de doenças como leishmaniose, malária, entre outras, mostravam a necessidade de um melhor atendimento médico. É nessa época que é criada a Irmandade de Misericórdia de Bauru, instalada provisoriamente numa casa na Rua Primeiro de Agosto (Embrião da Santa Casa de Misericórdia de Bauru). Com a intenção de arrecadarem fundos, é iniciada uma intensa campanha no Município. Diante disso, em 1913, Antônio Gonçalves Fraga faz a doação de quatro alqueires de terras localizados próximo à Estação Ferroviária de Tibiriçá, para a citada Irmandade⁵⁹. A autora ressalta ainda a existência de uma controvérsia, uma vez que, segundo depoimentos de

⁵⁷ Idem, p. 02.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Idem, p. 03. Relatório da Irmandade de Misericórdia de Bauru, redigido por Doutor Rodrigo Romero e datado de 1915.

descendentes dos Fraga, a área doada era de cinco alqueires paulistas e uma data, sendo esta localizada bem no centro do lote e reservada para a igreja católica, onde hoje se encontra a igreja do distrito. A Irmandade providenciou o loteamento da área e a venda dos lotes para arrecadar fundos. Logo se iniciou o patrimônio, onde nasceu um pequeno comércio.

Anos mais tarde, por volta de 1915, Antônio Gonçalves Fraga, sem recursos para investir em suas terras e preocupado com as grilagens que vinham acontecendo, convida seu primo, Joaquim Rodrigues Fraga, a associar-se a ele. A finalidade da sociedade era a ocupação total das terras. “(...) Enquanto se desenrolavam esses fatos, envolvendo a família Fraga, a pequena vila de Tibiriçá prosperava. Embora suas ruas recém-abertas, ainda mantivessem os vestígios da recente derrubada, as casas surgiam. No início, na praça central, só havia um cruzeiro onde o povo orava. Depois foi construída a primeira capela, pequenina, com duas torres e portas laterais. Anos mais tarde foi levantada a igreja definitiva.(...)” ⁶⁰.

Por volta de 1918, estabeleceram-se no local Antônio Duarte e Carmelo Zamataro, que trabalham pela melhoria da localidade. “(...) Como a povoação crescia, a Prefeitura de Bauru designou o engenheiro Amadeu Furlani para realizar o serviço de arruamento da localidade (...)” ⁶¹. Em virtude de a Estação Ferroviária da Noroeste receber o nome de “Tibiriçá”, o povoado passou a ter o mesmo nome e foi elevado a Distrito de Paz, como permanece até hoje, pelo Decreto nº. 50, de 9 de dezembro de 1919. Teve como seu primeiro Juiz de Paz o Sr. José de Campos Fraga. Abaixo uma cópia do decreto de criação do Distrito de Paz de Tibiriçá:

⁶⁰ Idem, p. 04.

⁶¹ PELEGRINA, Manuscritos... op. cit.

Figura 19 - Decreto transformando para Distrito de Paz o povoado de Tibiriçá.

Fonte: NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”.

Nessa época Tibiriçá possuía uma máquina de beneficiar café, uma serraria, um moinho de fubá, olarias e um bom comércio. De acordo com Fraga, o comércio do Distrito nasceu com a Casa Mendes, localizada à esquerda dos trilhos da Ferrovia. As casas comerciais mais importantes citadas por Zanlochi foram, Casa Telli, Casa Luzitana, Casa Duarte, Casa Portuguesa e Casa Martinho. O local apresentava também postos de gasolina, bares, hotel, farmácia, açougues, alfaiatarias, sapatarias, barbearias e agência de automóveis. Os proprietários de terras mais importantes eram: João Telli, Sampê Togashi, José Marques de Freitas, Matilde Fraga Moreira, José Nogueira, entre outros. Além dos já citados, entre as principais famílias moradoras da localidade, estavam os Mendes, Rangel,

Duarte, Collis, Rodrigues, Turini, Ferreira, Maia, Ruiz, Paixão, Xavier, Rosa, Reginato, Oliveira, Alves, Moura, Silveira, Toni, Manrique e Honorato.

Figura 20 – Praça 9 de julho – Tibiriçá – s/d.

Fonte: ZANLOCHI, Terezinha Santarosa. *Bauru: nossa história na escola*: 1º. Grau / Terezinha Santarosa Zanlochi e Gabriel Ruiz Pelegrina. Bauru: Edi-pro – Edições Profissionais, 1992.

Também por volta de 1919, a fazenda dos primos Antônio e Joaquim Fraga é dividida e a sociedade desfeita. Segundo Josefina Fraga, Joaquim Rodrigues Fraga ficou com a parte mais próxima de Bauru, onde se encontrava a Estação e a então Vila de Tibiriçá, mantendo o nome de Fazenda Divisa; Antônio Gonçalves Fraga denomina sua parte de Fazenda Sossego. Em 1920, Antônio constrói a primeira sede de sua fazenda. O ano de 1921 é marcado pela inauguração do Cemitério Municipal do Distrito, facilitando a vida dos moradores, que tinham de percorrer 25 km para enterrar seus mortos em Bauru ou Avaí. Em 1924, Joaquim Fraga constrói a sede principal de sua fazenda, localizada em frente à Estação, conservada até os dias de hoje.

Figura 21 – Foto do Casarão da Família Fraga conservado até os dias atuais.

Fonte: NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”.

Em 1931, de acordo com Pelegrina, a primeira Estação Ferroviária, que era de madeira, foi substituída pela estação em alvenaria existente. Foi também na década de 1930 que foram instaladas algumas escolas no Distrito⁶², que, naquela época, já contava com um comércio próspero. Segundo Fraga, o comércio era estimulado pela vinda dos sitiantes e colonos para as compras, ao povoado, nos finais de semana. As serrarias também tiveram sua participação na economia do Distrito. “(...) *O desmatamento da região alimentava as serrarias, que surgiram tímidas, mas que, com as construções das casas de madeira, foram estimuladas a produzir cada vez mais (...)*”⁶³.

Também na mesma época, são instaladas máquinas de café como a de Leôncio Nery, duas máquinas da família Fraga, e a de Calil Sayão. O café era um dos mais

⁶² Idem. “(...) *Escola Mista Municipal da Cachoeirinha, regida pela professora Luiza Preijona; Escola Mista Municipal da Fazenda Esperança, regida pela professora Maria de Campos Fraga; Escola Mista Municipal da Colônia Japonesa, regida pela professora Alice de Barros. (...) No dia 7 de outubro de 1932 foi inaugurado um grupo escolar que teve como seu primeiro diretor o professor Colatino Fagundes (...)*”

⁶³ FRAGA, op. cit., p. 04.

importantes produtos da época e, de acordo com o bimensal Ouro Verde, de janeiro/fevereiro de 1936, os produtores de café de Tibiriçá tinham juntos 814 mil cafeeiros. Pelegrina considera que, com as lavouras de café, muitas famílias foram levadas a Tibiriçá. O povoado acolheu imigrantes espanhóis, italianos, portugueses e japoneses:

“(...) Dentre as famílias de imigrantes espanhóis, italianos e portugueses, que chegaram ao Brasil e foram para Tibiriçá, temos: Martinho, Carrara, Bertucci, Prieto, Secco, Manzato, Carpezani, Lima, Capaccio, Malmongi, Ceschin, Lagar, Juarez, Esteves, Rodrigues, Birello, Alarcon, Sanches, Sartori, Catachi, Salorno, Crepaldi, Martelo, Gaviolli, Juncal, Castilho, Malini, Peres, Leonardi e outros (...)”⁶⁴.

(...) Mas, a estas lembranças, somam-se outras, como a chegada dos imigrantes japoneses a Tibiriçá. Os moradores do Distrito já conviviam há algum tempo com os orientais, uma vez que, Sampê Togashi comprara há alguns anos, uma fazenda nas redondezas da vila, onde vivia com sua família, integrado à comunidade e respeitado por todos. (...) agora chegavam os Shinohara, os Takigushi, os Togashi, Sakurai, Kikuti, Takishita, Hirata, Karasawa, Sato, Haneda, Otuka e outros (...)”⁶⁵.

Conforme depoimento do Sr. Adelmo Bertussi⁶⁶, antigo morador de Tibiriçá e descendente direto de imigrantes italianos que ali viveram, o Distrito na década de 1940 comportava um grande fluxo de pessoas. Por causa da Ferrovia Noroeste, o movimento era intenso e a lavoura muito forte. Segundo ele, existiam três colônias agrícolas que produziam café, algodão (ambas com imigrantes italiano) e bicho da seda (imigrantes japoneses). O lazer era presente na vida dos moradores por meio dos clubes de bairro, jogos de futebol, bocha e atletismo. Para as festas da comunidade, era nomeado um “festeiro”, que, durante todo o ano, era responsável pela organização e era considerado

⁶⁴ Idem, p. 05.

⁶⁵ Idem, p. 09.

⁶⁶ O Sr. Adelmo Bertussi é funcionário da Prefeitura Municipal de Bauru, exercendo a função de projetista na SEPLAN - Secretaria Municipal do Planejamento. É considerado autodidata, tendo se aposentado em meados da década de 1990 e logo em seguida, tendo sido recontratado para a mesma função, em razão do seu amplo conhecimento na área.

“quase como um prefeito”. Mas um dos acontecimentos mais importantes para Distrito foi a eleição de três vereadores, no pleito de 1948:

*“(...)Mas a importância do Distrito de Tibiriçá ficou registrada na história de Bauru nas eleições de 1948. Nesse pleito, Tibiriçá elegeu três vereadores: Alcy Vasconcelos, Guilherme Telli e Antônio de Campos Fraga.(...)”*⁶⁷

Figura 22 – Estação Ferroviária da NOB – vista externa – 2005.

Figura 23 – Estação Ferroviária da NOB – vista da plataforma – 2005.

⁶⁷ FRAGA, op. cit., p. 10.

2.2.2. INFORMAÇÕES GERAIS

A seguir serão mencionados alguns dados sobre o Distrito:

Tibiriçá, até hoje, é Distrito de Bauru e está localizada a noroeste da sede do município, cerca de 25 km. Servida pela antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Brasil Ferrovias, seu acesso rodoviário ocorre pela SP 300, Rodovia Marechal Rondon ⁶⁸.

Figura 24 – Mapa do Município de Bauru com a localização do Distrito de Tibiriçá.

Fonte: PLANO Diretor da Cidade de Bauru – 1996.

Apesar de, no passado, ter sido um próspero povoado, “(...) *nem mesmo o trem e o ônibus intensificaram a modernização do lugar.* (...)”⁶⁹. Sr. Adelmo Bertussi relata que

⁶⁸ Ver Apêndice I.

⁶⁹ FRAGA, op. cit., p.01.

a conformação urbana atual é exatamente igual à do loteamento original, que ainda apresentava ruas de terra. Mas não existem dados oficiais específicos, na literatura encontrada, sobre a área territorial do Distrito. Em consulta à Prefeitura Municipal de Bauru, a informação fornecida foi que os dados de área territorial estão sendo coletados mediante levantamento de dados do Plano Diretor do Município. Abaixo reproduzimos um mapa de 1984, onde consta a área urbana do Distrito existente na época:

Figura 25 - Mapa da área urbana do Distrito de Tibiriçá – 1984.
 Fonte: SEPLAN – Secretaria do Planejamento - Prefeitura Municipal de Bauru.

A população de Tibiriçá, no ano 1936, segundo o bimensal Ouro Verde (janeiro/fevereiro), era de 512 habitantes. O Censo Demográfico de 1991 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE) registra uma população urbana de 1.300 habitantes; já em 1996, o Distrito apresenta um número de 864 habitantes. Em consulta à Subprefeitura de Tibiriçá, foi possível verificar que, atualmente, o Distrito possui 1.200 eleitores, sendo sua população urbana, no Censo de 2000, de 1.492 habitantes e a rural, de 553 habitantes.

Sr. Bertussi considera que, enquanto houve movimento de trens na linha da EFNOB, Tibiriçá possuía um grande fluxo de pessoas, mas que, após a privatização da ferrovia e o abandono de praticamente todas as estações, incluindo a do Distrito, esse fluxo apresentou uma expressiva queda. Analisando os dados dos Censos apresentados (1991, 1996 e 2000), foi possível verificar o menor número de habitantes no ano de 1996, que, coincidentemente, é o ano de privatização da ferrovia. Mas não é possível afirmar, em virtude da falta de dados, que a queda do número de habitantes da localidade tenha ocorrido somente em razão disso. Não foram encontrados, para o Distrito de Tibiriçá, dados populacionais referentes aos Censos Demográficos ocorridos antes de 1991.

A economia do Distrito ainda é baseada na agricultura. De acordo com Zanlochi, a população, em sua maioria, ainda é de lavradores; uma parte menor trabalha em Bauru, e uma parte pequena, no Distrito. Atualmente o Distrito apresenta somente um pequeno comércio, sendo verificada também a presença de uma empresa agrícola de criação de porcos e uma pousada-acampamento que recebe muitas escolas. A subprefeitura de Tibiriçá informou que as atividades agrícolas predominantes são a criação de gado e a produção de abacaxi.

TRANSFORMAÇÕES:

Como vimos nos itens anteriores, a ocupação urbana de Tibiriçá aconteceu sob influência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Logo após a doação das terras margeando a Estação Ferroviária, a área foi loteada e os lotes vendidos, propiciando o surgimento de um pequeno comércio. E assim algumas construções começaram a surgir.

Josefina Fraga, em seu ensaio “Relembrando Tibiriçá”, descreve o Distrito de Tibiriçá com peculiaridade: “(...) *Construções singelas, quase seculares. Ruas tranqüilas, pouco movimento. Não fossem as fiações de energia elétrica e de telefonia; não fossem as antenas de televisão e o asfalto, a sensação que se tem ao percorrer determinadas ruas de Tibiriçá é a de que, a qualquer momento, daremos passagem a um coche imperial ou a uma antiga jardineira do início do século. (...)*”⁷⁰. Embora esse texto tenha sido escrito em 1996, a autora retrata as características atuais do Distrito, que aparentemente não sofreu grandes alterações visuais desde então. Segundo informações obtidas na Prefeitura de Bauru, não houve alteração no perímetro urbano, mas existe uma solicitação de ampliação deste, ocorrida no início de janeiro 2006, mas que, todavia não foi aprovada.

Figura 26 – Foto da Praça 9 de Julho, onde está localizada a Igreja Nossa Senhora Aparecida – 2005.

⁷⁰ Idem, p.01.

Figura 27 – Coreto localizado na Praça 9 de Julho – 2005.

Figura 28 – Cruzamento das Ruas Joaquim Rodrigues Fraga com Figueira de Mello.

É importante mencionar que, em razão da redução drástica do fluxo de trens de carga na linha da EFNOB e da retirada dos trens de passageiros, a Estação Ferroviária de Tibiriçá, assim como todas as outras, encontra-se abandonada. Atualmente, parte do edifício serve como moradia para “sem-teto”, e o restante já nem apresenta mais cobertura.

Figura 29 – Vista de parte da Estação Ferroviária ocupada como moradia – 2005.

Figura 30 – Vista da Rua Joaquim Rodrigues Fraga, que dá acesso à Estação Ferroviária – 2005.

2.3. PIRAJUÍ

2.3.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

O nome “Pirajuí” deriva da língua Tupi, sendo “(...) *pira*, peixe, *jú* (corruptéla de *juba*, amarelo vivo, dourado); donde *Pirajú*, peixe dourado e *hy*, água corrente, rio. Portanto, *pirajuhy* significa literalmente *rio do peixe dourado* ou, por extensão, *rio dos dourados*.(...)” ⁷¹. O município é banhado, ao norte, por um rio de mesmo nome, Dourado, que por sua vez, é afluente do Rio Tietê. Na área urbana, de acordo com mapa do Instituto Brasileiro de Geografia, passa um afluente do Rio Dourado que também recebe a tal denominação, sendo designado Córrego Dourado Leste ⁷².

O Livro da Noroeste discorre que, na área onde hoje está instalada a cidade de Pirajuí, em 1888, as terras ainda pertenciam aos índios Coroados (Caingangues), tendo sido por esse tempo que se teve o primeiro contato destes com o homem branco:

“(...) A Leste, na cabeceira das águas da Mangueira, os selvicolas se chocaram com os homens civilizados.(...)” ⁷³.

Dentre as dificuldades enfrentadas pelos conquistadores do interior paulista, as duas principais eram a hostilidade dos índios e as dificuldades de comunicação com as cidades próximas. “(...)Até meados do século XIX, a Zona Noroeste do Estado de São

⁷¹ CORREIO DE PIRAJUÍ – Diretor: Arnaldo B. Cristianini. Pirajuí, dezembro de 1950. Edição de PRIMEIRO ANIVERSÁRIO, p. 04.

⁷² Ver Apêndice I.

⁷³ ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno, op. cit., p. 247.

Paulo raramente foi percorrida pelo homem branco. Sabe-se que no século XVIII algumas poucas expedições terrestres em direção as áreas mineradoras passaram pela região, particularmente pelo vale do Rio Aguapeí/Feio e pela ‘Serra de Ybitucatu’, atual Serra de Botucatu. Ocupação rural jamais houvera.(...)”⁷⁴.

Figura 31 – Levantamento estereofotogramétrico topográfico regular.

Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia – Edição 1973

Biblioteca Geografia – USP – Universidade de São Paulo.

⁷⁴ GHIRARDELLO, À Beira da Linha... op. cit., p. 53.

Ghirardello versa que “(...) *Os primeiros grandes fazendeiros a acorrerem para a região de Bauru foram o Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida que estabeleceu de imediato as fazendas ‘Faca’ e Acampamento’ em 1888. No ano seguinte aportam Araújo Leite e seu genro Azarias Leite que formam a fazenda ‘Aureópolis’. Logo após José Ferreira de Figueiredo instala a fazenda ‘Val de Palmas’.(...)*” ⁷⁵. Entre 1888 e 1890, ocorreram encontros entre os índios e os conquistadores, mas nada semelhante ao que ocorreria, tempos depois, durante a efetiva conquista dos sertões paulistas. É a partir de 1890 que tem início a ocupação de áreas como “(...) *Cancan, Estiva, Congonha e Acampamento (...)*” ⁷⁶.

Em 1891, o Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida plantou o primeiro cafezal da zona, onde é hoje a cidade de Pirajuí. Era o início de uma fazenda, que, em 1928, foi denominada fazenda da “*Faca*”. O ano de 1895 foi marcado pela primeira derrubada da mata. “(...) *Ignácio Vidal dos Santos e seu genro João Justino da Silva, José Gregório dos Santos e a família Sarico, assentando a criação de um povoado, para isso escolheram o lugar em que hoje está edificada a cidade de Pirajuhy. (...)*” ⁷⁷. Joaquim José dos Santos e seus filhos iniciaram, em 1899, a exploração da Corredeira, que, em 1920, era distrito de paz e centro de importantes fazendas da região.

É importante ressaltar o papel que o Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida teve na conquista do interior paulista. De acordo com Ghirardello, Piza era “(...) *nascido em Capivari, era de tradicional família paulista proprietária de terras. Aos 27 anos vai para a região de Jaú, devido a excelente qualidade dos solos, para formar fazendas de café. Nelas todo o trabalho era feito pelo imigrante europeu. Aos 37 anos, já*

⁷⁵ Idem, p. 62.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Idem, p. 248.

muito rico, se apossa de terras nas vertentes do Rio Feio formando as fazendas ‘Faca’ e ‘Acampamento’, Ambas chegaram a ter em produção, no início do século XX, um milhão de pés de café (...)” ⁷⁸. Foi um dos primeiros moradores da região de Pirajuí e um dos responsáveis pela fundação do município e melhorias ao longo das primeiras décadas do século passado. Alguns autores afirmam que Toledo Piza, mencionado no antigo jornal Correio de Pirajuí como o “*moderno bandeirante*”, e seus empregados dificilmente teriam entrado em conflito com os índios da região, apesar de sua conhecida ferocidade:

“(...) É notável a circunstância de nunca o coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida e seus empregados terem entrado em conflito com os índios Coroados, de ferocidade tão conhecida. Nunca houve uma hostilidade de parte a parte, entre os selvagens e a gente civilizada que servia sob a autoridade do moderno bandeirante. É que este tratava os índios com humanidade cristã, obrigando os seus auxiliares a tratarem-nos também assim. (...)” ⁷⁹.

O núcleo urbano de Pirajuí, como Bauru, surgiu de doação de terras feita à igreja. Antônio Rodrigues da Silva doa, em 1902, 25 alqueires de terras para criação de um patrimônio, antiga idéia dos habitantes do lugar. “*(...) Surgiram algumas casas nas terras do novo patrimônio e em breve o povoado exigia assistência religiosa, onde os fiéis catholicos pudessem fazer as suas devoções. (...)*” ⁸⁰. Em 1904, João Justino da Silva, juntamente com outros habitantes do lugar, por iniciativa do Coronel Gustavo Maciel, construiu uma capela no lugar onde hoje é a Catedral de Pirajuí. “*(...) A nova freguezia foi reconhecida pela autoridade diocesana. (...)*” ⁸¹. No dia 25 de novembro de 1904, o Padre Francisco Elias Vartolo, vigário da paróquia de Bauru, rezou a primeira missa na capela de Pirajuí, fundando assim o novo patrimônio. Dois anos antes (1902), o patrimônio recebeu a

⁷⁸ GHIRARDELLO, À Beira da Linha... op. cit., p. 62.

⁷⁹ CORREIO DE PIRAJUÍ, op. cit., p. 19 do suplemento.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Ibidem.

denominação de São Sebastião do Pouso Alegre. Abaixo transcrevemos a Ata de Fundação do Patrimônio:

“ ‘Ad perpetuam rei memoriam’. Acta de fundação do Patrimônio de São Sebastião do Pouso Alegre, sito na serra dos Dourados, município de Baurú, comarca de São Paulo dos Agudos, Estado de São Paulo. Aos vinte e cinco dias do mez de Novembro do anno de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil novecentos e quatro, no lugar denominado Pouso Alegre, em virtude da doação de vinte e cinco alqueires de terras feita ao glorioso Martyr São Sebastião, pelo sr. Antonio Rodrigues da Silva e sua mulher Maria Reducina de Carvalho, conforme a escritura publica lavrada na villa de Baurú, no livro de notas do escrivão de paz e tabellião pela lei João Alfredo Ferraz, a 6 do mez de Outubro de mil novecentos e dois, e registrada no cartorio do registro civil da comarca de S. Paulo dos Agudos no dia 17 do mez de Agosto de mil novecentos e quatro, ficou definitivamente fundado o Patrimonio sob a denominação de S. Sebastião do Pouso Alegre. E tendo-se no dito Patrimonio edificado uma capella, sob a protecção do referido Martyr São Sebastião, em vista da procissão quinquenal, para celebração dos Offícios Divinos em dita capella, dada a passada na Camara Episcopal da cidade de São Paulo, sob o signal e sello das armas do Exmo. Sr. Bispo Diocesano D. José de Camargo Barros, por Mercê de Deus e da Santa Sé Apostólica, Bispo de S. Paulo, assignada pelo Revmo. Vigario Geral Conego Antonio Pereira Reimão e subscrita pelo secretário do Bispado conego Julio Marcondes, o vigário da Parochia da villa de Baurú, da qual a dita Capella é filial, procedeu a benção solemne, rezando em seguida a primeira missa conventual. A Capella foi construída à expensas dos fieis e foi ornamentada à expensas dos srs. Tenente-coronel Gustavo Maciel, tenente-coronel José Meirelles, capitão João Antonio Loureiro, João Maciel de Almeida e João Justino da Silva, fabriqueiro do Patrimonio e zelador da Capella. (...)”⁸².

Figura 32 - Vista do núcleo urbano de Pirajuí – s/d.
Fonte: Foto Sr. Luis Gustavo Martins de Barros.

⁸² Ibidem.

Quando já “(...) atacava-se a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (...) novos elementos estranhos vinham juntar-se aos fundadores do pequeno povoado, que em 1906 contava cerca de 30 casas de moradia e 5 de negócio (...)”⁸³. Em 1907, pela Lei nº. 1.105, de 02 de dezembro, era criado o distrito de Paz de Pouso Alegre, que em virtude da mesma lei, era denominado Pirajuhy.

Já em 10 de maio de 1914, “(...) na residência do sr. Pedro Keller, reuniram-se vários cidadãos com o objetivo de organizarem a ‘Comissão Pró Município de Pirajuí’ que iria pleitear junto dos poderes do Estado a elevação do Distrito de Pirajuí a Município, desligando-se, assim, de Bauru (...)”⁸⁴. Em 1º de junho de 1914, a comissão é reestruturada em reunião realizada na casa do sr. Antônio Pizzolante, mediante eleição que criou a nova diretoria. Ficaram registrados em Ata as divisas traçadas do futuro município:

“(...) Começando na barra do Rio dos Patos, no Rio Tietê, pelos Patos acima até a sua cabeceira: deste ponto em linha reta ao Rio Feio, sendo no ponto mais próximo deste, por este acima compreendendo todas suas vertentes até a sua cabeceira; deste ponto ao alto do espigão que contraverte com o Batalhinha: por este espigão até o morro do Taboal: por este espigão ainda até o morro Vermelho; deste ponto pela baixada da cabeceira da água do Bicho: por esta água abaixo até a sua barra do Rio Batalha; por este acima até a barra da água da Rosa; por esta acima até a sua cabeceira, compreendendo as suas vertentes; desta cabeceira em linha reta à cabeceira, do Ribeirão Doce; por este abaixo, compreendendo as suas vertentes até a sua barra no Rio Tietê; por este abaixo até a sua barra dos Patos onde tiveram começo estas divisas.(...)”⁸⁵.

A lei que criou o município de Pirajuí, abrangendo o seu distrito de paz e o de Albuquerque Lins, foi a Lei nº. 1.428, de 03 de dezembro de 1914. Em 1919, a Lei nº. 1.690 era defendida na Câmara dos Deputados pelo então deputado Luiz Piza Sobrinho, que criava a Comarca de Pirajuí. A instalação da primeira Câmara aconteceu em 29 de março de 1925. O jornal o Correio de Pirajuí publicado em dezembro de 1950, destaca

⁸³ Idem, p. 250.

⁸⁴ CORREIO DE PIRAJUÍ, op. cit., p. 12.

⁸⁵ Idem, p. 33.

algumas datas importantes para o município: em janeiro de 1927, começa a funcionar a Santa Casa de Misericórdia; também de 1927, é a fundação do Pirajuí Atlético Clube; em 21 de setembro de 1930, é fundado o Parque Clube de Pirajuí; a primeira diretoria do Pirajuí Cestobol Clube é eleita em 21 de julho de 1933; de 16 de janeiro de 1940, é a fundação do AeroClube de Pirajuí; em 8 de setembro de 1948, inauguração da passagem da linha tronco da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil por Pirajuí.

Figura 33 - Santa Casa de Misericórdia – s/d.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 34 - Parque Clube Pirajuí – s/d.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 35 - Aeroclube de Pirajuí – s/d.

Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Pirajuí recebeu a denominação de “*sala de visita da Noroeste*”⁸⁶, por sua beleza urbana de cidade planejada, vias largas, praças ajardinadas e povo acolhedor. O jornal Correio de Pirajuí, em edição de aniversário, descreve a infra-estrutura existente em 1950:

*“(...) A cidade é calçada, dotada de ruas e avenidas largas, com serviço de abastecimento de água e esgotos. Possui Ginásio Estadual, Colégio e Escola Normal Oficial, Escola Técnica de Comércio, Cursos Práticos de Ensino Profissional, unidade de Tiro de Guerra, Posto de Puericultura, Hospital, Centro de Saúde, Grupo Escolar na sede e no distrito de Uru, mais 56 escolas primárias, sendo 26 mantidas pelo Governo do Estado, 24 pela Municipalidade e 6 por particulares. Possui também luz e telefone, uma excelente casa de espetáculo, um bom clube, grande orfanato, Aero-clube com várias aeronaves, centro de Cultura Artística. Em fase de construção encontra-se o Posto Agropecuário – espécie de fazenda-modelo mantida pelo Governo da União, e o imponente palácio postal-telegráfico. Várias agremiações esportivas. Pirajuí tinha até há pouco tempo mais de 35 milhões de cafeeiros, o que lhe valeu a liderança na produção da ‘coffea’, sendo o ‘maior município cafeeiro do mundo’. Várias indústrias localizam-se na cidade: fábricas de refrigerantes, de extintores de saúva ‘clicherie’, de carimbos, de placas metálicas, etc. Perto de 600 firmas operam no município. Mais de mil propriedades agrícolas. Uma boa biblioteca pública. Um museu de ‘ciências puras’ no Colégio Estadual. Oito estabelecimentos bancários.(...)”*⁸⁷.

⁸⁶ CORREIO DE PIRAJUÍ, op. cit., p. 03.

⁸⁷ Idem, p. 06.

Figura 36 - Palácio Postal - Telegráfico de Pirajuí – projeto – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 37 - Sede dos Correios de Pirajuí – 2004.

Figura 38 - Praça Rui Barbosa – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 39 - Paço Municipal – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 40 - Prefeitura Municipal – 2004.

Figura 41 - Cine São Salvador – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí - 1950.

Figura 42 - Igreja Nossa Senhora da Aparecida – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí - 1950.

Figura 43 - Igreja Nossa Senhora da Aparecida – 2004.

Figura 44 - Antigo Banco Cruzeiro do Sul – s/d.
 Fonte: Correio de Pirajuí - 1950.

Figura 45 - Antigo Banco Cruzeiro do Sul – 2004.

No início do século XX, o município de Pirajuí esteve entre os principais produtores de café do mundo, chegando a ter “(...) até há pouco tempo mais de 35 milhões de cafeeiros, o que lhe valeu a liderança na produção da ‘coffea’, sendo o ‘maior

*município cafeeiro do mundo' (...)"*⁸⁸. Um trecho do livro da Noroeste confirma a importância de Pirajuí na cultura do café e a coloca ao lado de três grandes produtoras:

*"(...) Pirajuhy, município cafeeiro que é dos primeiros do Estado, vindo logo depois de Ribeirão Preto, Jahú e São Manoel (...)"*⁸⁹.

Em 1928, de acordo com Ercilla e Pinheiro, Pirajuí apresentava-se com as seguintes características: 370 estabelecimentos comerciais; 140 estabelecimentos industriais; o valor das propriedades agrícolas e pastoris era de 109.579:872\$000; a terra apresentava-se arenosa, misturada e rica em húmus; os cafeeiros em produção eram 40.000.000; as propriedades de brasileiros, 60%; propriedades de portugueses, 4%; propriedades de italianos, 20%; propriedades de espanhóis, 6%; propriedades de alemães, 9%; e propriedades de outras nacionalidades, 1%. A classificação das terras era:

"(...) 40% altas e de primeira, próprias para o café;

35% de segunda, optimas para cereaes, canna, etc.;

20% de terceira, boas para invernadas e mesmo para algumas culturas; e

*5% de campos banhados.(...)"*⁹⁰.

"(...) Quando o governo federal pretendeu atacar a construção da nova estrada de ferro que deveria ligar o Brasil à Bolívia, o coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida pleiteou com a amizade que o ligava às pessoas da alta administração pública do país, a passagem da nova via pela região noroestina. A respeitabilidade do seu nome, a autoridade com que emitia o seu parecer, com dados em que mostrava de sobejo a excelência das terras dessa região, muito contribuiu para que a nova linha férrea seguisse

⁸⁸ Idem, p. 06.

⁸⁹ ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno, op. cit., página 250.

⁹⁰ Idem, p. 253.

*o seu traçado. Na construção da estrada a sua cooperação foi grande tendo prestado reais auxílios aos engenheiros e pessoal encarregado dos respectivos trabalhos. (...)”*⁹¹.

Ao contrário de outras cidades da linha da EFNOB, Pirajuí surgiu da exploração cafeeira e teve sua ligação com a estrada de ferro feita em razão da cultura desse produto. O Coronel Toledo Piza conseguiu, provavelmente por sua forte influência junto aos governantes, que fosse construída uma estação ferroviária em suas propriedades. Portanto, antes de Pirajuí receber o ramal da NOB, toda a produção daquele território era escoada através de sua propriedade, como mostra o trecho a seguir:

*“(...) A estação de Pirajuhy foi inaugurada nos últimos dias de 1925 (...). A produção da sede e das fazendas circundantes era feita, até então, pela estação de Piza. O ramal da E.F. Noroeste, que serve a cidade de Pirajuhy, demonstra frisantemente o traço de iniciativa dos habitantes da cidade. Foi elle construído pela municipalidade, que dispendeu nos serviços a parcella considerável, para um município novo, relativamente, como é, - de rs. 308:140\$000.(...)”*⁹².

O ramal inaugurado em 1925 foi construído por organização dos próprios moradores e da municipalidade e, posteriormente, doado ao Governo da União. Somente em 1948 Pirajuí é incorporada à linha tronco e tem sua estação inaugurada nessa data. De acordo com alguns moradores da cidade, o antigo ramal da NOB chegava onde hoje está a estação rodoviária da cidade. Segundo análise do material fotográfico adquirido durante a pesquisa, é bem provável que a primeira Estação Ferroviária de Pirajuí, aquela inaugurada em 1925, tenha sido construída nesse local.

⁹¹ CORREIO DE PIRAJUÍ, op. cit., p. 19 do suplemento.

⁹² ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno, op. cit., página 253.

Figura 46 - Antiga Estação Ferroviária vista de baixo - s/ data.
 Fonte: Foto Sr. Luis Gustavo Martins de Barros.

Figura 47 - Rua da antiga Estação Ferroviária - ramal da N.O.B. - s/ data.
 Fonte: Foto Sr. Luis Gustavo Martins de Barros.

Figura 48 - Rua da antiga Estação Ferroviária - ramal da N.O.B. – 2004.

Figura 49 - Inauguração da linha tronco da NOB – 1948.
Fonte: Correio de Pirajuí.

2.3.2. INFORMAÇÕES GERAIS

A seguir serão mencionados alguns dados sobre a cidade:

O município de Pirajuí é servido, atualmente, pelas Rodovias SP 300 – Rodovia Marechal Rondon (Lençóis – Bauru - Lins) e SP 331 – Rodovia Hilário Spuri Jorge (Pirajuí – Iacanga) e também pela antiga EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Brasil Ferrovias, embora parcialmente desativada. Como já vimos, seu território fez parte do Município de Bauru até 03 de dezembro de 1914, quando, pela Lei Estadual n.º 1.428, foi criado o município de Pirajuí, com território desmembrado de Bauru, concedendo à sede do município foros de cidade. Em 29 de março de 1915 é instalado o município de Pirajuí, efetivamente.

Figura 50 – Mapa da área urbana de Pirajuí – 1981.

Fonte: Prefeitura Municipal de Pirajuí.

No quadro de apuração do Recenseamento Geral 1-IX-1920 ⁹³, Pirajuí compunha-se do distrito da sede e do de Cafelândia. No livro da Noroeste, a área territorial do município em 1928 era de 2.157,200 Km². Na Divisão Administrativa do ano de 1933, Pirajuí englobava quatro distritos: Pirajuí, Corredeira, Guarantã e Pongaí. Na Divisão Territorial datada de 31-XII-1936, o município de Pirajuí era composto dos distritos de Pirajuí, Corredeira, Guarantã, Pongaí, Batalha, Balbinos e Santo Antônio do Uru. A Divisão Territorial datada de 31-XII-1937 apresentava o município com mais um distrito, o de Reginópolis. O Quadro Anexo do Decreto-Lei estadual n.º 9.07331, de março de 1938, apresentava o município constituído pelo distrito sede e pelos distritos de Balbinos, Corredeira, Guarantã, Pongaí, Reginópolis e Santo Antônio do Uru, “(...) sendo mantida esta situação no quadro fixado pelo decreto estadual n.º 9.775, de 30 de novembro de

⁹³ CORREIO DE PIRAJUÍ, op. cit., p. 05.

1938, para vigorar no quinquênio 1939-1943, notando-se apenas, que pelo citado Decreto n.º 9.775, o distrito de Reginópolis passou a denominar-se Batalha. (...)”⁹⁴. Em 30 de novembro de 1944, o Decreto-Lei estadual n.º 14.334 assim determinava: “(...) Pirajuí perdeu o distrito de Guarantã, transferido para o novo município dêste nome, e passou a abranger o novo distrito de Pradínia, criado com parte do território de Uru, do Município de Pirajuí, o qual ficou constituído pelos distritos de Pirajuí, Balbinos, Corredeira, Pongaí, Pradínia, Reginópolis (ex-Batalha) e Uru.(...)”⁹⁵.

Já em 1948, são criados, pela Lei Estadual nº 233, de 24 de dezembro, os municípios de Reginópolis e Pongaí, sendo estes constituídos com terras do município de Pirajuí. O mesmo aconteceu com Uru e Balbinos, que tiveram seus municípios criados pela Lei nº 2.456, de 30 de novembro de 1954. Em consequência destes vários desmembramentos, o município de Pirajuí apresenta, hoje, 819 Km² e possui três distritos, sendo eles: Corredeira, Pradínia e Santo Antônio da Estiva.

Figura 51 - Pirajuí – 1925.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Ibidem.

De acordo com livro publicado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), datado de 1928, a população total do território de Pirajuí era de 30.816 habitantes. “(...) *O colapso do mercado mundial provocado pela quebra da Bolsa de Nova York, em outubro de 1929, não deixou de repercutir no Brasil, sobretudo diante da fragilidade da política de manutenção dos preços do café. Os altos estoques do produto aliados à vertiginosa queda da sua cotação internacional levaram a economia cafeeira à bancarrota. (...)*”⁹⁶. Pirajuí, que era considerado um dos maiores produtores mundiais de café, naquele momento, sofre os danos da crise que se reflete não somente em sua economia, mas também na diminuição de sua população, como demonstra abaixo a tabela com os sensos demográficos, fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a partir da década de 1940:

População Urbana							
Senso Demog.	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Habitantes	10.427	5.654	7.234	11.694	12.585	14.827	15.519

No Senso Demográfico de 2.000⁹⁷, a cidade de Pirajuí apresentava população total (urbana e rural) de 20.095 habitantes. A estimativa da população total feita pelo IBGE, em 2003, foi de 20.485 habitantes. Analisando as variações de população que o município de Pirajuí sofreu ao longo do século XX, podemos constatar que houve uma queda brusca no número de habitantes iniciada após a “*Grande Depressão*” sofrida no mundo, nos fins da década de 1920; já na década de 1950, Pirajuí apresentou a menor população durante o século. A partir daí, sua população voltou a crescer. A crise do café foi, provavelmente, o grande vilão da diminuição da população do município, já que a

⁹⁶ SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997, p. 23.

⁹⁷ SENSO Demográfico de 2000, www.ibge.gov.br, acesso em 27 de julho de 2004.

migração para essa área se deu, quase que totalmente, em razão da cultura cafeeira. O trecho reproduzido abaixo trata da porcentagem de população rural e das causas de migrações internas, que podemos remeter à cidade de Pirajuí:

“(...) No final dos anos 1920, a população do Brasil era da ordem de 37 milhões de habitantes, com cerca de 70% vivendo na área rural. Em 1940, esse total atingia pouco mais de 41 milhões, com a mesma proporção de brasileiros vivendo no campo. Novas frentes de expansão agrícola pelo território geravam migrações internas intensas, assim como, em regiões de incremento econômico mais dinâmico (sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro), as tendências apontavam para o deslocamento das populações da área rural para a urbana – a confirmar a caracterização das cidades como locais de estruturação do poder e organização das atividades comerciais e financeiras, bem como das instituições burocráticas do Estado [Patarra 1986] (...)”⁹⁸.

Em relação à economia, é possível analisar que *“(...) no período 1920-1929, a agricultura se desenvolveu com taxas médias anuais de 4,1%, enquanto a indústria cresceu 2,8%. A inércia entre os anos 1929 e 1933 era o sintoma imediato da Grande Depressão. Entre 1933-1939, inverteram-se as posições: a agricultura virtualmente estagnou-se com taxas de 1,7%, e a indústria desenvolveu-se a índices de 11,2% ao ano. Em 1939, a agricultura ainda respondia por 57% da estrutura da economia brasileira, mas a indústria já comparecia com ponderável parcela de 43%(...)”⁹⁹.* Um dos principais produtos de exportação no Brasil, nesse período, o café, sofreu fortes baixas. *“(...) O DNC arrancou do solo milhões de cafeeiros, anos a fio, na ânsia de conquistar o desencantado ‘equilíbrio estatístico’, levou às fogueiras crepitantes, reduzindo às cinzas, mais de setenta milhões de sacas. As ‘quotas de sacrifício’, exaurindo os agricultores eram um convite ao desespero. A política do café e os desmandos daquela autarquia fizeram as safras caírem*

⁹⁸ SEGAWA, op. cit., p. 24.

⁹⁹ Ibidem.

*verticalmente para a casa dos seis milhões... Negociatas, as mais recusas, fizeram do DNC órgão corrupto para o enriquecimento de poucos. (...)”*¹⁰⁰.

Para Pirajuí, nesse período, o café era a “(...) *viga mestra da economia e causa da eficiente expansão progressiva do município (...) Pode-se mesmo dizer que Pirajuí conheceu e tornou-se conhecida pelo café. (...)*”¹⁰¹. A partir da quebra da Bolsa de Nova York (29 de outubro de 1929¹⁰²) e conseqüente crise do café, o município sofreu um retrocesso em sua economia, o que pode ser constatado pelo seu decréscimo populacional, como apresentado nos parágrafos anteriores. “*Nas cidades e no campo, o salário dos trabalhadores caiu cerca de 40% a 50%. O preço internacional do café despencou: de 200 mil-réis em agosto de 1929, o valor da saca caiu para 21 mil-réis em janeiro de 1930. E o pior: a safra fora ótima e o país havia estocado cerca de 13 milhões de sacas. (...)*”¹⁰³.

Atualmente, a agricultura continua sendo “(...) *uma das atividades mais desenvolvidas da comarca de Pirajuí. Tendo em vista a qualidade das terras da região e a forte inclinação para produção de cana, para posterior transformação em açúcar e álcool por usinas instaladas há menos de 100 km da cidade, esta cultura é a que predomina(...)*”¹⁰⁴. Além da cana de açúcar, pode-se destacar limão, laranja, café e seringueiras. O comércio e a indústria também são significativos, empregando cerca de 2.200 pessoas.¹⁰⁵

¹⁰⁰ DNC – Departamento Nacional do Café. www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/cafe.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² FOLHA DE SÃO PAULO. *História do Brasil. Os 500 anos do país em uma obra completa, ilustrada e atualizada*. 1997 Empresa Folha da Manhã e Zero Hora/RBS Jornal, 2ª edição, p. 218.

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/agricultura.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

¹⁰⁵ www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/comercio.htm, acesso em 26 de julho de 2004 e www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/industrias.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

TRANSFORMAÇÕES

Como anteriormente mencionado, o povoado de Pirajuí surgiu de um patrimônio religioso (25 alqueires de terras), sendo o Sr. João Justino da Silva o fabriqueiro do Patrimônio e zelador da Capela. O surgimento do povoado e posterior ocupação urbana do município estiveram atrelados aos acontecimentos nacionais e mundiais. O café foi o grande motor do desenvolvimento de Pirajuí, e a Estrada de Ferro, um dos principais instrumentos.

Muito embora a cidade esteja localizada na Zona Noroeste do Estado, aparece como exceção, juntamente com Bauru, já que se apresentava ocupada quando a N.O.B. teve sua construção iniciada. As demais cidades surgiram com a passagem da linha férrea e tiveram seu desenvolvimento urbano a reboque da ferrovia, seguindo, de acordo com Ghirardello, os moldes da NOB. Pirajuí teve seu surgimento e ocupação tal qual as cidades cafeeiras do Estado de São Paulo, iniciadas com o patrimônio religioso, a capela e as demais edificações ao redor. Não se sabe ao certo porque a cidade não teve um crescimento radiocêntrico, como as demais, sendo este um dos únicos diferenciais em relação às cidades surgidas no século XIX.

Alguns autores destacam que Pirajuí foi uma cidade pensada e planejada, não para um número determinado de habitantes, como muitas outras no país, mas como vontade e interesse de poucos. É bem provável que sua implantação tenha sido previamente planejada pela Igreja Católica, mas infelizmente não se tem nenhum material que possa comprovar essa hipótese. O traçado reticulado era comum naquela época e continuou sendo executado nas cidades da NOB, feito geralmente por agrimensores ou engenheiros. Não se tem notícia de que em Pirajuí o traçado reticulado tenha sido pensado

e executado por estes profissionais. A primeira capela, que, de acordo com os documentos, foi erigida onde hoje está a Igreja Matriz, localizava-se em área alta e seca e constava de um grande espaço ao redor, também características desse tipo de cidade, segundo Ghirardello.

É importante ressaltar a diferença entre Pirajuí e as demais cidades da linha da EFNOB, que surgiram em consequência de uma “ferrovia de penetração”. Embora o município tenha sido cortado pela ferrovia desde o ano de 1906, sua ligação efetiva aos trilhos aconteceu somente em 1925. Em 1906, a área já possuía trinta residências e cinco casas comerciais.

Figura 52 - “(...) Praça Cel. Joaquim Piza no ano de 1925, quando era denominada Praça D. Lúcio(...)” - Igreja Matriz de Pirajuí.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 53 - Igreja Matriz de Pirajuí – 2004.

