UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA DA ARQUITETURA ESTÉTICA DO PROJETO

EDUARDO BACANI RIBEIRO

Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis

São Paulo
2019

EDUARDO BACANI RIBEIRO

**Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” –
os espaços invisíveis**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Beatriz Mugayar Kühl

São Paulo

2019

ERRATA

RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de Ferro Araraquara**: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis. 2019. 221 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

Folha	Linha	Onde se lê	Leia-se
31	6	período de guerra	período entre guerras

Nome: RIBEIRO, Eduardo Bacani.

Título: Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

São Paulo, ____ de ____ de ____

Banca Examinadora

Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

À Shirley, ao Narciso, ao Pedro (in
memoriam) e à querida Cosmorama.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), pela bolsa de estudos concedida.

À Professora Beatriz Kühl, pela orientação, por contribuições que foram fundamentais durante o desenvolvimento e a finalização deste trabalho e pela oportunidade de poder aprender através do olhar de uma importante referência para minha geração.

Ao professor Paulo Garcez e ao pesquisador Antônio Soukef Júnior, pelas observações realizadas na banca de qualificação, as quais ofereceram direcionamento para a finalização da pesquisa. Ao Antônio agradeço também pelas indicações bibliográficas, pela companhia em pesquisa na Biblioteca Mário de Andrade, em São Paulo, e por ter sanado dúvidas que surgiram relacionadas ao sistema ferroviário paulista.

À amiga Dr.^a Rosimar de Fátima Schinelo, diretora da Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo de Catanduva, que gentilmente fez a revisão deste trabalho quando ele era apenas uma proposta de pesquisa.

Aos professores José Eduardo Lefréve e Paulo Garcez, pelas observações feitas com relação ao projeto de pesquisa durante a entrevista do processo seletivo para o mestrado.

Ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), por ter permitido o acesso à sua documentação, bem como ao funcionário Rafael Prudente Corrêa Tassi, pelo auxílio prestado durante as várias visitas realizadas e por também esclarecer determinadas dúvidas relacionadas ao tema.

À parceria de meus pais, que percorreram comigo todas as estações ferroviárias de Araraquara até São José do Rio Preto, auxiliando no registro e colaborando de forma direta com a pesquisa.

Ao amigo e engenheiro ambiental Carlos Guilherme Garcia, por ter acompanhado e auxiliado no registro das estações ferroviárias da região de Campinas, bem como por todo incentivo.

Ao amigo e pesquisador José Penteado Vignoli, pela companhia em pesquisa no Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí, e pelo esclarecimento de determinadas dúvidas.

Ao professor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA/USP) Guilherme Grandi, pela indicação bibliográfica de material relacionado à Estrada de Ferro Araraquara (EFA) e por esclarecimentos prestados.

Aos funcionários do Arquivo Público do Estado de São Paulo, pelo auxílio na pesquisa.

Aos funcionários da Biblioteca Mário de Andrade, em Araraquara, pelo esforço em tentar encontrar material alusivo à EFA.

Aos funcionários da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Negócios de Turismo de São José do Rio Preto, pela disponibilização de material fotográfico referente à estação da cidade.

Ao historiador Agostinho Brandi, pelos esclarecimentos prestados com relação a Rio Preto e pela disponibilização de material fotográfico.

Aos professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP) que tive durante esse trajeto: Ana Lanna, Beatriz Kühl, Fernanda Fernandes, Luís Antônio Jorge, Maria Cristina Leme, Maria Lúcia Bressan Pinheiro e Paulo Garcez. Figuras indispensáveis para meu amadurecimento crítico.

Por fim, a todos os colegas de curso que tive nesse período e a todos que compartilharam e contribuíram, direta ou indiretamente, com essa trajetória.

Muito obrigado!

RESUMO

RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de Ferro Araraquara**: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis. 2019. 221 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

Esta dissertação aborda a Estrada de Ferro Araraquara, ferrovia fundada em 1895 que se estendeu por mais de 400 km no noroeste paulista. Por meio dos relatórios anuais produzidos pela companhia e documentos auxiliares, como plantas das primeiras estações fundadas, observa-se a empresa desde seus primeiros anos de operação até 1912, quando seus trilhos atingiram a cidade de São José do Rio Preto. Ademais, com o auxílio de material fotográfico feito in loco e aerofotogramétrico, apresenta-se o registro contemporâneo das estações ferroviárias da empresa presentes no mesmo recorte territorial investigado nos documentos. Tem-se como objetivo contribuir para o entendimento dessa companhia ferroviária paulista ainda pouco explorada, bem como fazer o registro de estações ferroviárias, o que ainda não foi feito ou discutido pela perspectiva arquitetônica, urbana, histórica e cultural.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Araraquara (EFA). Patrimônio ferroviário. São Paulo.

ABSTRACT

RIBEIRO, E. B. **Araraquara Railroad**: From Morada do Sol to “Boca do Sertão” – the invisible spaces. 2019. 221 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

This thesis addresses the Araraquara Railroad, a railroad founded in 1895 and which stretched over 400 km in the northwest of the State of São Paulo. Through the annual reports produced by the Company and ancillary documents, such as plants of the first founded stations, the company can be observed from its first years of operation until 1912, when its tracks reached the city of São José do Rio Preto. Moreover, with the aid of photographic material made on site and aerial photography, the contemporary record of the company's railway stations present in the same territorial area investigated in the documents is presented. Aiming to contribute to the understanding of this little explored São Paulo Railroad Company, as well as to bring the registration of railway stations that from the architectural, urban, historical and cultural perspective have not yet been registered or discussed.

Keywords: Araraquara Railroad. Rail heritage. São Paulo.

LISTA DE SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Condephaat – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte

EFA – Estrada de Ferro Araraquara

EFBB – Estrada de Ferro Barra Bonita

Fepasa – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

RPSAAGA – Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas

RFFSA – Rede Ferroviária Federal

RRFSA – Rede Rodoviária Federal

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
Tema e trajetória	11
Uma senhora na margem do caminho	17
1 ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA – EFA (1895 – 1912)	22
1.1 Entre braços e brasões: um olhar sobre o desenvolvimento ferroviário no interior paulista.....	22
1.2 Trilhos ensolarados ou uma ferrovia que se esforça para brilhar?	34
1.3 Relatando os relatórios	41
1.4 Algumas considerações sobre a EFA	118
2 REGISTRO CONTEMPORÂNEO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA EFA NO TRECHO ENTRE ARARAQUARA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	127
2.1 O desembarque da estação	128
2.2 Comparando os vestígios cerâmicos coletados.....	192
3 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA E FERROVIA: UMA BREVE REFLEXÃO.....	201
3.1 É pau, é pedra, é o fim do caminho (?).....	201
3.2 As novas bocas do sertão	203
CONSIDERAÇÕES FINAIS	210
REFERÊNCIAS.....	216

INTRODUÇÃO

Tema e trajetória

Os domingos nunca me pareceram dias normais. Parece que o sol já nasce sabendo que não é dia de trabalhar, nem de estudar. E nasce com um sorriso no canto da boca, meio de lado, com intimidade, coisa de quem não quer nos aborrecer.

Era sob o sol de domingo que, todo final de semana, acompanhávamos meu pai até o campo de futebol do Bairro da Estação. Logo que entrávamos no bairro – um pequeno aglomerado de casas simples, com cerca de cinco quarteirões, e a 3 km da cidade onde morávamos, Cosmorama, no noroeste do estado de São Paulo – na primeira curva que o Fiat 147 fazia, por repetidas vezes minha mãe apontava para a casa da esquina e dizia que ali era onde ficava a casa de meu avô e, logo ao lado, a máquina de beneficiamento de arroz da família, local em que meus tios trabalhavam. Ela não concluía a explicação sem lembrar que a estação ferroviária que dá nome ao bairro fizera parte de um ritual quase diário para ela e seus amigos, que se reuniam naquele espaço apenas para ver o trem passar.

Ficava tentando imaginar a casa de meus avós, a máquina de arroz em funcionamento com meus tios trabalhando e o trem que, para a geração de minha mãe, não era apenas um evento tecnológico, mas uma opção nos deslocamentos terrestres; a mais econômica e, portanto, a mais utilizada por aqueles moradores.

Meu pai emendava a conversa dizendo que quando estavam trabalhando na roça, muitas vezes, era pelo apito do trem que se sabia a hora da merenda e a hora de ir embora. O trem era relógio.

Ao chegar no campo de futebol, ele logo perdia a graça e, entre um intervalo e outro do jogo, íamos eu e meus amigos que moravam naquele bairro até o prédio da estação ferroviária. Aquele lugar fascinava os nossos olhos e era diferente de tudo que tínhamos pela cidade. A pátina, as eflorescências que cresciam, as marcas de umidade nas paredes conotavam um ar misterioso e sombrio para o olhar daqueles meninos. No meio das brincadeiras, quando o trem passava a certa hora e apitava, eu e meus amigos fazíamos uma algazarra danada, correndo pela grande plataforma abertos em sorrisos ao ver aquela máquina potente cruzar os trilhos daquele local

abandonado e distante dos principais centros. E, nesse momento, em parte, era capaz de compreender a fascinação que aquele veículo e aquela edificação proporcionaram à geração de meus pais, e possivelmente ainda mais às gerações que os antecederam.

Hoje, vejo que aquela antiga estação figurava muito maior do que realmente era e entendo que as referências eram outras, mas se algo em minha percepção a fez diminuir em tamanho, muito se acrescentou em meu interesse por aquela construção, na tentativa de alcançar quais foram os motivos que fizeram com que fosse estabelecida naquele local e quais levaram ao seu posterior abandono.

Assim, próximo ao quinto ano do curso de Arquitetura e Urbanismo, em 2016, refletindo sobre a futura escolha do tema para o trabalho final de graduação, era de grande relevância para mim apresentar um projeto sobre alguma edificação da cidade em que nasci, e buscando em meio ao acervo da pequena Cosmorama, a antiga estação ferroviária era um ponto de interesse e inspiração para o trabalho. Não apenas pelo sentimento que carrego por aquele lugar, que certamente me fazia (e ainda me faz) romantizar aquele espaço, mas também por ganhar o entendimento histórico da importância que aquela construção, fundada em 1943, teve para a localidade como instrumento que proporcionou desenvolvimento e que era cruzada apenas por um trem cargueiro que acenava para a sobrevivente estação ferroviária invisível aos olhos da comunidade.