Figura 54 - Antigo Banco Noroeste do Estado de São Paulo – s/ data.
 Fonte: Sr. Luis Gustavo Martins de Barros.

Figura 55 - Antigo Banco Noroeste do Estado de São Paulo – 2004.

Figura 56 - Escola Estadual Olavo Bilac – s/ data.
 Fonte: Sr. Luís Gustavo Martins de Barros.

Figura 57 - Escola Estadual Olavo Bilac – 2004.

Também em Pirajuí, os edifícios pertencentes à antiga NOB, encontram-se abandonados. Como mostram as fotos abaixo, a Estação Ferroviária está quase em ruínas, restando apenas seu corpo central com a cobertura original. Já não existem mais os telhados dos corpos laterais e muito menos a cobertura metálica das plataformas. Também um antigo armazém localizado, próximo à Estação, apresenta-se totalmente abandonado, sem cobertura e tomado pelo mato.

Figura 58 – Estação Ferroviária da NOB – s/d.
Fonte: Correio de Pirajuí – 1950.

Figura 59 - Estação Ferroviária da NOB em estado precário - 2005.

Figura 60 – Vista da plataforma da Estação Ferroviária, agora sem a cobertura – 2005.

Figura 61 – Vias externas do armazém localizado próximo à Estação Ferroviária - 2005

2.4. LINS

2.4.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

O *site* oficial da Prefeitura Municipal de Lins revela que, a partir da chegada de Manuel Francisco Ribeiro à região, por volta de 1906, várias famílias ali se estabeleceram em suas propriedades rurais, como os Ribeiro Noronha, Moreira da Costa, Toledo Piza, Carvalho, Andrade, Assis Nogueira, etc. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil já se encontrava em Jacutinga (atual Avaí) e, de acordo com Magalhães, a promessa da chegada dos trilhos à citada região já trazia muita esperança aos que ali viviam.

Com a abertura das matas para a locação da esplanada da Estação da NOB o pequeno povoado foi surgindo, a princípio com o nome de “*Brumadinho*”, depois passou a se chamar “*Douradinho*” e, por fim, “*Campestre*”. As denominações citadas, segundo o *site* de Lins, faziam referência a um córrego ali localizado. A denominação “*Santo Antônio do Campestre*”, também utilizada na época, referia-se à fundação do povoado, que teve Santo Antônio como santo de devoção. É importante ressaltar que, ainda no início do século XX, era frequente a fundação de povoados mediante doação de terras a um santo de devoção, como acontecia no século XIX. No caso de Lins, o povoado se formou em virtude da chegada dos trilhos àquela região, tendo a doação de terras sido uma consequência.

À Estação da NOB deu-se o nome de “*Estação de Campestre*” e esta, em 16 de fevereiro de 1908, foi entregue ao governo federal, junto com mais três estações: a Estação

de Presidente Penna (atual Cafelândia), Hector Legrú (atual Promissão) e Miguel Calmon (atual Avanhandava). Segundo o *site*, a citada Campestre pertencia à Estação de Presidente Penna. A inauguração deste trecho, com 110 km, é marcada pela visita do Presidente Afonso Penna e comitiva, sendo ele o primeiro Presidente da República a visitar a região. Faziam parte da comitiva o Ministro da Viação e o Governador do Estado de São Paulo, na época, Manuel Joaquim de Albuquerque Lins. Segundo Magalhães, o Governador do Estado não pôde acompanhar a comitiva até seu ponto final e, para homenageá-lo, a Estação de Campestre teve seu nome alterado para “*Albuquerque Lins*”.

Figura 62 – Vista do núcleo urbano de Lins – s/d.
Fonte: Câmara Municipal de Lins.

O *site* da prefeitura traz que Albuquerque Lins, eminente político nascido no Estado de Alagoas e radicado em São Paulo, capital, tendo uma extensa carreira política (Deputado Estadual, Deputado Federal e Vereador - todos representando São Paulo), foi eleito como 61º. Presidente do Estado de São Paulo, cargo que exerceu de 1º. de maio de 1908 a 1º. de maio de 1912. “(...) *Manuel Joaquim de Albuquerque Lins foi um dos homens representativos da culta sociedade paulista, e, por isso mesmo, apreciado e*

*respeitado por todos quantos lhe conheceram as virtudes e os serviços à causa pública!(...)”*¹⁰⁶.

Mas antes mesmo da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a região onde hoje se encontra a cidade de Lins (área que pertencia ao município de Bauru), era povoada por índios e uns poucos sertanistas, como já relatado nos parágrafos anteriores. Um dos pioneiros dessa área foi Manuel Francisco Ribeiro, que, segundo Magalhães, quando chegou ao local, encontrou o Sr. Figueiredo, o qual sozinho, já fazia a derrubada da mata. Desde 1906, o fazendeiro Manuel Ribeiro, que era dono de terras em Pirajuí, já andava por essas bandas atrás de farta caça e pesca. *“(...) A fé e o espírito daqueles primórdios, os bandeirantes desta terra, resultou no surgimento de um aglomerado de toscas casas, a maioria de pau-a-pique, cobertas de zinco ou da própria vegetação local, ao redor da Estação de Campestre. (...)”*¹⁰⁷. O site da Prefeitura Municipal de Lins mostra que o povoado *“(...)surgiu no cruzamento de uma trilha de índios localizada nas proximidades dos Rios Tietê e Dourado e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. As paralelas cintilantes que eram os trilhos da Estrada de Ferro chegavam por estes lados trazendo os homens e suas gentes cortando as matas com seu destino já traçado (...)”*¹⁰⁸.

Magalhães versa que, na época da abertura das matas para locação da esplanada da EFNOB, os trilhos se encontravam em *“Chave da Saudade”*, mais tarde chamada Monlevad. Dois meses após o *“aprontamento da esplanada”*, chega o *“carro-estação”* e, junto com ele, o *“chaveiro”* Sr. Galleti :

¹⁰⁶ PREFEITURA Municipal de Lins, www.lins.sp.gov.br, acesso em 03 de novembro 2003.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

“(...) a só presença de tão qualificado funcionário, com residência fixa já emprestava ao local um teor diferente de vida. (...)”¹⁰⁹.

De acordo com o autor, o “*carro-estação*” foi “instalado” próximo ao Ribeirão Douradinho (depois denominado Ribeirão Campestre), localizado em terras sem nome, na época. A esplanada apresentava uma área de 10.000 m² de “*chão nivelado*”. Em fevereiro de 1908, é inaugurado o segundo trecho da NOB, com 110 km, de Lauro Müller a Miguel Calmon, incluindo neste percurso a Estação de Lins. O primeiro trecho da Estrada já se encontrava pronto, numa extensão de 100 km de Bauru a Lauro Muller. Ao “*carro-estação*”, locado próximo ao Ribeirão Douradinho, deu-se o nome de “*Albuquerque Lins*”. Segundo Magalhães, este nome foi uma homenagem ao então presidente do Estado de São Paulo, Albuquerque Lins.

Naquela época, o local escolhido para a esplanada era rodeado de fazendas, muitas com plantações de café. No trecho abaixo, Magalhães versa sobre as primeiras derrubadas:

“(...) Partindo da pequena esplanada onde estava imobilizado o carro-estação formara-se uma trilha, que transpunha o córrego Douradinho por uma pinguela; subia o suave morro que se empina à frente e com poucos passos, inflitando para a esquerda varava em reta o cerradinho, até uma derrubada adiante, já em plena mata. A própria mata não distava da esplanada mais que mil e quinhentos metros. Alguns anos mais tarde alargar-se-ia a trilha e em seu próprio rumo surgiria a rua Campo Sales.(...)”¹¹⁰.

Algum tempo depois da chegada dos trilhos (o autor não se refere a uma data precisa), um descendente de Manuel Ribeiro, de nome José Noronha Ribeiro (sobrinho e genro de Manuel), escolheu um terreno em área próxima à citada esplanada, para construir uma casa para sua família. Noronha construiu uma casa diferente das existentes no local (que eram ranchos de sapé), em barro e zinco. Ele e Virgílio Noronha Ribeiro, ambos

¹⁰⁹ MAGALHÃES, op. cit., p. 50.

¹¹⁰ Idem, p. 53.

descendentes do Coronel Manuel Ribeiro, são citados no texto contido no *site* da Prefeitura como as pessoas que construíram as primeiras casas de tábuas, por volta de 1911. Nas palavras de Magalhães, em 1909, já se podia constatar a existência de uma dúzia de casas na área onde a mata fora derrubada, a aproximadamente 1500 metros da esplanada da NOB. Segundo o relato, eram casas como a da família de José Noronha Ribeiro.

No ano de 1908, dois acontecimentos importantes marcaram o pequeno povoado de Albuquerque Lins: o primeiro foi a abertura de uma escola, o segundo, a construção da Capela. Do outro lado da linha férrea, em frente à estação, os moradores do pequeno povoado montaram a primeira escola da localidade, onde ainda hoje se localiza a Praça Cel. Piza. Primeiro era um *“rancho de sapé”*, depois fizeram um *“arremedo de jardim”* e, por fim, esse local recebeu a denominação de praça. Na época da criação da escola, o professor Antônio Seabra, vindo de Avanhandava com a família, instalou-se no próprio rancho, sendo a sala da frente reservada para as aulas. A escola atendia crianças e adultos, uma vez que eram poucas as pessoas que sabiam ler no povoado.

Quanto à primeira capela do povoado, Magalhães versa que foi construída de *“choça de lascas de palmeira”* e tinha a forma primária de um chalé com 6 metros de frente e 11 de comprimento. *“(...) O altar era uma mesa formada por duas tábuas de peroba grosseiramente serradas e apoiadas sobre cavaletes. Dois suportes de madeira, modelados a canivete e pintados de azul bem vivo eram castiçais.(...)”*¹¹¹. A irmandade, erigida sob a invocação de Santo Antônio com a ajuda dos moradores do povoado, tinha apenas duas imagens: a de Santo Antônio e um crucifixo. Em 13 de junho de 1909, *“(...)chegava a Albuquerque Lins, para officiar a primeira missa, o Frei Domingos M. Riese, holandês, da Ordem dos Capuchinhos, do Mosteiro de Penápolis. Mas foi (...) Dom*

¹¹¹ Idem, p. 58.

Lúcio Antunes de Sousa [quem criou] a Paróquia de Santo Antônio, nada mais fez o ilustre bispo de Botucatu senão homologar com decreto uma situação de fato.(...)”¹¹².

Figura 63 – Foto da Av. Sete de Setembro – s/d.
Fonte: Câmara Municipal de Lins.

Figura 64 – Foto da Rua Olavo Bilac – s/d.
Fonte: Câmara Municipal de Lins.

¹¹² Idem, p. 60.

Figura 65 – Foto da cidade de Lins - década de 1940.
 Fonte: Câmara Municipal de Lins.

Figura 66 – Foto do Fórum – s/d.
 Fonte: Câmara Municipal de Lins.

Figura 67 – Foto da Estação Rodoviária – s/d.
 Fonte: Câmara Municipal de Lins.

Para a formação do Patrimônio de Albuquerque Lins, o Sr. Manuel Ribeiro mandou cortar, sem ajuda de agrimensor, dez alqueires de terras que faziam limite com a esplanada da NOB, para a constituição do Patrimônio de Santo Antônio de Pádua. De acordo com Magalhães, as terras seriam divididas em chácaras e datas para serem vendidas a preço baixo, possibilitando assim a formação de uma vila, que poderia chamar-se Vila Albuquerque Lins. Para fabriqueiro foi designado seu sobrinho e genro, José Noronha Ribeiro. Mas as terras doadas para constituição do Patrimônio tiveram sua propriedade contestada por Joaquim de Toledo Piza, tendo sido posteriormente reconhecidas como de sua propriedade. Piza, que, segundo o autor, era um homem de visão, constituiu juridicamente o Patrimônio em escritura que outorgou, de 16 alqueires, para esse fim. O autor ressalta que o traçado da cidade foi constituído desde seu início de maneira errada, com ruas muito estreitas. Magalhães não cita uma data específica para a doação, mas o *site* da Prefeitura de Lins revela que a doação feita pelo Coronel Joaquim de Toledo Piza aconteceu em 1913.

Em 30 de dezembro de 1913, o Dr. Carlos Augusto Pereira Guimarães, na época vice-presidente do Estado de São Paulo, em exercício, promulgou a Lei nº. 1408, que criou, no município de Bauru, o distrito de paz de Albuquerque Lins. Nesse período, a vila já contava com um bom número de casas de tijolos e telhas, mas o que predominava eram as de tábuas. Somente em 27 de dezembro de 1919, a Lei nº. 1708 foi sancionada pelo Presidente Altino Arantes, elevando o então distrito de Albuquerque Lins a categoria de município, sendo seu território destacado do município de Pirajuí. O art 2º. da lei determina as seguintes divisas:

“(...) começam no rio Tietê, em frente a barra do Ribeirão da Fartura, sobem pelo Tietê até a barra do ribeirão Macuco; continuam por este até a sua cabeceira principal; daí até a cabeceira do córrego das Três Barras; descem por este até o rio dos Dourados; descem por este até a barra do Ribeirão Grande;

sobem por este até a barra do Córrego do Paredão e continuam pelo divisor das águas entre o Córrego do Paredão à esquerda e o Ribeirão Grande à direita, até ao espigão que divide as águas dos rios Tietê e Feio, continuando por este até frontear a cabeceira principal do Córrego das Duas Pontes, descendo por até o Rio Feio, subindo pelo Rio Feio até a barra do Ribeirão Chantebled; subindo por este até a sua cabeceira; daí em rumo à do Córrego Iracema, descendo por este até à sua barra no Ribeirão Pádua Sales; daí em rumo à cabeceira principal do Córrego Mandacarra, pelo qual descem ao Rio Presidente Tibiriçá, subindo por este até o Córrego Cincinatina, pelo qual sobem até a sua cabeceira principal; daí pelo divisor das águas entre os rios Presidente Tibiriçá à direita e Peixe e Guaporanga à esquerda, até frontear a cabeceira principal do Córrego do Veado; descendo por este até a sua barra no Presidente Tibiriçá; descendo por este até a sua barra no Ribeirão Jurema; subindo por este até a sua cabeceira principal; daí em rumo à do Guaporá, pelo qual descem até o Rio Feio, subindo pelo Rio Feio até à barra do Córrego Quinze de Novembro; sobem por este a sua cabeceira principal; daí ao divisor das águas entre o Rio Dourado à direita e o Ribeirão dos Patos à esquerda, até o Rio Tietê, em frente à barra do Ribeirão da Fatura , onde tiveram começo.(...)”¹¹³.

Figura 68 – Primeira Estação Ferroviária de Lins – 1919.
Fonte: CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP / RFFS.A.

A instalação do Município de Albuquerque Lins se deu em 21 de abril de 1920, sendo o primeiro prefeito o jovem médico Dr. Urbano Teles de Menezes, amazonense radicado nesta região, eleito pela Câmara Municipal, conforme regime vigente. Segundo Magalhães, tudo no município estava sendo “acionado” na época pelo entusiasmo do povo. Ele descreve alguns estabelecimentos comerciais que surgiam nesse momento:

¹¹³ Idem, p. 65.

“(...) Antônio Correia de Moraes instalou numa casa de madeira a primeira tipografia; Aginaldo de Lima Vioti a primeira farmácia em estilo moderno; O Hotel dos Viajantes, de Antônio Duveza, oferecia acomodações aos viajantes, que em profusão procuravam a praça de Albuquerque Lins; Nélson de Toledo Martins e Jacó Melges de Camargo, não obstante a inexistência das estradas e serem as ruas esburacadas, desniveladas e atravancadas de paulamas, tiravam os primeiros certificados de automóveis particulares; Jaime de Toledo Piza e Almeida tinha máquina de benefício de café; Júlio dos Anjos Gonçalves Salvador, fundava a firma Gonçalves Salvador & Comp. e iniciava negócios em Mato Grosso; Moisés Rebouças de Carvalho, grande armazém de artigos para lavoura; o Banco Noroeste instalava sua agência perto da estação; dr. Norberto Longo, dr. Mário Pinto de Avelar Fernando, dr. Metódio Alves de Moura, médicos; dr. Carlos Crisch, advogado; farmacêuticos, dentistas, engenheiros, contadores eram elementos de escol que começavam a arejar o ambiente social. A animação da vida na urb era reflexo e consequência da lavoura esplêndida que se estendia aquém e além dos rios Feio e Dourado.(...)”¹¹⁴.

Figura 69 – Foto Aérea da Cidade de Lins – s/d.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

Figura 70 – Panorama Parcial do centro de Lins – s/d.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

¹¹⁴ Idem, p. 66.

**Figura 71 – 1- Praça Coronel Piza; 2-Rua Oswaldo Cruz; 3-Igreja;
4-Casa de Saúde; 5-Jardim Público – s/d.**

Fonte: Indeterminada.

2.4.2. INFORMAÇÕES GERAIS

A seguir serão mencionados alguns dados sobre a cidade:

De acordo com mapa rodoviário do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, a cidade de Lins é servida pela Rodovia Marechal Rondon (SP 300), localizada a sudoeste de seu núcleo urbano, permitindo acesso, em pista duplicada até a Capital, São Paulo. Também corta o município a BR 153 (Rodovia Federal Transbrasiliana), sentido norte/sul, e outras rodovias secundárias que permitem acesso aos municípios vizinhos. Por Lins também passa a antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Brasil Ferrovias.

Figura 72 – Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo com a localização de Lins – s/ escala.
 Fonte: DER – Departamento de Estradas de Rodagem – 2004.

Figura 73 – Mapa da área urbana de Lins – s/ escala.
 Fonte: Prefeitura Municipal de Lins.

De acordo com Magalhães, quando Lins, em 1919, recebeu o foro de cidade e sede do município, seu território era de aproximadamente 3.000 km². “(...) Ao norte estava o rio Tietê; ao sul divisas imprecisas nos baixadões ao sopé da serra dos Agudos. Em 1929 a faixa de terras confinada entre o referido muro orográfico e o rio Tibiriçá foi transferida para um município que então se criara – Marília. Em 1935 o distrito de Getulina alcançou sua emancipação política e administrativa e isso representou mais um considerável desbaste no patrimônio territorial de Lins, cujos limites na parte sul recuaram para o rio Feio.(...)” ¹¹⁵. O autor ressalta ainda, que a Comissão Geográfica de 1944 determinou que os municípios paulistas deveriam obedecer ao formato de um retângulo, assim como os estados norte americanos e ,mais um pedaço, foi cortado de Lins. Por fim, seu território ficou reduzido a 1.142 km². Em 1953, são os distritos de Guaíçara e Sabino que são elevados à condição de município, diminuindo ainda mais sua área. Atualmente o município apresenta uma área de 572,90 km² sendo 519,74 Km², zona rural e 53,16 Km², zona urbana.

Figura 74 – Foto via satélite da Área Urbana de Lins – 2005 – s/ escala.
Fonte: NASA – National Aeronautics and Space Administration – USA
Latitude (S) 21.65273°/Longitude (S) 49.74961°.

¹¹⁵ Idem, p. 235.

Em relação à variação de população apresentada pelo município de Lins, foram encontrados os dados populacionais referentes aos Censos Demográficos realizados entre os anos 1970 e 2000. Em 1970 a população urbana do município era de 45.555 habitantes; subiu para 51.038 habitantes no ano de 1980; o Censo de 1991 traz uma população urbana de 58.606 habitantes; e no de 1996, Lins apresenta-se com 60.788 habitantes. O *site* da Prefeitura de Lins traz que, baseado nos dados do Censo Demográfico de 2000, o número de pessoas residentes na área urbana era de 65.952 habitantes, sendo o número de homens 31.990, e o de mulheres, 33.962. Observa-se que o crescimento da população urbana de Lins apresentou-se constante durante o período estudado. Não foram encontrados dados históricos concretos sobre população, que pudessem ser relacionados com a história da EFNOB. No entanto, no Apêndice I, encontram-se informações atuais sobre esse item.

Como já descrito neste trabalho, a EFNOB foi a grande responsável pela ocupação do noroeste do Estado de São Paulo e do atual Estado Mato Grosso do Sul. Também foi a primeira ferrovia a abrir territórios e, em consequência disso, a permitir a expansão de culturas agrícolas, como foi o caso do café. Embora não tenhamos encontrado dados históricos específicos sobre o cultivo do café na localidade, sabe-se da grande importância de Lins no montante da produção paulista do século XX. A cidade, junto com Cafelândia, Pirajuí e outras, é citada como uma das maiores produtoras do sertão da noroeste. A economia do município de Lins, ainda hoje, é baseada na agricultura. Mas ao contrário do cultivo do café, que durante muito tempo mereceu destaque, são as culturas de cana de açúcar, milho e hortifruti que se sobressaem. O comércio também se apresenta como importante atividade para a cidade. No Apêndice I, apresentam-se algumas informações recentes sobre as demais atividades realizadas no município.

TRANSFORMAÇÕES:

Como vimos anteriormente, o povoado de Albuquerque Lins surgiu com a chegada da EFNOB. O que eram fazendas isoladas deu lugar a uma próspera cidade. Azevedo relata que em 1908 eram abertos “(...) o primeiro hotel e botequim e uma fábrica de bebidas, em Lins que, em menos de 10 anos, se tornaria uma das maiores cidades da região. (...)”¹¹⁶. Concomitantemente, era inaugurada a Estação Ferroviária da EFNOB. Transcrevemos abaixo um trecho do livro “O Estado de São Paulo. Zona Noroeste”, que trata do surgimento da cidade de Lins:

“(...) Um dia parou um vagão à beira-linha, que logo virou estação. Uma casa de taboas e uma venda de pinga formaram em seu redor um agrupamento de casinholas. E de repente apareceu Lins, a cidade synthese do progresso de toda a zona, maravilhando os próprios itinerantes brigados de todos os dias. (...)”¹¹⁷

O autor compara o surgimento de cidades norte-americanas, que acontecia em razão da descoberta de jazidas de petróleo ou ferro, as quais nasciam da noite para o dia, com o surgimento de Lins, ressaltando que esta última nasceu como um milagre da terra, pois não tinha ali riqueza nenhuma a não ser a riqueza da terra. “(...) Desse ajuntamento, do intercâmbio entre os pequenos sitiantes donos das terras que produzem, e os que para lá foram mercadejar, nasceu Lins, a cidade-feira.(...)”¹¹⁸.

Nos fins da década de 1920, de acordo com o autor, a cidade de Lins apresentava um progresso espantoso, em que tudo acontecia ao mesmo tempo, ou seja, a cidade “surge aos ímpetos”. Em um passeio pela área urbana, o autor ressalta a beleza dos jardins da Santa Casa e a meticulosidade com que esta foi construída; o Clube é citado pelo autor como um grande investimento de “duas centenas de contos de réis”, feito pela

¹¹⁶ AZEVEDO, op. cit., p. 76.

¹¹⁷ ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno, op. cit., p. 339.

¹¹⁸ Idem, p. 340.

população. Somente para se ter uma idéia do “tamanho do progresso”, de 30 de junho de 1922 a 30 de junho de 1925, foram lavradas 2.687 escrituras, registrados 470 casamentos, verificados 1.670 óbitos e 3.159 nascimentos. E nos anos subseqüentes, os números continuaram aumentando, assim como o orçamento e a arrecadação do município, que duplicou, entre 1925 e 1926. Nos fins da década de 1920, o município de Lins já apresentava cerca de 30.000 habitantes, sendo 6.000 somente no núcleo urbano.

Magalhães versa que, entre as décadas de 1920 e 1930, a administração municipal mostrou grande preocupação com os problemas locais. É nessa época que a cidade recebe melhoramentos como guias e sarjetas, aterros e desterrros, remoção de entulhos, abaulamentos de ruas, construção de bueiros, etc. Ainda nesse período, em consequência do grande número de enfermos contaminados pela famosa “*úlcera de Bauru*” (leishmaniose), foi de iniciativa do então delegado de polícia, Dr. Firmiano Pinho da Silva, convocar os moradores a organizarem uma campanha para arrecadação de fundos junto à população, para a construção de um pequeno hospital. Prontamente, o Coronel João Pinto Ramalho doou o terreno, e uma comissão, denominada “*Comissão da Santa Casa de Lins*”, foi formada para o trabalho. Em 1930, a então mesa diretora da Santa Casa confiou os serviços internos a Religiosas lideradas pela Irmã Elide Parsianelo. Em 1950, constrói-se uma Maternidade, denominada “*Jovira Sodré*”, pertencente à Santa Casa de Lins.

Segundo o autor, as lavouras de café foram as grandes responsáveis pelo surto de desenvolvimento experimentado por Lins na década de 1920. Nos fins da mesma década, a cidade estava dotada de 275 quilômetros de estradas, abertas na administração de Paulo Lusvarghi. No início de sua gestão, Lins, de acordo com Magalhães, encontrava-se ilhada, sendo a ferrovia a única porta de entrada e saída. Abaixo transcrevemos os caminhos que foram abertos nessa época:

*“(...) a) de Lins a Guaimbê, 36 quilômetros; b) de Lins a Cafelândia, 22 quilômetros; c) de Lins a Porto Santa Cruz, 38 quilômetros; d) de Lins a Getulina, 23 quilômetros; e) de Lins a Promissão, 22 quilômetros; f) de Lins a Guaíçara, 6 quilômetros; g) de Getulina a Novo Cravinhos, 38 quilômetros; h) de Novo Cravinhos a Alto Cafezal, 40 quilômetros; i) de Guaíçara a Córrego Azul, 6 quilômetros; j) de Guaíçara a estradas de Porto Santa Cruz, 8 quilômetros.(...)”*¹¹⁹.

O autor frisa, no trecho a seguir, a importância das lavouras de café:

*“(...) Em menos de seis anos o município de Lins assumiu um lugar destacado na economia paulista e o índice da sua grandeza foi à montanha de um milhão de sacas de café, que, transportados através das estradas tão difamadas, eram conduzidas para embarcar nos vagões da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.(...)”*¹²⁰.

Em 29 de dezembro de 1926, pela Lei nº. 2.182-H, art. 1º., a cidade de Albuquerque Lins passa a denominar-se somente Lins, o que foi promulgado pelo então presidente do Estado, Carlos Campos: *“(...) 6 municípios de Albuquerque Lins, na comarca de Pirajuí para denominar-se simplesmente Lins. (...)”*¹²¹. No mandato do presidente Júlio Prestes, pela Lei nº.2.199, de 27 de outubro de 1927, é criada a Comarca de Albuquerque Lins. A Lei nº. 67, de 25 de janeiro de 1929, funda a Escola Normal Livre de Lins. Anos mais tarde, a cidade ganharia prestígio, passando a ser centro de formação de professores. Em 1952, Lins dispunha de oito grupos escolares estaduais com 201 unidades, frequência de 7.358 alunos de ambos os sexos; 23 escolas rurais mantidas pelo município, com 534 alunos; e 41 escolas particulares e algumas agremiações de arte musical, ressaltando-se a Orquestra Sinfônica.

Em 1925 a cidade de Lins perde a sede do bispado para a cidade de Cafelândia, sendo somente em 27 de maio de 1950 que a Santa Sé determina a mudança da Catedral de Cafelândia para a cidade de Lins, que foi elevada a condição de Cidade Episcopal. Em 30

¹¹⁹ MAGALHÃES, op. cit., p. 98.

¹²⁰ Ibidem.

¹²¹ Ibidem.

de agosto do mesmo ano, era efetivamente alterada a sede do Bispado de Cafelândia para Lins. O trecho transcrito abaixo se refere às características de Lins no citado ano:

“(...) Em 1950, um conjunto arquitetônico amplo e estruturado, uma população adensada de mais de trinta mil habitantes, um comércio sólido, uma lavoura rica, um aparelhamento de ensino soberbo, em todos os graus, inclusive o universitário, um serviço telefônico que se liga aos Estados Unidos e à Europa, sede de Bispado, sede de um batalhão do Exército, um nível comercial elevado, uma elite culta, uma arrecadação municipal vultosa e crescente, êsses atingidos níveis de expansão já emprestavam à cidade feição de pequena capital. (...)”¹²².

Figura 75 – Praça Coronel Piza – s/d.
Fonte: Indeterminada.

Figura 76 – Jardim Público – s/d.
Fonte: Indeterminada.

¹²² Idem, p. 226.

Figura 77 – Igreja Dom Bosco – s/d.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

Como já citado, a EFNOB foi de grande importância econômica para a cidade, uma vez que, além de prover o surgimento do povoado e sua posterior ocupação, permitiu o escoamento de toda produção agrícola da região. Durante muito tempo, foi a única porta de entrada para o município, tendo beneficiado o transporte do café, em seus áureos tempos. Atualmente, as edificações pertencentes à ferrovia encontram-se em completo abandono ou estão sendo utilizadas de forma errônea. Os edifícios ocupados não receberam nenhum cuidado quanto à preservação de suas características originais, e os não utilizados pela ferrovia servem de moradia para “sem-teto”, como em outras cidades, apresentando-se, mesmo assim, tomados pelo mato.

Figura 78 – Fachada principal da Estação Ferroviária de Lins – 2001.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br.

Figura 79 – Segunda Estação Ferroviária de Lins – 2004.

Figura 80 – Rotunda da NOB – s/d.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br .

Figura 81 – Rotunda da NOB – 2004.

2.5. GUAÍÇARA

2.5.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

O município de Guaíçara foi assim denominado por Antônio Francisco dos Santos Júnior (considerado fundador do povoado), em virtude da presença de árvores de nome Guaíçara no local. O trecho transcrito abaixo relata como ocorreu a fundação do patrimônio:

“(...) Guaíçara surgiu assim: à margem direita do km 163 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o povoado iniciado por Elias Gonçalves Salvador; à margem esquerda, um outro núcleo iniciado por Antônio Francisco dos Santos Júnior, que verdadeiramente se desenvolveu. O nome Guaíçara foi escolhido por Santos Júnior, devido à existência de grande quantidade de árvores assim chamadas no local. (...)”¹²³.

Os dois fatores determinantes para o surgimento do povoado foram a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e os imigrantes vindos por intermédio dos serviços de imigração e colonização. A ferrovia chegou à região por volta de 1907, mas é somente em 1915 que chegam os primeiros moradores do local (área rural), Benedito Santana e José Mariano dos Santos¹²⁴. A formação e ocupação de seu núcleo urbano tiveram início quando Elias dos Anjos Gonçalves Salvador, com a prosperidade de seus negócios em Lins, comprou 13 alqueires de terras, à margem direita (sentido Bauru – Araçatuba) dos trilhos da NOB, entre o quilômetro 162 e 163. O imigrante vendia madeira para a Estrada de Ferro e para a construção de casas. No artigo *“Moradores chegaram*

¹²³ MAGALHÃES, op. cit., p. 98.

¹²⁴ ESTAÇÃO Criatividade. Publicação única, 10 de novembro de 2002, p. 4.

pelas estradas da NOB”, escrito em publicação única denominada *Estação Criatividade*, o citado Elias Salvador é identificado como imigrante português que chegou ao Brasil em 1914, onde já se encontravam seu pai e seu irmão. Salvador, antes de chegar à região de Guaíçara, trabalhou nas obras da Estrada de Ferro Paulista e, tempos depois, mudou-se para Lins, onde abriu uma loja, que, segundo o texto, vendia de tudo, desde sal até vestidos de noiva.

Com o avanço da construção da Estrada de Ferro, as paradas entre estações eram muito distantes e houve a necessidade de se criarem novos pontos. Para a região de Guaíçara foi escolhido o km 163, nas terras de Salvador, por este ser o local onde ele já havia iniciado a derrubada das matas. Mas foi somente no início dos anos 1920 que Elias Salvador loteou a área ao redor da Estação Ferroviária, tendo o local tomado o aspecto de povoado. No lugar, ele logo abriu uma loja e colocou seu amigo de confiança, Manuel Meira de Abreu Amorim, para tomar conta dela e representá-lo na venda dos lotes. Na mesma época, veio para o povoado o Sr. Ambrósio, construtor considerado o melhor daquele tempo, e também o Sr. Pascoal Gracioto, que construiu uma pensão. Fausto Longo Batista Pereira, nome importante na política da cidade, também chegou nesse período. Surgiu a primeira padaria, de propriedade de uma família de paraguaios, posteriormente vendida para o Sr. Antônio Abrantes, português proveniente de Presidente Penna (Cafelândia). Estava assim fundado o povoado, que foi denominado como Patrimônio Salvador, *“a célula-mater de Guaíçara”*.

“(...) Todavia, a fundação de Guaíçara foi fortificada e consolidada com o arranjo e determinação de outro homem, que passou a merecer destaque na história como o fundador de Guaíçara pela margem esquerda dos trilhos – a que melhor se

desenvolveu(...)”¹²⁵. Esse homem era Antônio Francisco dos Santos Júnior. Segundo o *site* oficial da Prefeitura de Guaíçara, Santos Júnior era filho de portugueses; nasceu em Cravinhos, no interior de São Paulo, em 1896. Com cinco anos de idade, foi com a família para Portugal, completando lá seus estudos, até se formar contador. Voltou para o Brasil em 1915 e passou a trabalhar como vendedor, percorrendo as cidades do Estado de São Paulo servidas por ferrovia. Em 1918 fixou residência na cidade de Bauru e, no ano de 1920, vai para o povoado que futuramente seria denominado Guaíçara e compra 100 alqueires de terras. Ele loteia parte delas e vende-as. Em pouco tempo, surgiram novas construções nessa área e o povoado se expandiria também para o lado esquerdo dos trilhos.

Santos Junior (em destaque, no fundo) e a esposa, Maria Irene (em destaque, na frente), com moradores de Guaíçara, na década de 30.

Figura 82 – Foto de Santos Júnior.

Fonte: Site www.guaicara.com.

Segundo o artigo “*Moradores chegaram pelas estradas da NOB*”, Antônio Francisco dos Santos Júnior chegou ao povoado de Guaíçara nos fins do ano de 1920. Após a compra dos citados 100 alqueires de terras, ele loteou parte de suas terras, facilitando o pagamento e, conseqüentemente, vendendo-as mais rapidamente que o primeiro loteador (Elias Salvador). O novo loteamento foi dando ao local, em pouco

¹²⁵ www.guaicara.com - link do *site* oficial da Prefeitura de Guaíçara, sobre a história da cidade, acesso em 18 de junho de 2005.

tempo, feições urbanas. Santos Júnior instala nas terras restantes uma serraria, já em 1921. Com o progresso do negócio, no final do mesmo ano, ele constrói casas para seus funcionários.

As primeiras construções do novo loteamento foram feitas por Guerino Tozzi, sendo elas o edifício do atual Bar do Suzuki e o atual Bar de Roberto Padovan, respectivamente. Em 1922, ao lado das construções de Tozzi, é construída a farmácia de Benevuto Oliveira e seu irmão, Mílton Oliveira. O primeiro era farmacêutico, e o segundo foi o primeiro médico da cidade. A colônia japonesa chegou ao povoado, nessa mesma época, vindo para cá o Sr. Sooma Issamu, que abriu uma casa comercial na Rua 9 de julho. No livro da Noroeste de 1928, o autor aborda a existência de uma grande colônia japonesa em Guaíçara, quantificando 40% do total da população da vila, naquele período. A vila apresentava, também, um distrito de nome Córrego do Fim, cuja porcentagem de crianças japonesas na escola chegava a 80%.

Figura 83 – Guaíçara na década de 1920.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Ainda em 1922, o povoado estava progredindo, Santos Júnior constrói uma residência e traz sua família para morar no local. Pouco tempo depois, constrói uma casa comercial que vendia tecidos e secos e molhados. “(...) *O crescente desenvolvimento do povoado propiciou que ele fosse levado à categoria de Distrito de Paz, incorporado ao município de Lins e comarca de Pirajuí por meio da Lei nº. 1891, de 13 de dezembro de 1922, assinada por Washington Luis Pereira de Souza. Foi o resultado de um movimento encabeçado por Antônio Francisco dos Santos Júnior, o primeiro sub-prefeito do Distrito e mais um grupo de cidadãos (...)*”¹²⁶.

A atual Rua 9 de julho, que, por sua vez, margeava a ferrovia pelo lado esquerdo, passou a ser a rua principal. O café, como em outras cidades do Estado, foi o “*fator propulsor*” do desenvolvimento de Guaíçara, que teve um grande crescimento de suas lavouras com a vinda de imigrantes japoneses, espanhóis, portugueses e italianos. A primeira escola de Guaíçara, de nome Escolas Reunidas, começou a funcionar em 13 de agosto de 1923, onde hoje fica a Igreja Matriz de São João Batista. O Distrito “(...) *se desenvolvia rapidamente; o número de crianças em idade escolar aumentou e se tornou necessária a construção de uma nova escola. Surgiu assim, o grupo escolar de Guaíçara (hoje Escola Estadual ‘Henrique Unger’). Sua construção foi providenciada e custeada em grande parte por Antônio Francisco dos Santos Júnior. (...)*”¹²⁷. Com a mudança da escola para o grupo escolar recém-construído, o prédio das Escolas Reunidas ficou desocupado e o então subprefeito Santos Júnior o reformou e o transformou na primeira capela católica de Guaíçara. Esta, por sua vez, transformou-se na já citada Igreja Matriz.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ Ibidem.

Figura 84 – Imigrantes japoneses – Guaíçara, 1922.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Rua 9 de Julho: por muito tempo, a mais importante de Guaíçara

Figura 85 – Foto Rua 9 de julho – s/d.

Fonte: Jornal Estação Criatividade – Novembro/2002.

Figura 86 – Vista centro de Guaicara – década de 1930.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 87 – Igreja Matriz de São João Batista – s/d.

Fonte: www.guaicara.com.

A emancipação política de Guaicara aconteceu somente na década de 1950.

“(...)Por volta do ano de 1952, Fausto Longo Batista Pereira, Vergílio Zannoto, Antônio

Silveira, Roque Real, Gondo Takei e Oswaldo Cruz chefiaram um grupo de Guaiaçarenses que lutou pela emancipação do Distrito. Foram batalhas judiciais muito difíceis. As autoridades de Lins acionavam os políticos tentando impedir o desmembramento do Distrito. Guaicara precisava demonstrar um valor maior em suas arrecadações. (...)”¹²⁸. Após uma campanha entre os moradores do Distrito, para aumentar a arrecadação, a questão é levada até a Assembléia Estadual. Somente em 13 de dezembro de 1953, a Assembléia Legislativa aprova o projeto que determinava a realização de um plebiscito junto à população do Distrito. O resultado, por parte do povo, não poderia ter sido outro, senão a manifestação favorável à emancipação de Guaicara. “(...)Na Assembléia, a votação resultou em um empate, mas o Presidente da Assembléia deu o voto de Minerva a favor da emancipação. (...)”¹²⁹.

Figura 88 – Cinema que um dia existiu na cidade – s/d.
Fonte: Jornal Estação Criatividade – Novembro/2002.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ Ibidem.

Figura 89 – Centro Comunitário criado em Setembro/1969.

Fonte: Jornal Estação Criatividade – Novembro/2002.

O texto da publicação *Estação Criatividade* cita alguns nomes que fizeram história na Estação Ferroviária de Guaíçara, como: Artur Viegas, João, Pedro Paulo Barbosa, José Bezerra, Mário Lopes Garrido, Alcides Rossigali, Celso Lousada Bittencourt, Valdir Lopes Garrido, etc. O Sr. Celso Bittencourt ainda é vivo e guarda muitas recordações da época em que trabalhou na NOB Ele ficou na Noroeste por 36 anos e um mês, tendo começado em 1941 como telegrafista, depois como agente de estrada e, de 1959 a 1977, foi chefe-de-estação. Celso ressalta que, em 1939, ingressou como aprendiz, cargo obrigatório na época, para quem quisesse trabalhar na ferrovia. Assim como o Sr. Celso, o Sr. Valdir, que também trabalhou na Ferrovia por um longo período (30 anos), ressalta no texto a importância que tinha a Estrada de Ferro para a cidade de Guaíçara:

“(...) ‘Havia um grande movimento na estação. Naquela época não havia estradas asfaltadas por aqui e todos viajavam de trem’(...)”¹³⁰.

¹³⁰ ESTAÇÃO Criatividade. Publicação única, 10 de novembro de 2002, p. 4.

Figura 90 – Foto dos Srs. Garrido e Rossigalli na Estação de Guaíçara – s/d.
Fonte: Jornal Estação Criatividade – Novembro/2002.

O Sr. Celso lembra que “(...) *O trem era essencial para o escoamento de café da região(...)*”¹³¹. Ele relata que, em 1961, passou, pela Estação de Guaíçara, o então Presidente Jânio Quadros com o Sr. Carvalho Pinto, candidato a governador, na época. Muitos moradores da pequena cidade foram para a estação ver tão ilustres visitas. Outro ponto ressaltado no texto são os jornais, que vinham da capital, chegando à cidade de trem, diariamente. As pessoas os liam somente no dia seguinte, uma vez que esses eram colocados no trem que saía de São Paulo, por volta das 7 horas, e chegavam a Guaíçara às 18 horas.

¹³¹ Ibidem.

Figura 91 – Foto da Estação durante a passagem de Jânio Quadros e Carvalho Pinto – s/d.
 Fonte: Jornal Estação Criatividade – Novembro/2002.

O Sr. Valdir recorda que, entre as décadas de 1950 e 1970, passavam pela estação da cidade cerca de dez trens de carga e seis de passageiros, sem contar a linha noturna. A Estrada de Ferro tinha tamanha importância, que Valdir relata que “(...) a polícia precisava de autorização para prender alguém no local em que o trem parava. Contava-se que, duas ou três décadas antes de eu ingressar no serviço ferroviário, os chefes de Estação chegavam a substituir os delegados (...)”¹³².

Figura 92 – Foto montagem da Estação da NOB com Maria fumaça.
 Fonte: www.guaicara.com.

¹³² Idem, p. 5.

2.5.2. INFORMAÇÕES GERAIS

A seguir serão mencionados alguns dados sobre a cidade:

De acordo com o *site* oficial da Prefeitura de Guaíçara, o município é cortado pelas rodovias Transbrasiliana (BR 153) e Marechal Rondon (SP 300), além da via de acesso Hermínio Paysan, que liga Guaíçara a Lins. Como já citado nos parágrafos anteriores, também corta o município a antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Brasil Ferrovias.

Figura 93 - Trecho do mapa rodoviário do Estado de São Paulo com a localização de Guaíçara – s/ escala.

Fonte: DER – Departamento de Estradas de Rodagem – 2004.

Figura 94 – Mapa da Área Urbana de Guaíçara – s/d.
Fonte: Centro Comunitário de Guaíçara.

Guaíçara pertencia ao Município de Lins e teve dificuldades econômicas e políticas para tornar-se município. Como já descrito, existia uma forte oposição das autoridades da cidade de Lins, em relação à emancipação do então Distrito de Guaíçara, fato que, aliado às suas baixas arrecadações, dificultava muito tal mudança. Mas finalmente, na década de 1950, o Distrito se tornou emancipado, apresentando uma área territorial total de 269,30 km². Desde sua emancipação, Guaíçara apresenta-se com o mesmo território, não tendo sofrido nenhuma redução ou ampliação.

O município aparece, no Censo Demográfico de 1970, com uma população de 5.174 habitantes; no ano de 1980, sua população atinge o número 5.354; em 1991, o Censo apresenta 6.366 habitantes; em 1996, a população da cidade sofre um aumento

considerável, sendo a população residente, nesse ano, 8.426; o último Censo, que ocorreu em 2000, apresenta Guaíçara com 9.211 habitantes. Percebe-se que, em quase todo o período estudado, o aumento de população foi constante, com exceção dos anos entre 1991 e 1996, quando a população cresceu bem mais que nos outros anos. Não foram encontrados dados populacionais referentes aos períodos anteriores a 1970, o que dificulta uma análise de tais variações relacionadas à história da NOB.

No histórico sobre o Município, foi possível observar quão importante foi a cultura do café para o desenvolvimento do núcleo urbano. Em entrevista feita em 2004 com o Sr. Celso Bittencout, ex-chefe de estação da NOB (Apêndice II), ele relata que, quando chegou a Guaíçara, na década de 1930, até onde alcançavam os olhos, podiam-se ver plantações de café. O movimento de trens de carga na Estação era muito grande e quase não se tinha lugar para tantas sacas de café. O Atlas Regional do Estado de São Paulo traz que, na década de 1970, o café ainda era uma das principais culturas agrícolas, tendo também destaque o milho. A produtividade variava entre 12 a 15 sc/ha (sacas por hequitare) de café. O Atlas traz, também, uma baixa porcentagem de rebanho bovino, 1 a 1,5% e, de aves, 1,5 a 5% ¹³³.

TRANSFORMAÇÕES

Guaíçara surgiu mais de dez anos após a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil à região. Foi no início da década de 1920 que os primeiros alqueires de terras foram loteados e vendidos. No trecho transcrito abaixo, é possível constatar que a cidade de Guaíçara, em 1923, era apenas um lenheiro, onde os trens paravam para se abastecer. Em pouco tempo, tornou-se mais uma parada da NOB no sertão:

¹³³ Ver Apêndice I.

“(...) Guayçara, como todas as outras, do mesmo modo impressiona. Há cinco annos era um lenheiro. O trem parava para se abastecer de lenha. E nada mais. (...)”¹³⁴.