Ao mesmo tempo em que se começava a tomar direcionamento o trabalho final de graduação, ganhei interesse por entender em que condição estavam as estações vizinhas a Cosmorama e, assim, iniciei a iniciação científica *Estações ferroviárias do interior paulista: de Engenheiro Schmitt a Cosmorama*,¹ que realizou o registro de sete estações ferroviárias bem como casas de turma² e armazéns presentes em diferentes centralidades da região rio-pretense e pôde esclarecer o panorama histórico regional e estadual relacionado a essas construções. Parte dos resultados dessa pesquisa

¹ Esse trabalho, orientado pela M.^a Luciani Rocha, ficou entre os cinco melhores trabalhos avaliados pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em São Carlos, e foi indicado para a etapa internacional do Simpósio Internacional de Iniciação Científica da Universidade de São Paulo (Siicusp) de 2016. Parte dos resultados dessa pesquisa podem ser consultados no artigo “Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino”, publicado no número 27 da *Revista CPC* (RIBEIRO, 2019).

² Habitações edificadas pelas companhias ferroviárias para os funcionários da linha.

inicial pode ser observada pelo exemplo das estações desse trecho, apresentadas no Quadro 1.³

Quadro 1 – Estações ferroviárias do trecho estudado

Localização	População estimada (habitantes) ⁴	Fundação da estação ⁵	Estação ferroviária	Uso atual
Engenheiro Schmitt (Distrito de Rio Preto)	18.153	1912		Sem uso
São José do Rio Preto (Centro)	456.245	1912		Subutilizada
Mirassol (Centro)	59.333	1933		Sem uso
Bálsamo (Centro)	8.994	1941		Sem uso

³ Nesse primeiro trecho pesquisado, pontualmente, também se levantou, in loco, a planta de estações e casas de turma para se compreender o programa e sua organização, a técnica construtiva empregada, as soluções arquitetônicas e o fluxo no interior desses espaços, tendo como referência para tal Kühl (1998) e Moreira (2007).

⁴ Valores baseados em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁵ Importante salientar que muitas dessas edificações não são as originais. A estação atual de Rio Preto, por exemplo, é de 1941, e por meio de imagens pôde-se observar que o primeiro prédio era semelhante à estação de Engenheiro Schmitt, fundada também em 1912 e que, portanto, deve ser uma construção original. A edificação de Mirassol parece ser a mesma de sua fundação, porém, teve alterações na linguagem e em sua dimensão, como se pôde perceber por meio de imagens. A primeira edificação de Cosmorama, visualizada em uma fotografia de 1948, era provisória, ainda em madeira, e já pode-se saber, por meio de documentos, que a construção em alvenaria de tijolos é de 1953. A primeira edificação de Bálsamo também era de madeira, como Cosmorama, o que pode ser constatado por imagem, e em Engenheiro Balduino não foi possível observar se a construção existente é a mesma de sua fundação ou se, assim como nas cidades vizinhas, também fora anteriormente de madeira.

Engenheiro Balduino (Distrito de Monte Aprazível)	24.794 ⁶	1941		Moradia de população sem-teto
Tanabi (zona rural)	25.830	1959		Em ruínas
Cosmorama (bairro periférico)	7.316	1943		Sem uso

Fonte: elaborado pelo autor (RIBEIRO, 2019, p. 131).

Com os resultados desse primeiro contato, entendi a riqueza e a fragilidade do material pesquisado, e a necessidade de se avançar na pesquisa. Esse conjunto de referências materiais e simbólicas da Araraquarense,⁷ composto por estações, casas de turma e armazéns, apresentou as estações ferroviárias como o componente na linha de frente da discussão, dadas suas áreas generosas (livres e construídas) e suas localizações urbanísticas privilegiadas.

Foi assim que decidi, então, tomar como objeto de estudo para o mestrado apenas as estações ferroviárias, para se produzir um registro mais circunstanciado, bem como abarcar um trecho maior para se alcançar de forma mais precisa e detalhada as características tipológicas e construtivas desse conjunto sobre o qual raras e pontuais informações existiam (mapas 1 e 2). Ou seja, o número de estações aumentou, mas o estudo se limitou a apenas uma tipologia, para possibilitar uma comparação mais aprofundada.

⁶ População referente a Monte Aprazível.

⁷ Nome que popularizou como referência à Estrada de Ferro Araraquara, algo que foi comum no tratamento das estradas de ferro do interior paulista.

Mapa 1 – Trecho iniciação científica (IC) e trecho mestrado

Fonte: adaptado de Google (2016).

Legenda:

■ Trecho IC (85,3 km)

■ Trecho mestrado (169 km)

Mapa 2 – Localização do trecho mestrado no estado

Fonte: adaptado de Google (2016).

Mas o estudo de mestrado, além da necessidade de registrar as estações e diante da escassez de publicações sobre a Estrada de Ferro Araraquara (EFA), companhia ferroviária responsável por edificar esses espaços, apontava para uma outra necessidade importante: buscar fontes documentais que pudessem esclarecer o processo de desenvolvimento dessa empresa.

Assim, iniciei uma difícil busca pela documentação referente à EFA, dado que muitas das fontes que foram acionadas apresentavam poucos ou quase nenhum documento sobre a empresa – o que foi mais comum –, ou os documentos que existiam estavam em condições desfavoráveis para a pesquisa, o que demonstrava a

pouca evidencia dada à companhia ao longo dos anos. Os funcionários do Arquivo Público do Estado de São Paulo, ao serem procurados por conta de informações sobre a Araraquarense, observaram o ineditismo da solicitação de informações sobre a referida empresa. O funcionário do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), responsável pelo levantamento das estações ferroviárias paulistas que vem sendo realizado pelo Conselho, ao ser procurado por conta desse trabalho, relatou que a EFA é a empresa férrea paulista com menos pedidos de tombamentos.⁸

Em Araraquara, o Museu Francisco Aureliano de Araújo, que se encontra no antigo prédio da estação ferroviária, não reúne nem reclamou para si os documentos referentes à EFA, contando apenas com alguns manequins trajados com uniformes ferroviários, fotos de ex-diretores e ex-funcionários nas paredes e alguns objetos ligados à temática.