Na publicação da Noroeste do Brasil, de 1928, o autor atenta para a existência de casas comerciais importantes e com grande movimento, no pequeno povoado de Guaíçara, já nos fins da década de 1920. Ele ressalta o conflito de crenças ao citar duas igrejas de diferentes religiões, lado a lado, logo na entrada do núcleo urbano. A esta última observação é acrescentado que tal conflito era bastante comum em toda a zona noroestina. A Estação Ferroviária de Guaíçara, de acordo com o texto, foi construída em 1926, momento em que o dr. Alfredo de Castilho era o diretor da Estrada e esta era reconstruída. *“(...)Advogaram, perante s. s., uma estação que viesse substituir a primitiva. E a estação lá está, espaçosa, contando noventa e tantos metros de esplanada. (...)”¹³⁵.* A então vila apresentava-se no ano de 1928, com cinco anos de vida, 300 prédios, sendo 160 construídos somente no terceiro ano de sua vida; 2 médicos, 3 farmácias, 1 serraria, 5 máquinas de beneficiar café, arroz e algodão.

Figura 95 – Estação da N.O.B. – 2001.

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br.

¹³⁴ ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno, op. cit., p. 351.

¹³⁵ Ibidem, p. 352.

Mediante dados atuais e uma análise da história do povoado, foi possível verificar que o núcleo urbano se desenvolveu, num primeiro momento, do lado esquerdo, como versa a história. Tanto foi a porção à margem esquerda da linha férrea a que se desenvolveu, que constatamos edificações como a Igreja Matriz, o primeiro grupo escolar e a principal praça da cidade, localizadas nesta área de terras.

Figura 96 – Primeiro Grupo Escola, atual Escola Estadual Prof. Henrique Unger – s/d.
Fonte: Site www.guaicara.com.

Em relação ao patrimônio ferroviário, ainda é possível encontrar em Guaíçara duas estações ferroviárias da linha da NOB, sendo uma delas utilizada pelos moradores como Centro Cultural. Por intermédio da iniciativa privada, o edifício foi reformado e atualmente é utilizado para eventos culturais e de grande concentração de público, uma vez que existe uma grande área aberta em frente à edificação. A outra Estação Ferroviária, que até pouco tempo era utilizada pela NOB, encontra-se completamente abandonada, não possuindo mais cobertura e apresentando-se tomada pelo mato.

Figura 97 – Antiga Estação Ferroviária da NOB, hoje Centro Cultural – 2004.

Figura 98 – Atual Estação Ferroviária da NOB – 2004.

PARTE II

CAPÍTULO I

1. CRITÉRIOS DE RESTAURO A SEREM ADOTADOS PARA OS CASOS DE ESTUDO

1.1. POSTURAS CONTEMPORÂNEAS

ALGUMAS DEFINIÇÕES

Preservação e restauro, termos que serviam para denominar as ações sobre edifícios de épocas precedentes, já faziam parte do vocabulário de arquitetos há séculos, embora não possuíssem a conotação cultural que se passou a atribuir a eles, em especial, a partir de finais do século XVIII. É nesse período que começam as experiências sistemáticas daquele que viria a se constituir como um campo disciplinar (a partir de inícios do século XX), com um interesse crescente pelo legado cultural de outras épocas e pelas formas de sobre eles intervir. A partir de então, as questões de cunho pragmático deixam de ser as únicas a prevalecer para se guiar o modo de se intervir, passando a predominar as questões de cunho cultural, associadas aos aspectos formais, documentais e também memoriais e simbólicos. Neste texto, apresentaremos alguns conceitos e posturas existentes na atualidade, especificando quais os parâmetros a serem adotados para os casos de estudo em análise.

Para efeito do presente trabalho, entende-se por preservação “(...) *todos os esforços e procedimentos necessários para garantir a um monumento histórico, o tanto quanto possível, a sua perenidade e transmissão para o futuro (...)*”¹.

As ações de preservação voltam-se, nos dias de hoje, não mais às "grandes" obras de arte de excepcional valor, como ocorria no passado, mas a vários tipos de manifestação que, com o tempo, adquiriram significação cultural. Isso se encontra explícito na Carta de Veneza, de 1964, documento que continua sendo o escrito basilar para o ICOMOS-UNESCO. Antes de mais nada, o documento evidencia o significado das obras monumentais para a humanidade:

*“(...) Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. (...)”*².

Em seu primeiro artigo, define-se o que é monumento histórico:

“Artigo 1º - A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural. ”

Françoise Choay considera que patrimônio histórico “(...) *é um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos, produtos*

¹ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexos sobre a sua preservação*/ Beatriz Mugayar Kühl. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998, p.11.

² Carta de Veneza, Carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios. II Congresso internacional de arquitetos e técnicos dos monumentos históricos. Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios - ICOMOS, Veneza, maio de 1964. In: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN (Brasil). *Cartas Patrimoniais*. 2ª ed. ver. aum. – Rio de Janeiro: IPHAN, 2000, p. 91.

de todos os saberes e *savoir-faire* dos seres humanos(...))”³. A definição atual daquilo que é tido como patrimônio histórico é muito ampla e corre-se o risco de, muitas vezes, se perder em meio a questões que são consideradas mais importantes. No entanto, a autora acredita que patrimônio histórico “*requer um questionamento, porque se constitui num elemento revelador, negligenciado mas brilhante, de uma condição da sociedade e das questões que ela encerra (...)*”⁴. Portanto não é qualquer bem que é considerado patrimônio histórico, somente aqueles que se apresentam como a revelação da história de uma comunidade, de um estado e até mesmo de um país; aquele que denota a condição de uma sociedade e os pensamentos de uma época, embora, na maioria das vezes, apresente-se quase totalmente desfigurado pelas ações humanas irresponsáveis. Para Choay, o patrimônio histórico representado pelas edificações é o que se relaciona mais diretamente com a vida de todos.

Choay define monumento considerando que “(...) *O sentido original do termo é o do latim monumentum, que por sua vez deriva de monere (“advertir”, “lembrar”), aquilo que traz à lembrança alguma coisa. A natureza efetiva do seu propósito é essencial: não se trata de apresentar, de dar uma informação neutra, mas de tocar, pela emoção, uma memória viva. Nesse sentido primeiro, chamar-se-á monumento tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas remorem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação de afetividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse o presente. Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é*

³ CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*: Tradução de Luciano Vieira Machado – São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001 p.11.

⁴ Ibidem.

*localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar(...)"*⁵.

Para falar da diferença entre Monumento Histórico e Monumento, Choay retoma Alois Riegl, que define que *"(...) o monumento é uma criação deliberada cuja destinação foi pensada a priori, de forma imediata, enquanto o monumento histórico não é, desde o princípio, desejado e criado como tal; ele é constituído a posteriori pelos olhares convergentes do historiador e do amante da arte, que o selecionam na massa dos edifícios existentes, dentre os quais os monumentos representam apenas uma pequena parte. Todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial (...)"*⁶. A autora completa dizendo que *"(...) o monumento tem por finalidade fazer reviver um passado mergulhado no tempo. O monumento histórico relaciona-se de forma diferente com a memória viva e com a duração. Ou ele é simplesmente constituído em objeto de saber e integrado numa concepção linear de tempo – neste caso seu valor cognitivo (conhecimento) relega-o inexoravelmente ao passado, ou antes, à história em geral, ou à história da arte em particular -; ou então ele pode, além disso, como obra de arte, dirigir-se à nossa sensibilidade artística, ao nosso 'desejo de arte': neste caso ele se torna parte constitutiva do presente vivido, mas sem a mediação da memória ou da história (...)"*⁷.

Pela definição de monumento apresentada por Alois Riegl em "O Culto Moderno dos Monumentos", toda obra executada pelo homem, pensada com a finalidade de rememorar ações humanas, é um monumento:

⁵ Idem, p. 17 e 18.

⁶ Idem, p. 25 e 26.

⁷ Idem, p. 26.

“(...) Com monumento, no sentido mais original e antigo do termo, se entende uma obra da mão do homem, criada com o propósito determinado de conservar sempre presente e vivos simples atos ou destinos humanos (...) na consciência das gerações que virão (...)”⁸.

Monumento histórico é, por sua vez, diversamente, segundo Riegl, uma obra que adquiriu valor histórico, tendo ela sido feita com intenções memoriais ou não. Desse modo, existem os monumentos intencionais, aqueles feitos com intenções memoriais, e os não intencionais ou involuntários. Os primeiros são aqueles que, por vontade do seu autor, recordam *“(...)um preciso momento do passado(...)”⁹*; os involuntários são aqueles que não foram construídos para tal fim, mas que mesmo assim representam um dado momento histórico:

“(...) Com as obras que aos nossos dias parecem monumentos históricos os criadores de um tempo quiseram, sobretudo, satisfazer certas exigências práticas ou ideais de si mesmos, de seus contemporâneos e, ao máximo dos herdeiros próximos e de regra, provavelmente, não pensaram absolutamente em deixar com isto às gerações sucessivas testemunhas da sua vida e da sua criação artística cultural (...)”¹⁰.

Riegl considera, porém, digna de preservação, *“(...) toda obra da mão do homem, sem considerar o seu significado e a sua destinação”¹¹*, que tenha um certo tempo de existência. Riegl teoriza sobre as várias formas de recepção e de percepção dos monumentos em uma dada sociedade, classificando-as em distintos valores: valores de rememoração (subdivididos em valor de rememoração intencional, valor histórico e valor

⁸ RIEGL, Alois. *Il Culto Moderno dei Monumenti. Il suo carattere e i suoi inizi*. Bologna, Nuova Alfa Editoriale, 1990, p. 27. *“(...) Con monumento, nel senso più originale ed antico del termine, si intende un'opera della mano dell'uomo, creata allo scopo determinato di conservare sempre presenti e vivi singoli atti o destini umani (o anche aggregati di questi) nella coscienza delle generazioni a venire.(...)”*

⁹ Idem, p. 33.

¹⁰ Idem, p. 31. *“(...) Con le opere che ai nostri giorni sembrano monumenti storici i creatori di un tempo volevano soprattutto soddisfare certe esigenze pratiche o ideali di se medesimi, dei loro contemporanei e, al massimo, degli eredi prossimi e di regola, probabilmente, non pensarono affatto di lasciare con ciò alle generazioni successive, testimonianze della loro vita e della loro creazione artistica culturale.(...)”*

¹¹ Idem, p. 33. *“(...) ciascuna opera della mano dell'uomo, senza riguardo al suo significato e alla sua destinazione (...)”*.

de antigo) e valores de contemporaneidade (valor de uso e valor artístico). Ao discorrer sobre a transformação do conceito de monumento ao longo do tempo, define o século XIX como o século do “valor histórico” e afirma que o XX parece ser o século do “valor do antigo”. “(...) *Todo o desenvolvimento descrito que do **valor do monumento intencional**, atravessou o **valor histórico**, conduziu enfim ao **valor do antigo**, examinando de um ponto de vista geral, é somente uma manifestação parcial da emancipação do indivíduo que domina os últimos tempos(...)*”¹². O autor ressalta que o culto moderno dos monumentos foi, ao longo do tempo, ganhando novos adeptos por todo o mundo e, como consequência, seus conceitos foram evoluindo e se transformando.

No “valor do antigo”, abandona-se o princípio da singularidade e consideram-se até mesmo, os menores resquícios das obras feitas pelo homem. Pode-se dizer que “(...) *O **valor histórico** que tinha aderido indissolúvelmente ao simples monumento, deveria transformar-se gradualmente em um valor do desenvolvimento, aos olhos do qual o simples como objeto tornou-se indiferente. Este valor de desenvolvimento a propósito é o **valor do antigo** (...) produto consequente do **valor histórico**, que se formou quatro séculos antes. Se não tivesse existido um **valor histórico** portanto, não poderia surgir um **valor do antigo** (...)*”¹³.

O autor define o “valor histórico” de um monumento “(...) *no fato em que se representa um grau preciso, por assim dizer singular, de desenvolvimento de qualquer campo criativo da humanidade. Desse ponto de vista, do monumento não interessa o*

¹² Idem, p. 39. “(...) *Tutto lo svolgimento descritto che dal **valore del monumento intenzionale**, attraverso il **valore storico**, ha condotto infine al **valore dell’antico**, esaminato da un punto di vista generale, è soltanto una manifestazione parziale dell’emancipazione dell’individuo che domina gli ultimi tempi (...)*”.

¹³ Idem, p. 38. “(...) *O **valore storico** che aveva aderito indissolubilmente al singolo monumento, doveva trasformarsi gradualmente in un valor di sviluppo, agli occhi del quale il singolo come oggetto diventò indifferente. Questo valore di sviluppo per l’appunto è il **valore dell’antico** (...) prodotto conseguente del **valore storico**, che si formò quattro secoli prima. Se non fosse esistito un **valore storico** quindi, non avrebbe potuto sorgere un **valore dell’antico** (...)*”.

tempo transcorrido desde sua origem, mas nos interessa o seu estado inicial enquanto obra humana (...)”¹⁴.

Já em relação ao “valor do antigo”, Riegl afirma:

“(...) da mão humana exigimos a produção de obras concluídas como símbolos do tornar-se necessário e regular; da natureza que age no tempo exigimos ao invés a degradação daquele caráter concluído como o símbolo do igualmente necessário e regular transcorrer (...)”¹⁵.

Interessam, pois, ao “valor do antigo”, até mesmo os traços de degradação sofridos pela obra ao longo do tempo. Por considerar “valor do antigo” o de maior atualidade, por ser o mais inclusivo – por se voltar a todos os produtos da operosidade humana – e o que respeita as várias fases de uma mesma obra, levando em consideração as suas várias estratificações, é baseado nesse valor que Riegl vai elaborar o projeto de lei para a tutela de monumentos na Áustria¹⁶.

Choay mostra que, durante o século XIX e mesmo posteriormente, o monumento histórico era considerado “objeto do saber” ou “obra de arte dirigida à sensibilidade artística”, ou seja, era entendido como transmissor da possibilidade de conhecimento ou concebido para tocar a sensibilidade humana. Riegl, no entanto, define como monumento histórico qualquer obra do fazer humano que tenha certo tempo de existência, seja ela um monumento intencional ou não. A sua visão de monumento histórico, calcada no “valor do antigo”, antecede, e em muito, a visão mais alargada sobre

¹⁴ Idem, p. 48 e 49. *“(...) nel fatto che ci rappresenta un grado preciso, per così dire singolare, dello sviluppo di qualche campo creativo dell’umanità. Da questo punto de vista, del monumento non ci interessano nel tempo trascorso dalla sua origine, ma ci interessa il suo stato iniziale in quanto opera umana(...)”*.

¹⁵ Idem, p. 44 e 45. *“(...) dalla mano umana esigiamo la produzione di opere concluse come simboli del divenire necessario e regolare; dalla natura che agisce nel tempo esigiamo invece il degrado di quel carattere concluso come il simbolo dell’altrettanto necessario e regolare trascorrere (...)”*.

¹⁶ Ver sobretudo o texto de Riegl, Progetto di un’organizzazione legislativa della conservazione in Austria, que faz parte da antologia de textos do autor organizada por Sandro Scarrocchia, *Alois Riegl: Teoria e Prassi della Conservazione dei Monumenti*. Bologna, Accademia Clementina di Bologna, 1995, pp. 171-236.

o tema que temos atualmente, como transparece, por exemplo, na Carta de Veneza, como citado.

É de interesse retomar definições de monumentos históricos em dicionários, para ver como a expressão, fora do campo disciplinar da preservação de monumentos, é comumente entendida. Segundo o dicionário Aurélio, é “(...)1. *Obra ou construção que se destina a transmitir à posteridade a memória de fato ou pessoa notável.* 2. *Edifício Majestoso.* (...) 4. *Qualquer obra notável.* 5. *Memória, recordação, lembrança.*(...)”¹⁷. Françoise Choay considera que, na atualidade, há uma progressiva extinção da função memorial do monumento (o monumento intencional). Para a autora, o monumento, hoje, em virtude da importância crescente atribuída ao conceito de arte nas sociedades ocidentais, a partir do Renascimento, passou a ser idealizado de outra forma, deixando de lado seu antigo e principal objetivo, a memória. Antigamente não se pensava em beleza e sim em memória. Mas com o desenvolvimento e aperfeiçoamento das memórias artificiais, a necessidade de se construir um monumento que sirva para as gerações futuras como objeto de informação para rememorar acontecimentos e atos dos antepassados, perdeu sua finalidade, ou melhor, foi substituído – o saber (a história) vem substituir a memória viva: “Charles Perrault se encanta por ver desaparecer, pela multiplicação dos livros, as limitações que pesavam sobre a memória (...)”¹⁸. Além disso, os sistemas eletrônicos e a fotografia também apresentam sua contribuição nesse processo.

Como dito anteriormente, Choay compartilha da diferenciação feita por Riegl entre monumento e monumento histórico, e concorda que os monumentos históricos aparecem em maior número hoje em dia. A autora afirma que “(...)a noção de monumento

¹⁷ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, 2ª. Edição, Editora Nova Fronteira S.A., 1986.

¹⁸ CHOAY, op. cit., p. 26.

*histórico e as práticas de conservação que lhe são associadas extravasaram os limites da Europa, onde tiveram origem e onde por muito tempo haviam ficado circunscritas (...)”*¹⁹

Nesse contexto alargado em que uma parte significativa da produção humana é considerada monumento histórico, é necessário refletir sobre as formas de atuação nesse legado, ou seja, os princípios teóricos da restauração que deveriam reger a atuação prática. Carbonara, no livro *“Avvicinamento al restauro”*, define restauro como qualquer intervenção que tenha o objetivo de tutelar e transmitir integralmente ao futuro, facilitando a leitura e mantendo os traços da passagem do tempo, a obra de interesse histórico-artístico e ambiental. O autor aborda outras definições de restauro, por ele consideradas importantes, de autores como Cesare Brandi, Renato Bonelli e Paul Philippot e também da Carta de Veneza. Mostra que essas definições foram elaboradas em momento de releitura dos preceitos da restauração no segundo pós-guerra, em que se passa a considerar os monumentos históricos além da sua realidade documental (a teoria de G. Giovannoni, por exemplo, que marcou a Carta de restauração de Atenas de 1931, não levava em conta os aspectos formais da obra), ou seja, considerá-los também como objetos que possuem uma conformação. Desse modo, devem-se considerar concomitantemente as questões documentais e formais da obra, numa relação dialética. Abaixo transcrevemos algumas dessas definições:

“(...) 1963 C. Brandi: ‘O Restauro constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplici polaridade estética e histórica, tendo em vista a sua transmissão para o futuro’; isso ‘deve objetivar o restabelecimento da unidade potencial da obra de arte ...

¹⁹ Idem, p. 14.

sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar cada traço da passagem da obra de arte no tempo(...)”²⁰.

Segundo Carbonara, Brandi considera “(...) a obra de arte, enquanto tal, ou seja, pelo ‘fato fundamental da artisticidade’, e como produto ou testemunho da ação humana em um certo tempo e lugar, apresenta a fundamental dúplice instância segundo a qual se estrutura: a história e a estética, cada uma das quais pode, ao fim do restauro, reclamar exigências próprias, diversas e contraditórias, de pura conservação de um lado e profundamente reintegrativas do outro (...)”²¹. Ou seja, a obra de arte apresenta-se como representante do fazer humano e, ao mesmo tempo, insere-se no tempo histórico e sofre a passagem do tempo. Mas, para Brandi, deve ser dada especial atenção à instância estética, sem cometer um falso histórico, contemporizando, mediante um juízo crítico, os aspectos formais e documentais de uma obra de arte.

“(...) 1963: R. Bonelli: ‘O restauro, entendido como avaliação crítica, se identifica com a história artística e arquitetônica’(...)”²².

“(...) 1964: Carta de Veneza: O propósito do restauro ‘é de conservar e de revelar os valores formais e históricos dos documentos’ ;isso se fundamenta sobre o respeito da substância antiga e da documentação autêntica’(...)”²³.

²⁰ CARBONARA, Giovanni. *Avvitinamento al restauro*. Napoli: Liguori, p. 28. “(...) 1963 C. Brandi: ‘Il restauro costituisce il momento metodologico del riconoscimento dell’opera d’arte nella sua consistenza fisica e nella dúplice polarità estético-storica, in vista della sua trasmissione al futuro’; esso ‘deve mirare al ristabilimento dell’unità potenziale dell’opera d’arte ... senza commettere un falso artistico o um falso storico, e senza cancellare ogni traccia Del passaggio dell’opera d’arte nel tempo (...)’”.

²¹ Idem, p. 316. “(...) L’opera d’arte, in quanto tale, ossia per il << fatto basilare dell’artisticità >>, e como prodotto o testimonianza dell’agire umano in um certo tempo e luogo, pone la fondamentale dúplice istanza secondo la quale strutturarsi: la storica e l’estetica, ciascuna delle quale può, ai fini del restauro, reclamare esigenze proprie, diverse e contraddittorie, di pura conservazione da um lato, profondamente reintegrative dal’altro(...)”.

²² Idem, p. 29. “(...) 1963 R. Bonelli: ‘Il restauro, inteso come valutazione critica, si identifica com la storia artística ed architetonica’ (...)”.

²³ Idem, p. 29. “(...) 1964 Carta di Venezia: Scopo Del restauro ‘è di conservare e di rivelare i valori formali e storici Del monumento’; esso ‘si fonda sul rispetto della sostanza ântica e delle documentazioni autentiche’(...)”.

“(...) 1966: P. Philippot: ‘Nenhuma restauração poderá somente revelar o estado atual das matérias originais’; a intervenção ‘se faz então, do ponto de vista crítico, a busca do equilíbrio atualmente realizável que seja o mais fiel à unidade original’(...)”²⁴.

Carbonara conclui dizendo que se restaura, hoje, porque se reconhecem objetos de valor particular, *“(...) artístico ou documentário, estético ou histórico; porque esses são considerados pela cultura atual como obras de arte, como testemunho da história ou, ainda, como as duas coisas juntas(...)”*²⁵. Ou seja, o restauro não se volta mais apenas às obras de arte, mas a todos os testemunhos significativos da operosidade humana.

Acompanhando esse processo de alargamento daquilo que é considerado bem cultural, em pleno acordo com as proposições de Choay e Carbonara, Kühn *“(...) considera que o patrimônio histórico passou a englobar não apenas os grandes monumentos isolados de qualidade excepcional, mas ambientes urbanos ou rurais inteiros, dando-se maior importância ao tecido urbano e à arquitetura vernacular. Passou a abranger também construções mais recentes, como aquelas incluídas no patrimônio industrial e a herança do movimento moderno(...)”*²⁶. Para a autora, a abrangência crescente daquilo que é considerado na atualidade patrimônio histórico, provocou um enorme aumento quantitativo e uma grande variedade qualitativa dos bens a serem preservados, resultando numa maior (e legítima) interferência em questões econômicas e políticas (mas que assumem proporções desequilibradas) e também na necessidade de revisão metodológica para os processos de intervenção, visando a reinterpretá-los para as atuais circunstâncias.

²⁴ Idem, p. 29. *“(...) ‘Aucune restauration ne pourra que révéler l’état actuel des matières originales’; l’intervento ‘devient alors, du point de vue critique, la recherche de l’équilibre actuellement réalisable qui soit le plus fidèle à l’unité originelle’ (...)”.*

²⁵ Idem, p. 30. *“(...) artistico o documentário, estético o storico; perché essi sono considerati dalla cultura attuale come opera d’arte, come testimonianze di storia o, anche, come le due cose assieme. (...)”.*

²⁶ KÜHN, op. cit., p. 208.

B. Kühl chama atenção para formas de atuação sobre o patrimônio histórico que se têm multiplicado na atualidade, as quais deixam de ter as raízes culturais que motivaram o campo da preservação, pautando-se em aspectos pragmáticos, a exemplo da reutilização, da reabilitação e da recuperação. A autora cita o próprio Carbonara para exemplificar como elas têm sido consideradas atualmente. Ele “(...) *considerou a reutilização o meio mais eficaz para garantir a preservação de um bem, pois um monumento sem uso se deteriora rapidamente enquanto aquele mantido em funcionamento pode durar séculos. Comparou a manutenção com a medicina preventiva, afirmando que ela pode evitar a intervenção de restauro, sempre mais traumática. No entanto, a reutilização é um meio de preservar o bem, mas não a finalidade da intervenção (...)*”²⁷. Sobre a recuperação, a autora transcreve um trecho onde Carbonara versa que essa nasce de uma concepção diversa, que coloca a reutilização como premissa, e a conservação, como eventual consequência. Um ponto enfatizado por ambos os autores é que, em se tratando de um bem reconhecido como monumento histórico, como bem cultural, ou seja, como bem que adquiriu com o tempo significado cultural por questões histórico-documentais, formais, simbólicas ou memoriais, deve-se atuar partindo de restaurações, empregando a reutilização como meio, mas não como o fim supremo da intervenção. Já a recuperação deveria se voltar aos bens provados das características supracitadas, ou seja, os “remanescentes genéricos de épocas passadas”.

²⁷ Idem, p. 209.

POSTURAS CONCEITUAIS DE ALGUNS TEÓRICOS

No livro “Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo”, a autora, além de abordar a evolução das teorias de restauro nos últimos tempos, dá um panorama das teorias de restauro na atualidade, citando as posturas conceituais de alguns teóricos, formuladas para balizar as atuações práticas. No caso de Cesare Brandi, considerado pela autora um dos mais eminentes teóricos de preservação, é importante citar alguns pontos de sua teoria. Em um trabalho de restauração, ele preconizava a mínima intervenção, restringindo os limites de intervenção somente à matéria, ou seja, uma vez que a obra de arte se manifesta por meio da matéria, é sobre esta que se deve intervir e não sobre o processo criativo; outro ponto de sua teoria é o restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, visando recuperar as características formais originais, sem cometer um falso artístico ou falso histórico e considerando e respeitando os traços da passagem do tempo na obra em questão; a distinguibilidade é outro princípio que ele prega em uma intervenção restauradora, propondo que a integração deva ser sempre facilmente reconhecível, mas que não interfira na unidade potencial; por último, pode-se citar a reversibilidade, que nada mais é do que fazer com que a intervenção de restauro não dificulte nem impeça eventuais intervenções futuras. Para Brandi o estado de conservação de uma obra de arte, no momento da intervenção, é o que condiciona e limita a restauração; o que deve guiar o processo é o juízo crítico, sendo o restauro um processo coletivo, multidisciplinar, jamais baseado no gosto ou arbítrio de um único indivíduo; e, por fim, ele recomenda que os procedimentos de restauro se estendam ao ambiente ou entorno da obra.

As teorias de Paul Philippot e Umberto Baldini são citadas por G. Carbonara no livro “*Avvicinamento al restauro*”, de forma mais detalhada. A começar por Philippot, em sua teoria, como na de Brandi, o restauro aparece como ato crítico em que prevalece a

instância estética sobre a histórica, ou seja, é o caráter de obra de arte que define a natureza da intervenção (sem cometer um falso histórico e sem desnaturar o documento). Também é abordado pelo teórico o problema da reintegração das lacunas e a noção de unidade potencial. “(...) *Philippot tem clara consciência, tratando de lacunas e reintegrações, da necessidade, especial em arquitetura, de uma ação re-criativa (...); ele depois de ter notado que a lacuna ‘aparece como uma interrupção da continuidade da forma artística e do seu ritmo’ a qual pode reclamar de ser ou não ser reintegrada com base em uma avaliação crítica, (...) observa que, permanecendo plenamente válidas as duas exigências fundamentais do tratamento reintegrativo das lacunas de um lado e de seu imediato reconhecimento do outro, o campo da ação se poderá ampliar ‘até mesmo ao ponto no qual a intervenção se tornará hipotética, ou desse modo ampliado que só uma criação moderna evitará uma falsificação (...)*”²⁸. Neste trecho Carbonara coloca claramente a questão do juízo crítico, da distinguibilidade e do restabelecimento da unidade potencial, abordados por Philippot, como em Brandi. O autor ressalta, ainda, que, para o teórico, uma ação “re-criativa” requer um estudo especial da obra e do contexto onde esta se insere, a fim de adequar a criação moderna aos materiais originais.

Quanto a U. Baldini, Carbonara versa que sua teoria prega a manutenção e a conservação com a finalidade do prolongamento da vida útil da obra de arte e o restauro para a “(...) ‘a restituição’ da sua realidade como obra de arte (...) no âmbito do existente

²⁸ CARBONARA, op. cit., p. 332. “(...) *Philippot há chiara coscienza, trattando di lacune e reintegrazioni, della necessita, specie in architettura, di un’azione ri-creativa (...); egli, dopo aver notato che la lacuna <<appare come un’interruzione della continuità della forma artistica e del suo ritmo>> la quale può reclamare d’essere o non essere reintegrata in base ad una valutazione critica, (...) osserva che, restando pienamente valide le due esigenze fondamentali del trattamento reintegrativo delle lacune da un lato e della loro immediata riconoscibilità dall’altro, il campo d’azione se potrà ampliare <<fino al punto in cui l’intervento diventerà ipotetico, o così esteso che solo una creazione moderna eviterebbe una falsificazione.(...)*”

que se exemplifica no final ato de filologia crítica (...)”²⁹, isto é, no ato de restauro. Baldini considera que cada obra de arte apresenta três atos: o ato de realização do artista, a ação do tempo e a ação do homem. Esta última pode se explicar pela reparação da ação degenerativa ou modificativa do edifício e pela mudança de realidade, adaptando o espaço para um novo contexto, que assim se resume: o primeiro, em manutenção e conservação; e o segundo, em restauro. Carbonara cita, também, que Baldini prega uma análise filológica da obra de arte, que o autor chama de “*identificação do objeto na sua realidade*”, antes de uma intervenção de restauro. “(...) *Sobre a base de tal premissa se desenvolve cada consideração sucessiva: contra a imitação das marcas do envelhecimento (...), mas também contra a falta de ação e a favor da intervenção como ‘terceiro ato... em nenhum caso modificante, ao contrário, exaltando e clareando o existente... intervenção crítica não no senso do gosto pessoal, mas resumida como regra da mesma realidade do objeto.(...)*”³⁰.

Para discorrermos sobre Giovanni Carbonara, é importante citar a opinião de Kühl, que o considera de posição moderada em relação às teorias de restauro atuais, versando que ele procura mostrar os prós e contras das diversas posturas e que preconiza um equilíbrio. Ele “(...) *considera os preceitos de ‘restauro crítico’, com as contribuições de Brandi e Paul Philippot, válidos e satisfatórios tanto do ponto de vista teórico quanto operacional / metodológico. (...)*”³¹. Sua definição sobre o significado de restaurar é que não se trata de restabelecer a unidade perdida e nem o estado da obra de arte no momento de sua concepção, mas sim de considerar os traços originais e da passagem do tempo,

²⁹ Idem, p. 347. “(...) «la ‘restituzione’ della sua realtà come opera d’arte (...) nell’ambito dell’esistente Che si esempla nel finale atto di filologia critica (...)”.

³⁰ Idem, p. 348. “(...) Sulla base di tale premesse si svolge ogni successiva considerazione: contro l’imitazione dei segni dell’invecchiamento (...), ma anche contro l’inazione ed a favore dell’intervento come «terzo atto ... in nessun caso modificante bensì esaltante e chiarificante l’esistente ... intervento critico non nel senso del gusto né personale ma stratto come regola dalla stessa realtà dell’oggetto. (...)”.

³¹ KÜHL, op. cit., p. 210.

estabelecendo uma nova identidade. O autor define também ato de restaurar, dizendo que “(...) em cada caso é necessário repetir a estreita ligação que une, no restauro, a técnica ao fundamento histórico-crítico (...) deverá sempre confrontar-se com os ‘valores’ dos quais o monumento é portador (...)”³². Considera que, se é verdade que as ações estritamente conservativas interessam na preservação dos materiais que constituem a obra, é verdade também que elas são “complexas operações críticas”³³. Carbonara defende que o restauro deve ser executado por uma equipe multidisciplinar, formada por arqueólogos, engenheiros calculistas estruturais e arquitetos restauradores. Por fim, ele entende a disciplina de restauro como um fundamento histórico-crítico, substanciado pelo aporte das técnicas de análise, revelação, representação gráfica e mais propriamente construtivas.

Por fim, a postura de B. Kühn em relação à restauração na atualidade, como nas teorias aqui apresentadas e em outras também importantes, é que a “(...) restauração deve seguir princípios gerais por meio da unidade de metodologia e conceitos consistentes para as várias formas de manifestação artística, mesmo na diversidade dos meios a serem empregados para se enfrentar os problemas particulares de cada obra. É ainda um ato histórico-crítico ancorado na história da filosofia. (...)”³⁴. Segundo a autora, a restauração deve ainda ter em vista três princípios fundamentais e que devem acontecer concomitantes: a reversibilidade, a distinguibilidade e a mínima intervenção. Estes são princípios presentes na teoria de Brandi. Além disso, Kühn postula que a restauração deve fundamentar-se no respeito aos bens culturais em geral, à sua materialidade e aspectos documentais.

³² CARBONARA, op. cit., p. 32. “(...) In ogni caso è necessario ribadire lo stretto legame che unisce, nel restauro, la tecnica al fondamento storico-critico (...) dovrà sempre confrontarsi con i ‘valori’ di cui il monumento è portatore (...)”.

³³ Ibidem.

³⁴ KÜHN, Beatriz Mugayar. *O tratamento das superfícies arquitetônicas como problema teórico da restauração*. In: Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material / Universidade de São Paulo, Museu Paulista. São Paulo: O Museu, 1922-1987; Nova série v.1 (1993), p. 317.

AS VERTENTES DE RESTAURO ATUAIS

Hoje em dia existem várias vertentes teóricas de restauro que consideram o campo como eminentemente cultural, além de uma imensa variedade de formas de atuação na prática, que não levam em conta os aspectos culturais. Entre as vertentes que, de fato, são ancoradas nas raízes culturais do campo, analisadas por Carbonara e por ela citadas, encontram-se: a “crítico-conservativa e criativa” ou “posição central”, a “pura conservação” ou “conservação integral” e a “manutenção-repristinação” ou “hipermanutenção”. Embora tenham alguns objetivos comuns, tais vertentes diferenciam-se na teoria e na prática. A vertente “crítico-conservativa” está alicerçada na teoria brandiana e na releitura dos princípios do chamado restauro crítico e da Carta de Veneza, resultando numa postura conservativa, que propõe, quando necessário, o uso de recursos criativos. Fundamentada no juízo histórico-crítico, propõe a análise caso a caso, tendo como base um conjunto sólido de princípios, sem que haja, desse modo, uma interpretação mecânica. Aborda, partindo desses princípios, uma série de questões que podem estar, e normalmente estão, presentes no restauro, tais como: remoção de adições e reintegração de lacunas, visando à reintegração da imagem, com respeito aos aspectos documentais e formais da obra.

A vertente denominada “pura conservação”, “(...)que privilegia a instância histórica e encara como ações opostas e inconciliáveis, em seu âmago, a restauração e a conservação (...)”³⁵, retoma, segundo a autora, uma discussão do século XIX. Propõe a preservação da matéria da forma como ela chegou aos dias de hoje, sem utilizar um juízo de valor, admite uma configuração final conflituosa e coloca o projeto de transformação fora do processo de conservação. Também separa o “(...)momento da conservação

³⁵ Idem, p. 318.

propriamente dita, que busca perpetuar integralmente os aspectos materiais da obra, daquele da inovação, que segue à conservação e se assemelha ao projeto do novo (...)”³⁶.

Questiona ainda a existência de testemunhos historiográficos relevantes e, portanto, não admite o total conhecimento da obra a ser restaurada. Já a vertente “manutenção-ripristinação” é colocada pela autora no pólo oposto a esta última, porque propõe o tratamento da obra mediante manutenções ou integrações, ordinárias ou extraordinárias, retomando formas e técnicas do passado.

Fazendo uma comparação entre as três vertentes, a autora afirma que as duas primeiras preconizam e valorizam a diversidade, respeitando os três atos abordados por Baldini: a concepção da obra, a passagem do tempo e a ação humana. Já na última vertente, existe a tendência a se trabalhar por analogia, utilizando-se de formas semelhantes para erroneamente buscar a unidade da obra.

Finalizando, Kühl aborda o tratamento das superfícies das obras a serem restauradas, ressaltando que ele deve ser encarado como um problema de restauração, ou seja, um ato histórico-crítico. Para ela, “(...) trata-se não apenas de ‘pele’, de um órgão de primordial importância, mas também de local-testemunho da passagem da história, que não pode ser dissociado do restauro arquitetônico como um todo, não se resume a uma simples roupagem, nem a projeto de embalagens e, portanto, passível de ser mudado ao bel-prazer. (...)”³⁷. A autora coloca que os sinais da passagem do tempo são cada vez menos apreciados. O que está em voga hoje e já se tornou uma tendência, é a “renovação e a pasteurização” das superfícies.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Idem, p. 328.

Sendo o objetivo da restauração “*conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento (...)*” e “*manter em eficiência, a facilitar a leitura e a transmitir integralmente ao futuro (...)*”³⁸, como explicitado respectivamente na Carta de Veneza e na Carta Italiana de restauro de 1972, Köhl afirma que se deva “*(...) explorar e valorizar a riqueza das diversas estratificações da história (...)*”³⁹, abordando algumas questões sobre as quais se deveria refletir para o tratamento das superfícies, com base nos princípios postulados pela vertente crítico-conservativa:

- a necessidade, mediante juízo histórico-crítico fundamentado, de distinguir aquilo que é ação positiva do tempo sobre a obra — a pátina —, daquilo que é ação negativa — sujeiras e patologias —, em que a primeira significa a marca da passagem do tempo pela obra, o envelhecimento natural, sendo, portanto, positiva; já a segunda, resulta numa deterioração mais rápida do bem, portanto, é contrária ao propósito do restauro;
- quando for necessária a limpeza das superfícies, esta “*(...) deve ser bem feita ainda de modo a respeitar os vários materiais que compõem a fachada e seus valores cromáticos, pois pode desequilibrar a relação entre eles, dado que os diferentes materiais numa mesma obra se alteram de modo distinto e alguns sofrem transformações irreversíveis. (...)*”⁴⁰;
- o respeito pelas argamassas e cores existentes, mantendo e consolidando sua matéria, sem que isto implique refazer as superfícies de forma total ou parcial;
- em relação às cores, propõe-se embasar-se no ato histórico-crítico, de forma que se evitem tendências como a volta às cores frívolas (cores berrantes) ou às amorfas, “*(...) que não se relacionam com as características tectônicas e de composição da*

³⁸ Ibidem..

³⁹ Idem, p. 322.

⁴⁰ Idem, p. 324.

*obra.(...)*⁴¹. Além disso, devem-se respeitar as várias fases das estratificações, ressaltando-se que o objetivo não é a busca da cor original, mas sim a leitura da composição de cor que consolide ou que tenha consolidado a imagem do edifício.

A autora coloca um problema fundamental no tratamento das cores na arquitetura:

*“(...) fazer uma nova proposta de cores para um edifício implica saber ler a obra como imagem figurada, analisar profundamente as suas características tectônicas, e para isso é necessário um sólido conhecimento da história da arquitetura. A cor na arquitetura é tema da maior relevância, importante para se entender e valorizar a articulação dos elementos, das fachadas e dos espaços internos e fundamental na percepção que se tem da volumetria do edifício, sendo determinada segundo uma lógica compositiva que não pode ser tratada de modo aleatório.(...)”*⁴².

- ter respeito pelas transformações de superfície, ocorridas no edifício ao longo do tempo, mediante intervenções que permitam e facilitem a leitura de sua história;
- em relação às técnicas empregadas e ao tipo de tinta, Kühl afirma que *“(...)devem possuir permeabilidade, textura, tonalidade, luminosidade, consistência e transparência compatíveis com os substratos existente (que devem ser respeitados), devem ser adequados aos materiais (lembrando que materiais distintos requerem tipos de tintas diferentes) e à própria composição arquitetônica do edifício (...)”*⁴³, ou seja, deve-se respeitar o princípio da compatibilidade.

A autora chama a atenção para a preocupação com o entorno da obra restaurada, dizendo que para qualquer espécie de intervenção a ser realizada, deve existir um estudo prévio da configuração da área envoltória, *“(...) pois uma coisa é um edifício na sua situação primitiva, isolado em um quarteirão ou inserido com largueza em um grande terreno, ou rodeado por edificações de pequena altura, ou ainda um conjunto arquitetônico circundado por edificações de pequeno porte; e outra coisa totalmente*

⁴¹ Idem, p. 322.

⁴² Idem, p. 325.

⁴³ Idem, p. 326.

diversa é uma obra ou um conjunto de obras que, na atualidade, encontram-se encerrados entre edificações de alto porte construídas no decorrer do tempo (...)”⁴⁴.

⁴⁴ Idem, p. 327.

1.2. PRECEITOS TEÓRICOS A SEREM ADOTADOS PARA OS CASOS DE ESTUDO

“(...) Representado por um labirinto dissimulado pela superfície cativante de um espelho, o patrimônio arquitetônico e urbano, com as atitudes conservatórias que o acompanham, pode ser decifrado como uma alegoria do homem na aurora do século XXI: incerto da direção em que o orientam a ciência e a técnica, busca um caminho no qual elas possam libertá-lo do espaço e do tempo para, de forma diferente e melhor, deixar que os invista. (...)”⁴⁵.

O trecho acima transcrito traduz a incerteza que cerca a salvaguarda do patrimônio hoje. Apesar da evolução das teorias de restauro, do surgimento de novas ou renovadas teorias, da abrangência dos estudos relacionados à preservação do patrimônio histórico, ainda é muito lenta a conscientização da população, de uma forma geral, incluindo-se os profissionais que atuam na área da arquitetura, sobre a importância de se preservar a memória de nossa civilização e de civilizações passadas. Choay traduz, no trecho acima, de forma até poética, o futuro que, para a preservação do patrimônio, parece tão incerto.

Baseado nas análises acima desenvolvidas sobre o conceito alargado daquilo que é considerado bem de interesse cultural (os monumentos históricos de Riegl), em que a herança das ferrovias se enquadra, bem como nas proposições de princípios teóricos de restauro que deveriam reger as intervenções práticas, formuladas por importantes teóricos, apresentam-se a seguir alguns preceitos que deveriam guiar as intervenções em edificações de interesse histórico filiadas às ferrovias. Essas propostas se relacionam com a vertente “crítico-conservativa”, e assim como Kühl fez para o tratamento de superfícies, busca-se

⁴⁵ CHOAY, op. cit., p. 258.

aqui elaborar uma releitura dos princípios apresentados na Carta de Veneza, e também por outros teóricos, para sua aplicação para o patrimônio ferroviário.

Anteriormente à análise de cada caso de estudo, cabe mencionar alguns dos princípios que serão perseguidos. Antes de mais nada, devem-se recordar algumas definições contidas na Carta de Veneza e nos conceitos de conservação e restauro (grifos nossos):

- **Conservação:** Artigo 4º - A conservação dos monumentos exige, antes de tudo, **manutenção permanente**. Artigo 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma **função útil à sociedade**; tal destinação é, portanto, desejável, **mas não pode nem deve alterar a disposição** ou a decoração dos edifícios. É somente **dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações** exigidas pela evolução dos usos e costumes. Artigo 6º - A conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas.
- **Restauração:** Artigo 9º - A **restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos**. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável, por razões estéticas ou técnicas, destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento. Artigo 13º - **Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitarem todas as partes interessantes do edifício**, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente."⁴⁶

⁴⁶ Carta de Veneza, *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, 1987, n. 22, p. 106.

Desse modo, consideram-se como princípios fundamentais:

- a- **MÍNIMA INTERVENÇÃO:** as intervenções relacionadas ao patrimônio ferroviário devem ser, antes de tudo, baseadas em um juízo histórico-crítico. Devem também levar em consideração a concepção original da obra e suas transformações ao longo do tempo, respeitando as várias estratificações e natureza dos documentos históricos. A restauração deve ser empregada em casos excepcionais, quando o estado de degradação tiver alcançado uma tal entidade que exija uma intervenção “cirúrgica” – caso contrário, deve-se operar mediante manutenções e conservações criticamente guiadas – mas que se limitem ao mínimo necessário para a sobrevivência do bem.
- b- **DISTINGUIBILIDADE:** princípio que já era empregado na restauração arqueológica no início do século XIX, que é formulado para todas as obras de arquitetura por Camillo Boito, no final daquele século, e que começa a se tornar efetivo, em especial, a partir dos anos 1930, a distinguibilidade não propõe o tempo como reversível; ou seja, não quer que a ação atual se confunda com as estratificações da obra tal como chegou a nossos dias, nem quer reconduzir a obra a um estado anterior qualquer; seu intuito é não falsear o documento histórico e não induzir o observador ao engano de pensar que as integrações de lacunas e as adições contemporâneas sejam parte integrante da concepção original. Deve ficar claro, para quem vê de perto, o que faz parte do processo de intervenção; mas, para quem observa de longe o bem restaurado, deve-se buscar a "unidade potencial" de Brandi e a reintegração da imagem como postulado por Carbonara.

- c- REVERSIBILIDADE: as intervenções realizadas no patrimônio histórico devem ser reversíveis, ou seja, devem permitir e, até mesmo, facilitar intervenções futuras. Não podem alterar a substância do bem.
- d- COMPATIBILIDADE DOS MATERIAIS: os materiais empregados na restauração devem levar em conta as técnicas construtivas e os materiais utilizados na obra, devendo ser com eles compatíveis e não causando dano físico nem figurativo à obra.

No próximo capítulo, apresentaremos a análise das características construtivas das estações ferroviárias escolhidas como casos de estudo e seu atual estado de conservação para, depois, aplicar as proposições acima descritas.

CAPÍTULO II

2. ANÁLISE DAS CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E PRINCÍPIOS A SEREM SEGUIDOS NAS INTERVENÇÕES, NOS CASOS DE ESTUDO

Como vimos no início deste trabalho, a linha da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), hoje pertencente à Holding Brasil Ferrovias como Ferrovias Novoeste S.A., possui um vasto patrimônio, tanto no Estado de São Paulo quanto no de Mato Grosso do Sul, em péssimas condições de conservação. Dentre as edificações mais importantes, encontramos estações ferroviárias que, até a década de 1990, ainda cumpriam seu papel, existindo, em algumas localidades, três e até quatro edifícios que um dia serviram de estação. A maioria deles encontra-se atualmente abandonada; alguns receberam novos usos públicos; há um terceiro grupo que também recebeu novos usos, mas mantido pela iniciativa privada.

Em meio a um enorme número de estações ferroviárias existentes na linha da NOB, no Estado de São Paulo, após visitas de campo e um registro fotográfico de várias delas, foram escolhidos como casos de estudos, alguns exemplares localizados na cidade de Bauru, no Distrito de Tibiriçá e cidades de Pirajuí, Lins e Guaíçara. A escolha foi fundamentada na visita de campo e baseada na análise histórica apresentada anteriormente, escolhendo-se exemplares considerados representativos de situações diversas.

Mediante estudo histórico, foi possível verificar que as estações da NOB sofreram transformações em sua conformação, no uso dos materiais e técnicas construtivas, ao longo do tempo. Constatou-se que, no início da construção da ferrovia, conforme os trilhos iam avançando, eram construídos barracões modestos, em madeira, que serviam de estações. Ou seja, eram edifícios retangulares, colocados com seu lado

maior paralelamente às vias – ou seja, estações unilaterais, como a maior parte das estações paulistas, do tipo mais simples e adequado às linhas pensadas para serem expandidas – extremamente singelos, constituídos de paredes de madeira e cobertura de duas águas. A linguagem arquitetônica simplificada, sem pretensão de se filiar a manifestações eruditas da arquitetura, demonstra ser fruto essencialmente do utilitarismo. Não restaram exemplares desse primeiro período, mas é possível ver sua conformação por alguns registros fotográficos que ainda subsistem.

Esses primeiros e singelos edifícios da fase de estabelecimento da linha seriam, tempos mais tarde, em especial nos anos 1920, conforme a localidade ia se desenvolvendo, substituídos por outras edificações de alvenaria de tijolos, por iniciativa da própria NOB ou, em alguns casos, por solicitações dos moradores. Esses edifícios, mais elaborados do que os anteriores, são compostos essencialmente com base em elementos derivados do classicismo e, embora remetam a uma linguagem mais erudita do que a de seus antecessores, apresentam, na verdade, uma interpretação simplificada de elementos vinculados ao ecletismo. Verifica-se, nesses exemplares, o uso de coroamentos que remetem a frontões, às vezes com a presença de óculo circular. Nas paredes portantes de alvenaria de tijolo, faz-se ainda alusão à canônica diferenciação de *ossa* e *complementa* da arquitetura clássica, ou seja, à diferenciação daquilo que representa a ossatura do que é vedação, lembrando-se que é um uso retórico desses elementos, tão comum do Renascimento em diante, uma vez que se trata de paredes portantes. Essa diferença é dada pela representação de pilastras, cornijas e etc; por meio de elementos ligeiramente mais salientes e do uso da cor, evidenciando as extremidades do edifício, a cercadura dos vãos, etc. O todo é de um resultado extremamente sóbrio, sendo uma reinterpretação daquele tipo utilitário da estação retangular unilateral e empregando, de forma livre e não muito

elaborada, alguns elementos derivados do Classicismo. Ou seja, não se filia a vertentes mais elaboradas do ecletismo nem a versões mais "ortodoxas" do Neoclassicismo. Há, na verdade, certa tendência a um "desvio" do classicismo ao utilitarismo, com economia dos meios e das formas expressivas, mas sem comprometer, absolutamente, a solidez da construção. Verifica-se o gosto pelas volumetrias simples e a tendência para formas compactas e espaços funcionais¹. Esse é o caso, por exemplo, da estação de Tibiriçá, da segunda estação de Lins e da estação de Guaíçara, que se encontram em estados de conservação bastante distintos.

Num terceiro momento, passa a aparecer também o concreto armado, com o emprego de ossaturas portantes desse material associadas à vedação de tijolos. Os três exemplares escolhidos para estudo, ao contrário das estações da segunda fase da ferrovia, que seguiam um projeto único, são bastante distintos entre si. Antes de tudo, deve-se mencionar uma verdadeira "grande eminência" arquitetônica, a atual estação da NOB em Bauru, o exemplo mais erudito e de arquitetura mais elaborada da ferrovia, além de possuir dimensões colossais, datado dos anos 1930 e filiado, de fato, a vertentes do *art déco*, e que será descrito a seguir. Um outro exemplo, que não utiliza o concreto (é de alvenaria portante de tijolos), mas se constitui num caso particular de renovação de linguagem, é a segunda estação de Pirajuí, de 1948. Não possui a mesma elaboração nem a mesma dimensão da estação de Bauru, mas é uma estação de grande porte, cujo desenho da fachada possui linhas que remetem, de maneira livre, à solução de Otto Wagner para o salão central da Postsparkasse (Caixa de poupança dos Correios), de Viena, construída entre 1904 e 1906. Não se trata de exemplar erudito, mas, novamente, é exemplo que se

¹ O ecletismo é algo extremamente vário e de complexa definição. Não se pretende, aqui, aprofundar o assunto. Essas estações, em realidade, não se enquadram, por exemplo, em nenhum dos vários grupos de construções ecléticas como apresentados por Carlos Lemos em *Ecletismo em São Paulo*, in: FABRIS, Annateresa (org.). *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*, São Paulo, Nobel, 1987, pp. 69-100. Beatriz M. Kühl menciona um "ecletismo chão", numa livre alusão às discussões de George Kubler sobre o "estilo 'chão'".

vincula a um utilitarismo que faz menção a composições arquitetônicas mais elaboradas. Já a terceira estação de Lins, de meados da década de 1950, pode ser associada a padrões do movimento moderno.

Na sequência do capítulo, analisaremos os casos de estudo, um a um, verificando a aplicabilidade dos princípios gerais explicitados anteriormente para, por meio deles, estabelecer diretrizes que deveriam ser levadas em conta nas intervenções nesses edifícios.

2.1. BAURU

2.1.1. HISTÓRIA E SITUAÇÃO ATUAL

As primeiras estações ferroviárias que a CEFNOB implantou, ao longo de sua linha, eram de caráter provisório. Até mesmo na cidade de Bauru, ponto de partida da ferrovia, a estação era precária. Mas com o desenvolvimento dos núcleos urbanos, as edificações provisórias, muitas vezes simples vagões, foram sendo substituídas por edifícios de caráter permanente e que davam à Companhia uma característica própria.

Não é possível afirmar que a primeira estação ferroviária da linha da NOB, em Bauru, tenha sido um simples barracão de madeira, porém o registro que se tem, por fotografias, é a existência de uma estação ferroviária de alvenaria de tijolos e cobertura da plataforma em madeira. Deste modo, vamos considerar essa Estação como o primeiro edifício construído para este fim, pela Noroeste, uma vez que a primeira estação ferroviária de Bauru foi a da Estrada de Ferro Sorocabana – EFS, localizada nas proximidades. A citada primeira Estação da NOB foi demolida na época da construção da segunda e definitiva estação ferroviária de Bauru, locada à frente da primeira, existente até hoje. Para efeito do presente trabalho, vamos considerar esta última estação ferroviária como caso de estudo e utilizar as estações ferroviárias da Sorocabana e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CPEF (esta, implantada posteriormente à da NOB) somente como comparação.

Figura 1 – Foto da primeira Estação Ferroviária da NOB, na época da construção da segunda e atual estação.
Fonte: Relatório da NOB – 1937.

Figura 2 – Detalhe da foto anterior.

Figura 3 – Foto da Estação Ferroviária da EF Sorocabana – Bauru – s/d.
 Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 28/01/2004, foto do Antigo Instituto Histórico Antônio Eufrásio de Toledo – ITE – Bauru.

Figura 4 – Foto da Antiga Estação Ferroviária da EFS – Bauru – 2005.

Figura 5 – Estação Ferroviária da Cia. Paulista – Bauru – 1920.
 Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 28/01/2004, foto do Acervo do Museu Ferroviário de Bauru.

Figura 6 – Foto da Estação ferroviária da Cia. Paulista – Bauru – 2004.

A história da Estação Ferroviária de Bauru se mistura com a história da EFNOB e com o desenvolvimento da cidade. Bauru, por ser o ponto inicial da linha da Noroeste e, por formar, junto com a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Paulista

de Estradas de Ferro, um entroncamento ferroviário de importância regional, nacional e até mesmo latino-americano, recebeu um tratamento diferenciado na construção de sua nova estação. Como visto nos capítulos anteriores deste trabalho, sendo a ferrovia a porta de entrada para o sertão paulista e mato-grossense, Bauru se tornava a cada dia mais movimentada. A antiga estação da NOB, juntamente com as estações da EFS e CPEF, não comportava mais o crescente fluxo de pessoas e mercadorias. Logo se tornou urgente a construção de uma nova estação ferroviária para a NOB e, para facilitar o transbordo, foi proposto abrigar nela as estações das demais companhias. A edificação foi construída em frente da estação antiga, como sede das três ferrovias, “*caso peculiar no Brasil*”², autorizado por decreto especial de Getúlio Vargas, em 1940. De acordo com o relatório da Noroeste³, de 1935, o primeiro projeto foi organizado em 1934 e, posteriormente, retificado em consequência da nova função que ora recebia, a de abrigar as três companhias ferroviárias. A nova configuração, de acordo com o relatório do Engº. Alfredo de Castilho, “(...) *melhor atende as necessidades das três estradas (...)*” e “(...) *passou a ter o orçamento de ... 3.076:402\$700 (...)*”⁴. O Historiador Tidei de Lima cita Correia das Neves:

“(...) *A Construção, a cargo da firma Leão, Ribeiro & Cia., foi iniciada em 1935 e custou 5.870:509\$870. Nos pavimentos superiores do edifício foram instalados todos os escritórios centrais da administração da Noroeste, e na parte térrea todos os serviços do tráfego de passageiros da Noroeste e das Estradas de Ferro Paulista e Sorocabana (...)*”⁵.

² GHIRARDELLO, Nilson. *Nos trilhos do passado. O conjunto da N.O.B. em Bauru*, Piracicaba – SP, Agosto – 2001.

³ CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP/RFFSA. *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Relatório do ano de 1935, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques do Reis, D. D. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Engº Alfredo de Castilho, diretor*, Bauru, 1936.

⁴ Ibidem.

⁵ LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo Conjunto da Companhia N.O.B. Parecer*. www.bauru.sp.gov.br/codepac.codepac.processostombados/parecer. Acesso em 15 de novembro de 2003.

Figura 7 – Placa de inauguração da Estação – 2003.

Nestor Goulart Reis Filho fala das “(...) inovações técnicas e plásticas trazidas pela ferrovia e estampadas em suas próprias instalações (...)”⁶, sendo a Estação Ferroviária de Bauru um exemplo concreto disso. Ghirardello discorre que “(...) O edifício art-déco de 3 pisos, 3 entradas, 2 elevadores (os primeiros de Bauru) e quase 7 mil metros quadrados era imenso mesmo para a próspera cidade de mais de 30 mil habitantes. As obras (...) foram iniciadas em 1935 a partir do projeto atribuído a Hugo Speche (...)”⁷. O Relatório de 1937⁸, entregue em setembro de 1938, descreve algumas etapas da obra, já concluídas, entre elas toda a estrutura de concreto armado e a cobertura do edifício, bem como algumas galerias pluviais, também de concreto armado.

⁶ REIS FILHO, Nestor Goulart. Apud GHIRARDELLO, Nilson. *À Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista*, São Paulo, 1999, p. 38.

⁷ GHIRARDELLO, Nilson. *Nos trilhos do passado...*, op. cit.

⁸ CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP/RFFSA. *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Relatório do Ano de 1937, apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D. D. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Major Américo Marinho Lutz, diretor*. Bauru, 1938.

Figura 8 – Foto da Estação Ferroviária da NOB em construção – 1935.

Fonte: Relatório da NOB – 1935.

“(...) A Estação Ferroviária tornou-se o símbolo mais poderoso da cidade(...)”⁹, tudo girava em torno dela e nos seus arredores estavam as terras mais valorizadas. O edifício era o símbolo do desenvolvimento da época e, até hoje, representa o período áureo da EFNOB.

Figura 9 – Estação Ferroviária Nova, em alvenaria, ao lado da Estação antiga, em alvenaria e madeira – época da construção – 1938.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

⁹ LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo Conjunto ...*, op. cit.

Figura 10 – Estação Ferroviária Nova – final da construção – 1939.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Mas com a decadência do sistema ferroviário no país, vimos, nos capítulos anteriores, que as ferrovias se tornaram ineficientes, foram estatizadas no afã de se adequarem à nova ordem econômica e, posteriormente, em razão da falta de investimentos, entraram em decadência e se estagnaram. Com a privatização do transporte ferroviário, iniciada em 1996, a EFNOB também foi incorporada a esse processo, tendo sua operação concedida a investidores estrangeiros, que se apossaram da estrutura existente e fizeram uso dela, sem cumprir os compromissos de manutenção e novos investimentos, deixando tudo no abandono, em poucos anos. O edifício da Estação Ferroviária da NOB, em Bauru, foi abandonado pelos investidores no ano de 1998/1999, após ter sofrido várias intervenções, e encontra-se, atualmente, abandonado e sem uso, desde a saída da Ferrovia Novoeste S.A. da cidade. Nesse meio tempo, muito se propôs para a utilização desse edifício.

De acordo com o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - Codepac, o edifício da Estação Ferroviária é tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo –

Condephaat, e pelo Codepac pelo Decreto nº 8.617 de 28/10/99. Toda a fachada da edificação, juntamente com a bilheteria e a Gare, deve ser preservada, sendo necessário que qualquer projeto de restauração e uso seja aprovado pelo Codepac.

A RFFS.A. tinha, com o Sindicato dos Ferroviários de Bauru, uma dívida por questões trabalhistas e, assim sendo, o Sindicato recebeu como garantia dessa dívida o edifício da Estação Ferroviária. Em outubro de 2003, veiculou-se na mídia local que o edifício tinha sido comprado por investidores de São Paulo e Brasília, representados pelo grupo Gadelho e Associados e que a dívida estava sendo saldada em 48 parcelas trimestrais conforme estabelecido na proposta de compra. A proposta desses investidores era implantar um centro de entretenimento, negócios e lazer. De acordo com os estudos preliminares, o saguão da bilheteria e a Gare sofreriam modificações parciais, mas muito significativas para sua preservação. O Saguão perderia parte de seus mezaninos sinuosos e receberia elemento decorativo ao centro, o que descaracterizaria por completo o espaço com ar *art déco*; a Gare receberia uma laje em concreto armado, que cortaria seu pé direito em duas partes, destruindo totalmente a monumentalidade do projeto original. As demais áreas internas da Estação seriam totalmente modificadas, abrindo espaço para lojas que, por sua vez, teriam artigos referentes às ferrovias. A proposta também abrangia restaurantes e cinemas e, nas laterais da Estação, seriam construídos edifícios anexos para estacionamento e teatro. Tal proposta, segundo o “*Jornal da Cidade*” (JC), não se concretizou porque o Sindicato dos Ferroviários de Bauru, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul não entrou em acordo com os investidores¹⁰. Ainda segundo o jornal, “(...) *o bem está*

¹⁰ Site http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalle2006.php?codigo=66905, acesso em 21 de fevereiro de 2006. Matéria publicada no *Jornal da Cidade* em 23 de janeiro de 2006, com título “*Prefeitura dá 1º passo nesta semana para ocupar estação*”.

penhorado em favor de 4.200 ferroviários devido a uma ação trabalhista contra a proprietária da estação, a Rede Ferroviária Federal(...)”¹¹.

Figura 11 - Proposta para um *Shopping* de Entretenimento e Lazer – plantas.
 Fonte: SEPLAN – Secretaria Municipal do Planejamento – 2003.

Figura 12 - Proposta para um *Shopping* de Entretenimento e Lazer – elevações.
 Fonte: SEPLAN – Secretaria Municipal do Planejamento – 2003.

¹¹ Ibidem.

Mais recente que a proposta para a ocupação da Estação da NOB, acima citada, após muita pressão da opinião pública, foi a mudança da Secretaria Municipal da Educação para o local. A Prefeitura Municipal de Bauru propunha “(...) restaurar o local para posteriormente transferir para a estação os departamentos da Secretaria Municipal da Educação. O valor do prédio está estimado em 3 milhões e 500 mil reais e as reformas (...)” deveriam “(...)ser concretizadas até o final de 2007 (...)”¹². O ato de assinatura do decreto que declarou de utilidade pública o edifício da Estação Ferroviária da N.O.B., aconteceu em 28 de janeiro de 2006, o que foi o início do processo de desapropriação do imóvel. Para a Secretária da Educação, “(...) a aquisição do prédio atende às necessidades de modernização da rede municipal de ensino (...)”¹³. A proposta apresentada na data de assinatura do decreto abrigaria, no edifício, além dos setores administrativos, “(...) salas de reuniões, salas de aula para jovens e adultos, creche e um espaço educativo permanente nos moldes do projeto Estação Ciência, da Universidade de São Paulo (USP) (...)”¹⁴. A desapropriação do edifício teve o apoio da comunidade em geral e de historiadores importantes da cidade, como o Historiador e Prof. Ms. João Francisco Tidei Lima:

“(...) Tenho em mente que aquele prédio voltará a ser usado como estação ferroviária. Enquanto isso não acontece, alguma coisa precisa ser feita ali, mesmo que mudem a finalidade (...)”¹⁵

¹² Site http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=67354, acesso em 21 de fevereiro de 2006. Matéria publicada no *Jornal da Cidade* em 29 de janeiro de 2006, com título “Prédio da NOB já é de utilidade pública”.

¹³ Site http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=66968, acesso em 21 de fevereiro de 2006. Matéria publicada no *Jornal da Cidade* em 23 de janeiro de 2006, com título “Ocupação da estação será em um ano e meio, diz Ana Maria Daibem”.

¹⁴ Idem, “Prédio da NOB ...”, *op. cit.*

¹⁵ Site <http://www.bomdiabauru.com.br/index.asp?jbd=3&id=85&mat=15111>, acesso em 21 de fevereiro de 2006. Matéria publicada no jornal *Bom Dia Bauru* em 01 de janeiro de 2006, com título “Defensores do patrimônio da ferrovia apóiam desapropriação”.

Mas, no último dia 04 de maio de 2006, outra proposta para a Estação foi veiculada nos jornais da cidade de Bauru, anunciando que a *“Estação da NOB pode virar shopping”*¹⁶. A reportagem divulgava que o grupo Marca iria retomar a proposta de investimento na Estação da NOB, iniciada em 2001, para implantação de *shopping* de entretenimento, negócios e lazer. A Prefeitura de Bauru, que havia decretado o edifício de utilidade pública no início de 2006, mostrou-se disposta a revogar tal decreto, uma vez que o empreendimento geraria empregos e promoveria a revitalização do centro da cidade. O valor para a aquisição da área, que era de R\$ 4 milhões na época, atualmente, segundo o diretor do Sindicato dos Ferroviários, será de R\$ 6 milhões, com valores corrigidos. O empreendimento *“(...) ocupará uma área de 31 mil metros quadrados da antiga estação, que terá sua fachada preservada. O projeto completo prevê a construção de hotel de 200 apartamentos no terreno vizinho (...), dois edifícios residenciais e 200 salas para escritórios. Conforme o projeto, o shopping estação abrigará três lojas âncoras, 150 satélites e estrutura de lazer com cinco salas de cinema e praça de alimentação. Ao lado da estação será construído estacionamento vertical com capacidade para 1.700 vagas(...)*¹⁷. Segundo o jornal, o investimento, cuja assinatura de compra está programada para o dia 20 de junho com lançamento para agosto, será de R\$ 72 milhões. Outro ponto mencionado como parte da proposta foi a manutenção do trilho central que passa no pátio da estação, com a finalidade de receber trens turísticos.

¹⁶ GONÇALVES, Nélson. *“Estação da NOB pode virar shopping”*, Jornal da Cidade de Bauru LTDA. Bauru, quinta-feira, 4 de Maio de 2006, p. 04.

¹⁷ Ibidem.

2.1.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

A Estação Ferroviária da EFNOB de Bauru apresenta três pavimentos: o térreo ou “rés do chão”, primeiro e segundo andares, distribuídos igualmente numa área de 6.218,325 m². Nas plantas que se seguem, pode ser observada a distribuição das áreas de trabalho, projetadas para a época (figuras 14 a 26).

Figura 13 – Capa pasta nº. 2 – Projeto da Estação de Bauru.
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 14 – Prancha 5 – “Planta do rés do chão”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Baurville.

Figura 15 – Prancha 6 – “Planta do 1º Andar”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Baurville.

Figura 16 – Prancha 7 - “Planta do 2º. Andar”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 18 – Prancha 10 – “Corte transversal C.-C.”.
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 22 – Prancha 14 – “Corte longitudinal G.-G.”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 23 – Prancha 16 – “Fachada posterior”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 24 – “Levantamento da Esplanada de Bauru – 1992”.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 26 – Levantamento da Gare – Construída no local da antiga plataforma em madeira – 1958.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 27 – Projeto de aumento da Gare – elevações – 1945.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

2.1.3. CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO- CONSTRUTIVAS

O primeiro projeto elaborado para a Estação Ferroviária de Bauru data do ano 1922 e apresenta um caráter eclético, com uso de elementos decorativos de variada procedência. Com a mesma horizontalidade do atual, mas de menores dimensões, o edifício deveria ser construído com alvenaria de tijolos, pisos ladrilhados, soalhos em madeira, coberturas em vidro e calçadas em paralelepípedos. Apresentava um volume central mais alto em relação ao restante do edifício, com cúpula na cobertura e marquise emoldurando a entrada principal, ambas em ferro e vidro. Em razão de questões políticas, o projeto não foi realizado.

Somente treze anos mais tarde, em 1934, seria retomada a proposta de construção do edifício. Mas a Estação de Bauru deveria representar, naquele momento, outro estágio de desenvolvimento do País e do Estado, e sua arquitetura deveria refletir isso.

Figura 29 – Fachada principal – Projeto de 1922.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Com a quebra da Bolsa de Nova York em 1929, a economia paulista, que era baseada no café, sofreu forte crise em consequência da queda brusca nos valores das sacas, o que repercutiu no cotidiano do país. Conseqüentemente, “(...) *um conceito sedutor perpassava o ambiente social da época: modernização, entendida como vontade e desejo coletivos de recuperar o tempo perdido e escapar do atraso, correndo contra o relógio. Metaforicamente, isto significava encurtar caminhos, simplificar, retificar, racionalizar e geometrizar. Era o que muitos queriam e o que o art déco veio proporcionar (...)*”¹⁸. De acordo com Coelho, o “(...) *o discurso modernizante toma assim conta do país e por todos os estados percebem-se mudanças radicais na produção arquitetônica: formas mais dinâmicas, em oposição aos estilos tradicionais impregnados de forte ornamentação, opção por volumes mais puros e uma orientação para a racionalidade e economia que aponta para o emprego de uma tecnologia mais avançada para a construção civil (...)*”¹⁹.

Figura 30 – Estação Ferroviária de Goiânia²⁰.

¹⁸ CONDE, Luis Paulo Fernandez. *art déco: Modernidade antes do Movimento Moderno*, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 69.

¹⁹ COELHO, Gustavo Neiva. *art déco: os Signos do Poder na Arquitetura Oficial em Goiânia*, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 165.

²⁰ Ibidem, p. 166.

No ano de 1934, é proposto outro projeto para a Estação Ferroviária de Bauru, o qual além de ter sido redimensionado para abrigar o funcionamento de três estradas de ferro, teve suas características arquitetônicas dirigidas para uma linguagem mais contemporâneo, tendo sido vinculado ao “*discurso modernizante*” da época, visando inserir a pequena Bauru de 30.000 habitantes na vertente do progresso. A Arquitetura *art déco* “(...) no Brasil, (...) se instalara como expressão pública para evidenciar novos ambientes, novas funções institucionais como atrativo da modernidade, demonstrador do progresso (...)”²¹. Externamente uma arquitetura de “(...) simplicidade funcional e purista da arquitetura moderna e internamente o lado sedutor e atrativo de suas áreas nobres, o *art déco* com seu ar abstrato, glamoroso e sofisticado (...)”²². Ghirardello destaca o uso de novas tecnologias dentro de uma perspectiva conservadora e tradicionalista e de mão-de-obra e materiais de construção puramente nacionais. “(...) A modernidade *art déco*, ademais, se apresentava como uma proposta indissociável dos avanços tecnológicos da época: o rádio, o cinema, a gravação elétrica (disco), automóveis, aviões, transatlânticos e arranha-céus (...)”²³.

Enquanto nas grandes capitais, como Rio de Janeiro, São Paulo, Goiânia, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre, construções com características *art déco* se multiplicavam, a pequena, mas próspera, cidade de Bauru, recebia um exemplo de arquitetura erudita, uma “grande eminência” de uma das vertentes do *art déco*, que posteriormente iria repercutir em outros projetos no âmbito municipal.

Conde considera que, estilisticamente, o *art déco* se comportou de acordo com três vertentes principais: a primeira utiliza superfícies e linhas curvas, motivos

²¹ SOARES, Naia Alban. *art déco e Moderno: conceitos que se confundem no ambiente progressista brasileiro*, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 217.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

marinhos e navais; a segunda, em que a Estação Ferroviária de Bauru se insere, mais seca e geometrizada, com “(...) *composições de volumes escalonados, alternância de planos e motivos decorativos em frisos, gregas, labirintos ou baseados em figuras geométricas (círculos, quadrados, triângulos) (...)*”²⁴; e a terceira, menos moderna e mais decorativa, quase eclética. Algumas características, que, de acordo com Conde, tornam essa arquitetura reconhecível e com identidade, são: “(...) *as composições axiais, a valorização das esquinas, a tripartição vertical dos edifícios em base, corpo e coroamento, a predominância de cheios sobre vazios, as varandas semi-embutidas, a articulação e escalonamento de planos e volumes, a contenção decorativa, a integração arquitetura/interiores/design, a valorização dos acessos e portarias, o uso de tecnologias construtivas modernas (concreto, armado, elevadores, sistemas elétricos e hidráulicos), os embasamentos revestidos com mármore e granitos, os acabamentos altos em pó de pedra, as persianas de enrolar, a iluminação feérica e os maravilhosos trabalhos de serralheria artística (...)*”²⁵.

Analisando a Estação Ferroviária da EFNOB, é possível verificar algumas dessas características que o *art déco* apresenta, a começar pela simplicidade de seu exterior, se comparado com seu saguão monumental de azulejaria, granito e serralheria decorativa. Externamente apresenta volume simétrico, com elemento vertical escalonado no centro, que se torna um marco monumental e composição axial; o edifício apresenta tripartição, salientando de forma discreta a base, na cor preta, corpo formado pela sucessão de janelas e coroamento com ressaltos de tijolos recobertos de massa; os vãos das janelas formam linhas verticais que, ao mesmo tempo em que quebram a horizontalidade proposta pela dimensão do prédio, salientam a articulação e o escalonamento de volumes; a

²⁴ CONDE, op. cit., p. 69.

²⁵ Ibidem.

contenção decorativa é marcante no edifício; a marquise de entrada, com grandes portas de bela serralheria, vem enfatizar a questão, abordada por Conde, da valorização dos acessos; as tecnologias avançadas aparecem na própria estrutura do prédio, de concreto armado, e na presença de dois elevadores. No entanto, Ghirardello considera que à inovação tecnológica não correspondeu uma renovação formal: “(...) *Ao contrário da arquitetura moderna onde os novos materiais originavam uma nova arquitetura, o art déco utiliza as novas tecnologias dentro de uma perspectiva conservadora e tradicionalista. Como exemplo, vê-se o terceiro pavimento da Estação da NOB, de planta livre, baseado certamente num dos cinco pontos da arquitetura moderna, porém, tendo a estrutura de sustentação do edifício no alinhamento das paredes, e não independente delas. O art déco, portanto, lança mão de procedimentos da arquitetura de vanguarda, mas não os leva até os limites, pretende ser renovador, mas jamais revolucionário (...)*”²⁶. Na ornamentação interna do saguão da bilheteria, destacam-se elementos curvos com azulejaria, o balcão da bilheteria em granito preto e o detalhe da parede de fundo em madeira. O piso é em pastilha cerâmica, e o gradil, em ferro, com belo desenho, no mezanino.

De acordo com Ghirardello²⁷, a Gare da Estação é um caso particular entre as instalações ferroviárias no Brasil, porque foi construída toda de concreto armado, enquanto, no século XIX e início do século XX, essas edificações eram executadas com estruturas metálicas importadas, caso da Estação da Luz em São Paulo, da Estação da São Paulo Railway, em Jundiaí, e de muitos outros exemplos que servem de contraponto e ressaltam a questão do uso de novas tecnologias, característico do *art déco*.

²⁶ GHIRARDELLO, Nilson. *Nos trilhos do passado...*, op. cit.

²⁷ Ibidem.

Figura 31 – Fachada da Estação – Década de 1970.
 Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 32 – Vista externa da Gare – 2003.

Em relação às técnicas construtivas utilizadas no edifício da Estação, incluem, nesse campo, o material utilizado, as técnicas aplicadas a cada material e à mão-de-obra, enfim, todos os métodos relacionados com a construção do edifício. Vamos considerar, aqui, técnicas construtivas, a estrutura da edificação, suas vedações, acabamentos internos e externos e os métodos utilizados para suas aplicações.

A Estação Ferroviária de Bauru começa a ser construída no ano de 1935, em estrutura de pilar, viga e laje de concreto armado, praticamente no auge do desenvolvimento do concreto armado no Brasil. De acordo com Vasconcelos²⁸, o concreto armado ou cimento armado, como era denominado até a década de 1920, “(...) *fruto da revolução industrial* (...)”²⁹, desenvolveu-se no Brasil com a abertura da filial da empresa Wayss & Freytag no Rio de Janeiro, em 1924, que “(...) *exerceu papel decisivo* (...)”³⁰ na disseminação da técnica. Muitos exemplares foram construídos a partir de então, tais como a marquise do Jockey Clube do Rio de Janeiro (1926), Prédio Martinelli em São Paulo (entre 1925 – 1929), Elevador Lacerda em Salvador (inaugurado em 1930), Ponte Ferroviária da Estrada Mairinque-Santos (1937). Embora nas grandes capitais já se construísse com essa técnica desde o início da década de 1920, o edifício da Estação Ferroviária foi o primeiro exemplar de concreto armado da cidade de Bauru e, acredita-se, da região, sendo ainda parte integrante do desenvolvimento da técnica e sua conseqüente disseminação pelo Brasil. Além de sua importância, como inovação tecnológica, a Estação Ferroviária representou a modernidade, o desenvolvimento, era a arquitetura *art déco* chegando à “*boca do sertão*”, à Bauru de 30.000 habitantes.

A técnica construtiva do concreto armado foi utilizada nas fundações, pilares, vigas e lajes do prédio principal da Estação Ferroviária. Nas fundações e cobertura em arco da Gare, nas fundações, pilares, vigas e lajes das plataformas externas da Gare e nas fundações, paredes portantes e laje da passagem subterrânea da Gare. O piso da Gare, com exceção da passagem subterrânea, é de granilite preto e branco, todo executado em cimentado. As alvenarias de vedação do prédio principal são de tijolo maciço, assentado com argamassa de cimento.

²⁸ VASCONCELOS, Augusto Carlos de. *História do Concreto Armado no Brasil*, São Paulo, 1994.

²⁹ Ibidem, p. 79.

³⁰ Ibidem.

Figura 33 – Relatório da CEFNOB de 1935 – vista da fachada principal.
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 34 – Cobertura da Gare – 2003.

Figura 35 – Vista geral da Gare – 2003.

Figura 36 – Passagem subterrânea – 2003.

Figura 37 – Lajes das plataformas externas – 2003.

A cobertura do edifício principal da Estação Ferroviária é de estrutura de madeira pontaletada, com terças, caibros, ripas e telha cerâmica francesa. A cobertura da Gare é de estrutura metálica com telhas de fibro cimento e, no centro, telhas transparentes, na cor verde, para melhorar a iluminação.

Figura 38 – Cobertura do prédio principal – 2003.

Figura 39 – Estrutura em madeira do prédio principal – 2003.

Figura 40 – Cobertura da Gare – vista externa – 2003.

Figura 41 – Cobertura da Gare – vista interna – 2003.

Quanto aos acabamentos internos encontrados na edificação, temos no saguão da bilheteria o piso de pastilhas mosaico tipo americano, granilite cinza e granito preto, assim como as paredes azulejadas e com pintura a óleo fosco; nas escadas, que ainda apresentam acabamento original, mármore branco; e nas áreas que foram ocupadas pela Novoeste (que provavelmente foram alteradas), granito; nos outros pavimentos, os pisos predominantes são, na circulação, tabeiras de granito preto emoldurando e granilite branco; nas salas, tacos de madeira. A pintura interna original do edifício, de acordo com as plantas da época, é toda a óleo fosco. Nos banheiros o piso é de ladrilho cerâmico São Caetano, vermelho, 10x10, com rodapé e azulejos nas paredes até 2,00 m de altura, brancos. Nas paredes dos corredores, estuque lúcido até 2,00 m da altura. De acordo com as plantas, a pintura geral (incluindo as pinturas externas) era a têmpera sem barrado.

Figura 42 – Pastilha cerâmica – Bilheteria – 2003.

Figura 43 – Paredes azulejadas – Bilheteria – 2003.

Figura 44 – Mármore branco – Escada área antiga – 2003.

Figura 45 – Granito – Escada área da Novoeste – 2003.

Figura 46 – Granito preto, granilite branco e tacos de madeira -2003.

Figura 47 – Corredor – 1º pavimento – 2003.

2.1.4. ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO

Transformações Externas

Ao longo dos anos, as edificações, de forma geral, vão sendo adaptadas às novas exigências do uso e os grandes edifícios públicos não são diferentes. É o caso da Estação Ferroviária de Bauru, que, ao longo do tempo foi modificada, algumas vezes, para melhor atender à demanda dos serviços e, outras vezes, por puro capricho e sem nenhum critério, para com o patrimônio público.

Uma das alterações relevantes na fachada da Estação da NOB foi a inserção do relógio no volume central do edifício, tornando-se um elemento de referência na época, pois as pessoas acertavam os seus relógios pelo da estação. De acordo com o historiador Tidei Lima, o relógio fazia referência à pontualidade dos trens que chegavam ao local e dele saíam.

Figura 48 – Término da construção – ano 1939 – Fachada sem relógio.

Figura 49 – Fachada com relógio – ano 1970.

Figura 50 – Fachada com relógio – 2003.

Outra alteração significativa e que provoca certo distúrbio na leitura da edificação, foi a inserção, já na época da Estrada de Ferro Novoeste, de elementos metálicos cobrindo a marquise de concreto armado da entrada lateral direita do edifício.

Figura 51 – Acesso lateral direita – 1935.

Figura 52 – Acesso lateral direita – 2003.

Outra alteração importante foram os anexos feitos em ambas as fachadas laterais, que se apresentam diferentes do projeto original de 1934. Não se sabe se foram inseridos logo que a Estação foi construída, ou anos mais tarde, por necessidades funcionais do edifício.

Figura 53 – Projeto Fachada Lateral – 1934.

Figura 54 – Fachada Lateral – 2003.

Transformações Internas

O acesso lateral direito da Estação Ferroviária foi o utilizado pela Estrada de Ferro Novoeste, que promoveu algumas alterações, como a marquise de acesso, tal como já vimos. As fotos a seguir mostram que, no hall interno do mesmo acesso, foi construída uma guarita de alvenaria e vidro, bancos para espera, de alvenaria, tendo os pisos existentes sido trocados por pedras de granito utilizadas, também, na escada de acesso ao primeiro pavimento (somente no primeiro lance). Por fim, em relação ao forro, foram colocadas chapas de ferro.

Figura 55 – Guarita – Acesso Novoeste – 2003.

Figura 56 – Piso em Granito – Acesso Novoeste – 2003.

Houve, no primeiro pavimento, também utilizado pela Novoeste, a colocação de divisórias internas em materiais mais atuais, colocação de forros de isopor, além de um tablado no piso.

Figura 57 – Sala 1º pavimento – Utilizada pela Novoeste – 2003.

Figura 58 – Sala 1º pavimento – Utilizada pela Novoeste – 2003.

2.1.5. AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO E REGISTRO FOTOGRAFICO DE SEU ESTADO ATUAL

Como já dito anteriormente, a situação da Estação Ferroviária de Bauru é de completo abandono, desde a saída da Novoeste da edificação. Nesse período, o edifício vem sofrendo uma série de danos. No contexto geral, apresenta portas, janelas e vidros quebrados, pontos de infiltração que vão desde as plataformas da Gare, no pavimento térreo, até pilares, paredes e lajes internas e, conseqüentemente, há sujeira e odores. A Estação apresenta a fachada principal parcialmente conservada, estando as portas, janelas e vidros quebrados, bem como as marquises de acesso à edificação também com áreas rompidas e grandes infiltrações. No embasamento do edifício, existem cartazes colados, áreas denegridas, rompidas e com microfissuras. A pintura também é outro item a ser observado, uma vez que já está bastante degradada.

Figura 59 – Fachada principal – Praça Machado de Melo – 2003.

Figura 60 – Porta principal da Estação – 2003.

A área da bilheteria encontra-se com as portas principais em péssimo estado. Vidros, fechaduras e até mesma a própria estrutura da porta, abalados. O balcão da bilheteria, a azulejaria e as luminárias apresentam-se parcialmente conservados. Tudo com muita sujeira e fortes odores.

Figura 61 – Bilheteria – Acesso à plataforma – 2003.

Figura 62 – Bilheteria – Porta principal – 2003.

A estrutura — de concreto armado — da Gare está intacta, mas dos vidros coloridos só restam alguns cacos. A passagem subterrânea de um lado para o outro da Gare, com piso granilite preto e branco, aparenta estar em bom estado, embora não esteja sendo conservada. Percebem-se alguns pontos de infiltração nos pilares e nas lajes das plataformas externas, assim como infestação de ervas daninhas e fezes de aves. Há, também, portas, janelas e vidros rompidos.

Figura 63 – Vista externa da Gare – Chegada Sorocabana – 2003.

Figura 64 – Vista interna/externa da Gare – chegada Companhia Paulista – 2003.

Figura 65 – Vista interna da Gare – plataforma interna – 2003.

Figura 66 – Vista interna da Gare – plataformas externas – 2003.

A parte onde estava instalada a Novoeste, que foi modificada na época da ocupação, apresenta vidros quebrados e muita sujeira. As divisórias executadas nas salas dos pavimentos superiores e os forros estão em péssimo estado de conservação.

Figura 67 – Vista da entrada – Novoeste – 2003.

Figura 68 – Sala de espera – Novoeste – 2003.

Figura 69 – Forro – Novoeste – 2003.

Figura 70 – Divisórias pavimento superior – Novoeste – 2003.

Nos pavimentos superiores, as divisórias de madeira feitas pela própria marcenaria da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil estão praticamente intactas. Não se pode dizer o mesmo das luminárias e de toda a fiação elétrica dos pavimentos, que, de acordo com comentários, teriam sido saqueadas após a saída da Novoeste. Como citado anteriormente, as áreas internas apresentam muitos pontos de infiltração.

Figura 71 – Vista interna do edifício – Divisórias fabricadas pela NOB – 2003.

Figura 72 – Sala localizada sob saguão da bilheteria – 2003.

Figura 73 – Infiltrações nas paredes – primeiro pavimento – 2003.

Figura 74 – Infiltrações na laje – primeiro pavimento – 2003.

As instalações sanitárias apresentam-se em péssimas condições de conservação. Além da presença de janelas e portas quebradas, os equipamentos sanitários estão muito mal cuidados e, provavelmente, impossibilitados de serem reutilizados.

Figura 75 – Banheiro – primeiro pavimento – 2003.

Figura 76 – Banheiro – primeiro andar – 2003.

2.1.6. APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO PARA O ESTABELECIMENTO DE DIRETRIZES

A importância histórica e arquitetônica da Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB pode ser comprovada pelo seu tombamento pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Artístico do Estado de São Paulo - Condephaat e pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru - Codepac, órgãos de proteção estadual e municipal, respectivamente.

Tendo com base as diversas análises feitas neste trabalho, é possível concluir que o edifício da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, apesar do seu estado desolador na atualidade, ainda apresenta estrutura, vedações, esquadrias e acabamentos internos em estado regular de conservação. Pode-se chamar a atenção para os diversos pontos de infiltração existentes na edificação e nas marquises de acesso a ela, os quais podem provocar, futuramente, problemas estruturais. As infiltrações existentes nos três pavimentos podem ser sinônimo de: a. infiltrações ascendentes, no caso do pavimento térreo; b. problemas na rede hidráulica do prédio, no caso do 1º e 2º pavimentos; c. problemas na cobertura (calhas, rufos e telhas quebradas), no caso do 2º pavimento. Outro ponto que merece atenção é sua infestação por ervas daninhas e fezes de aves, o que pode causar a degradação dos materiais.

É importante frisar aqui a urgência da recuperação da Estação Ferroviária de Bauru, para que não se perca mais um patrimônio histórico de relevo, como vem acontecendo com muitos, no Brasil e no exterior. Com base nos estudos feitos sobre a edificação, até aqui, e nos princípios de restauro para intervenções em edifícios históricos,

contidos no capítulo anterior, passamos a propor alguns pontos que deverão ser respeitados no momento de uma intervenção:

1- Primeiramente, deverão ser resolvidos os problemas estruturais, pro meio de mínimas intervenções de caráter conservativo:

- Nas marquises de acesso ao edifício, onde encontramos problemas de infiltração, trincas e rachaduras com exposição de ferragens, é necessário fazer a contenção das trincas maiores, mediante limpeza das ferragens expostas com escova de aço, remoção das impurezas, posterior cobertura das ferragens com nata de cimento e, para finalizar, cobertura com reboco de cimento, de igual traço ao existente; para as trincas menores, é necessária a remoção de parte do reboco, numa faixa de 15 cm ao longo da trinca, bem como a colocação de tela metálica com chapisco de cimento e posterior cobertura com reboco de cimento de igual traço do original; e, finalmente, para os problemas de infiltração, recomenda-se a impermeabilização da marquise de concreto armado com técnicas modernas. É preciso que se faça uma observação sobre o uso do mesmo traço de reboco aplicado originalmente: deve, antes de qualquer coisa, ser feita uma análise em laboratório para definição do traço do reboco original, para, então, começar os trabalhos acima citados.
- Quanto às infiltrações detectadas na base do edifício, as infiltrações ascendentes, será necessária a abertura de valas estreitas ao longo de toda a área com problema, até o nível do baldrame, para que se possa refazer o tratamento de impermeabilização no local, sem necessidade de agredir os revestimentos da base do edifício.
- Para as infiltrações localizadas na laje do pavimento térreo e nas lajes e paredes dos pavimentos superiores, será necessário fazer a revisão das tubulações de águas pluviais e das tubulações hidráulicas em geral, sendo, neste caso, necessário um tratamento mais

moderno, que utilize equipamentos para detectar vazamentos, a fim de evitar a quebra das paredes internas, sem necessidade. No caso da quebra destas paredes, também é necessária uma análise laboratorial do tipo de reboco utilizado, para que as áreas perdidas sejam repostas de forma adequada.

- Quanto às infiltrações causadas pela quebra de telhas ou pela necessidade de tratamento de impermeabilização, no primeiro caso é sugerida a troca das telhas danificadas por outras de igual modelo e material e, no segundo caso, é necessário refazer o tratamento de impermeabilização anteriormente executado.

2- Quanto aos problemas de infestações de ervas daninhas e fezes de aves, devem ser removidas, limpando-se o local. Além disso, é importante que medidas sejam tomadas para impedir o acesso dessas aves ao edifício, além de elaborar um programa de manutenção periódica.

3- Tratamento das superfícies da Estação da NOB: Antes de tudo, deve ser feita uma análise estratigráfica para se buscarem as cores originais. Obtido o resultado, é preciso fazer uma análise dos estratos posteriores, para definir, então, a melhor cor a ser utilizada interna e externamente. Além disso, é preciso saber o tipo de reboco e de tinta utilizados na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então definir um tipo de tinta compatível com os substratos. É importante, também, analisar as cores de cada elemento da fachada, para que se possa fazer uma proposta condizente e que valorize o estilo arquitetônico utilizado.