Em Jundiaí, no Museu da Companhia Paulista, que guardava o arquivo documental das principais companhias ferroviárias do estado de São Paulo, os dados sobre a EFA não estavam catalogados, não se era possível saber o que existia da documentação da empresa, de forma que foi preciso dedicação e paciência para encontrar, nas prateleiras desorganizadas, os relatórios anuais produzidos pela companhia relativos ao recorte temporal observado neste estudo.

Durante o processo de pesquisa, a documentação de Jundiaí, por ser de propriedade do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT), veio para São Paulo e foi depositada em um galpão ferroviário na Lapa, o qual por algumas vezes foi visitado em busca de outros documentos, como as plantas das estações ferroviárias que eram mencionadas nos relatórios da empresa. Por estar ainda em processo de organização, apesar do esforço de funcionários permitindo o acesso à documentação, o local era escuro e improvisado do ponto de vista do registro para a pesquisa, o que fez com que muitas imagens registradas ali não ficassem com a devida qualidade, mas, mesmo assim, foram incluídas nesta produção por apresentarem um material de finais do século XIX e início do XX, fundamental para o

⁸ Em um trecho de mais de 400 km, há apenas um pedido de tombamento para a estação de Araraquara, a mais conhecida e também a única já tombada em nível municipal. Todas as demais desse percurso não são tombadas e não apresentam pedido de tombamento, o que desconsidera a proteção de estações tão ou mais interessantes que a edificação de Araraquara, como a estação de Catanduva.

entendimento da EFA, e que ainda não consta em nenhum trabalho acadêmico dessa natureza.

Ao visitar as antigas estações pertencentes à companhia, pontos que no passado foram uma importante referência local, foi possível encontrar exemplos positivos bastante pontuais. De modo geral, foram encontradas estações próximas à condição de ruína, sem uso, ocupadas por moradores sem-teto ou subutilizadas. Algumas, repletas de lixo e descaracterizadas a um ponto que se tornava difícil até mesmo de as reconhecer enquanto antigas estações ferroviárias.

Todas essas questões relacionadas aos aspectos documentais e arquitetônicos da Araraquarense denotaram uma espécie de invisibilidade ou negligência interconectada em torno da empresa, de modo que descortinar a EFA em um ato quase inicial se revestiu de um engajamento não apenas científico, como também cidadão, empenhado no compromisso de alcançar dados e informações que possam evidenciar esse elemento histórico e nossa reponsabilidade para com ele.

Dessa forma, após percorrer esse trajeto em torno da EFA, que se iniciou na estação da pequena cidade de Cosmorama, passou por várias estações do noroeste paulista e terminou nos galpões ferroviários da Lapa, cruzando diferentes edificações e documentos produzidos pela empresa, entende-se que a EFA, tendo por base seu potencial multidisciplinar para a pesquisa e a importância que representou para uma significativa parcela do noroeste paulista, é um rico material, demandando estudos que possam esclarecer esse objeto tão pouco explorado ao longo dos anos – e ainda hoje.

Uma senhora na margem do caminho

A formação e o desenvolvimento da EFA, no final do século XIX, não foi um fato isolado no histórico estadual paulista, mas parte de um amplo processo de introdução e expansão de ferrovias no estado de São Paulo, que se processou, sobretudo, a partir dos anos 1860, e que acarretou, por diferentes perspectivas como mostram os estudos já realizados a esse respeito, significativas alterações para o território paulista no campo econômico, social, político e cultural.

Assim, ao longo do anos, companhias ferroviárias como a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (antiga São Paulo Railway), Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, talvez pela dimensão de suas extensões ou pelo expressivo volume que movimentaram, foram discutidas por diferentes enfoques em importantes trabalhos que se dedicaram a compreender esses objetos. Até mesmo pequenas empresas ferroviárias do Estado de São Paulo, como a Estrada de Ferro do Dourado e a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, que a exemplo da EFA também operaram na região de Araraquara, já foram investigadas.

Entretanto, a Araraquarense, companhia que se estendeu por mais de 400 km no noroeste paulista até as margens do rio Paraná, divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, edificando um complexo ferroviário que influenciou diretamente a sociedade dessa parcela estadual, manteve-se à margem do debate sobre o sistema ferroviário paulista, apenas sendo pontuada por alguns trabalhos que abordaram o processo de expansão dos trilhos ou outras empresas ferroviárias que se formaram nesse território.

A exemplo disso, o *Álbum de Araraquara* de 1915, editado por João Silveira, e o de 1948, organizado e editado por Nelson Martins de Almeida, que reúnem registros descritivos e fotográficos de Araraquara nesses dois momentos distintos, trazem informações sucintas sobre a Araraquarense, tais como o interesse dos fazendeiros dessa região por uma ferrovia que diminuísse o custo dos transportes dos produtos em carros de boi ou alguns contratempos enfrentados pela companhia durante o prolongamento de sua via.

Pinto, que em 1903 realizou um estudo pioneiro sobre a formação da viação férrea no estado de São Paulo, no qual menciona processos legais e o desenvolvimento de diversas ferrovias de grande e pequeno porte, com relação à EFA se limitou a pontuar brevemente o decreto que permitiu a formação da empresa ou a importância da subvenção paga para o prolongamento de seu trecho em 1901 (PINTO, 1977). Talvez por isso, em 1977, a introdução da reedição do livro de Pinto, escrita por Célio Debes, historiador da Academia Paulista, buscando tocar pontos pouco explorados na versão anterior, apresentou alguns dados históricos referentes à EFA, desde o ano de sua formação (1895) até sua incorporação à Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), na década de 1970.

Matos (1974), que elaborou um estudo sobre a marcha do café e o desenvolvimento da rede ferroviária no interior paulista, tecendo observações desde a promulgação da primeira lei para construção de ferrovias, em 1835, até a decadência do setor na década de 1940, mencionou alguns dados com relação à Araraquarense, como seu ano de fundação, de inauguração do primeiro trecho (1901), de chegada a São José do Rio Preto (1912), de encampação por parte do governo estadual (1919) e, por fim, de avizinhamento às margens do rio Paraná (1952). Informações próximas às fornecidas por Matos (1974) com relação à EFA também são apresentadas por Kühn (1998) em seu trabalho sobre a arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária no estado de São Paulo, no qual a autora, ao descrever um breve histórico do desenvolvimento da rede ferroviária paulista, apresenta informações referentes à EFA.

Gerodetti e Cornejo (2003), ao tratarem do histórico paulista a partir de imagens de antigos cartões postais, citam algumas empresas férreas que se desenvolveram no estado de São Paulo e, entre elas, a Araraquarense, traçando uma descrição sucinta sobre o processo de expansão dos trilhos da EFA.

Nunes (2005), ao produzir um estudo sobre a Douradense, companhia férrea fundada em 1898, ofereceu, pontualmente, informações sobre o avanço da EFA desde a inauguração de seu trecho inicial até a fundação de sua última estação, Presidente Vargas, na divisa com o Mato Grosso do Sul.

Soukef Jr. (2006) estudou o processo de urbanização registrado em Bauru a partir da implantação de três ferrovias.⁹ Quando menciona outras cidades do interior paulista, o autor observa a presença da EFA em Araraquara e São José do Rio Preto, por meio de dados que ilustram o desenvolvimento da empresa nessas duas localidades.

A Araraquarense perdeu sua condição marginal tardiamente, a partir da década de 2010. O historiador André Luiz da Silva, acredita-se, foi o primeiro pesquisador a tomar a empresa como objeto de estudo. Em um primeiro momento, focou na falência da companhia, em 1914, e sua posterior aquisição por uma empresa inglesa, que institui na direção do novo grupo o francês Paul Deleuze (SILVA, 2013). Posteriormente, investigou o caso de um empréstimo realizado em 1911 a partir de

⁹ Paulista, Noroeste do Brasil e Sorocabana.

um acordo entre a casa bancária alemã L. Behrens & Söhne e a diretoria da Araraquarense (SILVA, 2018).

No entanto, nesse percurso temporal, nenhum estudo detalhou, baseado em fontes documentais, os primeiros anos da empresa diante não apenas da perspectiva administrativa e econômica, mas também das edificações construídas por essa companhia, a exemplo das estações ferroviárias, materialidades edificadas que não apenas impactaram diretamente as localidades em que se desenvolveram – favorecendo a formação ou desenvolvimento de núcleos urbanos existentes –, como ainda hoje sobrevivem em muitas centralidades como signos de um processo histórico e da própria empresa que as edificou.

Dessa forma, o trabalho se estruturou, sobretudo, a partir de duas frentes centradas no recorte de 1895, quando a empresa foi fundada, até 1912, quando ela chegou a São José do Rio Preto. A primeira frente focou nos relatórios anuais produzidos pela EFA entre 1897 e 1910, bem como outros documentos auxiliares que esclarecem melhor certos detalhes mencionados nesses textos, destacando, sobretudo, as estações ferroviárias edificadas no período, seus projetos e ano de fundação. A segunda frente, a partir do registro feito in loco nesse mesmo trecho (Araraquara-Rio Preto) e do levantamento aerofotogramétrico, buscou situar as antigas estações ferroviárias da EFA na malha urbana das localidades em que elas estão inseridas hoje, bem como observar seu estado material e o tipo de uso que recebem na atualidade. Objetiva-se compreender o percurso histórico realizado por esse objeto e entender a condição contemporânea de elementos que testemunham essa trajetória.

A partir dessas considerações, o primeiro capítulo está dividido em quatro partes. Em um primeiro momento, buscou-se uma breve reflexão sobre a expansão das ferrovias no interior paulista com o objetivo de situar o estabelecimento da EFA no quadro do desenvolvimento das ferrovias em São Paulo e de pontuar, também, aspectos pouco evidenciados ao longo dos anos diante daquilo que se consagrou como resultado da instalação dos trilhos nesse território. Depois, um entendimento sobre o panorama araraquarense antes da ferrovia e, assim, o contexto no qual a EFA se insere. Posteriormente, uma descrição dos primeiros anos da companhia com base nos relatórios anuais produzidos pela empresa entre os anos de 1897 e 1910, destacando detalhes administrativos, financeiros, operacionais, bem como documentos auxiliares que apresentam alguns projetos de construções – sobretudo

estações – edificadas pela Araraquarense nesse período. Por fim, são feitas algumas considerações com base nos dados observados, expressas com o auxílio de gráficos e tabelas que facilitarão o entendimento de determinadas questões ligadas à EFA.