4- As diretrizes para ocupação do espaço interno devem respeitar os princípios fundamentais de mínima intervenção, distinguibilidade e reversibilidade. O primeiro princípio deve guiar as propostas de alterações internas para a ocupação da Estação da

Noroeste do Brasil, baseadas em um juízo histórico-crítico, considerando a concepção original do edifício (distribuições dos espaços internos, circulações horizontais e verticais) e suas transformações ao longo do tempo. É de suma importância que o novo uso dado à Estação seja adequado à configuração original, para que sejam feitas somente mínimas intervenções em sua estrutura física. O outro princípio citado, o da distinguibilidade, considera que as intervenções executadas na Estação Ferroviária de Bauru devem utilizar materiais distintos dos originais, mas que permitam a reintegração de sua imagem original. No caso de uma redistribuição dos espaços internos, abertura de vãos, colocação de novas portas e de forro, estes devem ser diferentes, porém integrar-se ao conjunto da obra. O último princípio referido, o da reversibilidade, prega que as intervenções executadas devem ser reversíveis, ou seja, a nova configuração interna da Estação deverá permitir intervenções futuras, sem alterar sua estrutura original.

2.2. TIBIRIÇÁ

2.2.1. HISTÓRIA E SITUAÇÃO ATUAL

O Distrito de Tibiriçá surgiu em razão da passagem dos trilhos e da conseqüente instalação da Estação Ferroviária, como mencionado anteriormente. Pelegrina conta que a estação ferroviária instalada em Tibiriçá, no ano de 1906, era uma “*tosca de estação de madeira*”¹. Após algum tempo, por volta da década de 1920, quando as estações ferroviárias existentes, de madeira, foram substituídas por novos edifícios de alvenaria², a Estação de Tibiriçá foi substituída pela atual, de alvenaria de tijolos e cobertura de madeira com telhas de barro.

Figura 1 – Foto de Tibiriçá no dia da instalação da fiação de energia elétrica. Ao fundo, a Estação Ferroviária de Tibiriçá – s/d.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

¹ PELEGRINA, Manuscritos... op. cit.

² Ver PELEGRINA, *Memórias de um ferroviário*... op. cit.

É importante lembrar que as primeiras estações ferroviárias construídas eram, todas, barracões de madeira, pertencentes à primeira fase de construção de estações da ferrovia, em que se encaixa a primeira estação do Distrito. À segunda fase de construção de estações da NOB corresponde a atual Estação Ferroviária de Tibiriçá. Embora não tenha sido possível encontrar dados iconográficos dos primórdios das duas estações, a tipologia de ambas se coaduna com a análise apresentada no início deste capítulo. Para efeito do presente trabalho, vamos considerar a Estação Ferroviária existente, de alvenaria de tijolos, como nosso segundo caso de estudo.

Figura 2 – Foto da Estação de Tibiriçá – 1979.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Sobre a situação atual da Estação de Tibiriçá, sabe-se que esta ainda pertence a RFFS.A., porém se encontra em completo abandono, como quase todas da linha. Há pouco tempo, o edifício perdeu parte de sua cobertura e nada foi feito pelos proprietários para evitar ou, depois de ocorrido, corrigir o incidente, sendo seu estado físico atual calamitoso, como veremos mais adiante.

Figura 3 – Foto da fachada frontal da Estação de Tibiriçá – 2002.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 4 – Foto da fachada frontal e lateral – 2002.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 5 – Foto da plataforma de embarque – 2001.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 6 – Foto do acesso à plataforma – 2002.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

2.2.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Com área total de 250,62m², a Estação de Tibiriçá apresenta 127,09m² de área de armazém, e o restante, distribuído entre saguão de acesso à plataforma (20,65m²), dois quartos (11,90m² e 11,73m²), sala (16,10m²), cozinha (9,12m²), pequeno banheiro (1,50m²) e agência (15,85m²). A edificação foi construída com alvenaria de tijolos com argamassa de assentamento e reboco de cal. A cobertura é de duas águas, com estrutura de madeira formada por tesouras, terças, caibros, ripas e telha cerâmica do tipo francesa. A cobertura de acesso ao saguão foi executada com estrutura de madeira com telhas de zinco, assim como a cobertura da plataforma de embarque.

Figura 7 – Argamassa de assentamento e reboco, ambos de cal – 2004.

Figura 8 – Foto da Estrutura do telhado – 2004.

Na época da construção do prédio, havia a necessidade de moradia para o agente ou chefe de estação, em consequência do fluxo constante de trens na linha, tanto no período diurno quanto no noturno. Em algumas estações, a casa do agente ficava próxima ao local e não no corpo do edifício, como acontecia em Tibiriçá³. A área reservada para armazém servia para manter as mercadorias que seriam embarcadas no trem, protegidas das intempéries, entre outras coisas. Na área denominada “agência”, ficavam os aparelhos de comunicação relacionados à ferrovia, utilizados na época, e era onde as pessoas compravam seus bilhetes. A casa do agente tinha um acesso independente, mas mantinha ligação direta com a agência, o que facilitava o rápido acesso. Existia, também, uma área externa fechada, ao lado da casa do agente, e que servia de “quintal”. Observe-se a planta, a seguir, projetada para a época, para ver a distribuição das áreas de trabalho:

³ PELEGRINA, Manuscritos... op. cit.

Figura 9 – Levantamento completo da Estação de Tibiriçá – 1982.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

2.2.3. CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

A Estação Ferroviária da NOB, em Tibiriçá, segue o modelo de estação construído pela ferrovia na década de 1920, como já dito. Com traços simplificados e elementos essenciais provenientes do Classicismo, a edificação apresenta características vinculadas a um ecletismo também simplificado. De acordo com Reis Filho, “(...) *o ecletismo é sempre reconhecido como o movimento que estabeleceu a liberdade de uso das diferentes linguagens e estilos elaborados em diversas épocas e culturas e eventualmente de sua combinação em uma única obra (...)*”⁴.

Segawa cita Ribeiro de Freitas para falar do quadro da arquitetura no Brasil, no final do século XIX e início do XX, afirmando existirem três correntes distintas: “(...) *o ‘grupo histórico’ (‘fiel da estética mais conhecida, aceita somente as arquiteturas que caracterizam as duas civilizações mais notáveis: a greco-romana e a da Idade Média’), o ‘grupo eclético’ (‘reserva-se o direito de escolher em todos os estilos, em todas as manifestações da construção o que mais perfeito julgar para o fim que se tiver em vista’) e o ‘grupo racionalista’ (‘é a reação do presente contra o passado [...] lançando mão dos novos materiais [...] esse grupo adotou a liberdade da forma, sem obrigação de atender às leis da estética legadas pelo passado’)* (...)”⁵. O autor coloca, mais à frente, que a modernidade na arquitetura, naquela época, era veiculada como variação do ecletismo, ou seja, do neocolonial.

⁴ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e Proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: FBSP, 1997, p.31.

⁵ SEGAWA, op. cit., p.43.

Encontramos, portanto, na arquitetura da Estação Ferroviária de Tibiriçá, elementos relacionados à produção da época, mas de forma bastante simplificada. O edifício apresenta características de um ecletismo simplificado e barato, sem pretensão de ser um modelo e com uso de elementos que dão à construção mínima “dignidade”. A existência de platibanda escondendo o telhado na fachada frontal é um desses elementos que, neste caso, aparece como forma de valorização dessa parte do edifício. É possível verificar, nas fachadas laterais do edifício, frontões triangulares que remetem ao frontão clássico; desenhos em relevo formando losangos e retângulos no perímetro exterior dos frontões e nas platibandas, executados com argamassa; também no mesmo material, falsos óculos nos dois frontões laterais; e marcações, por diferenciação de cor e de argamassa em relevo, daquilo que representa a ossatura da edificação (e das cercaduras de vãos), de forma que seja retomado o que representa as vedações, ainda que o edifício tenha sido construído com paredes portantes. Os ornatos em massa remetem à arquitetura ferroviária tradicional, construída de tijolos aparentes.

Figura 10 – Fachada principal da Estação de Tibiriçá – 2004.

Figura 11 – Frontão Lateral – 2004.

Figura 12 – Detalhe do Frontão – 2004.

Figura 13 – Detalhe das cercaduras de vãos – 2004.

Figura 14 – Detalhe do coroamento longitudinal – 2004.

Figura 15 – Fachada da plataforma – 2004.

2.2.4. ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO

Transformações Externas

De acordo com levantamento de 1982, executado pela seção de Patrimônio da RFFS.A. e registro fotográfico feito em visita de campo no ano de 2004, a Estação de Tibiriçá pouco foi modificada nesse período. Com exceção de grandes transformações físicas ocasionadas por acidentes, como é o caso da queda de parte do telhado da edificação e pequena ampliação da área coberta, no caso de área anexa à cozinha da casa do agente, o restante mantém a conformação de origem, porém em péssimas condições de conservação.

Figura 16 – Fachada lateral e plataforma de embarque da Estação Ferroviária de Tibiriçá – s/d.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 17 – Fachada lateral e plataforma de embarque da Estação Ferroviária de Tibiriçá – 2004.

Como visto nos itens anteriores, praticamente metade da cobertura com telha de barro do tipo francesa desmoronou, ficando uma pequena área da estrutura de madeira exposta às intempéries. A outra metade do telhado permanece inteira, embora apresente áreas com telhas quebradas e madeiramento empenado. Já a área ampliada, anexa ao corpo principal da Estação, foi executada toda com madeira, incluindo paredes e cobertura, como mostra a foto abaixo. Outra modificação, visível também na foto, é o fechamento de janela lateral no local da nova construção em madeira.

Figura 18 – Plataforma de embarque e fachada lateral com parte anexa – 2004.

Transformações Internas

Em relação às transformações internas executadas na Estação de Tibiriçá, só foi possível ter acesso às áreas do armazém e saguão, não tendo sido permitido o ingresso na “casa do agente”.

O armazém, como já mencionado, perdeu parte da cobertura, mas mantém suas características no piso, nas paredes e no teto. As portas que dão acesso ao local ainda existem, mas se encontram em péssimo estado de conservação. O saguão tampouco sofreu alterações, porém apresenta parte do forro e cobertura demolidos.

Figura 19 – Armazém – vista interna – 2004.

Figura 20 – Vista da porta de acesso ao Armazém – 2004.

Figura 21 – Forro do Saguão de entrada – 2004.

2.2.5. AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO E REGISTRO FOTOGRAFICO DE SEU ESTADO ATUAL

A situação do edifício da Estação Ferroviária de Tibiriçá é de completo abandono. A concessionária que atualmente é responsável pela operação da linha e conseqüente manutenção dos edifícios, nada tem feito pela conservação do bem. Da mesma forma age a própria R.F.F.S.A., que é a dona do imóvel. O poder público local não se manifesta.

Em virtude da falta de manutenção, a edificação apresenta-se em péssimo estado de conservação, com pontos de infiltração desde seu embasamento até a cobertura. As janelas e portas encontram-se, em sua maioria, quebradas e sem vidros. No ano de 2004, após uma forte chuva, parte do telhado da edificação desmoronou, em razão do apodrecimento do madeiramento, que em alguns setores, encontrava-se descoberto. A ausência de parte da cobertura contribuiu para a degradação mais rápida do acabamento interno e externo das paredes, em argamassa de cal, das esquadrias e do piso. Nos locais onde o telhado ainda existe, encontram-se telhas quebradas e madeiramento empenado. O edifício está tomado por fissuras, muita sujeira e pragas, apresentando a pintura totalmente desgastada, como é possível verificar nas fotos seguintes:

Figura 22 – Foto da Fachada principal da Estação Ferroviária de Tibiriçá – 2004.

Figura 23 – Vista lateral da Estação – 2004.

Figura 24 – Vista da plataforma de embarque – 2004.

As escadarias de acesso ao saguão da Estação e a casa do agente, com piso cimentado, encontram-se razoavelmente conservadas, apresentando somente algumas áreas rompidas e tomadas por pragas e sujeira. Também é possível verificar que essas áreas, anteriormente revestidas por pintura, hoje se encontram tomadas pela sujeira, detalhe este quase imperceptível aos olhos.

Figura 25 – Acesso principal à Estação – 2004.

Figura 26 – Acesso a antiga “casa do agente” – 2004.

Figura 27 – Escadaria de acesso ao saguão da Estação – 2004.

Figura 28 – Escadaria de acesso à casa do agente – 2004.

No acesso ao saguão, a cobertura de estrutura de madeira e telhas de zinco encontra-se parcialmente conservada, embora as telhas de zinco estejam completamente enferrujadas. No acesso à casa do agente, é possível verificar correções de trincas com argamassa de cimento e também trincas abertas, no local onde o volume da cozinha e banheiro encostam-se ao corpo principal da estação; além disso, existe a presença de condutores de águas pluviais metálicos, possivelmente originais, com áreas enferrujadas e rompidas.

Figura 29 – Cobertura de acesso ao saguão – 2004.

Figura 30 – Condutores de águas pluviais – casa do agente – 2004.

Já o saguão de acesso, tem o piso de ladrilho hidráulico quase totalmente conservado; o forro, porém, e a cobertura de madeira e telhas de barro apresentam-se parcialmente destruídos. O reboco encontra-se intacto, mas apresenta área com infiltração descendente, em razão da ausência de cobertura. A pintura, provavelmente, não mais original, apresenta cores variadas e aparência degradada. O gradil metálico de acesso à plataforma de embarque encontra-se em bom estado de conservação. Existe a presença de contenção de alvenaria, recente, feita no arco que dá acesso ao saguão pela fachada principal. Além disso, o local encontra-se sujo e é quase impossível ver a beleza do piso de ladrilho hidráulico existente.

Figura 31 – Saguão – piso em ladrilho hidráulico – 2004.

Figura 32 – Saguão – forro e cobertura parcialmente demolidos – 2004.

Figura 33 – Saguão – portão metálico de acesso – 2004.

Figura 34 – Saguão – acesso em arco com contenção em alvenaria – 2004.

Quando se chega à plataforma de embarque, pode-se ver a cobertura de estrutura de madeira, com belíssimas mãos-francesas, praticamente intactas, e telhas de zinco em péssimo estado. Também é possível verificar, no local, que o piso cimentado encontra-se em bom estado, embora parcialmente rompido e tomado por pragas. As portas e janelas localizadas na área do armazém estão parcialmente destruídas, não sendo possível verificar a presença dos vidros. As esquadrias localizadas na área da antiga casa do agente estão em bom estado, uma vez que esta se encontra habitada.

Figura 35 – Vista frontal da plataforma de embarque – 2004.

Figura 36 – Vista da plataforma de embarque – ao fundo a antiga caixa d'água de abastecimento de locomotivas a vapor – 2004.

Figura 37 – Detalhe do apoio em mão-francesa de madeira – 2004.

Figura 38 – vista lateral da plataforma de embarque – 2004.

A área do armazém é a parte mais degradada da Estação. O local já não possui mais cobertura, suas alvenarias apresentam-se muito desgastadas em consequência da exposição às intempéries e do surgimento de pragas. Existem muitos restos de telhas de barro totalmente quebradas, restos de madeiramento apodrecido, e as esquadrias, como já citado no parágrafo anterior, estão em mau estado, com ausência de partes em madeira e de vidros. A situação em que se encontra esse cômodo pode comprometer a antiga casa do agente, hoje habitada, ocasionando risco para os moradores.

Figura 39 – Detalhe do telhado demolido sobre o armazém – 2004.

Figura 40 – Área interna do armazém – 2004.

Figura 41 – Porta de acesso ao armazém pela fachada principal – 2004.

Quanto à área correspondente à antiga casa do agente, não foi possível visitá-la e registrar sua atual situação, uma vez que é habitada e seus moradores não nos permitiram o acesso a ela.

2.2.6. APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO PARA O ESTABELECIMENTO DE DIRETRIZES

Foi possível constatar, na história do Distrito de Tibiriçá, a importância de sua Estação Ferroviária como marco inicial do traçado urbano. Vê-se isso na criação e desenvolvimento de seu núcleo urbano e na disposição da Estação, situada no eixo perspectivo principal de uma das ruas centrais do povoado. Por muito tempo os trilhos da Noroeste do Brasil foram sinônimos de “progresso” para a população que residia no local, sendo o edifício da Estação a porta de entrada da cidade.

Além de sua importância histórica, a Estação Ferroviária de Tibiriçá, como dito, apresenta uma arquitetura com traços marcantes de alguns movimentos arquitetônicos importantes no Brasil, embora colocados de maneira simplificada. Sua arquitetura é parte integrante do modelo de Estação construído pela ferrovia ao longo da década de 1920, momento em que se buscavam no país novos moldes arquitetônicos.

Por sua importância para a cidade e como marco de uma fase da NOB, é relevante que a edificação seja recuperada e preservada, urgentemente, enquanto é possível tutelar suas características originais. Dessa forma, com base nos estudos feitos ao longo deste trabalho, sobre a Estação Ferroviária de Tibiriçá, como também nas diretrizes expostas nos capítulos anteriores, a seguir proporemos alguns pontos que deverão ser respeitados no momento de uma intervenção:

- 1- De forma urgente, deverão ser resolvidos os problemas de ordem estrutural:

- Além da limpeza dos entulhos e pragas do local, deve ser feita a recuperação da cobertura em estrutura de madeira e telha de barro — do tipo francesa — existente, por meio de reparos no madeiramento, troca e posterior limpeza das telhas. Quanto à restauração da parte do telhado demolida, deverá ser executada por meio do uso de material diferenciado, como, por exemplo, madeira laminada de feitiço moderno e novas telhas do tipo francesa (encomendadas em olarias), alterando discretamente sua tonalidade, perceptível somente ao serem observadas de perto, e com atenção. Dessa forma será respeitado o princípio da distinguibilidade, sem causar danos figurativos ao edifício.

- Já na área da plataforma de embarque, onde existe madeiramento e telhas de zinco, serão necessários processos de manutenção da madeira, removendo-se as camadas de tinta antigas e aplicando-se, posteriormente, produtos cupinícidas e novas demãos de tinta. Também se deve fazer a substituição das telhas de zinco por telhas de semelhante forma, porém de material diferente do encontrado.

- Para as trincas encontradas nas alvenarias, é necessário remover parte do reboco, numa faixa de 15 cm ao longo da trinca, colocando-se também tela metálica com chapisco de cimento e posterior cobertura com reboco de cimento de igual traço do original.

- Para as infiltrações localizadas nas paredes, será necessário fazer a revisão das tubulações de águas pluviais e das tubulações hidráulicas em geral, sendo, neste caso, necessário um tratamento mais moderno, que utilize equipamentos para detectar vazamentos, a fim de se evitar a quebra das paredes internas, sem necessidade. No caso da quebra das paredes internas, também é necessária uma análise laboratorial do tipo de reboco utilizado, para que as áreas perdidas sejam repostas de forma adequada.

2- Questões relacionadas ao tratamento das superfícies: primeiramente, deve ser feita uma análise estratigráfica para a busca das cores originais. Após a obtenção do resultado, é preciso fazer um estudo dos vários estratos existentes, para definir, então, a melhor cor a

ser utilizada, interna e externamente. Além disso, é preciso saber o tipo de reboco e o tipo de tinta utilizados na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então se definir o tipo de pintura a ser utilizada, que deverá ser compatível com os substratos. É importante também, analisar as cores de cada elemento e volume encontrado na fachada, para que se possa elaborar proposta que valorize a composição arquitetônica do edifício.

2.3. PIRAJUÍ

2.3.1. HISTÓRIA E SITUAÇÃO ATUAL

A primeira Estação Ferroviária da NOB, em Pirajuí, ficava em um ramal da ferrovia organizado pelos próprios moradores, como dito nos capítulos anteriores. Pirajuí, já naquela época, era uma grande produtora de café e, assim sendo, os grandes proprietários da região, com a intenção de melhorar o escoamento da produção, intercederam junto ao Governo da União por um ramal da Noroeste. O ramal e a Estação foram inaugurados no ano de 1925, sendo a produção da região escoada, antes dessa data, pela Estação de Toledo Piza, localizada nas terras do Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida.

A Estação de Piza foi inaugurada em 1º. de julho de 1909¹, ou seja, dezesseis anos antes da estação de Pirajuí. O primeiro edifício foi um barracão modesto, condizente com a primeira fase de construções de estação da ferrovia. Já a segunda estação de Toledo Piza, provavelmente erigida na década de 1920, apresentava características semelhantes às do primeiro prédio construído para estação de Pirajuí. Tanto a primeira quanto a segunda estação da propriedade do Coronel Toledo Piza não existem mais. A Estação de Pirajuí, construída no ramal, tampouco existe. Foi modificada e totalmente descaracterizada para se transformar em estação rodoviária. Mas ainda é possível ver, nos arredores da

¹ NEVES, *A história da Estrada...*, op. cit.

rodoviária, grandes galpões que provavelmente serviam de depósito para as mercadorias a serem embarcadas.

Figura 1 – Primeira estação ferroviária construída na propriedade do Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida – 1919.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 2 – Segunda estação ferroviária construída na propriedade do Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida – 1922.

Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 3 – Primeira estação ferroviária de Pirajuí – s/d.
 Fonte: Foto Sr. Luis Gustavo Martins de Barros.

Figura 4 – Primeira estação ferroviária de Pirajuí, descaracterizada – 2004.

A segunda e atual estação ferroviária de Pirajuí somente foi construída com a incorporação da cidade à linha tronco da EFNOB, em 1948. Pertence à terceira fase de construções de estação da ferrovia, apresentando características arquitetônicas diferenciadas, o que foge aos padrões daquelas construídas nos anos 1920. Atualmente a Estação Ferroviária de Pirajuí está desativada, como as outras, e encontra-se parcialmente demolida, como veremos mais adiante. Da mesma forma que acontece em Tibiriçá, essa

estação ainda pertence à RFFS.A., embora teoricamente devesse estar sob os cuidados da atual Concessionária da linha.

Figura 5 – Foto da fachada principal da Estação de Pirajuí – 1948.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 6 – Foto da fachada principal da Estação de Pirajuí – 2001.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 7 – Foto da plataforma da Estação de Pirajuí, já sem a cobertura metálica – 2001.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 8 – Foto da plataforma da Estação de Pirajuí, ainda com a cobertura metálica – 1995.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Como a primeira estação ferroviária de Pirajuí foi transformada em estação rodoviária, encontrando-se totalmente descaracterizada, vamos considerar, aqui, a Estação Ferroviária ainda existente como nosso terceiro objeto de estudo do presente trabalho.

2.3.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

A Estação Ferroviária de Pirajuí foi executada em alvenaria estrutural, com argamassa de cimento e cobertura de madeira com telhas de barro do tipo francesa. Em área de 420,00 m² estão distribuídos: o saguão de acesso à plataforma e as bilheterias, ao centro; armazém e bagagens, de um lado; e do outro lado, salas da administração, na seqüência do saguão, e um pequeno restaurante. Como a situação do edifício é calamitosa, não é possível definir, ao certo, o que funcionava em cada cômodo do prédio. Somente a área do pequeno restaurante é facilmente identificada, pela presença de um balcão de atendimento e um forno a lenha. Já nas salas onde, provavelmente, funcionavam as áreas administrativas da Estação, não foram encontrados indícios da função executada ali. Na planta baixa da edificação, o espaço determinado como armazém e bagagens destaca-se por não possuir divisórias internas e pela existência de quatro grandes portas, permitindo acesso fácil para o depósito de bagagens e produtos transportados pela ferrovia.

A aproximadamente 35 metros da Estação, voltado para a plataforma de embarque, foi construído, em edifício independente, local para abrigar os banheiros para o público. A edificação segue os padrões de construção da Estação, tendo sido também executada em alvenaria estrutural, com argamassa de cimento e cobertura de madeira, e também telhas do tipo francesa. Na mesma distância de 35 metros, só que partindo dos banheiros, foi erigido um grande edifício que funcionava como armazém. Suas características construtivas também seguem os padrões da Estação e dos banheiros. Além desses prédios, do outro lado da linha, encontramos várias casas para empregados, com as mesmas características dos demais edifícios. De acordo com as plantas baixas obtidas no

setor de patrimônio da RFFS.A., são 12 casas geminadas e, as demais, individuais, a maioria ainda existente.

Figura 9 – Vista geral das casas para empregados – casas geminadas – 2004.

Figura 10 – Vistas das casas geminadas a partindo da rua de acesso – 2004.

A seguir, serão apresentadas algumas plantas baixas referentes a essas edificações:

Figura 11 – Planta baixa da esplanada de Pirajuí – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. - Bauru

Figura 12 – Planta baixa da Estação de Pirajuí – 1982.
 Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 13 – Planta baixa das instalações sanitárias – 1991.
Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 14 – Planta baixa do Armazém de Pirajuí – 1949.
Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 15 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205384 – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 16 – Planta baixa da casa para empregado n° 4205385 – 1991.
Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 17 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205386 – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 18 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205388 – 1991.
Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 19 – Planta baixa da casa para empregado n° 4205389 – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 20 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205390 – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

Figura 21 – Planta baixa da casa para empregado nº 4205391 – 1991.

Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

2.3.3. CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

O edifício da Estação Ferroviária de Pirajuí, aqui estudado, como dito nos itens anteriores, foi construído nos fins da década de 1940, tendo sido inaugurado no ano de 1948. Seu corpo principal, onde se localizam o saguão e as bilheterias, bem como o desenho de sua fachada, apresenta características arquitetônicas que remetem a elementos da Secessão Vienense, em especial à Postsparkasse de Otto Wagner, como mencionado.

De acordo com Schoske, o movimento Secessionista nada mais foi do que o Art Nouveau de Viena². Um dos mais importantes representantes do movimento foi o arquiteto Otto Wagner, que, na busca de uma linguagem visual adequada à sua época, “(...)encontrou aliados numa geração mais nova de artistas e intelectuais vienenses, que foram pioneiros na formação da alta cultura do século XX. Em 1897, alguns deles se reuniram para formar a Secessão, uma associação que romperia com os grilhões da tradição e abriria a Áustria às inovações européias nas artes plásticas – principalmente ao Art Nouveau. O lema da Secessão só poderia suscitar a reação mais positiva de Wagner: ‘À época sua arte, à arte sua liberdade(...)’”³. O arquiteto foi o chefe da construção do sistema ferroviário urbano de Viena no período de 1894 a 1901, tendo projetado mais de trinta estações, que conforme o autor, eram simples e úteis. “(...) Inicialmente em seus projetos predominou a ‘arte’, com estações construídas sem materiais tradicionais de tijolo revestido ou estucado. Mesmo ao longo dos trilhos, o

² SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. Tradução Dense Bottmann. São Paulo: Companhia das letras, 1.988, p. 93.

³ Idem, p. 99.

‘estilo’ continuava a afirmar seu predomínio em quilômetros de barreiras cujos módulos quadrados com vigas transversais de inspiração romana, serviam como uma apropriada rubrica oficiosa do sistema metroviário da capital imperial austríaca. (...) Wagner permitiu o aparecimento de elementos de ferro à superfície da arquitetura das estações: vigas em duplo T, sem revestimento, serviram-lhe de lintéis, ao passo que o ferro se mostrava na sala de entrada e bilheterias (...)⁴.

Figura 22 – Estação Unter-Döbling – projeto do Arq. Otto Wagner – 1895.
Fonte: SCHORSKE, op. cit., p. 95.

Figura 23 - Otto Wagner. Postsparrkasse, Viena, (1904-1906).
Fonte: FAHR-BECKER, Gabriele. *Wiener Werkstatt 1903-1932*. Köln, Taschen, 1994.

⁴ Idem, p. 94, 95.

No Brasil do início do século XX, a arquitetura referente ao movimento neocolonial era a mais praticada. Segundo Segawa, “(...) o movimento (...) teve seu apogeu na década de 1920, (...) praticado ou apropriado popularmente nas décadas seguintes(...)”⁵. Mesmo com a repercussão da arquitetura neocolonial naquele início de século, surge um arquiteto projetista, Victor Dubugras, perfeitamente sintonizado com a experimentação *Art Nouveau* que ocorria na Europa. De origem francesa, Dubugras se formou em Buenos Aires e se radicou no Brasil, a partir de 1890. Um dos seus projetos mais importantes foi a Estação Ferroviária de Mairinque, SP, construída entre 1905 e 1908⁶ (linha da Sorocabana), que apresenta muitos elementos inovadores do ponto de vista formal e técnico-construtivo. Suas obras eram descritas como “ ‘(...) formas de estrutura real. As disposições construtivas e a natureza dos materiais são francamente acusadas, lealmente postas em evidência(...)’⁷. O autor Reis Filho considera Dubugras como o precursor do modernismo no Brasil e, talvez, em toda a América Latina⁸.

Figura 24 – Estação Ferroviária de Mairinque – 1906.

Fonte: REIS FILHO, p. 172.

⁵ SEGAWA, op. cit, p. 38.

⁶ Idem, p. 33.

⁷ Ibidem.

⁸ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e Proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: FBSP, 1997, p.28.

Deste modo, é possível considerar a Estação de Pirajuí de grande interesse, pois, apesar de não ser um projeto elaborado com muito refinamento, apresenta elementos que remetem ao movimento Secessionista, embora esteja evidente que a proposta projetual visava cumprir as necessidades de uso da ferrovia. Analisando-se o volume central do edifício, os elementos *Art Nouveau* aparecem, inicialmente, em seu formato quadrado, que remete às estações ferroviárias de Wagner, “simples e úteis”; na presença de duas pequenas torres localizadas nas laterais da fachada principal, com marcações horizontais em relevo argamassado; na marcação em semicírculo feita com argamassa, embora simplesmente decorativa, que dá forma às esquadrias superiores; no requadro arredondado da porta principal; na transposição do volume central para os volumes laterais em formato arredondado; e, finalmente, no coroamento retilíneo promovido por ressaltos horizontais em argamassa. É importante frisar que a linguagem utilizada na edificação é uma manifestação tardia, assim como o sistema construtivo empregado, de alvenaria estrutural de tijolos.

Figura 25 – Vista geral – 2004.

Figura 26 – Porta principal – 2004.

Figura 27 – Requadro da porta principal – 2004.

Figura 28 – Transposição arredondada 2004.

Figura 29 – Coroamento – 2004.

2.3.4. ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO

Transformações Externas

A Estação Ferroviária de Pirajuí, conforme análises anteriores, não sofreu alterações, por causa do uso, sendo possível verificar isso na conformação de sua planta baixa comparada com fotos tiradas na visita de campo. Porém, o edifício sofreu, nos últimos anos, sérios danos em consequência de acidentes ocasionados por falta de manutenção e por descarrilamento de composições ferroviárias.

É possível verificar, em fotos da época da inauguração da Estação, a presença de marquise de entrada, com estrutura de madeira e telha de zinco, localizada na fachada principal, que, em fotos mais recentes, ou mesmo nas fotos do levantamento de campo, não existe mais. Somente fica visível que algum tipo de cobertura no local existiu. É bem provável que isso tenha acontecido em consequência de falta de manutenção.

Figura 30 – Detalhe de foto de 1948.
Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br,
acesso em 2004.

Figura 31 – Detalhe de foto tirada em 2004.

Em conversa com funcionários da RFFS.A., em Bauru, constatamos que há pouco tempo aconteceu no local um grande acidente ferroviário, que destruiu por completo a cobertura metálica da plataforma de embarque e as coberturas dos volumes laterais da edificação. Como citado nos itens anteriores, sobrou apenas um amontoado de ferragens e restos de telhas e madeiramento. Somente o volume central da edificação e as alvenarias de tijolos das laterais continuam em pé.

Figura 32 – Detalhe de foto da plataforma de embarque – 1995.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com, acesso em 2004.

Figura 33 – Vista da plataforma de embarque – 1995.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com, acesso em 2004.

Figura 34 – Vista das esperas metálicas da antiga cobertura – 2004.

Transformações Internas

De 1982 até hoje, de acordo com o levantamento RFFS.A. e as fotos tiradas na visita de campo em 2004, não foram constatadas alterações internas no prédio da Estação de Pirajuí, com exceção das citadas no item anterior.

2.3.5. AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO

Como determinado nos itens anteriores, a Estação Ferroviária de Pirajuí é o terceiro objeto de estudo deste trabalho e, com base na visita de campo e levantamento fotográfico, passamos agora a fazer uma avaliação física atual da edificação. Também iremos incluir, nesta análise, o prédio das instalações sanitárias, locado nas proximidades da Estação.

A Estação de Pirajuí apresenta-se parcialmente demolida e totalmente abandonada. Externamente é possível verificar que somente o volume central ainda se mantém em pé quase completo, com alvenarias e cobertura. Os volumes laterais não apresentam mais a cobertura, porém suas alvenarias externas ainda se encontram erguidas, mesmo que com algumas partes já demolidas no topo e frontões laterais. A plataforma de embarque possuía cobertura com estrutura metálica, que entretanto, foi destruída em consequência de um descarrilamento ocorrido nos fins dos anos 1990 e, hoje, o que se vê são apenas ferros retorcidos.

Figura 35 – Fachada principal da Estação de Pirajuí – 2004.

Figura 36 – Fachada da plataforma de embarque – 2004.

Figura 37 – Vista da plataforma de embarque e fachada lateral – 2004.

Figura 38 – Vista dos restos da cobertura da plataforma – 2004.

O volume central que abriga o saguão e bilheterias não possui mais a marquise de acesso em madeira e telhas de barro do tipo francesa. Das janelas e portas sobraram apenas os montantes metálicos; dos vidros, não é possível ver nem resquícios. Na parte interna, o piso em ladrilho hidráulico preto e branco encontra-se praticamente intacto, mas com muita sujeira e entulhos. A azulejaria, de cor branca até meia altura, foi parcialmente removida, tanto no saguão quanto na parte interna das bilheterias. Nas paredes revestidas com reboco e tinta, existe muita sujeira e pichações. O forro de madeira pintada encontra-se ainda em bom estado, apresentando somente algumas áreas rompidas na borda em tom mais escuro. O gradil metálico que fazia o controle de acesso à plataforma de embarque ainda existe e parte dele está conservada.

Figura 39 – Volume central – saguão e bilheterias – 2004.

Figura 40 – Detalhe do local da antiga marquise e do coroamento do edifício – 2004.

Figura 41 – Saguão – vista interna – 2004.

Figura 42 – Saguão – vista da bilheteria – 2004.

Figura 43 – Vista do acesso à plataforma – 2004.

Figura 44 – Detalhe do piso em ladrilho hidráulico – 2004.

Figura 45 – Forro em madeira pintada – 2004.

Figura 46 – Detalhe interna da bilheteria – 2004.

Na área do armazém e bagagens, a cobertura não existe mais, sendo possível verificar, em um dos frontões, as marcas do antigo telhado. As alvenarias laterais apresentam-se, de um lado, conservadas até a altura da antiga cobertura, e do outro, vê-se que a parte acima das portas foi demolida. O piso cimentado encontra-se tomado por trincas e mato e, das antigas portas de correr, sobraram apenas as ferragens. As janelas que ainda existem, apresentam apenas seus montantes metálicos e nenhum pedaço de vidro. A pintura interna apresenta-se desgastada em razão de sua exposição direta às intempéries, embora o reboco esteja em bom estado.

Figura 47 – Vista externa do armazém e bagagens – 2004.

Figura 48 – Detalhe do local da antiga cobertura – 2004.

Figura 49 – Vista interna do armazém e bagagens – 2004.

Figura 50 – Vista da alvenaria lateral com detalhe das esquadrias – 2004.

O mesmo acontece na antiga área administrativa e no pequeno restaurante. A cobertura tampouco existe, as alvenarias, de um lado, estão na altura original e, do outro, a parte acima das esquadrias foi demolida. As paredes internas ainda permanecem em bom estado, mas o piso de ladrilho hidráulico apresenta os mesmos problemas de trincas e pragas encontradas no armazém e bagagens. As pinturas internas já mostram áreas de desgaste, em consequência da ação das intempéries. Quanto às portas de correr de madeira, sobrou apenas uma, e em péssimo estado. Nas demais, somente é possível ver as ferragens. As janelas, como no armazém e bagagens, apresentam apenas os montantes metálicos. Tampouco o fogão a lenha e o balcão de atendimento do restaurante resistiram ao tempo de abandono: encontram-se muito sujos, com pragas e pintura desgastada. Nas áreas do restaurante e da administração, onde existe revestimento em azulejos brancos, é possível encontrar locais onde estes foram removidos, mas, de forma geral, continuam resistindo ao tempo.

Figura 51 – Vista externa da área administrativa e pequeno restaurante – 2004.

Figura 52 – Detalhe do local da antiga cobertura – 2004.

Figura 53 – Vista externa de umas das salas da administração – 2004.

Figura 54 – Vista interna da mesma sala – 2004.

Figura 55 – Vista interna do pequeno restaurante – 2004.

Figura 56 – Vista da porta de acesso do mesmo local – 2004.

Como mencionado nos parágrafos anteriores, a má situação do edifício da Estação de Pirajuí se estende também à área da plataforma de embarque. Na foto colocada no início deste item, foi possível verificar que a cobertura metálica da plataforma se

resume atualmente em ferros retorcidos. É possível ver ainda as esperas metálicas fixadas no volume do saguão e bilheterias. Provavelmente, a parte da alvenaria dos volumes laterais, voltada para a plataforma, tenha sido destruída em consequência do mesmo acidente que pôs abaixo tal cobertura. Outra área deteriorada é o piso cimentado existente no local, que se encontra tomado por pragas e rompido em alguns pontos.

Figura 57 – Vista geral da plataforma de embarque – 2004.

Figura 58 – Vista parcial da plataforma – 2004.

Figura 59 – Espera metálica da cobertura – 2004.

Em relação ao pequeno edifício que abrigava as instalações sanitárias, pode-se afirmar que este se encontra, também, parcialmente demolido. Mas ainda é possível, mesmo no meio de tanta sujeira, apreender suas características arquitetônicas. Externamente o pequeno edifício apresenta as alvenarias praticamente intactas, mantendo as características originais, porém sua cobertura possui apenas o madeiramento, sendo possível verificar cacos de telhas do tipo francesa. Internamente, as paredes que fazem a divisa entre os cômodos se mantêm em pé, mas apresentam a pintura totalmente desgastada pela ação das intempéries e de “vândalos”. A área do lavatório, em azulejo branco, apresenta-se com pequenas partes rompidas, e os espaços onde existem vasos sanitários do tipo “bacia turca”, contêm muita sujeira e entulho de construção. Vê-se que o madeiramento da cobertura ainda está em condições de uso e, além disso, é possível encontrar áreas do telhado com calhas metálicas.

Figura 60 – Vista externa do edifício das instalações sanitárias – 2004.

Figura 61 – Vista interna – lavatório – 2004.

Figura 62 – Vista interna – “bacia turca” – 2004.

Figura 63 – Vista interna – telhas e calhas – 2004.

Figura 64 – Vista interna – madeiramento – 2004.

2.3.6. APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO PARA O ESTABELECIMENTO DE DIRETRIZES

Já foi estudada, aqui, a importância da cidade de Pirajuí como grande produtora de café. O povoado surgiu e se desenvolveu em consequência da produção cafeeira. Também já foi apontada a importância que teve o ramal da NOB, construído na década de 1920, para escoar a produção agrícola local. Pirajuí recebeu em festa tal conquista. De grande importância também foi a passagem da linha tronco e a inauguração da segunda Estação Ferroviária da cidade, em 1948. Era um edifício de proporções maiores que o primeiro e simbolizava uma conquista perpetuada após muitos anos de luta. A incorporação da Estação de Pirajuí à linha férrea principal da NOB era um pedido dos moradores desde o início do século XX e facilitaria os trâmites comerciais da cidade.

Além da importante conquista, é relevante considerar aqui as características arquitetônicas da edificação. Como mencionado, o prédio apresenta traços do movimento Secessionista, iniciado em Viena, com consequências no Brasil. Mesmo a Estação de Pirajuí não sendo uma manifestação erudita da arquitetura, é de grande valia sua preservação como exemplar único na linha da EFNOB. O que torna mais urgente sua restauração é, além de sua importância histórica e arquitetônica, a necessidade de salvar a edificação das ruínas, provocadas pela falta de investimentos em ferrovias e pela ausência de manutenção delas.

Deste modo, com base nas análises executadas ao longo deste trabalho sobre a NOB e sobre a Estação Ferroviária de Pirajuí, e seguindo os princípios de restauro para

intervenções em edifícios históricos determinados nos capítulos anteriores, abaixo serão propostos alguns pontos que devem ser respeitados no momento de uma intervenção:

1- De forma urgente, deverão ser resolvidos os problemas de ordem estrutural:

- Além da limpeza dos entulhos e pragas do local, deve ser feita a recuperação da cobertura em estrutura de madeira e telhas de barro do tipo francesa existentes no volume central, mediante de reparos no madeiramento, limpeza e troca de telhas. Quanto à restauração do telhado demolido dos volumes laterais, deverá ser executada com uso de material diferenciado, como, por exemplo, madeira laminada em perfis mais modernos e mediante encomenda em olarias, de novas telhas do tipo francesa, alterando-se discretamente sua tonalidade, a fim de respeitar o princípio da distinguibilidade.
- Para a recuperação da parte da alvenaria de tijolos demolida na face da plataforma de embarque, é proposta a reconstrução com material diferenciado, ou seja, tijolos de mesmo tamanho, só que apresentando cor de queima ligeiramente diversa da original.
- Para as trincas encontradas em toda parte interna das alvenarias, é necessária a remoção de parte do reboco, numa faixa de 15 cm ao longo da trinca, colocação de tela metálica com chapisco de cimento e posterior cobertura com reboco de cimento de igual traço do original.

2- Questões relacionadas ao tratamento das superfícies: antes de tudo, deve ser feita uma análise estratigráfica para a busca das cores originais. Após a obtenção do resultado, é preciso fazer uma análise dos vários estratos existentes, para então definir, a melhor cor a ser utilizada, interna e externamente. Além disso, é preciso saber o tipo de reboco e o tipo de tinta utilizados na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então definir o tipo de pintura a ser utilizada, que seja compatível com os substratos. É

importante, também, analisar as cores de cada elemento e volume encontrado na fachada, para que se possa elaborar uma proposta que valorize a composição arquitetônica do edifício.

3- No caso das janelas e portas que não mais existem, devem-se propor novos modelos que sigam um padrão contemporâneo e utilizem materiais atuais. Em relação às portas existentes, estas devem receber manutenção e, na necessidade de completamento, ele deverá ser feito com materiais diversos dos originais e formas simplificadas. Nas janelas em que for possível recuperar o caixilho metálico, este deverá receber tratamento antiferrugem, pintura e vidros novos.

4- Para substituir a cobertura da plataforma de embarque, deverá ser proposta uma nova cobertura, utilizando materiais atuais e formato contemporâneo.

2.4. LINS

2.4.1. HISTÓRIA E SITUAÇÃO ATUAL

A primeira Estação Ferroviária de Lins foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1908. Era um pequeno e simples barracão de madeira, como outras tantas estações da EFNOB na época. O núcleo urbano surgiu a partir da pequena estação, embora já houvesse, ali, grandes proprietários de terras desde 1906. Tempos mais tarde, já na década de 1920, foi construída a segunda Estação, que, como na maioria das cidades da linha, apresentava tipologia utilizada pela ferrovia na ocasião e vinha substituir o precário edifício de madeira. De acordo com Giesbrecht¹, essa Estação começou a funcionar em 1922.

Figura 1 – Primeira Estação Ferroviária de Lins - 1919
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

¹ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. *E F Noroeste do Brasil (1908-1975)*, RFFSA (1975-1996), *Município de Lins, SP*. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/lins.htm>, acesso em 28 de março de 2006.

Figura 2 – Segunda Estação Ferroviária de Lins – 1922.
Fonte: Centro de Memória Regional UNESP/RFFS.A. - Bauru.

Figura 3 – Segunda Estação Ferroviária de Lins – 2004.

Ainda segundo o autor, “(...) por volta de 1954, completou-se a variante de Lins, que fez com que uma estação mais nova fosse construída em local diferente, desativando a antiga estação (...)”². A denominada “variante de Lins” vinha da região de Pirajuí, provavelmente como seguimento da passagem da linha tronco pela cidade e

² Ibidem.

chegava até a nova estação, terceiro edifício construído em Lins, para este fim. Não foram encontrados dados que relatassem a data exata de construção desta última estação, que apresenta características arquitetônicas mais elaboradas que as demais. Mas podemos considerar que sua construção aconteceu em meados da década de 1950. Com a transferência da Estação Ferroviária para a periferia da cidade, o antigo edifício, ou seja, a segunda Estação, ficou desocupado e atualmente abriga o Corpo de Bombeiros e Polícia Militar do Estado de São Paulo. Ainda que a segunda estação ferroviária da cidade exista e esteja em boas condições, vamos considerar, como objeto de estudo do presente trabalho, o terceiro edifício mencionado, por se filiar a uma terceira fase de construções da ferrovia.

É importante mencionar, ainda, a situação de abandono em que se encontra o edifício escolhido como caso de estudo. Abaixo, colocamos um trecho do texto de Giesbrecht, com o depoimento de um senhor que esteve lá em 2003:

“(...) O prédio está hoje (julho de 2003) abandonado. Uma família mora onde era o escritório. Em maio de 2004, José C. Bratfich vê uma situação diferente e pior: ‘No início de 2004 fui a Lins. A estação tem gente morando, o armazém foi totalmente destruído, só sobrou o piso e o esqueleto das vigas de concreto. Mas o que mais dói é o cemitério de vagões e carros. Tudo abandonado. Resumindo, tem carros de passageiro, vagões diversos (graneleiros, tanques, de minérios), carro restaurante, bagageiro. Tudo servindo de moradia, motel, banheiro, ponto de drogas. Tudo muito sujo, nojento, queimado’(...)”³.

³ Ibidem.