O segundo capítulo está dividido em duas partes: a primeira apresenta tabelas que reúnem individualmente as informações referentes a cada uma das 17 localidades e estações visitadas, como imagens internas e externas das construções, detalhes da arquitetura, informações alcançadas por meio de inscrições em mobiliários, danos pontuais e outros quase irreversíveis, bem como o comportamento da ferrovia em relação ao espaço urbano, a localização da estação nesse contexto e seu uso hodierno. Posteriormente, faz-se um comparativo entre o material cerâmico encontrado nesses diferentes espaços e determinadas informações contidas nessas peças.

Como forma de complementar o entendimento do material discutido, elaborou-se um terceiro capítulo, que está dividido em duas partes que traçam uma breve reflexão com o intuito de pontuar questões que envolvem o processo histórico e a condição atual do patrimônio ferroviário paulista e a ferrovia. Além disso, destacam-se estudos, publicações e programas que têm se esforçado em discutir e propor caminhos para tratar desses temas.

Por fim, têm-se as considerações finais da pesquisa.

1 ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA – EFA (1895 – 1912)

1.1 Entre braços e brasões: um olhar sobre o desenvolvimento ferroviário no interior paulista

Pensar as questões em torno da fundação e expansão das ferrovias no estado de São Paulo é retornar a um importante momento de transformação para o território paulista, uma vez que alguns pesquisadores consideram esse período como um “divisor de águas” no histórico estadual.

Azevedo (1950), um dos pioneiros no estudo sobre a implantação das ferrovias no oeste Paulista, é um dos vários autores que enfatiza o papel da estrada de ferro como uma das maiores conquistas do século XIX, que por meio da máquina a vapor propagou a Revolução Industrial no mundo, provocando alterações na vida econômica, social, política e militar, podendo essa centúria, segundo o autor, ser denominada como o “século do caminho de ferro”.

Os primeiros modelos de estrada de ferro surgidos na Europa eram simples caminhos feitos com trilhos de madeira e trilhados por tração animada, como os utilizados nas usinas de Newcastle, Inglaterra. Depois, em 1770, eles passam a ser feitos de ferro fundido e, apenas mais tarde, em 1820, tornam-se trilhos de ferro laminado, percorridos pelas primeiras máquinas locomotivas (PINTO, 1977).¹⁰

Considerando-se que a primeira ferrovia para serviço público foi inaugurada em 1825¹¹ entre Stockton e Darlington, por iniciativa de George Stephenson, foi a inauguração da linha férrea entre Liverpool e Manchester (1830), a primeira a transportar cargas e passageiros, que marcou efetivamente o início da era ferroviária.

No Brasil, alguns anos depois desse fato, em 31 de outubro de 1835,¹² o Regente do Império, Padre Diogo Antônio Feijó, sancionou a chamada “Lei Feijó”,

¹⁰ Pinto (1977) menciona a locomotiva Stephenson, que em 1829 percorreu o caminho de ferro de Liverpool a Manchester, contendo os principais elementos das máquinas modernas (princípio da aderência, caldeira tubular e tiragem produzida pelo escapamento a vapor na chaminé).

¹¹ Para esse tema e bibliografia complementar ver, por exemplo, Kühl (1998).

¹² Azevedo (1950) observa que Feijó encara a ideia de introduzir esse melhoramento no Brasil no mesmo ano em que foi inaugurada a linha de Bruxelas a Antuérpia (a mais antiga do continente europeu) e dez anos após George Stephenson ter guiado sua locomotiva, o primeiro trem da Inglaterra.

“visando ligar o Rio de Janeiro às capitanias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia” (MATOS, 1974, p. 49). Entretanto, essa rede que, segundo Matos (1974), teria 5.500 km demorou mais de um século para ser concluída, com a ligação Rio-Bahia se concretizando apenas na década de 1950-60.

Para Azevedo (1950), a ferrovia parecia chegar ao Brasil em momento ideal para um país de grandes extensões territoriais, atravancado por obstáculos e que teria a base de sua independência assegurada, segundo o autor, por um vasto sistema de comunicações e transporte. No entanto, na percepção do importante texto do começo do século XX de Adolpho Augusto Pinto (1977), o problema a ser resolvido era consideravelmente maior que as forças e os recursos do país, que ainda estava nos primeiros passos de seu desenvolvimento econômico e com uma população insuficiente diante de sua grandeza territorial.

Summerhill (2018) reitera essa visão e a especifica com mais argumentos, posto que, de acordo com o autor, os altos investimentos com elevados custos fixos que demandavam os projetos ferroviários fizeram com que o Brasil entrasse na era ferroviária de forma tardia, apenas depois da metade do século XIX, de modo que o desenvolvimento das linhas férreas dependiam fortemente de condições de financiamento, local ou estrangeiro, e do incentivo público, que poderia ser de duas formas: subsídio aos investidores privados ou controle estatal direto.

Pinto (1977) reconhece quatro fases distintas no período entre as primeiras iniciativas para introdução das ferrovias até o pleno desenvolvimento desse meio de transporte em São Paulo. De acordo com o autor, a primeira fase foi o período dos precursores, das iniciativas malsucedidas. A segunda fase, com resultados positivos, é caracterizada pela concessão ferroviária a partir de favores de zona privilegiada e garantia de juros. Na terceira fase, as estradas ainda se constroem com privilégio de zona, mas sem garantia de juros. E na quarta fase é quando se inicia o regime de plena liberdade, e a indústria ferroviária alcança seu completo desenvolvimento e emancipação da proteção do Estado.

Pinto (1977) observa que no estado de São Paulo, em 18 de março de 1836, um ano após a “Lei Feijó”, a Assembleia Legislativa Provincial¹³ decretou um plano grandioso de viação, um sistema de caminhos de ferro e vias fluviais. A lei foi revogada

¹³ De acordo com Pinto (1977), o ato adicional de 1934 declarou competir às assembleias legislativas provinciais legislar sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva província.

antes mesmo de sua execução e substituída, segundo o autor, pela Lei nº 115, de 30 de março de 1838, que reproduziu a primeira com pequenas alterações e autorizou o presidente da província a conceder carta de privilégio exclusivo à Companhia de Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. e a Platt e Reid, concedendo autorização para ligar Santos “às então vilas de São Carlos,¹⁴ Constituição,¹⁵ Itu ou Porto Feliz e Mogi das Cruzes, acrescentando que cuidasse também da ligação do Paraíba ao Tietê” (MATOS, 1974, p. 49). Não por acaso, como lembra o autor (PINTO, 1977), os municípios mencionados na lei estavam inseridos em um importante núcleo de produção agrícola do estado de São Paulo naquele momento, mormente de cana de açúcar.¹⁶ Essa região é referida por Petrone (1968), que investigou a lavoura canavieira no estado de São Paulo, como “quadrilátero do açúcar”,¹⁷ dada a expressividade do produto¹⁸ nesse território naquele período.

Sobre a questão da mencionada ferrovia que conectaria a região portuária ao interior paulista, Soukef Jr. (2006) elucida que foram contratados para o projeto os engenheiros Alfred e Edward de Mornay, os primeiros a realizarem os levantamentos técnicos necessários para indicar o melhor traçado para a linha férrea no trecho entre Santos, São Paulo e o interior. Ficou concluído que a ligação entre Santos e Cubatão seria realizada por barcos a vapor, o trecho de serra por meio de planos inclinados e o planalto por uma linha com simples aderência. No entanto, segundo o autor, a concessão caducou sem que tal obra fosse realizada.¹⁹

¹⁴ Atual Campinas.

¹⁵ Atual Piracicaba.

¹⁶ Petrone (1968) elucida que a cana de açúcar produzida em grande escala no interior de São Paulo – produção que teve início, sobretudo, a partir do governo do Morgado de Mateus (1765-1775) – durou até 1850/1851, quando a exportação do açúcar foi ultrapassada em volume pela do café.

¹⁷ O termo “quadrilátero do açúcar” foi utilizado pela primeira vez por Caio Prado Jr., no entanto, Petrone (1968) retoma essa expressão a atualizando e ampliando, e essa área passa a compreender a região entre os municípios de Mogi Guaçu, Jundiaí, Porto Feliz e Sorocaba. Portanto, todas as vezes que se utilizar dessa expressão aqui, tem-se como referência a região determinada por Petrone (1968).

¹⁸ De acordo com Pinto (1977), a província de São Paulo possuía cerca de 600 engenhos, com produção anual aproximada de um milhão de arrobas de açúcar e mil barris de aguardente, sendo quase metade dessa produção exportada.

¹⁹ Porém, segundo Soukef Jr. (2006), os estudos e levantamentos desenvolvidos e não utilizados nesse momento foram guardados por Frederico Foom, um dos sócios da empresa Aguiar, Viúva, Filhos & Cia, até 1847, ano de sua morte. Posteriormente, foram confiados por sua viúva ao Marquês de Monte Alegre, seu parente, que os cedeu ao Barão de Mauá, responsável por encomendar ao engenheiro Robert Milligan, que já lhe prestara serviços dessa natureza, novos estudos referentes a esse percurso que, então, confirmaram a viabilidade de um empreendimento férreo nesse local, o qual se concretizou apenas em 1867.

Assim, encerrando a fase inicial dos ensaios precursores e inaugurando no país a segunda fase ferroviária – o período efetivo de construção das ferrovias –, em 26 de junho de 1852, foi promulgada a Lei Geral nº 641 que, segundo Pinto (1977), se organizava em um modelo mais prático, que viabilizava concessões de “favores mais sólidos e positivos”, como o privilégio de zona e a garantia de juros. Para Azevedo (1950), foi essa lei que “iniciou, praticamente, a indústria ferroviária” (AZEVEDO, 1950, p. 36), possibilitando o desenvolvimento da estrada de ferro de Recife a São Francisco (Decreto de 19 de outubro de 1853) e, no Sul, a Estrada D. Pedro II (Decreto de 9 de outubro de 1853).²⁰ Contudo, lembra o autor que, sem nenhum favor do governo, por meio de sua iniciativa pessoal, Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá,²¹ estabeleceu, nas encostas da Serra do Mar, os 17 km da Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará, primeiro trecho ferroviário do país, inaugurado em 30 de abril de 1854.

Dessa forma, frustrada a primeira tentativa ferroviária de conectar o porto de Santos ao interior da província, tomando-se por base as considerações oferecidas por Pinto (1977), em meados do século XIX, a preocupação em estabelecer uma via férrea nesse trecho ganhou a atenção dos poderes públicos gerais e provinciais em consequência do fortalecimento da agricultura no interior de São Paulo, não apenas do açúcar como do café, que começava a ganhar os municípios do oeste paulista e, assim, motivava tais poderes a se empenhar para dotar a província com esse “importante melhoramento”.

Em vista disso, ao longo dos anos, diversos estudos se dedicaram a observar a relação estabelecida entre as ferrovias paulistas e o café,²² produto que a partir da década de 1870-80, pela perspectiva de Silva (1995),²³ que discute a expansão

²⁰ Fruto da iniciativa privada, a ferrovia foi a primeira a penetrar o território paulista. Segundo Pinto (1977), suas obras iniciaram-se em 1855 e foram concluídas em 1875. De acordo com Azevedo (1950), ela foi inaugurada em 1858 e em 1865 foi encampada pelo Governo Imperial e rebatizada de Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo a segunda a se estabelecer no país.