Figura 4 – Terceira Estação Ferroviária de Lins - fachada principal – 2002.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Em relação aos responsáveis pela edificação e pelo caos a que se chegou, a terceira Estação Ferroviária de Lins encontra-se na mesma situação das já estudadas, Tibiriçá e Pirajuí. O prédio ainda é de propriedade da RFFS.A., mas seu uso está nas mãos da atual Concessionária da linha. Como nas demais, a edificação está abandonada e nenhum investimento foi feito desde que a Noroeste foi privatizada em 1996. Seu estado de conservação tampouco é dos melhores, como veremos mais adiante.

Figura 5 – Terceira Estação Ferroviária de Lins - plataforma – 2002.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

2.4.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

A Estação Ferroviária de Lins apresenta, aproximadamente, 420,00 m², onde estão inseridos: saguão com 80,25 m², armazém com 132,75 m² e, nos 207,00 m² restantes, sanitários, depósitos, bilheteria, telégrafos e agência. O edifício foi construído com estrutura de concreto armado com vedação de alvenaria de tijolos. Apresenta marquises também de concreto armado, no acesso ao saguão pela fachada principal e na plataforma de embarque. O edifício principal foi executado com laje de concreto armado coberta por telhas de zinco.

Diferentemente das estações construídas na década de 1920, na época da construção da Estação de Lins não havia a necessidade de residência para o agente ou chefe de estação, no corpo do prédio. As residências para funcionários eram locadas nas proximidades da estação, como mostra a planta parcial da esplanada de Lins, apresentada a seguir. Portanto, o edifício em questão, foi projetado para atender às necessidades da ferrovia na época. Com o crescimento dos núcleos urbanos e, conseqüentemente, do transporte da produção da região, as necessidades funcionais da ferrovia se tornaram mais complexas do que na década de 1920. Por isso, a necessidade de estações maiores e com distribuições mais complicadas, como é o caso de Lins.

Figura 7 – Levantamento completo da Estação Ferroviária de Lins – 1993.
 Fonte: Setor de patrimônio - arquivo - RFFS.A. – Bauru.

2.4.3. CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

As duas Estações Ferroviárias ainda existentes em Lins, a que hoje é ocupada pelo Corpo de Bombeiros e Polícia Militar de São Paulo e a última estação construída na cidade, atualmente abandonada, apresentam características relevantes para o campo da preservação. A Estação construída em 1922 tem traços simplificados do ecletismo, como a estação de Tibiriçá, apresentando as mesmas características arquitetônicas e técnico-construtivas desta última. Já a Estação construída em meados da década de 1950, objeto de estudo do presente trabalho, apresenta características arquitetônicas que se aproximam do racionalismo, com vínculos com o modernismo, embora sua composição não seja muito elaborada.

Segawa considera que a arquitetura brasileira tinha referências diretas e indiretas com as discussões ou personalidades no plano internacional. Dentro do movimento moderno, as posições de “organicistas” (Frank Lloyd Wright e Bruno Zevi) e “racionalistas” (Le Corbusier, Gropius e Mies Van der Rohe) foram temas de debates até início da década de 1960. Segundo o autor, os conceitos da arquitetura moderna se disseminaram no Brasil, com a visita de Richard Neutra ao país e sua publicação bilíngüe, única editada aqui, *Arquitetura Social em Países de Clima Quente / Architecture of Social Concern in Regions of Mild Climate* ⁴, com as influências da arquitetura da costa oeste dos Estados Unidos, nas páginas da revista *Arts & Architecture* ⁵ e também com as propostas de habitações racionalizadas do pós-Segunda Guerra. Gypfel acrescenta que “(...) o

⁴ SEGAWA, op. cit., p. 149.

⁵ Ibidem.

Movimento Moderno exigia formas estéticas totalmente novas, isentas de tendências pitorescas, historicistas ou associativas. Em consequência falava-se de uma ‘Nova Architectura’, assim como de ‘Funcionalismo’ ou de ‘Nova Objectividade’. Além disso, por volta de 1930, surgiu igualmente ligado ao racionalismo funcionalista o conceito de ‘Estilo Internacional’, uma vez que este se expandiu, no espaço de poucos anos, em grande parte do mundo (...)” ⁶. Pregava-se, principalmente, uma “assimetria equilibrada”, fachadas-cortinas, edifício sobre pilotis e que “a função e a construção deviam formar uma unidade”.

No âmbito das técnicas construtivas, no Brasil, a tecnologia da construção e os sistemas construtivos eram relevantes. A industrialização era o ponto mais importante do pensamento “*nacional-desenvolvimentista*” ⁷. Segawa cita o emprego de pré-moldados e a busca da pré-fabricação como questões estudadas no país, mas sem resultados satisfatórios. Observa que houve um domínio maior da construção, mesmo que com a utilização de métodos artesanais e tradicionais. Já na área dos sistemas construtivos, o concreto armado “*monopolizou as especificações*” ⁸:

“(...) material de ampla disponibilidade no mercado brasileiro, sem a concorrência dos sistemas metálicos – na ocasião não tão acessíveis à construção civil. São Paulo conhecia longa tradição com a matéria – desde a pioneira Estação de Mairinque de Victor Dubugras (...) até uma vasta literatura e ensaios tecnológicos produzidos pela Escola Politécnica desde os anos de 1920. Já em 1951, os brasileiros tomavam conhecimento dos ensaios em concreto aparente de Le Corbusier na unidade de habitação em

⁶ GYMPEL, Jan. *História da Arquitetura: da antiguidade aos nossos dias*. Colônia (Alemanha) Könemann Verlagsgesellschaft mbh, 2001. Título original: *Geschichte der Architektur – Von der Antike bis Heute*. Tradução do alemão: Virgínia Blanc de Sousa, p. 87.

⁷ SEGAWA, op. cit., p. 149.

⁸ Ibidem.

*Marselha (1946-1952), por meio dos premiados painéis presentes na I Bienal Internacional de São Paulo(...)*⁹

Quando nos voltamos para o edifício da Estação Ferroviária de Lins, é possível verificar elementos que remetem ao modernismo, a começar pela enorme marquise de concreto armado na entrada principal. Como já dito aqui, o edifício foi construído em meados da década de 1950, quando a construção em concreto predominava e muitas vezes era sinônimo de desenvolvimento. Nesse período, também a arquitetura moderna se mostrava como forma de progresso. Para a EF Noroeste era um grande passo, já que, durante muitos anos (no caso específico, no período entre 1922 e 1955), foram construídas modestas estações, com alvenaria estrutural de tijolos, que cumpriam o importante papel de local de embarque de passageiros e mercadorias.

Figura 8 –Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – 2001.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

⁹ Ibidem.

Figura 9 – Estação Ferroviária de Lins – Marquise em concreto – 2004.

Embora uma obra modesta, a Estação de Lins apresenta, além da marquise de acesso já citada, a marquise, também de concreto armado, da plataforma de embarque, volumes puros, assimetria equilibrada, telhados escondidos por platibandas simulando coberturas em laje, horizontalidade na disposição dos volumes e verticalidade através de elementos tais como as janelas da fachada principal, na foto abaixo.

Figura 10 – Estação Ferroviária de Lins – janelas da fachada principal – 2004.

Quanto aos sistemas construtivos, os elementos de concreto armado são facilmente reconhecidos nas marquises (acesso e plataforma), na estrutura das janelas da fachada principal e na marcação dos pilares da fachada de acesso, revestidos estes com pastilhas cerâmicas, outro revestimento muito característico do período.

Figura 11 – Estação Ferroviária de Lins – plataforma de embarque – 2004.

Figura 12 – Estação Ferroviária de Lins – moldura das janelas da fachada principal – 2004.

2.4.4. ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO

Transformações Externas

Diferentemente das demais estações estudadas até aqui, a Estação Ferroviária de Lins não sofreu alterações externas significativas. Embora não tenha sido possível obter material iconográfico substancial sobre este aspecto, foi possível verificar, pelas fotos abaixo, que a edificação não teve modificações em sua composição externa. Os problemas encontrados foram: a situação de completo abandono em que se encontra o edifício, as conseqüentes patologias identificadas em seus acabamentos e, por fim, muita sujeira. Como já dito aqui, esse quadro não é “privilégio” apenas de Lins, mas de todas as estações da linha da NOB.

Figura 13 – Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – s/d.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 14 – Estação Ferroviária de Lins – fachada principal – 2004.

Transformações Internas

As transformações internas constatadas na Estação de Lins não apresentam caráter de mudança de funções. Apenas aparecem como alterações relacionadas ao abandono da edificação, como é o caso do fechamento das janelas, do telégrafo e do depósito, que fazem a ligação com o saguão da Estação. Além disso, foram constatadas a ausência de luminárias de forma geral, das portas principais de acesso ao saguão, tanto pela fachada principal quanto pela plataforma de embarque, muita sujeira nas áreas internas e pichações.

Nas áreas da agência e depósito, como já comentado, não foi possível se ter acesso, por ser a primeira utilizada para habitação, e a segunda, por estar fechada.

2.4.5. AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO E REGISTRO FOTOGRAFICO DE SEU ESTADO ATUAL

Do mesmo modo que as demais estações ferroviárias já citadas aqui, a Estação Ferroviária de Lins também se encontra em péssimo estado de conservação. O prédio está abandonado e tornou-se, além de moradia, local propício para marginais. De forma geral, as alvenarias externas apresentam o reboco com fissuras, trincas e pintura desgastada. As marquises de acesso ao saguão e da plataforma de embarque estão em situação razoável, uma vez que se apresentam estruturalmente em bom estado, mas são visíveis grandes áreas com infiltrações e fissuras. As esquadrias externas apresentam os caixilhos metálicos muito enferrujados e sem vidros. As áreas externas onde os acabamentos são em pastilhas cerâmicas se conservam em bom estado, mas apresentam muita sujeira. Além disso, existem áreas do edifício onde é possível verificar a presença de pragas (ervas daninhas e ninhos de aves), espelho da situação de abandono.

Figura 15 – Vista aérea parcial da esplanada de Lins – s/d.
Fonte: Câmara Municipal de Lins – 2004.

Figura 16 – Vista da fachada principal da Estação – lateral esquerda – 2004.

Figura 17 – Vista da plataforma de embarque – 2004.

Figura 18 – Vista da fachada principal da Estação – lateral direita – 2004.

Figura 19 – Lateral esquerda do edifício – pragas – 2004.

No saguão encontrou-se muita sujeira, cartazes colados e pichações. O piso de ladrilho hidráulico branco e preto do local apresenta-se intacto. Nas paredes internas existem pontos de infiltração descendente e a pintura encontra-se bastante desgastada. Na laje, além das áreas de infiltração, verificamos que nos pontos de luz não mais existem luminárias. As janelas da bilheteria, telégrafo e depósito, ou foram fechadas com alvenaria de tijolos, ou lacradas, com pedaços de madeira. As portas de acesso ao saguão já não existem mais, como veremos nas fotos a seguir.

Figura 20 – Porta de acesso ao saguão – 2004.

Figura 21 – Porta do saguão para a plataforma de embarque – 2004.

Figura 22 – Vista geral do saguão – acesso – 2004.

Figura 23 – Vista da janela do telégrafo – 2004.

Figura 24 – Vista da janela do depósito – 2004.

A plataforma de embarque tem os mesmos problemas de infiltração descendente, mais especificamente na marquise de concreto, sujeiras e pichações nas paredes, que o saguão e a área externa do edifício. Mas se vê que o piso cimentado apresenta bom estado na área sob a marquise, o que não se pode dizer das áreas da

plataforma fora da cobertura, que apresentam muitas trincas. O gradil metálico que protege a plataforma de embarque nas laterais da edificação apresenta-se um pouco enferrujado, mas passível de recuperação.

Figura 25 – Vista geral da plataforma de embarque – 2004.

Figura 26 – Vista das portas de acesso ao armazém – 2004.

Figura 27 – Vista do gradil metálico da plataforma – 2004.

Às demais salas da Estação, não foi possível ter acesso, já que, num lado do saguão, área da agência e depósito, vive uma família e, o outro lado, área do antigo armazém, encontrava-se fechado.

2.4.6. APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO PARA O ESTABELECIMENTO DE DIRETRIZES

Tendo em vista as análises feitas neste trabalho, é possível concluir que as duas Estações Ferroviárias existentes em Lins devem ser preservadas, por possuírem características arquitetônicas e técnico-construtivas relevantes e também pela importância histórica que tiveram na formação do povoado. Embora a estação da década de 1950 tenha sido escolhida como objeto de estudo, ressaltamos, também, a necessidade da recuperação da segunda Estação de Lins. Com base nos princípios de restauro estudados, deve ser feita a remoção de adições, executadas ao longo do tempo, e a recuperação das características originais, na medida do possível.

Já a terceira Estação Ferroviária de Lins, apesar da situação calamitosa em que se encontra, ainda apresenta estrutura, vedações, esquadrias e acabamentos internos em estado regular de conservação. Pode-se chamar a atenção para os diversos pontos de infiltração descendente existentes na edificação, tanto interna como externamente, que podem provocar futuros problemas estruturais. Tais infiltrações, certamente, são referentes a problemas na cobertura (calhas, rufos e telhas quebradas). Outro ponto que merece atenção é a infestação desses edifícios por ervas daninhas e fezes de aves, que podem causar a degradação dos materiais.

É importante frisar aqui a urgência da recuperação da Estação de Lins, para que não se perca mais um patrimônio histórico importante, como vem acontecendo com muitos, no Brasil e no exterior. Com base nos estudos feitos sobre a edificação até aqui e nos princípios de restauro para intervenções em edifícios históricos, contidos no capítulo

anterior, abaixo propomos alguns pontos que deverão ser respeitados no momento de uma intervenção:

1- Primeiramente, deverão ser resolvidos os problemas estruturais, mediante intervenções de carácter conservativo:

- Nas marquises de acesso ao edifício, onde encontramos problemas de infiltração, trincas e fissuras no reboco, é necessário fazer a contenção das trincas maiores, com limpeza das ferragens expostas com escova de aço, remoção das impurezas, tratamento com anti-oxidantes, posterior cobertura das ferragens com nata de cimento e, para finalizar, cobertura com reboco de cimento, de igual traço ao do existente; para as trincas menores, é necessária a remoção de parte do reboco, numa faixa de 15 cm ao longo da trinca, colocação de tela metálica com chapisco de cimento e posterior cobertura com reboco de cimento de igual traço ao do original; e, finalmente, para os problemas de infiltração, recomenda-se a impermeabilização da marquise em concreto armado, com técnicas modernas. É preciso fazer uma observação sobre o uso do mesmo traço de reboco aplicado originalmente: deve, antes de qualquer coisa, ser feita uma análise em laboratório para definição do traço do reboco original aplicado, para, daí, começar os trabalhos citados.
- Para as infiltrações localizadas na laje de cobertura e nas paredes, será necessário fazer a revisão das tubulações de águas pluviais, calhas, rufos e das tubulações hidráulicas em geral, sendo neste caso indispensável um tratamento mais moderno, que utilize equipamentos para detectar vazamentos, para evitar a quebra das paredes internas, sem necessidade. No caso da quebra dessas paredes, também é necessária uma análise laboratorial do tipo de reboco utilizado, a fim de que as áreas perdidas sejam repostas de forma adequada.

- Quanto às infiltrações causadas pela quebra de telhas ou pela necessidade de tratamento de impermeabilização, no primeiro caso é sugerida a troca das telhas danificadas por outras de igual modelo e material e, no segundo caso, é necessário refazer o tratamento de impermeabilização anteriormente executado.

2- Quanto aos problemas de infestações de ervas daninhas e fezes de aves, deve-se removê-las e limpar o local. Além disso, é importante que medidas sejam tomadas para impedir o acesso das aves ao edifício, além de elaborar um programa de manutenção periódica.

3- Questões relacionadas ao tratamento das superfícies: antes de tudo, deve ser feita uma análise estratigráfica para a busca das cores originais. Após obtido o resultado, é preciso fazer uma análise dos estratos posteriores, para definir, a partir de então, a melhor cor a ser utilizada, interna e externamente. Além disso, é preciso saber o tipo de reboco e o de tinta utilizado na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então definir um tipo de tinta compatível com os substratos. É importante, também, analisar as cores de cada elemento da fachada, para que se possa fazer uma proposta condizente com o projeto e que valorize o estilo arquitetônico utilizado.

2.5. GUAÍÇARA

2.5.1. HISTÓRIA E SITUAÇÃO ATUAL

Desde 1910, os trilhos da EFNOB já passavam pela região de Guaiçara, mas foi somente em 1920 que foram loteados os primeiros alqueires de terras. A primitiva estação de Guaiçara, em 1923, era apenas um lenheiro, onde os trens paravam para abastecer. Três anos mais tarde, em 1926, com o crescimento do núcleo urbano, os moradores solicitaram, junto ao diretor da EFNOB uma nova estação que viesse satisfazer as necessidades da localidade. Esta foi a segunda estação construída pela NOB no local e suas características arquitetônicas seguiam as mesmas utilizadas pela ferrovia, em outras estações do período, tais como: Tibiriçá e a segunda estação de Lins.

Mas, “(...) com a entrega da variante Lins-Araçatuba, aberta em 1971, a estação original de Guaiçara cedeu seu lugar à estação atual, Guaiçara-nova, construída em ponto diferente, não muito distante da antiga estação (...)”¹. Essa foi a terceira estação ferroviária construída na cidade. Para efeito do presente trabalho, o objeto de estudo escolhido é a segunda estação construída pela ferrovia em Guaiçara, já que a terceira (Guaiçara-nova) se encontra totalmente descaracterizada.

¹ Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2006.

Figura 1 – Vista da fachada principal da Estação – década de 1920.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 2 – Segunda estação ferroviária de Guaiçara – 2001.

Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 3 – Terceira estação ferroviária de Guaíçara – 1979.
 Fonte: Site www.estacoesferroviarias.com.br, acesso em 2004.

Figura 4 – Terceira estação ferroviária de Guaíçara – 2004.

A situação atual da segunda estação ferroviária de Guaíçara é melhor que a dos demais objetos de estudo deste trabalho, porque sua recuperação aconteceu por iniciativa da própria sociedade local. O edifício começou a ser recuperado desde 2003, “(...) *através de um projeto envolvendo o Rotary Club, Fundação Rotaria, um Rotary de Taiwan e a*

Prefeitura Local, surgindo a Estação Criatividade, um local para eventos culturais. O prédio foi reformado mantendo a construção original (...)"².

Figura 5 – Segunda estação ferroviária de Guaíçara – vista frontal – 2004.

Figura 6 – Segunda estação ferroviária de Guaíçara – vista lateral – 2004.

² Ibidem.

2.5.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

A Estação Ferroviária de Guaíçara, como já observado, foi construída na década de 1920 e segue as mesmas características arquitetônicas e técnico-construtivas da Estação de Tibiriçá. Possui uma área de 235,04 m², distribuídos entre saguão (21,00 m²), armazém (106,90 m²), depósito (6,97 m²) e casa do agente, com dois dormitórios, sala, cozinha e agência (100,17 m²). Foi construída com alvenaria estrutural de tijolos, assentados, provavelmente, com argamassa de cal e areia, o reboco interno e externo também do mesmo material da argamassa de assentamento, cobertura em estrutura de madeira formada por tesouras, terças, caibros e ripas, cobertos por cerâmica do tipo francesa.

Tal qual a Estação de Tibiriçá, Guaíçara apresenta a “casa do agente” incorporada ao corpo principal da Estação. Como mencionado, esta característica respondia às necessidades da Estrada de Ferro na época, uma vez que os trens circulavam, também, durante o período noturno. A seguir, apresentamos a planta baixa da estação de Guaíçara, referente a levantamento feito em 1951, ainda pela EFNOB e cópia feita pela RFFS.A., em 1963.

2.5.3. CARACTERÍSTICAS ARQUITETÔNICAS E TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

A Estação Ferroviária de Guaíçara, estudada aqui, segue as mesmas características arquitetônicas e técnico-construtivas da Estação de Tibiriçá. Ambas foram construídas na década de 1920 e fazem parte do modelo adotado pela ferrovia na época.

Construída com paredes portantes, a Estação de Guaíçara apresenta características de um ecletismo simplificado e barato, tal qual a Estação de Tibiriçá. Possui elementos relacionados à produção da época, mas sem finalidade de ser um modelo, apenas com a intenção de dar à construção a mínima “dignidade”. Como mencionado anteriormente, é possível verificar, nas fachadas laterais do edifício, frontões triangulares que remetem ao frontão clássico; desenhos em relevo formando losangos e retângulos no perímetro exterior dos frontões, executados com argamassa; também no mesmo material, falsos óculos nos dois frontões laterais; e marcações, por diferenciação de cor e de argamassa em relevo, daquilo que representa a ossatura da edificação (e das cercaduras de vãos), de forma que seja retomado o que representa as vedações. Os ornatos em massa remetem à arquitetura ferroviária tradicional, construída de tijolos aparentes.

Figura 8 – Plataforma de embarque – 2004.

Figura 9 – Fachada lateral – 2004.

Figura 10 – Portas e janelas – 2004.

Figura 11 – Frontão lateral – 2004.

2.5.4. ALTERAÇÕES AO LONGO DO TEMPO

Transformações Externas

Foram verificadas algumas alterações externas na Estação Ferroviária de Guaíçara, conforme levantamento executado pelo setor de patrimônio da RFFS.A. em 1951, atualizado em 1963, e levantamento fotográfico feito em visita de campo realizada em 2004.

Uma das diferenças notadas na edificação aparece quando comparamos o levantamento métrico e seu estado atual. No levantamento existe a presença de platibanda de alvenaria e a ausência de cobertura de madeira e telhas metálicas, na fachada principal. Porém, em visita ao local, verificou-se que a fachada principal apresenta as mesmas características da fachada da plataforma de embarque, com cobertura de madeira e telhas metálicas e ausência da platibanda de alvenaria. Foi possível constatar, em foto tirada na década de 1920, que tal característica equivale à original. Em comparação com a Estação de Tibiriçá, vê-se nitidamente que esta apresenta as características do levantamento de 1951. Mas quando olhamos a foto da segunda Estação de Lins, de 1922, verificamos os mesmos elementos da de Guaíçara.

Outra modificação relevante foi a retirada do anexo que abrigava a cozinha da “casa do agente”, com paredes de alvenaria, telhado de madeira e telhas de barro. As demais características, tais como aberturas de janelas e portas e elementos em argamassa em relevo, foram mantidas como no levantamento da década de 1950/1960.

Transformações Internas

As modificações internas verificadas estão relacionadas ao movimento “Estação Criatividade”, organizado pela sociedade, que transformou a antiga Estação de Guaíçara em local de lazer para a comunidade.

Comparando a planta baixa do levantamento da R.F.F.S.A. com a planta baixa apresentada abaixo, é possível verificar que, na “casa do agente”, a sala e um dos quartos permaneceram da mesma forma, enquanto o outro quarto foi subdividido em corredor e copa, tendo a “agência” recebido uma porta em um dos lados e uma abertura na parede do outro. O saguão de acesso à plataforma foi transformado em sanitário feminino e masculino, e o antigo armazém perdeu a sala de depósito e ganhou, em uma das extremidades, palco e camarim.

Figura 12 – Planta baixa com a proposta para a “Estação Criatividade” – março de 2004.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 13 – Fachada principal com a proposta para a “Estação Criatividade” – março de 2004.
Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata),
Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

2.5.5. AVALIAÇÃO FÍSICA DO EDIFÍCIO E REGISTRO FOTOGRAFICO DE SEU ESTADO ATUAL

A Estação Ferroviária de Guaíçara, diferente das demais, apresenta-se completamente recuperada. Como mencionado aqui, o edifício foi reformado por meio da organização da sociedade e com apoio de algumas instituições e empresas locais.

A situação da Estação, antes da reforma, era de completo abandono. Apresentava problemas estruturais, portas e janelas quebradas, pintura desgastada e cobertura deteriorada. Nas fotos abaixo, pode-se verificar que a edificação já não possui mais algumas de suas portas, apresentando várias correções feitas com argamassa de cimento e as telhas metálicas da cobertura de madeira enferrujadas.

Figura 14 – Fachada da plataforma de embarque, antes da reforma – s/d.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 15 – Fachada da plataforma de embarque, antes da reforma – s/d.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Em 2004, o edifício da Estação de Guaiçara recebeu as primeiras melhorias. Foi feito um importante trabalho de manutenção no madeiramento da cobertura e nas telhas, teve portas e janelas reformadas e recebeu nova pintura. Nesse momento, a campanha para a arrecadação de verba, para o término da recuperação externa e início da interna, continuava. Um trabalho conjunto com o Rotary da cidade permitiu que a comunidade se envolvesse com a campanha, na realização de eventos culturais que pudessem angariar fundos para o término da obra.

Figura 16 – Fachada principal – 2004.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 17 – Fachada lateral – 2004.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

No final de 2005, a “Estação Criatividade” já estava funcionando e seu prédio, completamente recuperado. Recebeu nova pintura, iluminação e calçamento; suas áreas internas também já funcionavam.

Figura 18 – Fachada principal – 11/12/2005.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

Figura 19 – Fachada lateral – 11/12/2005.

Fonte: CD de apresentação da “Estação Criatividade”, realização Gino Ishizaka, Luiz Ap. da Silva (Batata), Luiz Fernando de O. Silva, Alessandro de O. Silva – março de 2004.

2.5.6. APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE RESTAURO PARA O ESTABELECIMENTO DE DIRETRIZES

A Estação Ferroviária de Guaíçara foi tombada como patrimônio histórico pela Lei Orgânica do Município, artigo 15º das disposições transitórias, em 05 de abril de 1990. Esse fato vem ressaltar a importância de sua preservação. Mas, como todo patrimônio histórico, ela deve receber tratamento adequado que considere suas características formais e técnico-construtivas. Com base nos estudos feitos sobre a edificação até aqui e nos princípios de restauro para intervenções em edifícios históricos, contidos no capítulo anterior, abaixo propomos alguns pontos que deverão ser respeitados no momento de uma intervenção:

1- Considerando que a Estação de Guaíçara foi construída com alvenaria de tijolos, assentados com argamassa de cal e areia e reboco do mesmo material, especificamente neste caso em que o prédio já foi reformado, será necessária a remoção dos materiais utilizados inadequadamente. Nos locais onde foram aplicados reboco com argamassa de cimento (consolidação de áreas rompidas), será necessária a remoção desse material e sua substituição por material compatível com a técnica-construtiva utilizada. Como a argamassa utilizada na construção da edificação foi de cal, devem ser utilizados o mesmo material e o mesmo traço do original. É preciso fazer uma observação sobre o uso do mesmo traço, pois deve ser feita, antes de qualquer coisa, uma análise em laboratório para definição do traço do reboco aplicado, para, então, começar o trabalho acima citado.

2- Questões relacionadas ao tratamento das superfícies: na reforma executada na Estação de Guaíçara, em 2005, sabe-se que foi utilizado um tipo de tinta inadequado ao reboco de

cal existente. Tendo em vista tais princípios, é possível definir que, em primeiro lugar, deve ser feita uma análise estratigráfica para a busca das cores originais. Depois de obtido o resultado, é necessária uma análise dos estratos posteriores, para definir, então, a melhor cor a ser utilizada, interna e externamente. Em uma segunda etapa, deve-se fazer a raspagem da tinta aplicada, de forma que se remova por completo toda a camada. Além disso, é preciso saber o tipo de reboco e o de tinta utilizado na época da construção, tanto nas áreas internas como nas externas, para então definir um tipo de tinta compatível com os substratos. É importante, também, analisar as cores de cada elemento da fachada, para que se possa fazer uma proposta condizente com o projeto e que valorize o estilo arquitetônico utilizado.

3- Quanto aos problemas de infestações de ervas daninhas e fezes de aves, deve-se removê-las as mesmas e limpar o local. Além disso, é importante que medidas sejam tomadas para impedir o acesso das aves ao edifício e que se elabore um programa de manutenção periódica.

CONCLUSÃO

No decorrer do trabalho, analisamos a história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sua criação, construção e algumas das repercussões — positivas e negativas — de sua implantação. Foi possível observar o variado e enriquecedor patrimônio que nos foi legado, abrangendo aspectos histórico-documentais e, no que concerne especificamente a este escrito, as questões vinculadas ao campo da arquitetura e engenharia. Vimos, também, a situação em que se encontram atualmente algumas das edificações ferroviárias da NOB, tendo abordado ainda questões relacionadas à preservação do patrimônio histórico em geral e do patrimônio ferroviário, em particular. Apresentou-se também o processo que levou à deterioração do patrimônio ferroviário, o que possibilitou o entendimento do estado em que estão as edificações ferroviárias e as causas de tamanho descaso para com elas. Como o objetivo da pesquisa é chamar a atenção para a importância de se preservar o patrimônio ferroviário, e, principalmente, como isso deve ser feito, buscamos algumas respostas para os questionamentos relacionados à salvaguarda desses bens, tendo como exemplo a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

A primeira e essencial questão que se coloca é o motivo pelo qual o patrimônio ferroviário deve ser preservado. No caso da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, uma das justificativas é a importância estratégica que ela teve para o país. A difícil ligação com o Estado do Mato Grosso tornou-se mais rápida e, portanto, mais eficiente, a partir da construção dos caminhos de ferro. A ocupação do noroeste do Estado de São Paulo e oeste do Brasil, assim como o acesso às fronteiras de alguns países vizinhos, permitiu uma proteção maior do território brasileiro. Além disso, a ferrovia promoveu a transformação

de muitas cidades e o surgimento de outras tantas em São Paulo e no Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul), como mencionado. Suas edificações apresentam, portanto, relevância histórica em razão dos processos de transformação aos quais estão relacionadas; ademais, sua significância é também arquitetônica, sendo testemunhos de variadas fases da construção da ferrovia, das transformações de linguagem operadas pela companhia. Por vezes foi a própria companhia a pioneira e indutora de transformações formais naquela região, tendo auxiliado ainda na propagação de modos de construir até então desconhecidos ou pouco utilizados naquela região. Algumas de suas estações possuem excepcional qualidade formal (caso de Bauru); outras, são testemunhos do saber fazer associado aos escritórios técnicos das companhias, ou seja, a arte de bem construir, de compor e de implantar edificações, possuindo relevância para a conformação de muitas cidades e de suas identidades. A EFNOB possui um conjunto significativo de bens que são relevantes no processo de renovação formal, tipológico e na eficiência construtiva.

Outra pergunta relevante é sobre o que deve ser preservado. Verificou-se que a Estrada Noroeste do Brasil apresenta conjuntos arquitetônicos imensos e outros formados por um só edifício, construídos em várias épocas diferentes e apresentando características díspares. Tendo como base um primeiro registro preliminar de edificações existentes, foram escolhidas algumas que possuíam características arquitetônicas e técnico-construtivas significativas, representativas de diversas fases da expansão da ferrovia. Os edifícios foram analisados caso a caso e foi possível verificar sua importância como memória viva da história local e também como exemplos de métodos construtivos e de composição arquitetônica. É necessária, pois, uma análise aprofundada das várias edificações, de seu papel para o conjunto das construções ferroviárias e de sua relevância para as comunidades locais – seu papel histórico, memorial e simbólico para a

conformação das identidades coletivas – para se poder definir os bens de interesse para a preservação. É importante que se deve tratar, sempre, de estudos multidisciplinares fundamentados, uma vez que essa análise é sempre fruto de um dado presente histórico, para que esse processo seja de fato algo embasado em processos cognitivos ancorados em ciências e não fruto de arbitrariedades e interesses setoriais e imediatistas.

Outra questão da maior relevância é a maneira como deve ser preservado esse patrimônio. O que devemos entender, em primeiro lugar, é que são edifícios de interesse histórico, construídos em outras épocas, com métodos construtivos e matérias diferentes das dos atuais. Antes de mais nada, deve-se, pois, considerar essas edificações como vinculadas ao tempo histórico, ou seja, não se considerando o tempo como reversível e levando em conta as várias estratificações da obra e seu transcurso ao longo dele. É importante, ainda, ressaltar que os vários materiais se comportam de maneira distinta e, portanto, devem receber diferentes tratamentos. Da mesma forma, devemos considerar que a arquitetura dessas edificações foi elaborada conforme as necessidades e linguagem utilizadas na época e que contêm parte da história e da memória de cada período, também do ponto de vista formal. Por todos estes motivos, devemos elaborar os projetos de restauro baseados em levantamentos aprofundados das características – documentais, formais e materiais – da edificação em questão, para que não se cometa um falso histórico ou um falso artístico.

Finalizando, sabemos que, atualmente, existe um “esboço” para retomada das ferrovias brasileiras. Mas apesar de sua reconhecida importância no campo do transporte de cargas, pouco se fez até agora. Seus antigos edifícios e seu material rodante continuam, em sua maioria, abandonados. Os trens, pelo menos na antiga Noroeste do Brasil, não passam de 20 km/h. O transporte de passageiros foi suprimido e um número grande de

idades sofre com a falta de investimentos e o descaso das autoridades competentes. A NOB teve a operação de sua linha privatizada em 1996 (ver capítulo I, parte I) e, desde então, sua administração vem sofrendo mudanças e já passou pelo comando de diversos grupos. No citado ano, a ferrovia foi concedida a investidores estrangeiros liderados pelo grupo norte-americano Noel Group; em 1998/99, foi incorporada à Ferropasa (Feronorte Participações S.A.); no ano de 2002, a Noroeste passa às mãos de uma nova *holding*, a Brasil Ferrovias; em 2005, mais uma vez a NOB muda de administração, passando para a Nova Brasil Ferrovias; e, nesse mesmo ano, já era anunciado o interesse de alguns outros grupos na compra da empresa. Mais recentemente, dia 09 de maio de 2006, foi anunciada a venda da Brasil Ferrovias (Novoeste, Ferroban e Feronorte) para a ALL – América Latina Logística¹, sendo a aquisição paga com ações próprias, no valor estimado de R\$ 1,2 bilhão. Após a compra, o atual presidente da Brasil Ferrovias, Elias Nigri, disse “(...) *que estão previstos investimentos de R\$ 1 bilhão em cinco anos para locomotivas, vagões e na revitalização da via permanente dos trechos de bitola larga e estreita (...)*”². Segundo ele, a maior parte do dinheiro deverá ir para a Novoeste e Ferroban.

Contudo, nenhum investimento é previsto para a recuperação do patrimônio edificado, sobre cuja propriedade e concessão de uso paira uma total desinformação. A situação atual dos edifícios, ao longo da linha da Noroeste do Brasil, como mencionado, é calamitosa. O pouco que se fez pela preservação dessas edificações é proveniente de atitudes encabeçadas pela sociedade, por empresas particulares e instituições locais. A população, de uma forma geral, mostrou-se muito interessada na preservação desses bens. Em todas as cidades onde se realizou a pesquisa, foi encontrado apoio à causa. Muitos se

¹ CHAVES, Reinaldo. *Venda da Brasil Ferrovias será concluída hoje à tarde, no Rio*. Matéria publicada no *Bom Dia* (Bauru-SP) em 09 de maio de 2006, p. A-4.

² CHAVES, Reinaldo. *AL Logística investirá R\$ 1 bi na recuperação das três ferrovias*. Matéria publicada no *Bom Dia* (Bauru-SP) em 10 de maio de 2006, p. A-4.

colocaram à disposição para obter materiais iconográficos, textos, reportagens e livros relacionados ao tema. Também, de muita importância, foi o contato com antigos ferroviários da NOB e antigos moradores do local, que se mostraram muito preocupados e, ao mesmo tempo, inconformados com o quadro das ferrovias no Brasil. São pessoas que participaram do crescimento das cidades, onde a ferrovia era o símbolo do “desenvolvimento” e de articulação com o “mundo exterior”.

Por fim, pode-se concluir que a ferrovia sempre foi de suma importância para a economia do país, para memória sentimental e cultural de seu povo e, assim sendo, seus edifícios merecem ser preservados e restaurados. É relevante que a sociedade se una e cobre, de seus governantes, medidas urgentes para a recuperação dessa parte importante da nossa história. Mas, concomitantemente, é preciso que as pessoas tomem conhecimento do patrimônio que têm nas mãos e saibam conservá-lo da maneira correta. É preciso conhecer a história dessas construções, suas técnicas construtivas e sua arquitetura, bem como seu papel para os locais onde estão implantadas, como foi mostrado aqui. Baseado nesse conhecimento, deve-se propor projetos de restauração condizentes com suas características. As diretrizes para intervenção em edifícios ferroviários aqui expostas podem servir como orientação, no que diz respeito ao método e aos princípios empregados, para futuras intervenções em prédios com a mesma tipologia. Mas devemos salientar ainda que cada caso é um caso particular e, dessa forma, deverá ser estudado também em seus aspectos caracterizadores, de sua conformação, técnicas construtivas e transcurso ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, Alexandre. *Construções Civas*. São Paulo, Empresa Gráfica da “Revista dos Tribunais” LTDA, 1952, 3ª. ed.
- ANDRADE, Antonio Luiz Dias de. *Um Estado Completo que Pode Jamais ter Existido*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 1993.
- ANDRADE, Edgard Lage de. *Sertões da Noroeste*. s. d.
- ANDRADE, Mario de. Cartas de Trabalho: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade (1936-1945). Rio de Janeiro, MINC/SPHAN/ Pró-Memória, 1981.
- ANDRADE, Rodrigo Mello Franco de. *Brasil: Monumentos Históricos e Arqueológicos*. México D. F., Instituto Panamericano de Geografia e História, 1952.
- ARANTES, Antonio Augusto (org.). *Produzindo o passado: Estratégias de Construção do Patrimônio Cultural*. São Paulo, Brasiliense, 1984.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo, Edições Melhoramentos, 2ª. Edição, s.d.
- BARROS, Luís Gustavo Martins. *Conheça Pirajuhy*. Pirajuí, Gráfica e Editora Pirajuí, 1998, 1ª edição.
- BAURU, Monografia. Editada sob os auspícios da Prefeitura Municipal. Habitat Editora Limitada, São Paulo, 1952.
- BINNEY, Marcus; MACHIN, Francis; POWELL, Ken. *Bright Future - The Re-use of Industrial Buildings*. London, Save Britain's Heritage, 1990.
- BOITO, Camillo. *Os Restauradores*. São Paulo, Ateliê, 2002.
- BONELLI, Renato. Verbete: Il Restauro Architettonico. In: *Enciclopedia Universale dell'Arte*, Novara, Istituto Geografico de Agostini, 1983, 4. ed. (1. ed. 1958).
- BRANDI, Cesare. *Teoria del Restauro*. Torino, Einaudi, 1977.
- BUCHANAN, R. Angus.. *Industrial Archeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin, 1974, 2. ed.
- BURKE, Edmund. *Uma investigação filosófica sobre a origem de nossas idéias do sublime e do belo*. Tradução, apresentação e notas Enid Abreu Dobránszky, s.l., s.e., s.d.
- CALVO, Antonio. “A Noroeste do Brasil”. *Revista Ferrovia*, 1960.
- CARBONARA, Giovanni. *Avvicinamento al Restauro. Teoria, Storia, Monumenti*. Napoli, Liguori, 1997.
- CARTA de Veneza. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, 1987, n. 22, pp. 106-107.
- CASTRO, Hugo de. *O Drama das Estradas de Ferro no Brasil*. São Paulo, SP, LR Editores Ltda, 1981.
- CASTRO, Sônia R. *O Estado na Preservação de Bens Culturais: o Tombamento*. Rio de Janeiro, Renovar, 1991.

- CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. Tradução de Luciano Vieira Machado – São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.
- CODEPAC, Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural. *Decreto de Nomeação, Convocações, Atas de 1999, Atas de 2000, Atas de 2001 e Decretos de Tombamento*, UNESP, Universidade Estadual Paulista. Administração Nilson Ghirardello e Roberto Chinalha.
- COELHO, Gustavo Neiva. *Art Déco: Os Signos do Poder na Arquitetura Oficial em Goiânia*. ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA - Centro de Arquitetura e Urbanismo – 1º Seminário Internacional – Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 165.
- CONDE, Luiz Paulo Fernandez. *Art Déco: Modernidade antes do Movimento Moderno*. ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA – Centro de Arquitetura e Urbanismo – 1º Seminário Internacional – Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 69.
- CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas Articuladas*. São Paulo, CGT, 1960.
- COSSONS, Neil. *The BP Book of Industrial Archaeology*. London, David&Charles, 1978, 3. ed.
- COSTA, Lúcio. *Lúcio Costa: Registro de uma Vivência*. São Paulo, Empresa das Artes, 1995.
- CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. *Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909
- DAUMAS, Maurice. *L'Archéologie Industrielle en France*. Paris, Laffont, 1980.
- DERENJI, Jussara da Silveira (org.). *Arquitetura do Ferro. Memória e Questionamento*. Belém, Cejup, 1993.
- DORFLES, Gillo. *A arquitetura moderna*. São Paulo, Editora Martins Fontes, s/d.
- DUARTE, José. *Um maquinista na História*. São Paulo, Editora 8 de Março, 1988.
- EDIÇÃO Histórica, Bauru, São Paulo – Brasil. São Paulo: Editorial Focus, Departamento Histórico, Coordenação Salvador Obiol de Freitas, 1977.
- FEILDEN, Bernard M. *Conservation of Historic buildings*. London, Butterworth, 1994.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 2ª. Edição, 1986.
- FERREIRA, Jurandyr Pires (planejamento e orientação). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. XXVIII Volume. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 1957.
- FIGUEIREDO, José Lima. *A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia*. São Paulo, José Olympio Editora, 1950.
- FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em Processo - Trajetória Política Federal de Preservação no Brasil*. Rio de Janeiro, UFRJ/Minc/IPHAN, 1997.

- FRAGA, Josefina de Campos. *Relembrando Tibiriçá*. Bauru, 1996.
- GALVÃO, Manoel da Cunha. *Notícias sobre as Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, 1869.
- GASPAR, Antônio Francisco. *Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870-1875*. São Paulo, Eugênio Cupolo, 1930.
- GHIRARDELLO, Nilson. *A ação do Conselho de Defesa do Patrimônio em uma cidade nova e de porte médio brasileira*. www.bauru.sp.gov.br/codepac/codepac artigos. Acesso em 15 de Novembro de 2003.
- _____. *Nos trilhos do passado. O conjunto da NOB em Bauru*. Artigo apresentado no V Seminário Nacional – I Encontro Latino Americano – UNIMEP, Piracicaba – SP, Agosto – 2001.
- _____. *Á Beira da Linha. Formações Urbanas da Noroeste Paulista*. Tese de Doutorado, 1999. Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. *E.F Noroeste do Brasil (1908-1975), RFFSA (1975-1996), Município de Lins, SP*. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/lins.htm>, acesso em 28 de março de 2006.
- GIOVANNONI, Gustavo. *Questioni di architettura nella storia e nella vita*. Roma, Società Editrice D'arte Illustrata, 1925.
- _____. Verbete: Restauro dei Monumenti. In: *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*. Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana (Treccani), 1936, v. 18, pp. 127-130.
- GYMPEL, Jan. *História da Arquitetura: da antiguidade aos nossos dias*. Colônia (Alemanha), Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 2001. Título original: *Geschichte der Architektur – Von der Antike bis Heute*. Tradução do alemão: Virgínia Blanc de Sousa.
- JOKILEHTO, Jukka Ilmari. *A History of Architectural Conservation*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 1999.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas, Ed. Unicamp, 1996.
- LE MOS, Carlo A. C. *O que patrimônio histórico*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1987, 5º edi.
- LIMA, João Francisco Tidei. *Antigo Conjunto da Companhia NOB Parecer*. www.bauru.sp.gov.br/codepac.processostombados/parecer. Acesso em 15 de Novembro de 2003.
- _____. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. São Paulo, Dissertação de Mestrado em Ciências Humanas na área de História Social. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP), 1978.

- MAGALHÃES, Paulo de. *O Povo de Lins*. São Paulo: Oficinas Gráficas de Saraiva S.A., 1954.
- MATOS, Odilon Nogueira. *Café e Ferrovias: a Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1974. Tipografiase Livrarias Brasil S/A, 1958.
- MEC/SPHAN/Pró-Memória. *Restauração e Revitalização de Núcleos Históricos. Análise Face à Experiência Francesa*. Brasília, 1980.
- _____. *Proteção e Revitalização do Patrimônio Cultural no Brasil: uma Trajetória*. Brasília, 1980.
- MIGUEL, Jorge Marão Carnielo. *Tratados e teorias sobre arquitetura. Um estudo sobre o pensamento arquitetônico*. s.l., s.e., s.d.
- MILET, Vera. *A teimosia das Pedras: um estudo sobre a preservação do Patrimônio Ambiental do Brasil*. Olinda, Prefeitura de Olinda, 1988.
- NAVA, Márcia. Site www2.uol.com.br/bauruemdia/colunas/marcia/texto1.htm, acesso em 19 de maio de 2005.
- NETO, Antonio Filho. *História da Engenharia*. www.fabricioeng.hpg.ig.com.br/serv02.htm. Acesso em 22 de Novembro de 2003.
- _____. *Contexto Histórico do Concreto Armado*. www.fabricioeng.hpg.ig.com.br/serv02.htm. Acesso em 22 de Novembro de 2003.
- NEVES, Correia das. *A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Tipografias e Livrarias Brasil S/A, Bauru – SP, 1958.
- PAIVA, Carlos Fernandes de. *Narrativas Sintéticas dos Fatos que motivaram a fundação de Bauru*. Gráfica São João LTDA, 1975.
- PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Manuscritos do autor. Bauru, NUPHIS – Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina”, 2005.
- _____. *Memorial da Câmara Municipal de Bauru – 1896 – 1996*. Bauru: Fergraf Comércio e Serviços Gráficos, 1996.
- _____. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.
- PÉREZ, Filemón. *Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. São Paulo, s. e., 1918.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da Viação Pública de São Paulo*. São Paulo, Vanorden, 1903.
- PIRES, Luciano Dias. “Primeiros tempos da nossa Bauru”, **Folder Comemorativo**, s/d.
- _____. *A mudança do nome do município*. **Jornal Mensal Bauru Ilustrado**, Bauru, agosto de 2003.
- PLANART (Coordenação de Nestor Goulart Reis Filho). *Relatório Técnico para as Obras de Recuperação de Estações*. São Paulo, 1978.

-
- .*Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. S.I., Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2001.
- PLANO Diretor de Bauru, Caderno de Dados, Levantamentos e Diagnóstico, Lei nº. 4126 / 1996.
- POSSAS, Lidia M. Viana. *Mulheres, Trens e Trilhos*. Bauru, Edusc, 2001.
- PUBLICAÇÃO Especial Agroquímica – Agroquímica Indústria. *Os frutos da terra – Bauru 1896-1988*. Marprint Editora, 1988.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, EUFMS, 1997. *Estrada de Ferro Noroeste: uma ferrovia entre dois mundos*. Tese de Doutorado, 2002.
-
- . *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, SP : EDUSC; Campo Grande, MS : Ed. UFMS, 2004.
- RAISTRICK, Arthur. *Industrial Archeology, an Historic Survey*. Frogmore, St. Albans, Paladin, 1973 (2.ed.).
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: FBSP, 1997.
- RIEGL, Alois. *Il Culto Moderno dei Monumenti. Il suo carattere e i suoi inizi*. Bologna, Nuova alfa Editoriale, 1990.
- RUSKIN, John. *The Seven Lamps of Architecture*. Sunnyside, Kent, George Allen, 1889, 6. ed.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Ação Regional. *Atlas Regional do Estado de São Paulo*. São Paulo, 1978.
- SCHORSKE, Carl. E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. Tradução Dense Bottmann, São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.
- SILVA, Alcides. *Roteiro histórico: uma cidade e uma instituição*. Bauru, Tipografia Comercial, 1957.
- SOARES, Naia Alban. *Art Déco e Moderno: conceitos que se confundem no ambiente progressista brasileiro*. ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA - Centro de Arquitetura e Urbanismo – 1º Seminário Internacional – Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU, Solar Grandjean de Montigny – PUC/RJ, 1997, p. 217.
- SOUKEF Júnior, Antonio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. São Paulo, 2005. Tese de doutorado, área de concentração: Estrutura Ambientais e Urbanas – FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP – Universidade de São Paulo.
- STRATTON, Michael & TRINDER, Barrie. *Twentieth century industrial archeology*. London, Spon, 2000.
- STRATTON, Michael (org.). *Industrial buildings. Conservation and regeneration*. London, Spon, 2000.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil*, 2 vols. Rio de Janeiro, Clavero, 1984-1993.

TOLEDO, Benedito Lima de. Patrimônio Cultural: graus de intervenção nos monumentos históricos, *Sinopses*, 2001, n. 35(junho), pp. 32-38.

TRABALHO E SENTIMENTO: história de vida de ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa / Célio José Losnak, coordenador – Bauru, SP: Prefeitura Municipal de Bauru / Secretaria de Cultura, 2003. (Nos trilhos da memória: ferrovia e ferroviários; v.1).

VARGAS, Milton (org.). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo, UNESP, 1994,

VASCONCELOS, Augusto Carlos de. *História do Concreto Armado no Brasil*. Contribuições para a História da Engenharia no Brasil/ coord. M. Vargas. – São Paulo: EDUSP, 1994, p. 77-115.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. *Restauração*. São Paulo, Ateliê, 2001.

XI CONABEA, Congresso Nacional da ABEA. XVII ENSEA, Encontro Nacional sobre Ensino de Arquitetura e Urbanismo. *Técnicas Retrospectivas: “Manutenção e Reabilitação da Paisagem Construída”*. Luciano Rodrigues Torres, Aloisio Joaquim Rodrigues Junior, organização editorial, Rio de Janeiro, 2001.

ZANLOCHI, Terezinha Santarosa. *Bauru: nossa história na escola: 1º. Grau* / Terezinha Santarosa Zanlochi e Gabriel Ruiz Pelegrina. Bauru: Edi-pro – Edições Profissionais, 1992.

LEGISLAÇÃO

Decreto 6.791 de 26/11/1993. Regulamenta Lei 3.486/92.

Decreto 7.492 de 10/11/1995. Designa membros para o CODEPAC.

Decreto 7.547 de 03/01/1996. Substitui membro do CODEPAC.

Decreto 7.579 de 15/02/1996. Aprova Regimento Interno do CODEPAC.

Decreto 9.250 de 16/08/2002. Regulamenta Lei 3.486/92.

Lei 3.566 de 24/05/1993. Altera artigo 3º da Lei 3.486/92.

Lei Câmara 3.486 de 24/08/1992. Cria CODEPAC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru).

CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP / RFFS.A.

ALBUM Fotográfico organizado pelo Sr. Correia das Neves. Bauru, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 1954.

ANUÁRIO da Noroeste. Araçatuba, A.S.Lara Ltda, 1956.

BUENO, Silveira. *Vocabulário Tupi-Guarani Português*. São Paulo: Brasilivros Editora e Distribuidora LTDA, 3ª. Edição, 1984.

ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. *O Estado de São Paulo. Zona Noroeste*. Traduções de Otto Heukrodt, do inglês; Lauro Montanari, do italiano; Luiz Royo, do hespanhol. Legendas do Dr. A. M. de Ercilla. Direção técnica de P. Nuñez Arca. Editores: Propaganda Pan-Americana, São Paulo, 1928.

FERROVIAS do Brasil 1970. Imp. Na Seção Gráfica do DNEF.

FOLHA DE SÃO PAULO. *História do Brasil. Os 500 anos do país em uma obra completa, ilustrada e atualizada*. São Paulo, Empresa Folha da Manhã e Zero Hora/RBS Jornal, 1997, 2ª edição.

FOTOS das Estações Ferroviárias de Bauru, Pirajuí, Lins e Guaíçara.

GUIA Preliminar do Centro de Memória Regional. Bauru, 1995.

LIMA, João Francisco Tidei. *Bauru sob o signo da ferrovia*. CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP/RFFS.A.Bauru, 2001.

_____. *O Brasil, Bauru e as Ferrovias*.CENTRO DE MEMÓRIA REGIONAL UNESP/RFFS.A., Bauru, 2001.

NOROESTE *Ferrovia da Integração*. Bauru, Publicação do Departamento Regional de Comunicação Social da Regional de São Paulo da RFFS.A., Oficinas do Jornal da Cidade de Bauru Ltda, 1982.

PROJETO Arquitetônico, Fundações, Estrutural, Hidráulica e Elétrica completo do Edifício da Estação Ferroviária de Bauru.

RELATÓRIO do Ano de 1921, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz. *Introdução ao Relatório referente ao exercício de 1921*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1921, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz. *Resumo do Relatório sobre os serviços da estrada em o anno de 1921*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1924, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Oscar Teixeira Guimarães. *Relatório referente ao exercício de 1924*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1925, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Alfredo de Castilho. *Relatório referente ao exercício de 1925*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1926, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, M.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Alfredo de Castilho. *Relatório referente ao exercício de 1926*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1931, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Henrique Eduardo Couto Fernandes. *Relatório do ano de 1931*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1935, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor Engº. Alfredo de Castilho. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1937, apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor Major Américo Marinho Lutz. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1948, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Coronel José de Lima Figueirêdo. *Relatório referente ao ano de 1948*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

RELATÓRIO do Ano de 1954, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Otávio Marcondes Ferraz, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Diretor da Estrada Engº. Gastão Rocha Leão. *Relatório referente ao ano de 1954*. ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

REVISTA Ferrovia. Rio de Janeiro, Edição Especial, abril de 1997.

SITES VISITADOS

www.bauru.sp.gov.br , acesso em 18 de maio de 2005.

www.cdbrasil.cnpm.embrapa.br, acesso em 28 de julho de 2004.

www.der.sp.gov.br, acesso em 29 de julho de 2004.

www.estacoesferroviaria.com.br, acesso em Novembro de 2003.

www.guaicara.com - acesso em 18 de junho de 2005.

www.maps.google.com, acesso em 18 de agosto de 2005

www.ibge.gov.br, acesso em 27 de julho de 2004.

www.jcnet.com.br, acesso em 18 de maio de 2005.

www.lins.sp.gov.br, acesso em 03 de novembro 2003.

www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/agricultura.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/cafe.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/comercio.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/industrias.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/mapara.htm, acesso em 26 de julho de 2004.

www.portaleducacional.com.br/reportagens/dinheiro/brasil.asp, *A moeda no Brasil*, acesso em 07 de abril de 2005.

www.usc.br/nucleohistoria/corpo.htm, acesso em 18 de novembro de 2003.

ARTIGOS DE JORNAIS E REVISTAS

BOCHEMBUZO, Daniela. “*Slogan não reflete identidade local*”. Jornal da Cidade de Bauru LTDA. Bauru, quinta-feira, 1º de Agosto de 2002, p, 02.

CORREIO DE PIRAJUÍ - Diretor: Arnaldo B. Cristianini. Pirajuí, dezembro de 1950. Edição de PRIMEIRO ANIVERSÁRIO.

ESTAÇÃO Criatividade. Publicação única, 10 de novembro de 2002.

FOLHA DE SÃO PAULO. *História do Brasil. Os 500 anos do país em uma obra completa, ilustrada e atualizada*. Empresa Folha da Manhã e Zero Hora/RBS Jornal, 2ª edição, 1997.

GONÇALVES, Nélson. “*Estação da NOB pode virar shopping*”, Jornal da Cidade de Bauru LTDA. Bauru, quinta-feira, 4 de Maio de 2006, p, 04.

PIRES, Luciano Dias. “*As Ferrovias na História de Bauru*”. Bauru, Apoio Cultural Grupo Chedalgos, s/ data.

BIBLIOTECAS E ÓRGÃOS CONSULTADOS

CIDADE DE BAURU - SP:

Biblioteca da Universidade do Sagrado Coração – USC.

Biblioteca da Universidade Estadual Paulista – UNESP – Campus Bauru.

Biblioteca Municipal de Bauru

Centro de Memória Regional UNESP / R.F.F.S.A.

Museu Ferroviário da Prefeitura Municipal de Bauru.

Prefeitura Municipal de Bauru.

Rede Ferroviária Federal S.A. - R.F.F.S.A. - Setor de Patrimônio.

DISTRITO DE TIBIRIÇÁ – BAURU – SP:

Subprefeitura do Distrito de Tibiriçá.

CIDADE DE PIRAJUÍ – SP:

Biblioteca da Escola Estadual Ademar de Barros.

Prefeitura Municipal de Pirajuí.

CIDADE DE LINS – SP:

Câmara Municipal de Lins.

Jornal “O Correio de Lins”.

Prefeitura Municipal de Lins.

CIDADE DE GUAÍÇARA – SP:

Prefeitura Municipal de Guaiçara.

CIDADE DE SÃO PAULO – SP:

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU, da Universidade de São Paulo – USP – Cidade Universitária.

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU, da Universidade de São Paulo – USP – Pós-Graduação.

Biblioteca da Arquitetura, Urbanismo, Comunicação e Artes da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

APÊNDICE I

INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE AS CIDADES ESTUDADAS

BAURU

RELATÓRIO DE 1858 DO SUBDELEGADO CLAUDINO JOSÉ PEREIRA, ENCAMINHADO AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO

O relatório transcrito abaixo aparece no livro *Edição Histórica, Bauru*, publicado em 1977, descreve as atividades de Felicíssimo Antônio Pereira no desbravamento da região noroestina e seu trabalho de catequese com os índios da região.

“(...) Ilmo. e Exmo. Sr.:

Em cumprimento ao ordenado por V. Exa em Portaria de 19 de novembro pretérito, tratei de indagar quem é esse cidadão de que trata a dita Portaria que empreende catequizar os índios selvagens, tendo informação que esse cidadão é Felicíssimo Antônio Pereira, que já tem empregado seus esforços para tal empresa, procurei informar-me pessoalmente dele, o modo por que pretende, conseguir tão louvável como arriscada empresa, obtive bom resultado, e levo a consideração de V. Exa. o seguinte:

Informa-me o dito cidadão que já bastante sacrifício há feito para catequizar os índios que não muito longe da sua fazenda existem aldeados, tendo empregado uma quantia conforme com a sua possibilidade em compras de baetas, fazendas de cores, instrumentos de cortar, de cozinha. E que levou para distribuir quando, conseguisse surpreendê-los em seu aldeamento, mas que foi infeliz na primeira empresa, recebendo deles duas flechadas, e eles não se iludiram com os trens deixados no mato. Quanto ao modo prático, diz ele que entende que para conseguir conciliá-los e chamá-los à comunicação, que é preciso surpreendê-los no aldeamento enquanto dormem, com uma força superior a eles tanto em pessoal quanto em armas, que vão precisar alguns intérpretes e alguns instrumentos musicais para depois de aterrados com o número de pessoas estranhas e armas rompessem alguns toques melodiosos que os encantem e os extasiem, dando-lhes a entender a intenção de paz e aliança; que desempenhados esses meios sem o uso de armas devem os intérpretes entrar na aldeia e partilhar com as famílias objetos de curiosidade e que os intérpretes serão lógicos para lhes fazer todas as persuasões e chamá-los ao grêmio da sociedade. Conseguido este

primeiro impulso se deve destinar outro aldeamento dando-se de propriedade terreno suficiente para serem aquinhoadas todas as famílias.

Que é necessário que o Exmo. Governo auxilie as despesas e que preste a força necessária visto que sua possibilidade é escassíssima em comparação da grande empresa.

Que a bem da humanidade e da Pátria oferece esse pessoal poucos bens deixando o mais por conta do Exmo. Governo, de quem espera ser coadjuvante em tão importante empresa, empregando o Exmo. Governo todos os meios de que puder dispor para que ela tenha uma força a sua disposição, bastando para isso que as autoridades do município sejam autorizadas e lhe prestem a força precisa com paisanos versados na lida com essa gente.

Propõe-se igualmente a abrir uma estrada à sua custa da sua fazenda até o aldeamento logo que houver colhido algum resultado favorável da primeira empresa.

Disse-me em conclusão que é muito urgente que sejam catequizados desde logo estes índios, não só para chamá-los à religião e à civilização, como também para evitar o perigo e imensos prejuízos a que estão expostos continuamente ele e seus vizinhos, que já bastante hão sofrido e continuamente são ameaçados, e essas ameaças assaz aterradoras por ser essa horda de índios composta de número inconsiderável.

Sou informado de outras pessoas que essa aldeia é muito grande, que se fosse preciso atacá-los seriam necessários cinquenta homens para cercar uma só frente por ser muito extensa e porque seus habitantes são muitos e bravos.

É quanto posso informar a tal respeito e faço votos para que se realize tão alta empresa, para que cessem os habitantes deste distrito em grande parte de serem flagelados por esses pobres ignorantes, ficando também por esse meio abolido o escandaloso procedimento de alguns sertanejos contra os míseros selvagens, que só por isso são dignos de lamentar-se a sua morte.

Deus guarde a V. Exa. muitos anos. Vila de Botucatu, 24 de janeiro de 1858.

a) Claudino José Pereira (...)”¹.

¹ EDIÇÃO Histórica, Bauru, São Paulo – Brasil. São Paulo: Editorial Focus, Departamento Histórico, Coordenação Salvador Obiol de Freitas, 1977, p. 8 e 9.

SOBRE A ORIGEM DO NOME “BAURU”

Correia das NEVES, no texto *A origem da palavra Bauru (Edição Histórica Bauru)*, apresenta várias versões para o significado da palavra Bauru, como a de João Mendes de Almeida, que considera a palavra Bauru como corruptela de “mbai-yúru”, que significa “(...) *dependurado, com gargantas e redemoinhos, referindo-se a cachoeiras e ribeirão ‘em forte declive’, estreitando-se em alguns lugares as margens e fazendo redemoinhos às águas. (...)*”²; e a de Teodoro Sampaio com um significado diferente do citado por NAVA, “(...) *Bauru é corrupção de ‘upaú-r-ú’ ou antes, de ‘upaú-r-y’ rio da lagoa ou dos banhados.(...)*”³. Mas no entender de NEVES, a palavra Bauru é corrupção de “Ypaurá, que significa rio, água corrente da lagoa, onde “Upá” ou “Upaú” é lago, lagoa, água represada e “U” é água corrente, rio líquido. Segundo o autor, o “R” entrou por eufonia.

SOBRE O BRASÃO DE ARMAS E A BANDEIRA DO MUNICÍPIO

O “*brasão de armas*”, um dos símbolos oficiais do município e o mais antigo⁴, apresenta elementos que identificam antigas riquezas destas terras e fazem referência aos nossos colonizadores. Foi “*criado em 1929 e oficializado pela Lei Municipal nº. 332*”. Segundo o *site* oficial da Prefeitura de Bauru, o Brasão sofreu modificações em 09 de outubro de 1991, pela Lei Municipal nº. 3.393, que conservou do brasão as mesmas figuras, mas deu a elas novas formas. O significado das figuras representadas é: a coroa com torres simboliza a colonização portuguesa no Brasil; as estrelas representam as antigas

² EDIÇÃO Histórica Bauru, op. cit., p.31.

³ Ibidem.

⁴ Informações retiradas do *Site* oficial do município, www.bauru.sp.gov.br, acessado em 19 de maio de 2005.

ferrovias Noroeste do Brasil, Paulista e Sorocabana; a onça simboliza a suçuarana, espécie que havia na região; os ramos de café representam a primeira riqueza agrícola do município; “*Custus Vigilat*”, significa “*Sentinela Alerta*”. As cores do brasão de armas também têm significado: amarelo, simboliza a nobreza, a fé e a sabedoria de pioneiros colonizadores; verde representa a floresta nativa e os pujantes cafezais do município; vermelho, significa o sangue bauruense derramado patrioticamente.

Figura 1 – Brasão de Armas do Município de Bauru.

Fonte: Site Oficial da Prefeitura Municipal de Bauru – www.bauru.sp.gov.br.

Outro símbolo relevante é a bandeira do município. De acordo com o *site*, Bauru já possuía uma bandeira, mas em 30 de setembro de 1991, pela Lei nº 3.393, de 09 de outubro de 1991, esta sofreu modificações. O brasão antigo foi substituído por sua nova versão e foram acrescentadas pontas de lanças que significam o pioneiro colonizador no seu avanço para o Oeste, desbravando sertões e plantando cidades. Observou-se que as cores da bandeira obedecem às mesmas do brasão, portanto, têm o mesmo significado.

Figura 2 – Bandeira do Município de Bauru.

Fonte: Site Oficial da Prefeitura Municipal de Bauru – www.bauru.sp.gov.br.

TRANSCRIÇÃO DA LEI Nº 209, DE 30 DE AGOSTO 1893, SOBRE A CRIAÇÃO DO DISTRITO DE PAZ DE BAURU

“(...) Faço saber que o Congresso Legislativo do Estado decretou e eu promulguei a lei seguinte:

Art. 1º.) Fica criado um distrito de paz na povoação do Patrimônio do Bauru, anexo ao município da Vila de Fortaleza.

Art. 2º.) As divisas do novo distrito de paz serão as seguintes: a demarcação terá princípio na terra do rio Batalha com o rio Tietê; pelo mesmo rio acima seguirá até a barra da Lagoa Parada; por esta acima até a barra da Água da Boa Vista, saindo por esta até a casa de Francisco Tomás; daí acompanhará a estrada que vai para Fortaleza, até as duas passagens, sítio que foi do finado João Joaquim Pereira; e, subindo pelo Ribeirão do Campo, até as suas últimas cabeceiras, seguirá rumo à estrada que vai para o Cardoso, até o sítio do Comendador Borges, compreenderá, na mesma direção, todas as vertentes do rio Dourado, chegará ao rio Tietê e subirá até o rio Batalha.

Art. 3º.) Revogam-se as disposições em contrário. O secretário do Estado dos Negócios do Interior assim a faça executar.

Palácio do Governo do Estado de São Paulo, 30 de agosto de 1893.

Bernardino de Campos

*Cesário Mota Júnior (...)”*⁵

TRANSCRIÇÃO DA INDICAÇÃO DE ALTERAÇÃO DA SEDE DO MUNICÍPIO DE BAURU

“(...) CONSIDERANDO que os vereadores que compõem a Câmara Municipal do Espírito Santo da Fortaleza são todos residentes na próspera e futura povoação de Bauru;

que aquela povoação dista mais de quatro léguas da decadente Vila de Fortaleza;

⁵ EDIÇÃO Histórica, Bauru, op. cit., p. 15.

que por causa da distância os vereadores não poderão reunir-se tão freqüentemente quanto exigem os interesses municipais que lhes foram confiados pelo eleitorado;

que, além desse inconveniente, sobressai ainda o da falta de recursos que há na despovoada Vila da Fortaleza, onde nem sequer existe quem possa fornecer aos vereadores, em épocas de sessão, as refeições diárias;

que a Vila de Fortaleza está em completa decadência e total abandono, ao passo que a futura povoação de Bauru prospera, aumenta e povoa-se dia a dia;

INDICO que seja elevada a Vila à povoação de Bauru pedindo-se para este ato a aprovação do Governo do Estado e desde este dia se considere mudada para aquela Vila a sede da Municipalidade, dando-se disto conhecimento ao governo do Estado (...)”⁶.

TRANSCRIÇÃO DA LEI Nº. 1.225, REFERENTE À CRIAÇÃO DA COMARCA DE BAURU

O então Presidente da Província de São Paulo, Albuquerque Lins promulga a Lei nº. 1.225 que cria tal comarca, nos seguintes termos:

“(...) Art. 1º.) Fica criada a Comarca de Bauru, compreendendo todos os distritos de paz do município do mesmo nome, menos o de Piratininga, que continuará a pertencer à Comarca de Agudos e passará a fazer parte desse mesmo município.

Art. 2º.) São desmembrados da comarca e município de Rio Preto os distritos de Paz de Miguel Calmon e Penápolis, que passam a pertencer ao município e comarca de Bauru.

Art. 3º.) Fica anexada ao distrito de Penápolis toda a parte do distrito de Itapura situada à margem esquerda do rio Tietê.

Art. 4º.) A nova comarca terá por sede a cidade de Bauru.

Art. 5º.) É elevada à categoria da terceira classe a delegacia de polícia de Bauru.

⁶ Ibidem, p. 15.

Art. 6º.) Fica autorizado o governo a abrir os créditos necessários para a execução da presente lei, que entrará em vigor desde a data da sua publicação.

Art. 7º.) Revogam-se as disposições em contrário.

O Secretário do Estado dos Negócios da Justiça e Segurança Pública assim o faça executar.(...)”⁷.

SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO

Para complementar as informações contidas no Capítulo I, sobre o município de Bauru, abaixo descrevemos algumas de suas características:

O município de Bauru limita-se ao norte com os municípios de Regionópolis e Arealva, ao sul com Piratininga, a leste, Agudos e Pederneiras, e a oeste, Avaí, conforme Lei Federal nº. 8.092, de 28 de fevereiro de 1964. Possui área de 702 km², com perímetro urbano de aproximadamente 120 km, que corresponde a 17% do município. Sua sede está a 286 km de distância em linha reta, da capital do Estado.

Figura 3 – Mapa do Estado de São Paulo com a localização de Bauru.

Fonte: www.bauru.sp.gov.br/site/historia/localizacao.html.

⁷ EDIÇÃO Histórica Bauru, op. cit., p. 20.

Bauru é a cidade sede da 7ª Região Administrativa do Estado, que é formada por 36 municípios, “(...) instituída pelo Decreto Estadual nº52.576, de 12/12/70, com o objetivo de promover a integração dos setores da administração pública e de Estados – municípios.(...)”⁸. Em virtude da extensão das regiões administrativas, o governo subdividiu-as, dando origem a 42 Regiões de Governo, pelo Decreto Estadual nº22.940 de 29/11/84, sem extinguir as antigas Regiões Administrativas. Bauru é, portanto, cidade sede da 7ª Região Administrativa, e sede de uma Região de Governo, com 21 municípios.

Figura 4 – Mapa da Região Administrativa de Bauru.

Fonte: <http://www.igc.sp.gov.br/default/MAPAO/MapaoRA1.htm>, acesso em 19 de agosto de 2005.

Através da rodovia SP-225 – Bauru/Ipauçú e SP – 321 - Bauru/Iacanga, o município está interligado com a região sul e norte, respectivamente. A SP-294 – Bauru/Marília liga a cidade à região oeste e sudoeste, levando até o norte do Estado do Paraná. A rodovia Marechal Rondon, que corta o município, faz a ligação de Bauru com a região noroeste do Estado de São Paulo, de um lado, e de outro, com a região sudeste e tem

⁸ PLANO Diretor de Bauru, Caderno de Dados, Levantamentos e Diagnóstico, Lei nº. 4126 / 1996.

como ponto inicial a cidade de São Paulo. A SP-225, além da ligação acima citada, também, liga Bauru à região leste do Estado.

GASODUTO BRASIL – BOLÍVIA: Já implantado, tem seu traçado paralelo ao Rio Tietê, cortando o Estado de São Paulo. Vindo da Bolívia pelo Estado de Mato Grosso do Sul, nas proximidades de Campinas, corrige seu rumo tomando a direção sul com o objetivo de, no futuro, atingir Porto Alegre (RS), antes, porém, atravessando os Estados do Paraná (pela região de Curitiba) e Santa Catarina (entre Blumenau e o Litoral). Ao demandar pelo interior de São Paulo, desperta interesse de várias microrregiões, inclusive a de Bauru, da qual o gasoduto estará distante, em seu ponto mais favorável, apenas 50 km. Torna-se, assim, um fator importante na atração de novos investimentos no setor produtivo e, conseqüentemente, na geração de empregos, favorecendo as comunidades hospedeiras do histórico investimento.

Particularmente Bauru, possuidora de vasto e importante entroncamento energético das Centrais Elétricas de São Paulo - CESP, há a expectativa de que, além da atração de indústrias e demais investimentos, se possa implantar uma usina termoeletrica, transformando gás em energia elétrica e aproveitando a rede de distribuição para toda a região. A importância do gás boliviano é que se trata de fonte energética barata e não poluidora. É necessário lembrar que o Gasoduto que traz, hoje, o gás da Bolívia, num futuro não muito distante poderá ter seu fluxo invertido, transportando gás da bacia de Santos para o oeste brasileiro.

CLIMA : A região de Bauru ocupa a posição central do Estado de São Paulo e o município localiza-se nas coordenadas geográficas de 22° 18' 53", latitude sul, e 49° 03' 38", longitude WGr, situado na faixa tropical. Sofre influência de clima mesotérmico, de

inverno seco e verão chuvoso, também chamado Clima Tropical de Altitude. Estudos do clima de Bauru elaborados pelo IPMet – UNESP Bauru informam que ele apresenta ventos leves na superfície. Há, no entanto, períodos ocasionais de ventos fortes e períodos breves de rajadas associadas a temperaturas altas. As direções predominantes dos ventos são leste-sudeste, no período de janeiro a maio; desloca-se para sudoeste em junho, noroeste em julho e atinge, no mês de dezembro, o sul.

GEOLOGIA: Caracteriza-se por duas unidades de rochas básicas – uma composta de arenitos localizado nos topos dos chapadões, encontrada em quase todos os municípios. Tais arenitos são chamados areões, apresentando sérios problemas de fertilidade e suscetibilidade à erosão; outra é formada por efusivos basálticos, cuja decomposição dá origem a um solo avermelhado, bastante fértil, encontrado predominantemente em Lençóis Paulista, Pederneiras, Macatuba e quase todo Vale do Tietê. O Relevo de maneira geral é pouco acentuado.

No município, em consequência do tipo de solo rural, o abastecimento e a irrigação não são simples como ocorre em outras localidades. As melhores terras para lavoura são de cota mais alta, constituídas pelo Arenito Bauru Superior. Nos fundos de vale, onde fácil seria a irrigação, o tipo de solo é o Arenito Bauru Inferior, coberto geralmente por cerrado, mais se prestando às pastagens⁹.

HIDROLOGIA: A região “(...) *compreende parte de três bacias hidrográficas, sendo a mais importante a do Tietê Médio Inferior, que, ocupa cerca de 65% da área total*

⁹ Ibidem.

e abrange os municípios de Agudos, Avaí, Arealva, Bauru, Iacanga, Lençóis Paulista, Macatuba e Piratininga (...)”¹⁰.

“(...) A área urbana de Bauru apresenta-se deslocada para os limites sul do município, no espigão divisor de águas entre as bacias de três afluentes do Rio Tietê: Rio Batalha, Rio Bauru e Ribeirão da Água Parada. Essa configuração geográfica se reflete na existência de grande número de nascentes e ribeirões que alimentam as 3 bacias. O Ribeirão da Água Parada corta toda a área rural do município e é uma das alternativas de abastecimento. O Rio Batalha é o principal manancial, responsável por 60% da cidade(...)”¹¹.

A cabeceira do Rio Bauru está situada na área urbana da cidade, que recebe vários afluentes, formando uma série de vales: Água da Ressaca, Água da Forquilha, Água do Sobrado, Córrego da Grama, Córrego do Castelo, Córrego Barreirinho e Córrego Vargem Limpa pela margem esquerda; Ribeirão das Flores sob a Avenida Nações Unidas, Córrego Água Comprida e Ribeirão Vargem Limpa, pela margem direita. *“(...) O Rio Bauru e seus afluentes que cortam o núcleo urbano encontram-se totalmente poluídos devido aos lançamentos de esgotos sanitários domiciliares e não comportam mais cargas de águas pluviais, provocando enchentes em vários pontos durante a estação chuvosa, ou seja, dezembro a fevereiro (...)”¹².*

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

¹² Ibidem.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO E REGIÃO

Também como complemento do Capítulo I, abaixo detalharemos alguns aspectos de população e economia do município de Bauru.

POPULAÇÃO: De acordo com dados do IBGE, censo de 1960, 1970, 1980 e 1991, a Região de Governo de Bauru, mostrou, durante todo o período analisado, ser, na 7ª. Região Administrativa, a área de maior concentração populacional. Registrou-se um grau de Urbanização de 90,64% em 1991, caracterizando a população dessa região, como essencialmente urbana. O ritmo de urbanização foi homogêneo entre as regiões apresentando, desde a década de 60, uma redução populacional com taxas negativas de crescimento.

	POPULAÇÃO								TOTAL								TAXA DE CRESCIMENTO (%)					
RA/DM	URBANA				RURAL				URBANA/RURAL				GRAU DE URBANIZAÇÃO				URBANA			RURAL		
	1960	1970	1980	1991	1960	1970	1980	1991	1960	1970	1980	1991	1960	1970	1980	1991	1960/70	1970/80	1980/91	1960/70	1970/80	1980/91
BAURU	140328	199813	301399	421499	123278	80647	63080	43485	263606	280460	364479	464984	53,23	71,24	82,69	90,64	3,60	4,20	3,15	-4,15	-2,43	-3,30
JAU	69609	96081	138752	199931	72309	41992	33085	20866	141918	138013	171837	233016	49,05	69,62	80,75	90,54	3,28	3,74	3,37	-5,31	-2,34	-4,10
LINS	63037	76856	87146	114477	95147	44688	38783	27874	158184	121545	129928	142315	39,85	63,23	69,20	80,41	2,00	1,26	3,28	-7,28	-1,41	-2,94
TOTAL	272974	372750	527297	735907	290734	167258	134948	92225	563708	540008	662245	828132	48,42	69,03	79,62	88,86	3,16	3,53	3,07	-5,38	-2,12	-3,59

Tabela 1 - Evolução da população segundo Regiões de Governo

Fonte : Plano Diretor de Bauru - 1996 - IBGE – censo de 1960,1970, 1980 e 1991.

Na tabela apresentada acima, “(...) a taxa de crescimento ocorrida no período de 1980/1990 foi de 3,07% ao ano, atingindo em 1991 uma população de 261.112 habitantes e 67.991 domicílios. (...) Analisando a evolução histórica do crescimento populacional nas décadas de 40 a 90, verifica-se que a população total do município cresceu 4.7 vezes, sendo que a população rural diminuiu 3.96 vezes e a população urbana cresceu 7.79 vezes.(...)”¹³.

¹³ Ibidem.

“(...) Com uma taxa de urbanização de 97,09%, ou seja, abandono quase total do setor rural, o crescimento se compõe basicamente de mecanismos migratórios e vegetativos. Como os migratórios são regidos por fatores mais dinâmicos, como oferta de emprego e serviços públicos, são eles que definem as taxas de crescimento verificadas.(...)”¹⁴.

Gráfico 1 - Pirâmide Etária – Bauru 1991 - p.19

Fonte : Plano Diretor de Bauru – 1996.

O *site* oficial do município de Bauru¹⁵ (base 2001) registra, atualmente, uma população total (urbana e rural) de 316.064 habitantes, sendo a urbana de 310.442 habitantes, e a rural, de 5.622 habitantes. A densidade demográfica é de 467 habitantes / km².

ECONOMIA: Apesar de somente 11% das terras terem aptidão para culturas anuais, o Setor Primário é bem desenvolvido na região e a produtividade está entre o nível médio e alto permitindo, assim, um bom rendimento agrícola. Mais de 40% da produção agrícola estão voltados para o plantio de cana-de-açúcar, cerca de 11.65% para a produção

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ PREFEITURA Municipal de Bauru, www.bauru.sp.gov.br, acessado em 19 de maio de 2005.

de bovinos, e o restante da produção divide-se entre café, casulos, leite, ovos, alho, aves, milho, citrus, manga, suínos, abacaxi e outros. Recentemente, a região experimentou significativo aumento no plantio de citrus e no reflorestamento com eucaliptos, que ainda não aparecem nos levantamentos, dada as características de médio prazo de maturação econômica dessas culturas.

Produto	Unidade	Produção	ValorBTN set/89	% s/total
Cana	ton.	7.555.020	64.461.128	40.71
Bovinos	ton.	10.659	18.453.034	11.65
Café	ton.	9.886	10.391.131	6.56
Casulo	ton.	1.761	7.186.155	4.54
Leite	ton.	22.464.000	7.166.879	4.52
Ovos	Dzs.	15.238.000	6.783.499	4.28
Alho	ton.	711	5.275.260	3.33
Aves	ton.	5.190	5.198.471	3.28
Milho	ton.	33.516	4.766.211	3.01
Cítrus	ton.	53.985	3.626.908	2.29
Manga	ton.	4.666	3.461.937	2.18
Suínos	ton.	2.222	3.297.225	2.08
Outros/frus	ton.	15.364	2.212.571	1.39
Abacaxi	ton.	7.628	1.997.503	1.26
Ous/Grãos	ton.	2.699	1.837.645	1.16
Algodão	ton.	3.595	1.600.385	1.01
Mandioca	ton.	23.655	1.053.071	0.66
Hort/Leg	ton.	2.902	841.587	0.53
Arroz	ton.	3.400	567.591	0.36
Diversos	-	-	9.157.196	5.20
Total			158.339.887	100.00

Tabela 2 – Valor da Produção Agrícola da região de Bauru – 1989.

Fonte : Instituto de Economia Agrícola e DIRA/Bauru.

O Plano Diretor da cidade de Bauru, de 1996, faz análises e observações e propõe atividades prioritárias para a implementação de programas agrícolas municipais, desde que primeiramente seja executado um cadastro rural, já que os dados disponíveis sobre a zona rural são incompletos e desatualizados. Em segundo lugar, seria feita a identificação de problemas, tendências e vocação da zona rural, de forma que se auxilie no desenvolvimento desse programas.

No Setor Secundário, o Parque Industrial da Região é relativamente diversificado, caracterizando-se por indústrias produtivas de bens de consumo não duráveis: produtos alimentares, têxteis e bebidas. Algumas merecem destaque como as Usinas de Açúcar e Alcool, nas regiões de Lençóis Paulista e Macatuba, e as Indústrias de Máquinas e Aparelhos de Terraplanagem de Pederneiras. A contribuição para o Estado é pouco significativa. Cerca de 49% das indústrias da 7ª Região Administrativa estão localizadas na região de Governo de Bauru, 40,5% na Região de Governo de Jaú, e 10,5% na Região de Governo de Lins. A produção do setor destina-se ao consumo da região, mas algumas indústrias, como Brahma, Tilibra, Ajax, Plasutil, Sukest, Tudor e Kibon, abastecem não só o território nacional, mas mantêm também vínculos internacionais.

O Setor Terciário pode ser considerado o mais desenvolvido e concentrado principalmente em Bauru, que tem um comércio varejista bastante diversificado. A cidade consagrou-se como entreposto comercial, apresentando um comércio atacadista significativo. São de grande expressão as unidades produtoras, misturadoras, armazenadoras e distribuidoras de combustível localizadas no Município de Bauru.

“(...) A Região Administrativa conta com 18.779 estabelecimentos de comércio varejista. O Município de Bauru participa deste total com 6.815 estabelecimentos, que representam 36,2%; (...)”¹⁶; 35,8% destinam-se ao comércio atacadista.

7ª Região Administrativa	Comércio Atacadista	Comércio Varejista	Comércio Demais
R.G.Bauru	668	11.174	913
R.G.Jaú	418	5.095	833
R.G.Lins	163	2.510	327
total	1.249	18.779	2.073

Tabela 3 – Estabelecimentos com arrecadação de ICMS – 7ª Região Administrativa.

Fonte : Receita Tributária Estadual – Dez. / 95.

¹⁶ Ibidem.

Bauru realiza vários eventos que atraem pessoas de toda a região, tais como: Campeonatos de golf, de Tênis, de vôo à vela (planadores); Eventos da Sociedade Hípica e do clube náutico do BTC; Exposição Agropecuária, no recinto Mello de Moraes; Exposição de cavalos, de orquídeas, de pássaros. Festas tradicionais como: da Vila Vicentina, de São Cristóvão e do Sanduíche Bauru. Os pontos turísticos de interesse regional são: Templo “Tenrikyo”, Seminário de Agudos, Rio Tietê – hidrovia, Parque Zoológico de Bauru e Jardim Botânico.

ASPECTOS DO TRAÇADO URBANO DA CIDADE

Quanto à questão do traçado urbano da cidade de Bauru, o que podemos acrescentar em relação ao já citado anteriormente, é que em todas as direções surgiram novos loteamentos. Ainda, hoje, negócio altamente rentável. Recentemente, o lançamento de condomínios fechados transformou-se em novo nicho da área de habitação para as classes média e alta, bauruenses.

- ao norte, com características populares, as vilas Seabra, Jardim Bela Vista e Parque União;
- à leste, seguindo a estrada de Pederneiras, as instalações industriais das antigas Indústrias Mattarazzo e o quartel da Polícia Militar, as vilas Cardia, Santo Antônio, Paulista, Jardim Redentor e Distritos Industriais I e II;
- à oeste, anexa à Vila Falcão, a Vila Souto, Bela e Industrial;
- ao sul, em área anexa ao patrimônio, as vilas Santa Teresinha, Santa Clara, Jardim América, Universitária, Condomínios Paineiras e Samambaia, ocupadas pelas classes mais abastadas;

Nos fins da década de 1980 dos anos 1990, até meados, por iniciativa da Cohab, apareceram novos loteamentos: à leste, os conjuntos Pastor Arlindo Lopes Vianna e José Regino, próximos ao Parque Bauru; ao norte, o conjunto Fortunato Rocha Lima, construído em mutirão, visando ao desfavelamento; e, à noroeste, lotes urbanizados. Surgiram alguns conjuntos em condomínios como: Sabiás, Andorinha, residencial Jardins do Sul, Residencial Tívoli, Jardim Jussara, Jardim Eugênia, a sudoeste, preenchendo alguns vazios urbanos; e no sudeste, o Jardim Colonial, próximo da UNESP, jardins Santos Dumont, Mary e Marabá. Conforme já foi citado, nos últimos anos, houve uma proliferação de condomínios fechados, visando a maior segurança, como: Lago Sul, Tívoli II, Villagio I, II e II e Ilha de Capri.

Com o Plano Diretor de 1996, a Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Bauru estabeleceu diretrizes para o crescimento da cidade, de forma que a lei de planejamento, uso e ocupação do solo fosse respeitada. Com isso seria possível evitar a enorme quantidade de vazios urbanos promovidos pela especulação imobiliária, bem como os gastos com infra-estrutura básica, deixando, assim, de onerar a população como um todo.

TIBIRIÇÁ

SOBRE A ORIGEM DO NOME, “TIBIRIÇÁ”

Além do mencionado no Capítulo I, de acordo com ZANLOCHI, “Tibiriçá” é palavra indígena proveniente de “Tyby-reça”, que significa “*vigia da terra*”. Mas como citado acima, o nome foi “*dado ao local onde havia uma modesta estação ferroviária de madeira, em homenagem ao então governador do Estado de São Paulo, Jorge Tibiriçá*”¹⁷. Entre as versões apresentadas por PELEGRINA em seus manuscritos, está também a de Silveira Bueno¹⁸, que traduz “Tebi” ou, na forma mais correta, “Tibi”, como ânus; “r-eçá” é descrito pelo autor como olho. Ou seja “(...) *o olho do ânus, o olho semelhante ao buraco do ânus. E isto por quê? O cacique tinha os olhos encovados e os índios lhe puseram esse apelo jocoso. (...)*”¹⁹.

SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO DISTRITO

Os itens analisados nas outras cidades como, acesso à hidrovia e aeroporto, clima, topografia, características do solo, água e hidrologia, obedecem às características apresentadas para o município de Bauru. Não existem dados específicos sobre o Distrito.

¹⁷ ZANLOCHI, Terezinha Santarosa. *Bauru: nossa história na escola*: 1º. Grau / Terezinha Santarosa Zanlochi e Gabriel Ruiz Pelegrina. Bauru: Edi-pro – Edições Profissionais, 1992, p. 46.

¹⁸ BUENO, Silveira. *Vocabulário Tupi-Guarani Português*. São Paulo, Editora Gráfica Nagy LTDA, 1983.

¹⁹ PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Manuscritos do autor. Bauru, Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região “Gabriel Ruiz Pelegrina” (NUPHIS), 2005.

PIRAJUÍ

SOBRE O BRASÃO DE ARMAS DO MUNICÍPIO

Analisando o Brasão do município, podemos identificar elementos importantes, como: os três peixes dourados e a cor azul remetendo ao rio Dourado; o café e a cana, a base da economia do município; e as datas de 1902, fundação do povoado de São Sebastião do Pouso Alegre, e 1915, instalação solene do município de Pirajuí.

Figura 5 - Brasão de Armas da cidade de Pirajuí.
Fonte: www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/mapara.htm.

SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO

O município de Pirajuí situa-se na Região Administrativa de Bauru e faz limite, ao norte, com Pongáí, Uru e Balbinos; a leste, Reginópolis; a oeste, Guarantã; e ao sul, Presidente Alves. Suas coordenadas geográficas são 21°59'55" de latitude sul e 49°27'26"

de longitude oeste²⁰. Apresenta-se a 500 m de altitude e a sede do município está a 365 km em linha reta da capital do Estado, São Paulo.

Figura 6 – Mapa do Município de Pirajuí.
Fonte: www.pirajui.sp.gov.br/conteudo/mapara.htm.

Figura 7 – Localização do Município de Pirajuí.
Fonte: Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo - www.der.sp.gov.br.

²⁰ MAPA www.cdbrazil.cnpm.embrapa.br, acessado em 28 de julho de 2004.

Figura 8 - Mapa do Instituto Brasileiro de Geografia.
Fonte: Biblioteca de Geografia – USP.

LINS

SOBRE O BRASÃO DE ARMAS E A BANDEIRA DO MUNICÍPIO

Pela Lei nº. 281, de 21 de dezembro de 1953, foi criado o Brasão das Armas da cidade e do município de Lins. Segundo o *site* da Prefeitura Municipal, “(...) *os brasões de armas remontam aos princípios da Idade Média, ao tempo das Cruzadas. Brasão vem do verbo alemão "blasen" (tocar buzina). Era ao seu toque que os cavaleiros medievais se lançavam ao combate. Do século XII em diante, os arautos formaram sua corporação e passaram a eleger o seu "Rei de Armas" para organização do armoril. No Brasil, Francisco Coelho foi quem criou o primeiro Brasão de Armas. O Brasão de Lins origina-se do Escudo Português, contingência das raízes portuguesas, firmadas no Brasil (...).* Abaixo transcrevemos suas características:

“(...) **ESCUDO PORTUGUÊS:** - *Como são os das cidades de Portugal (I. de Vilhena Barbosa, ‘As cidades e Vilas da monarquia portuguesa’) ‘para relembrar a raça colonizadora e principal formadora’, (Clóvis Ribeiro – Armas e Brasões do Brasil), o escudo está subdividido em cinco partes, encimado pela coroa mural das cidades.*

PRIMEIRO CAMPO: - *Três estrelas em ouro, uma cruz em ouro, dois lírios sobre fundo azul claro: ‘Guiados pelas boas estrêlas e fé inabalável, os desbravadores das selvas ergueram rústica capela, sob a inovação de Santo Antônio. Sobre – fundo azul claro (firmamento) as três estrêlas em ouro e a cruz em ouro simbolizam a fé e o espírito Cristão dos pioneiros, sendo o padroeiro da cidade, representado pelos lírios, em sua côr natural.*

SEGUNDO CAMPO: - (...) *O campo em vermelho, simbolizando ‘vitórias, ardis, guerras’ (...) de que tão a transbordar está a nossa história;*

‘COM UM BRAÇO ARMADO’ – *Heráldica figuração da ação proveitosa, forte, contínua (...), vestido à maneira do século XVI (...), a indicar a época das descobertas; (...)*

(...) **‘Empunhando uma Flâmula de QUATRO PONTAS’** – *Comemoração principal da história gloriosa do bandeirismo, levando a eficácia de sua ação audaz aos quatro pontos cardiais;(...)*

(...) **‘Com a CRUZ DOS NAVEGANTES PORTUGUESES’** – *De Góes, vazia – de prata – cruz descobridora de mundos, que, arribando espalmada no velame das galeras, a tudo presidiu, depois, na terra*

SANTA CRUZ, ou clareando a rota dos devassadores – das selvas, ou guiando, na obra Catequese, os Padres de Jesus; (...)

(...) TERCEIRO CAMPO: - Em prata, côr simbolica da lealdade e da nobreza;

‘UMA FLOR DE LIS’ – homenageando o gesto e a pessoa de Joaquim de Toledo Piza e Almeida, - ilustre descendente de D. Simão de Toledo Piza, nobre família espanhola (...). Por volta de 1913, o coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida doou à Municipalidade de Bauru, uma gleba de terra no local, para o povoado, hoje cidade de Lins, (...).

QUARTO CAMPO: - ‘EM OURO’ – côr da riqueza; ‘UM LIVRO ABERTO E UMA PENA EM PRATA’ – símbolo do progresso e desenvolvimento cultural. (...)

QUINTO CAMPO: - ‘EM AZUL ESCURO’ (porque, representando a côr do aço, de aço eram os escudos dos guerreiros, suas armas, o disco dos desportistas antigos, - cujos jogos famosos eram os Olímpicos, assim chamados porque realizavam-se em Olímpia ...); (...)

(...) ‘ENCIMA O ESCUDO, COROA MURAL D’OURO’ – que é o metal para coroas de cidades de primeira ordem (...).

‘DE QUATRO TORRES’ – Das quais só duas se vêem; - uma ao centro, completa, e meia de cada lado, como está estabelecido pela perspectiva.

‘COM TRÊS AMEIAS E SUA PORTA CADA UMA’ – segundo é de uso constante na armaria, tendo essa coroa, como no caso, do escudo da cidade de São Paulo tem sua razão de ser, pois que, na antiguidade, todas as cidades tinham quatro portas em disposição simétrica, representando uma cidade modelar onde tudo era ordem, progresso, harmonia e gozo.

SUPORTES: - ‘UM RAMO DE CAFÉ FRUTIFICADO À DESTRA, E OUTRO DE ALGODÃO E CEREAIS À SINISTRA’ – em suas côres naturais – representando as fontes de riqueza do município.(...)”²¹.

Figura 9 - Brasão de Armas do Município de Lins.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

²¹ MAGALHÃES, op. cit., p. 244.

Figura 10 – Bandeira do Município de Lins.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO

De acordo com o *site* da Prefeitura Municipal de Lins, o município localiza-se a oeste do Estado de São Paulo, mais precisamente no chamado noroeste paulista. A sede do município, ou seja, seu núcleo urbano, está localizado a 21° 40' 43" de Latitude sul e a 49° 44' 23" de Longitude W.GR. (fonte: IBGE). Sua distância em linha reta da capital do Estado, São Paulo, é de 383 Km, no sentido 57° 18' NW. Lins apresenta, atualmente, uma área total de 572,90 Km², limitando-se ao norte com os municípios de Guaíçara e Sabino; ao sul com Guaembê e Cafelândia; a leste com Sabino e Cafelândia; e a oeste, com Guaíçara e Getulina.

Figura 11 – Localização da Cidade de Lins no Estado de São Paulo.

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

Figura 12 - Mapa da Área Urbana de Lins.
 Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Lins – www.lins.sp.gov.br.

REGIÃO ADMINISTRATIVA: Situada na microrregião de Bauru, a região de Lins é composta por dez municípios: Cafelândia, Getulina, Guarantã, Guaimbê, Lins, Sabino, Pongaí, Promissão, Guaíçara e Uru. Lins dista 455 km da Capital do Estado, por Rodovias pavimentadas; por ferrovia, a 533 km e está próxima dos grandes centros, como São José do Rio Preto (norte), Bauru (leste); a oeste, Araçatuba; ao sul, Marília e a sudoeste, Tupã.

O terminal rodoviário da cidade recebe empresas de transporte de passageiros, que fazem a ligação com São Paulo (SP), Santos (SP), Três Lagoas (MS), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Londrina (PR), Rio de Janeiro (RJ), Brasília (DF), etc.

HIDROVIA: A região de Lins também é beneficiada pela Hidrovia Tietê/Paraná, no sentido leste/oeste, o que permite sua ligação com o Mercosul. “Lins localiza-

se na zona central do Rio Tietê. Centros socioeconômicos canalizarão através da cidade, boa parte da produção, para outros importantes centros, através do terminal de cargas em fase de projetos, administrado por uma cooperativa de empresários, que também farão uso do sistema. Está previsto para essa região uma solidificação no contexto político, econômico e social que envolve a navegação. Tudo isso pressupõe a integração econômica no Estado e com acesso viável ao MERCOSUL.

Em função das características da economia regional, o Pólo Hidroindustrial de Lins tem condições de atrair empresas das mais variadas tendências econômicas. Estima-se 1 milhão de tonelada por ano o volume de transporte pela Hidrovia, pólo em Lins, através da Hidrovia Tietê com 7.700 km de navegação. Partindo de Lins, é possível atingir os extremos:

- *São Simão (GO) - Rio Paranaíba, a 456 km.*
- *Santa Maria da Serra (SP) - Rio Piracicaba, a 292 km.*
- *Conchas (SP) - Rio Tietê, a 362 km.*
- *Jupia (MS) - Rio Paraná, a 260 km.*
- *Panorama (SP) - Rio Paraná, a 400 km.*
- *Presidente Epitácio (SP) - Rio Paraná, a 530 km.*
- *Itaipú (PR) - Foz do Iguaçu - Rio Paraná, a 930 km.*
- *Buenos Aires e Montevideu - Rio Paraná, a 2.800 km. (...)"²²*

GASODUTO: O Gasoduto Brasil/Bolívia corta o município de Lins ao norte, com 21 Km de extensão.

²² PREFEITURA Municipal de Lins, www.lins.sp.gov.br, acessado em 03 de novembro 2003.

AEREOPORTO: Lins também possui um Aeroporto Estadual “Governador Lucas Nogueira Garcez”, com pista dotada de balizamento noturno com 1.700 m de comprimento. Administração do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo-DAESP.

CLIMA: Pelos dados coletados no *site* do município, foi possível verificar que predominam temperaturas elevadas e que a região apresenta clima quente, com inverno seco. As médias máximas ficam em 27,48°C e a médias mínimas em 22°C. Segundo o texto, *“houve sensível alteração quanto à ocorrência de precipitações pluviais, em virtude de alterações ecológicas, como a existência de represamentos de rios para alimentar usinas hidrelétricas, bem como, o desmatamento de grandes áreas para implantação de pastagens. Mas, mesmo assim, verificou-se a ocorrência de chuvas nos meses de outubro a março, com maior intensidade nos meses de novembro a fevereiro (...)”*²³.

TOPOGRAFIA E CARACTERÍSTICAS DO SOLO: A altitude da Sede do Município é 437m; apresenta zonas com elevações e zonas planas, sendo estas condições bastante favoráveis à mecanização no setor agrário. *“(...) Praticamente, todas as terras do Município estão compreendidas na classificação “Bauru-Superior”, isto é, terras arenosas mistas, de boas propriedades físicas, solo profundo e poroso.(...)”*²⁴.

ÁGUA: *“(...) Segundo o Código de Águas Minerais, ‘trata-se de água termal, de média mineralização, predominante alcalina sódica, água mineral, isothermal e alcalina-bicarbonatada e diante destas características apresentadas, as quais se evidencia*

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem.

propriedades de real valor na crenoterpia. Água semelhante só é encontrada na cidade de Vichi (França)’’²⁵.

HIDROLOGIA: O município é banhado pelos seguintes rios, ribeirões e córregos:

“(...) RIO DOURADO – Nasce no município de Pirajuí, penetrando no município de Lins, na altura de Guapiranga e tem como afluentes (dentro do município de Lins), do lado direito os córregos Anhumas, Lacrimal, Água das Batatas, dos Carbajos e do Paraíso; e do lado esquerdo, córregos Ribeirão Grande, São Domingos, Palmital, Jaborandi, Capão Bonito, Jacutinga e São João.

RIO FEIO – Nasce na cidade de Gália, penetra no município de Lins, fazendo divisa com os municípios de Guaembê e Getulina. Seus afluentes da margem direita (dentro do município de Lins) são córregos Fazenda Lidiana ou de Lagoa, do Despenhadeiro, Muriçoca ou Água da Onça, da Fazenda Santa Clara ou do Desfiladeiro e Água Santa Maria do Sapo.

RIBEIRÃO CAMPESTRE – Nasce na altura da fazenda Santa Luzia, dentro do município, passando pela sede municipal, indo desaguar no Rio Dourado pela margem. Afluentes da margem direita: Água da Cerâmica, Córrego Barbosa, Córrego Irará e Córrego Boa Esperança. Afluentes da margem esquerda: Córrego Jacinta.

RIBEIRÃO GRANDE – Nasce no município de Cafelândia, penetrando no município de Lins e faz parte da divisa com o município de Cafelândia. Seus afluentes pela

²⁵ Ibidem.

margem esquerda (lado do município de Lins): Córregos Passa Três, do Retiro, Rico e da Abelha.

CÓRREGO CAPÃO BONITO – Nasce no município de Lins, na altura do Bairro Capão Bonito, e é afluente da margem esquerda do Rio Dourado. Afluentes da margem direita: Córrego Água Limpa e Coqueiral. Afluentes da margem esquerda: Córregos Coqueiral e Taquaraçu.

CÓRREGO JACINTINA – Nasce na altura da Fazenda Barreiro, em Lins. É afluente da margem esquerda do Ribeirão Campestre. Afluentes da margem direita: Córregos Cel. Elias, Santa Emilia e da Onça.(...)”²⁶.

SOBRE OS ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO: O *site* da Prefeitura de Lins traz que, baseado nos dados do senso demográfico de 2000, o número de pessoas residentes no município era de 65.952 habitantes, sendo o número de homens 31.990 e, de mulheres, 33.962. Comparando com a população residente no ano de 1991, que era de 58.606 habitantes, e com a de 1996, quantificada em 60.788, podemos constatar um crescimento de 12,53%. Abaixo apresentamos algumas tabelas correspondentes à evolução da população da Região Administrativa de Bauru, na qual se inclui Lins, extraídas do *site* do município:

²⁶ Ibidem.

Tabela 4 - Evolução da população residente, segundo os municípios da Região Administrativa de Bauru: Números absolutos e taxa geométrica de crescimento anual – 1980, 1991 e 2000.

Local	População			RA *	Taxa Geométrica de Crescimento Anual (%)**	
	1980	1991	2000		1980/1991	1991/2000
Balbinos	1.172	1.219	1.312	39	0,36	0,82
Cafelândia	17.514	15.409	15.789	13	-1,16	0,27
Getulina	11.073	10.130	10.368	18	-0,81	0,26
Guaiçara	5.307	6.337	9.179	21	1,62	4,20
Guaimbê	5.144	5.140	5.206	25	-0,01	0,14
Guarantã	5.718	5.542	6.315	24	-0,29	1,46
Lins	50.902	59.098	65.886	3	1,36	1,22
Pirajuí	19.427	18.842	20.083	12	-0,28	0,71
Pongáí	3.537	3.590	3.692	33	0,13	0,31
Presidente Alves	4.863	4.511	4.319	30	-0,68	-0,48
Promissão	20.115	27.831	31.073	8	2,99	1,23
Reginópolis	4.616	4.777	4.742	27	0,31	-0,08
Sabino	4.835	4.557	4.947	26	-0,54	0,92
Uru	1.590	1.354	1.404	38	-1,45	0,40

Fonte: Fundação Seade - Elaborado por IPT/DEES, 2003

* Os municípios foram classificados, em ordem decrescente, de acordo com a população em 2000.

** Para os municípios desmembrados, a taxa geométrica de crescimento anual foi calculada levando-se em consideração a área do município original.

Tabela 5 - Evolução da taxa de urbanização e densidade demográfica, segundo os municípios da Região Administrativa de Bauru: 1980 e 2000.

	1980		2000		RA*
Local	Taxa de Urbanização (%)**	Densidade Demográfica (hab./km2)	Taxa de Urbanização (%)**	Densidade Demográfica (hab./km2)	
Balbinos	37,25	12,48	80,87	13,97	26
Cafelândia	51,69	18,92	82,67	17,09	21
Getulina	53,17	17,20	72,66	16,13	33
Guaíçara	45,32	19,78	87,61	34,24	16
Guaibê	44,72	23,49	81,92	23,78	24
Guarantã	42,13	12,14	76,67	13,42	30
Lins	87,66	90,47	97,37	116,94	3
Pirajuí	67,74	24,04	80,95	24,87	25
Pongáí	46,91	19,34	78,76	20,18	28
Presidente Alves	37,46	15,82	76,80	14,06	29
Promissão	78,56	25,69	82,42	39,52	23
Reginópolis	53,15	11,40	79,80	11,71	27
Sabino	49,19	15,49	82,62	15,87	22
Uru	28,75	11,01	40,44	9,75	36

Fonte: Fundação Seade - Elaborado por IPT/DEES, 2003

Nota: A partir de 1980, foram criados, no Estado de São Paulo, novos municípios. As informações, quando disponíveis para os anos anteriores à criação, foram apresentadas.

* Os municípios foram classificados, em ordem decrescente, de acordo com a taxa de urbanização em 2000.

** Porcentagem da população residente na área urbana.

ECONOMIA

A tabela abaixo, também extraída do *site* da Prefeitura de Lins, apresenta dados referentes à Geoeconomia do município:

“(...) Este estudo, tem o objetivo principal, descrever a infra-estrutura do Município, Dados Estatísticos, Informações Econômicas e Social, bem como descrever as suas principais fontes geradoras de receitas e Empregos do Município. (...)”

Infra-estrutura Urbana	
Água	100% tratada
Esgoto	98% coletado
Esgoto - tratamento	100% tratado
Energia Elétrica	100%
Coleta de Lixo	
Coleta	45.000 diária
Coleta seletiva	Todos os bairros percorridos
Meios de acesso	Aeroporto e rodovias
Indicadores Financeiros	
PIB do Município	R\$ 4400,66
Orçamento Anual para o ano de 2004	R\$ 42.149.823,00 milhões
Renda <i>per capita</i>	R\$ 6.591,12
Arrecadação dos anos: 2001	R\$ 30.393.239,72
Arrecadação dos anos: 2002	R\$ 34.867.396,16
Arrecadação dos anos: 2003	R\$ 34.725.162,62
Agricultura	
Principais Cultivos	Cana de açúcar, milho, Hortifruti
Área Cultivada	10.000 há – Rendimento Safra: 8.000 toneladas (Cana de Açúcar); 2.000 há – Rendimento safra: 9.600 toneladas (Milho);
Mão-de-obra utilizada: mecanizada	20%
Mão-de-obra utilizada: braçal	80%
Número de empregos direto sazonal	2.000
Faixa Salarial- Média 2003	R\$ 380,00
Comércio	
Quantidade de empregos por segmento	1.706 - Comércio
Quantidade de empregos	1.100 - Sindicalizados
Faixa Salarial- Média Anual/2003	R\$ 400,00
Indústria	
Quantidade de indústria por segmento	15
Expectativa de Crescimento, Expansão, Investimentos e Instalações para os próximos meses, 2º semestre e anual	1,900
Segurança pública	
Número de Delegacias	1 Delegacia de Investigações Gerais; 1 Delegacia da Defesa da Mulher; 1 Delegacia de Investigações sobre Entorpecente; 3 distritos policiais e 1 Delegacia Seccional
Estrutura de atendimento da Saúde	

Número de internações –2003	4.000
Percentual do Orçamento gasto em 2003	14,5%
Número de leitos	700
Estrutura de Educação	
Número de alunos- Ensino médio e Fundamental	12 escolas
Número de Salas- Ensino médio e Fundamental	120
Número de professores- Municipal, Estadual e Federal	100
Faixa Salarial – média/2003	R\$ 900,00
Complexos Educacionais	<p>Unilins (Engenharia: Civil, Computação, Automação Empresarial, Telecomunicações, Eletro-técnica e Ambiental, Serviço Social, Informática, Análise de Sistemas, Marketing, Processamento de Dados, Secretária Executiva Bilíngüe e Enfermagem).</p> <p>UNIMEP (Odontologia, Direito, Nutrição e Turismo).</p> <p>SALESIANO (Fisioterapia, Terapia Ocupacional, Educação Física, Ciências Contábeis e Administração de Empresas).</p> <p>FAL (Química, Biologia, Física, Matemática, Pedagogia, História, Geografia, Educação Artística, Letras, Filosofia e Psicologia).</p>
Meio de transporte	
Público - permissionário	11 linhas
Usuário de transporte coletivo - diários	3.500
Usuário de transporte coletivo – Mensal	105,000 – em todo perímetro urbano
Mototaxista	250
Preços	R\$ 1,35
Setor Administrativo	
Quantidade de Funcionários da Prefeitura Municipal	1.112 – ativos e 352 - inativos
Faixa Salarial- Média 2003	R\$ 1.242,82
Quantidade de funcionários aposentados	352
Percentual de orçamento gasto em 2003	52,36%
Turismo	
Principais pontos turísticos da cidade	Templos religiosos – negócio – rios (lazer)
Turismo Rural	Pousada Santo Antônio (às margens do Rio Tietê), cooperativa Agrícola, Chácara de Herbis Gonçalves (espécies de árvores e flores), Passeio de barco na Hidrovia Tietê/Paraná.
Roteiro Turístico	
Cultural	Catedral de Santo Antônio; Casa da Cultura; Igreja de São João Bosco e Santuário de Fátima.
Praças	Coronel Joaquim Piza; Dom Bosco e N.S. Aparecida.
Sistema Carcerário	
Menores – Febem	54
Maiores	220
Alimentação	Típicas – bares – lanchonetes (equipadas)
Entretenimento	Danceterias – eventos culturais – atividades públicas
Mão-de-obra turismo	Em vias de discussão da política de capacitação entre: Prefeitura, Comtur,

	Associação Comercial, Sindicato Varejista, Unimep, Curso de Turismo e Nutrição e com apoio de instituições e entidades.
Artesanatos	
Projetos	OCAS, Renascer e Casa da Cultura.
Tipos de artesanatos	Manuais, alimentação e artes plásticas
Local onde são encontrados os produtos	Casa do Artesão e em exposições eventuais
Cultura	
Entidade	Associação dos Artistas Plásticos
Grupos teatrais	Arte e Vida, Grupo Buffos e Missionários da Arte
OBS. Considerando o Geoeconômico do Município e todas as suas variáveis, pode-se avaliar ou afirmar que a principal característica da cidade está voltada para: Indústria, Comércio ou Agricultura/pecuária	

Fonte: www.lins.sp.gov.br.

INCUBADORA DE EMPRESAS DE LINS: É importante citar a presença de uma incubadora de empresas na cidade de Lins, resultado de parceria entre a Prefeitura, ADETEC E SEBRAE. Possui cinco empresas instaladas, e tem o objetivo de chegar a dez incubados. De acordo com o *site* da Prefeitura, as empresas já incubadas são:

*“(...) **INCANTO DI PANNO** - Utiliza a Arte e criatividade na produção de bonecas de pano dos mais diversos tipos. São trinta produtos diferentes, emprega três pessoas e produz cerca de 200 peças por mês. (...)*

***ARMAZÉM DO CAMPO** - Produção de sabonetes, óleos, espumas e sais de banho, através de processo semi-artesanal. Todo sistema de produção, assim como a venda dos produtos foi planejada e foram implantados prevendo crescimento para suprir a demanda de clientes que pretendem atender fora da região de Lins. (...)*

***EMAD** - Linha de equipamentos para portadores de deficiências. São adaptadores para serem utilizados especificamente para tratamento odontológico, de modo a imobilizar o paciente, evitando que movimentos involuntários possam prejudicar o tratamento. (...)*

***SPADIM TECNOLOGY** - Empresa de software com uma proposta diferenciada, e atua na criação de produtos específicos como: Monitoramento de pacientes fora dos leitos*

hospitalares e a montagem de um portal com informações sobre o mercado empresarial do município. (...)

CONFECÇÕES ANAIRAM - Empresa de Confecção de “Lingeries”. Conta com 08 vendedoras que participam de feiras e três funcionárias. A criação das peças fica por conta da proprietária.(...)”²⁷.

A incubadora é a 38ª instalada no estado. A Prefeitura paga o aluguel de um prédio e, o Sebrae participa com apoio logístico e treinamento dos incubados.

²⁷ PREFEITURA Municipal de Lins, www.lins.sp.gov.br, acessado em 03 de novembro 2003.

GUAÍÇARA

SOBRE OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO MUNICÍPIO

Pertencente à 7ª. Região Administrativa, com sede na cidade de Bauru, Guaíçara está localizada a 21° 33' 19" de latitude sul e a 49° 47' 55" de longitude W Gr. Segundo o *site* oficial da Prefeitura, Guaíçara apresenta área total de 269,30 km², estando situada a 461 m de altitude. O município limita-se ao norte com Sabino e Promissão, a leste, com Sabino e Lins; a oeste, com Promissão; e ao sul, com Getulina e Lins. Sua distância da capital do Estado, São Paulo, é de 388,7 km.

Figura 13 – Mapa do Estado de São Paulo com a localização de Guaíçara.

Fonte: Site www.guaicara.com.

Figura 14 – Mapa com a localização de Guaíçara.

Fonte: Site www.guaicara.com.

SOBRE OS ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO

POPULAÇÃO: De acordo com o Atlas Regional do Estado de São Paulo²⁸, ainda na década de 1970, a população rural de Guaíçara era superior à urbana. Sua densidade demográfica estava classificada entre 20 e 50 hab/km² e sua taxa de urbanização estava entre 0 e 20%. No ano de 1980, a tabela apresentada nos itens anteriores deste capítulo, que analisa a população da cidade de Lins, apresenta um total de 5.301 habitantes no Município de Guaíçara. No censo demográfico de 1991, a população de Guaíçara ultrapassava 6.300 habitantes. O censo de 2000 traz 9.179 habitantes.

De acordo com o *site* oficial da Prefeitura Municipal, a população atual é de 9.204 habitantes, sendo 8.073 no setor urbano e 1.131 no setor rural. Ou seja, apresenta

²⁸ SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Ação Regional. *Atlas Regional do Estado de São Paulo*. São Paulo, 1978.

um índice de urbanização muito superior ao da década de 1970. O *site* traz ainda, que Guaiçara apresentou um crescimento de 2,23%, sendo sua densidade demográfica de 34,76 hab/km².

ECONOMIA: Atualmente, de acordo com o *site Guaiçara.com*, a agricultura e a pecuária continuam sendo as principais atividades econômicas do Município. A cultura de destaque é a cana-de-açúcar, com 4.761,30 ha de área cultivada. Na área da pecuária, o rebanho bovino é o que predomina, com 21.281 cabeças.

APÊNDICE II

ENTREVISTAS

HISTORIADOR GABRIEL RUIZ PELEGRINA

Gabriel Ruiz Pelegrina é “*Professor emérito, armazenador de arquivo e memorialista. É atualmente (2003) diretor do Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura de Bauru, escreve e já escreveu vários artigos de fatos históricos de Bauru e da nossa região. Já publicou vários livros, dentre eles ‘Memórias de um Ferroviário’ e ‘Memorial da Câmara Municipal de Bauru (1896 – 1996)’*”¹.

Em entrevista feita com o historiador, por sinal ex-ferroviário, no Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região - NUPHIS, da Universidade do Sagrado Coração - USC, que leva o seu nome, ele resume de maneira simples o que foi a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - CEFNOB para o desenvolvimento da cidade de Bauru: “*foi tudo*”. Discorre que, com a Estrada de Ferro, era de interesse dos governantes e da própria Companhia, trazer infra-estruturas básicas como, telefone (1907), rede de abastecimento de água e luz elétrica (1911), que, ao final, não só atendia à ferrovia, como, também, à comunidade como um todo. Graças à influência da ferrovia, foram construídos o Paço Municipal (1908) e o novo cemitério (Cemitério da Saudade), visando minimizar as consequências do crescimento repentino da cidade, (2.000 a 3.000 pessoas), por volta de 1905, e também com a alta da taxa de mortalidade. A criação da Comarca de Bauru (1911), a fundação do jornal “O Bauru”, por Domiciano Silva (1905) e, também, a construção de uma Igreja Matriz, são fatos o, Sr. Gabriel frisa, que não teriam acontecido

¹ Informações retiradas do Site da Universidade do Sagrado Coração - USC, onde o Sr. Gabriel Ruiz Pelegrina é responsável pelo Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região - NUPHIS, o qual leva o seu nome www.usc.br/nucleohistoria/corpo.htm. Acesso em 18 de novembro de 2003.

sem a presença da Noroeste do Brasil na cidade. Ele exemplifica citando o caso de Agudos e Pederneiras, maiores e mais antigos que Bauru, na época, que não tiveram o mesmo desenvolvimento.

Pelegrina menciona que a primeira Estação Ferroviária da N.O.B. em Bauru era em alvenaria de tijolos, com telhado de duas águas, frontões laterais, assemelhando-se à primeira Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana, ainda existente. Ambas foram construídas na mesma época, com 200 m de distância e com o traçado da atual Avenida Rodrigues Alves pensado em razão do posicionamento dessas estações. A antiga Estação Ferroviária da NOB sofreu uma ampliação em madeira, aumentando, assim, sua área de embarque. Com a construção da nova estação (início de 1935), que abrigaria, como já mencionado, além dela, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Paulista. A antiga seria demolida, após a construção da Gare, em 1940. O edifício da Estação foi finalizado em 1939 e a parte administrativa da Companhia, transferida para o novo prédio. Só assim teve início a demolição da antiga Estação e, ao mesmo tempo, a construção da Gare.

Diferentemente de Tidei Lima, que considera como uma das causas da decadência da ferrovia no Brasil, as questões político-administrativas que envolviam as Estradas de Ferro², Pelegrina afirma que esse fenômeno aconteceu em consequência do progresso.

² LIMA, João Francisco Tidei. *O Brasil, Bauru e as Ferrovias*, Bauru, 2001.

Figura 1 - Estação Antiga da NOB – 1910.

Figura 2 – Estação EF Sorocabana – 2005.

PROFº. MS. JOÃO FRANCISCO TIDEI LIMA

João Francisco Tidei é “(...) formado pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, antiga FAFIL, hoje USC, (1961), com mestrado em História Social pela USP (1978), especialista em Relações Internacionais pela Universidade de Nice, na França, em 1980. Aposentado pela UNESP de Assis, atualmente ministra as seguintes disciplinas na Universidade do Sagrado Coração - USC: História Contemporânea I e II, História Regional I e II e História da África I. Tem experiência de 40 anos de magistério (...)”³.

Em entrevista feita com o professor⁴, ele discorre sobre a importância da ferrovia e, conseqüentemente, do edifício da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB para a cidade de Bauru e para o país:

“A ferrovia em Bauru, a Noroeste particularmente, é uma alavanca, mesmo. A principal categoria social de Bauru foram os ferroviários, já desde o começo do século. Em 1905, era a categoria social mais importante. A primeira grande associação de classe também era a dos ferroviários, possivelmente a Sociedade Beneficente 19 de junho. Sendo extinta, só dois anos atrás, atravessou a maior parte do século e isso se reflete também na pujança das atividades ferroviárias. Os primeiros benefícios previdenciários foram colhidos também pelos trabalhadores ligados à função ferroviária de Bauru. O primeiro time de futebol com condições de incorporar a grande parte da massa de Bauru foi o Noroeste, também ligado aos ferroviários. O primeiro projeto de rede de água e esgoto também foi de autoria de um dos grandes nomes da construção da ferrovia, um dos nomes técnicos, o Engº. Sílvio Saint Martin. Então, a presença da ferrovia é marcante sem dúvida.

E quando nós entramos nos anos 1930, tornava-se imperiosa a construção de uma nova estação, porque aquilo que existia não comportava mais o grande movimento e, também, havia já o interesse de unificar e concentrar as ferrovias em um só ponto. A construção ficou a cargo da Leão Ribeiro em 1934, inaugurada em 1939. E ali ela se torna realmente uma marca de uma coisa que deveria ser eterna. Não existe nenhum meio de transporte mais civilizado que o trem até hoje. Então, a Estação de Trem, o edifício, testemunho que deveria varar o século, como um coração que estivesse funcionando. A cidade pulsava pela ferrovia e a Estação era o coração dessa ferrovia. Era testemunhado, também, pela presença dos hotéis,

³ Informações retiradas do Site da Universidade do Sagrado Coração - USC, onde o Profº. Ms. João Francisco Tidei Lima ministra aulas e compõe o corpo técnico do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica de Bauru e Região - NUPHIS. www.usc.br/nucleohistoria/corpo.htm. Acessado em 18 de novembro de 2003.

⁴ Entrevista realizada na cidade de Bauru, no dia 18 de novembro de 2003.

dezenas de hotéis ao redor da Estação Ferroviária. Como existe nos países europeus e na América do Norte, nos Estados Unidos eles têm a **Central Station**, foi construída no começo do século XIX e está lá até hoje. Os Estados Unidos são o país que inventou o automóvel, mas a ferrovia não foi jogada fora. A **Central Station** está lá, com seus mármore, como você tem estações européias que até hoje permanecem. A Estação de Milão ainda está lá, e foi construída possivelmente na época do Mussolini. Quando a Estação foi inaugurada, Mussolini já estava lá. E outras estações que são testemunhos eternos das dificuldades dos povos. A estação não desaparece, não é estação de caráter temporário, foram desativadas, mas nem por isso destruídas, desativadas porque não davam conta do fluxo de pessoas. Não é o caso da Estação de Bauru, ela teria que ser recuperada como Estação Ferroviária. Quando ela foi inaugurada em 1939, foi um acontecimento marcante. Naquele momento, eu acho que a presença da estação no corpo da cidade era vista como uma coisa eterna, a maior do interior da América do Sul. Estação com três plataformas, passagem subterrânea com condições de dar conta de um fluxo de trens que saem para e chegam de diferentes lugares, ou de e para diferentes direções. A Estação já foi pensada de uma forma que se parece, com uma visão de um futuro fluxo ferroviário ainda mais intenso, como foi até 1960. Em 1960, Bauru era cortada por cerca de 30 trens de passageiros e a Estação comportava tal fluxo, sem contar os trens de carga. Então, eu acho que naquela época, eles imaginavam uma coisa eterna, ainda mais com a construção das oficinas e até de um hospital.

Um escritor chamado Luis Fernando Veríssimo, escreve no Estadão várias vezes por semana, grande escritor, outro dia estava falando do Concorde, vou fazer uma comparação. O Concorde foi desativado. Era um avião que podia voar em alto teto, era produto de um projeto da Inglaterra e da França, projeto tão caro que um país só não poderia bancar. O Concorde era um avião que poderia desenvolver uma velocidade superior a 2.000 km/hora, que permitia você tomar café em Paris e almoçar em Nova York. Revolucionou. No começo era um avião pequeno, comportava poucas pessoas e já cobravam caro. Era um privilégio fazer uma viagem num concorde. E o Luis Fernando Veríssimo está dizendo isso, que a gente naquele momento imaginava que o Concorde pudesse representar a revolução e ser democratizado, e estivesse perto de todo mundo. Então, ele imaginava que dali 30, 40 anos o Concorde teria uma capacidade maior, transportasse até 300 pessoas e com isso o preço da passagem fosse muito barato. Pensou também naquelas coisas, esteiras rolantes nos aeroportos, etc..., coisas, então, que a gente projetava para o futuro. E ele, agora, com muita melancolia, diz que o Concorde era pouco econômico, um projeto brilhante, que permitiu o desenvolvimento de aeronaves que cobravam 10 vezes mais barato suas passagens.

Então, eu concluo que naquele passado, que é o passado da Estação Ferroviária, quando ela foi construída, falou-se 'vai ser para a eternidade'. Lendo os jornais da época, recolhendo testemunho, e acompanhando a história de Bauru, que sempre teve, pelo menos até o fim dos anos 60, como eixo a ferrovia, esta foi a redenção da cidade. Depois do hospital e do sindicato, teve a instalação da escolinha dos ferroviários, simultânea ao começo da construção da Estação. É um momento marcante. Quando começa a Estação Ferroviária, a Noroeste também se aparelha, vai fundar um curso profissionalizante, funda a escolinha. Esta é fundada a partir de um projeto do Roberto Mange, que veio da Suíça e se tornou professor da Escola Politécnica e estava na linha de frente da sua instalação e do SENAI. Então é um processo

simultâneo, uma decolagem rumo ao futuro promissor. Tem na Estação um símbolo de permanência, perenidade. Como são a Estação de Nova York e estações européias. (...) as estações ferroviárias são um projeto de perenidade e permanência (...)".

SR. CELSO LOUSADA BITTENCOURT

O Sr. Celso foi funcionário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, durante 36 anos e um mês, até o ano de 1977. Abaixo transcrevemos a entrevista feita em sua casa, na Rua Antônio Businaro, 131, Guaíçara-SP, em 15 de setembro de 2004:

“(...) A gente passou por fases difíceis e eu conheci de tudo, a transformação, aquelas coisas que foram acontecendo, até a criação da Rede Ferroviária (Federal), em 1957. Então o que diz respeito à Noroeste presente aqui na cidade de Guaíçara, onde eu era empregado, a gente passou por todas essas fases aí e dá para informar alguma coisa. Agora, (...) eu recebi, não sei se vocês vão conhecer, um funcionário chamado Vivaldo Pitta e ele trouxe (...) um trabalho maravilhoso. Ainda não fiz o encadernamento, estou com ele aqui. Então, eu tive ‘filando’ e vendo coisas, uns documentos antigos (...) desde quando inaugurou a nova Estação, em 1939 (...).

No início, pode considerar, as locomotivas eram movidas a lenha, chamadas Maria Fumaça. Então, naquele tempo, a Estrada de Ferro tinha muito conceito. O chefe da estação de uma estrada de ferro era pessoa importante na cidade. Talvez uma das pessoas mais importantes da cidade. Aquele tempo a Estrada se chamava Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), vinculada ao antigo Ministério da Viação e Obras Públicas.(...) Os empregados, naquele tempo, eram ou diaristas ou já titulares. A gente chamava de titulares porque eles eram nomeados no tempo do Getúlio Vargas. Eram nomeados e recebiam o diploma (...). Então eram efetivados como funcionários públicos federais, pagos pelos cofres da União, através do Ministério da Viação e Obras Públicas. (...) O transporte, naquele tempo, era só por via férrea. Não tinha esta Estrada Marechal Rondon, que passou aí, em 1957, a transitar e foi asfaltada. Os ônibus vinham até Lins, depois passou para Araçatuba. Conforme a rodagem ia ampliando sua trajetória, as linhas de ônibus iam também se estendendo. Quando chegou 1957, criou-se a Rede Ferroviária Federal, regida pelo regime da CLT. Então, houve aí um descompasso entre aqueles que foram admitidos antes e os que foram admitidos nessa época, de 1957 para frente, dentro da CLT. Ficaram dois regimes jurídicos: o estatutário, que era conciliado ao funcionalismo federal e o da CLT, de 1957 para frente. Em 1954, só para dar a introdução para você, o governo baixou um ato das instituições constitucionais transitórias, passando todos os contratados anteriores a 1954 para o regime jurídico estatutário, porque havia aí duas leis regendo uma empresa. Primeiro foi a Noroeste do Brasil diretamente ligada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, depois passou a Superintendência, depois passou a 10ª Divisão, depois é que (...) as coisas acabaram do jeito que vimos até agora. Então, os empregados, dentro dessa ótica, passaram, como é o meu caso que entrei em 1941, a ser equiparados aos funcionários públicos federais, recebendo pagamento através do tesouro nacional.

(...) A primeira estação aqui em Guaíçara era um vagão. Aqui, a direção da Estrada era dirigida de dentro de um vagão. Eles colocavam as mesas todas no vagão. Depois passou para uma casinha

muito mixuruca, fizeram uma casa com área; era de alvenaria. Aí, depois, construíram a Estação, onde é hoje a Estação Criatividade. (...) Nós viemos da Bahia em 1932 e já existia essa Estação. (...) A Estação era do lado de baixo da Estação Criatividade. Tinha umas casinhas de nada ali e só. Alguém chegou, comprou uns terrenos ali, loteou, para então vender, porque a Estrada de Ferro já estava em evolução aqui na cidade. E aí criou o limite. Depois passou a cidade do lado de cá da linha (lado de cima) e foi criando até chegar no porte que chegou. Mas isso aí foi nos anos 1920. Porque quando nós chegamos aqui, em 1932, já tinha parentes nossos aqui que vieram ajudar a desbravar. Não tinha quase nenhuma casa aqui. Como era naquele tempo, tudo começava assim, com uma coisinha de nada, algumas casas e foi evoluindo, evoluindo, aí veio o progresso e tudo. Ela (Guaíçara) se firmou mesmo foi nos anos 1930, mais ou menos. Eu era menininho quando nós chegamos (1932) aqui. Naquele tempo era tudo difícil. Já vimos a cidade com ruas, essas coisas Ela passou a ser distrito de Lins, em 1923. Em 1923 já é distrito, já tinha algumas ruas. Já tinha a cidade localizada com suas ruas. Então, foi nos anos 1920 que começou. (Talvez) antes um pouquinho dos anos 1920. Em 1932 já existia a cidade bem localizada. Em 1923 passou a Distrito, quer dizer que foi nos anos 1910, mesmo, por aí, que Guaíçara começou.

(...) Eu entrei como mensageiro gratuito, em 1939, na Noroeste. (...) Chamava primeiro praticante, praticava o telégrafo. Depois, quando habilitado, tinha aquele negócio de apadrinhamento. Não tinha concurso, não tinha nada. Era tudo à vontade do Chefe da Estação que indicava os empregados para a direção em Bauru. Então depois de praticar (no telégrafo) durante dois anos e meio, em 1941 o Chefe da Estação me indicou para a direção em Bauru, dizia que eu já estava apto para ser admitido como mensageiro. O mensageiro levava o telegrama, mercadorias, essas coisas, para as pessoas. Depois passa a telegrafista. Aí tem que fazer concurso, e a gente participava. Porque mensageiro não podia participar de concurso. Ele era automaticamente promovido a telegrafista, depois de telegrafista aí podia fazer os concursos para entrar nos quadros. Eram dois ou três quadros. Tinha o quadro de mensageiro, o quadro de telegrafista, depois o agente de estação, até futuramente chefe de estação. Então, quando foi em março 1959, eu fui elevado a chefe de estação, e fiquei até 30 de outubro de 1977, quando eu me aposentei.

Tudo era Estrada de Ferro. Deputados e gente importante de São Paulo vinham todos pelo trem de ferro. Tinha um carro chamado Pulman, um carro especial, com cadeira rotatória, para as pessoas 'gráúdas'. Era tudo importante. As estações ferviam de gente. Chegavam a cobrar ingresso para entrar, de tanta gente. Lins, por exemplo, tinha aqueles carregadores. O trem parava e eles todos iam lá e invadiam a janela do trem para pegar as malas das pessoas. Agora em Guaíçara não era assim. Em Guaíçara era gente. Quando era no horário do trem de passageiro, o povo descia quase todo para estação. Fervia de gente na estação para ver o trem passar. Aí quando o trem passava, o povo subia todo para a cidade. Então era aquela festa. Quase todo dia tinha isso. Agora à noite, tinha o trem misto, e também enchia de gente. Porque não tinha para onde ir. Não tinha o que tem hoje. Era completamente diferente. As pessoas para se divertir iam para a estação esperar o trem. Para ver o trem passar. É engraçado o negócio. Hoje eu acho engraçado, mas naquele tempo era importante. Aí nós, fardados, de boné e tudo, nos sentíamos importantes, porque a estação era o ponto central da cidade. Como por exemplo, uma das pessoas mais importantes da cidade, como Lins, era o chefe da estação da Estrada de Ferro.

Passavam muitos trens, eu não me recordo quantos. Mas, trens de passageiros deviam passar (na vinda) 6 e na volta mais 6. Então 12 trens, ida e volta. Agora de carga era quase um atrás do outro. E o que a Estação recebia para despacho? Café. Todo café que era despachado para Santos, do posto que tínhamos na estação. Não tinha lugar onde pôr café. Porque aqui tudo, tudo que a gente vê em volta (que hoje é cana), tudo era café. Na saída das ruas já era café. Eu era menino, ia caçar passarinho aí, mas aqui fora, na rua, já era café. Então tudo era estrada de café.

(...) Quando foi em 1957, que começou a se ampliar a Marechal Rondon, aí foi criada a Rede Ferroviária Federal, depois os ônibus começaram a tomar os passageiros dos trens. Aí começou a fracassar. Foi diminuindo a procura dos trens. Porque a Reunidas vinha até Lins. Todo mundo daqui, dessa região por aqui, vinha de trem até Lins e pegava o ônibus para São Paulo. Aí já havia o asfalto. Antes era terra. (...) Nessa época começaram a vir as máquinas movidas a óleo diesel, 1957. Quando chegou a primeira locomotiva a óleo diesel, o povo correu todo pra ver. Era tudo festa. Até as pessoas que vinham de Bauru, paravam e desciam do trem pra ver a locomotiva a diesel. Que era máquina a fogo. (...) Depois eles adaptaram algumas locomotivas para serem movidas a óleo, sai aquela fumaça preta danada. Era tudo novidade. (...) O tempo de viagem, de Bauru até Guaiçara, na época da Maria Fumaça era 4 horas. (...) O trem de passageiros só podia correr a 60 km/hora. Então, quando modificou o traçado, que é esse de hoje, os trens de passageiros passaram a ter, publicado por aquelas ordens da divisão de transportes, nesses trechos que cortaram tudo as voltas e passaram a linha reta, 70 km/hora. Em linha delgada era 50 km/hora; agora em reta era 70.

(...) Uma locomotiva só podia puxar 10 vagões de mercadoria. Hoje duas locomotivas a diesel pega 80 vagões. Aqui mesmo na chegada de Lins, teve um desastre muito grande. A locomotiva que saiu dos trilhos levava vagão de café. Mais foi café pra todo lado. E logo subindo ali, foi um trem de boi, na descida que faz a curva antes de chegar a Santa Teresinha. Um trem de boi descarrilou, os vagões esparramaram tudo, um em cima do outro. Foi uma carnificina. A gente daqui ia lá buscar carne. Liberou para todo mundo pegar carne. Porque a estrada não ia ficar com aquilo. Na época em que eu trabalhava, o que tinha nas fazendas era café. O município de Lins que incluía o Distrito de Guaiçara tinha 5 milhões e 400 mil pés de café. E Guaiçara tinha 5 máquinas de beneficiamento de café. Fora em Lins. Então era um movimento tremendo desse transporte de café. (...) Se você subir numa torre de igreja, o que você vê de cana saindo aqui da rua, era café (...).

Meu tio, irmão do meu pai, comprou alqueires perto de Birigui, Araçatuba, 432 alqueires de mato virgem. O tio que morava aqui comprou lá e chamou o irmão pra vir pra cá, meu pai. Então, meu pai veio pra cá pra ajudar a desbravar aquilo lá. Meu avô quando morreu repartiu tudo que ele tinha, a propriedade dele, para os filhos. Dez filhos, dez propriedades. Todo mundo recebeu seu 'quinhão'. Meu pai vendeu lá (Bahia) e a gente veio pra cá. Aí fomos pra Graúna morar naquelas terras. Viemos pra cá para ficar mais perto. Como todos eram lavradores, meus irmãos mais velhos e meu pai foram lá pra desbravar. Era só onça e bicho que não acabava mais. Então, pra eles dormirem, eles tiveram que fazer uma derrubada pequena, fazer aquelas casinhas de sapé, por causa das onças. Elas iam encostar para comer (...).

(...) O regime na Estrada de Ferro, era 12 por 12. Não (...) 24 por 24, porque entrava às 7 da manhã de um dia e saía 7 da manhã do outro dia. Quando passou o regime jurídico para CLT, o funcionário público não tinha essa regalia que tinha o pessoal regido pela CLT. Que era hora extra, regime de trabalho de 8 horas. A hora que passasse 8 horas era hora extra, dentro do regime da CLT. (...) Eu, dentro da Rede Ferroviária, era ainda servidor da União, Estatutário, integrado dentro dos quadros. (...) Aí quando foi em 1975 fizeram uma proposta pra nós, os federais, passarem todos para a CLT. Com todas as vantagens que tínhamos do regime estatutário. Aí passamos então a receber hora extra, fundo de garantia (...). O sindicato veio depois, mas isso só em Bauru, por aqui não tinha. Eu me aposentei no dia 1º de novembro de 1977. Olha só, são 27 anos.

É muito doloroso (...). A gente fica muito triste de ver como está a estação, o que virou (...) virou não, acabou. Só passa trem de carga e só a 25 km/hora. Não pode correr mais (...).”