²¹ Segundo Azevedo (1950), Mauá foi o responsável por inaugurar a “era das ferrovias no Brasil” e por implantar a primeira e a terceira estrada de ferro no país, respectivamente, a E. F. Príncipe do Grão-Pará e a E. F. Santos-Jundiaí, posto que o barão não apenas fez correr um trem do Rio de Janeiro à raiz da Serra da Estrela (E. F. Grão-Pará) como organizou em Londres a Companhia São Paulo Railway, que recebeu a concessão para a ligação de Santos a Jundiaí (E. F. Santos-Jundiaí). De acordo com o autor, Mauá realizou por sua conta os estudos e financiou a construção confiada à firma inglesa.

²² Sobre a economia cafeeira, ver Taunay (1939), Prado Jr. (1956), Araújo Filho (1956, 1976), Furtado (1987), Silva (1995) e Martins (2012).

²³ De acordo com Silva (1995), nesse período, o café já apresentava uma produção média anual que ultrapassava os 5 milhões de sacas por ano.

cafeeira e as origens da indústria no Brasil, passou a ocupar a posição de “centro motor” do desenvolvimento do capitalismo brasileiro, tornando-se o responsável por impulsionar a instalação dos trilhos em boa parte do estado de São Paulo.

Flávio Saes e Sérgio Milliet foram dois dos importantes pesquisadores que se debruçaram sobre as questões que envolveram o café e as ferrovias no estado de São Paulo. Para Milliet (1982), durante mais de um século, a perspectiva do crescimento e desenvolvimento paulista estava circunscrita a um horizonte riscado por cafezais, de modo que “tudo gira em torno do ‘ouro verde’, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas” (MILLIET, 1982, p. 11). Saes (1981), ao analisar a expansão ferroviária pelo interior paulista, aponta que a estrada de ferro vinha substituir em São Paulo o antigo sistema de transporte: a estrada tropeira de muares, que se revelava incapaz de atender às crescentes demandas econômicas do estado, em consequência do alto custo e da demora no transporte que, de acordo com o autor, além de ser realizado em estradas ineficientes,²⁴ tinha que se submeter à difícil descida da Serra do Mar, um trecho delicado e indispensável para a sustentação da crescente economia paulista, que tinha por base o intercâmbio com o porto de Santos.

Para alguns autores, duas leis foram responsáveis por oferecer condições para a instalação da primeira ferrovia em São Paulo, uma geral, de 12 de setembro de 1855, e outra provincial, de 17 de março do mesmo ano, as quais estipulavam garantias de juros²⁵ e privilégios para a concessão de estradas de ferro, buscando estimular iniciativas nesse segmento. Foi assim que, em 6 de junho de 1860, o Governo Imperial aprovou os artigos para a construção de uma ferrovia que conectaria Santos a Jundiaí, projeto que foi desenvolvido por uma empresa constituída em Londres,²⁶ com incentivo de Mauá: a São Paulo Railway Company, que inaugurou seu trecho em 1867.

²⁴ Vários autores mencionam a qualidade ruim dos caminhos terrestres no estado de São Paulo, a exemplo de Prado (1934), Ellis Jr. (1951), Holanda (1957), Taunay (1927) e Pinto (1977). No entanto, tomando-se por base Summerhill (2018), essa qualidade ruim, que tornava os deslocamentos caros, demorados, perigosos e desconfortáveis, não impediu o trânsito de mercadorias e pessoas, mas, em consequência dos altos custos, restringiu a comercialização.

²⁵ Segundo Kühl (1998), a lei provincial garantia juros adicionais de 2% para a companhia, nacional ou estrangeira, que desenvolvesse a estrada de ferro para o litoral e para o interior.

²⁶ Segundo Sória (2005), a garantia de lucro (juros de no mínimo 5%), a exclusividade (noventa anos e depois cinquenta) e a inexperiência dos brasileiros em assuntos ferroviários fez com que os empresários estrangeiros vissem grandes negócios nas ferrovias brasileiras.

A partir do avanço da cultura cafeeira em torno de Campinas, e mesmo além dessa cidade, pela percepção de Monbeig (1984), criou-se uma dupla dificuldade: fazer com que as tropas transpusessem 200 km (ou mais) e aparelhar o porto de Santos para a manutenção de uma tonelagem crescente. Kühl (1998), ao retomar essa questão, observa que o desenvolvimento férreo pelo interior paulista contribuiu para a progressão da cultura cafeeira – o que reposicionava economicamente o estado de São Paulo, que, segundo a autora, até aquele momento, estava deslocado dos principais eixos econômicos e à margem da economia do país²⁷ – e, da mesma forma, promovia um significativo crescimento demográfico, aspecto que também é indicado por outros autores ao tratar desse processo no interior paulista.

No entanto, com base nessa observação, alguns pontos precisam ser levantados: primeiro, esse adensamento populacional provocado pela facilidade de acesso e potencial atrativo gerados pela instalação dos trilhos é, entre outros aspectos, muito mais uma consequência do que propriamente um objetivo, posto que o principal propósito dos empreendimentos ferroviários no estado de São Paulo, como mostram os estudos a esse respeito, era econômico:²⁸ baratear o escoamento da produção agrícola. Também, tendo em vista uma escala menor, essa ideia de adensamento a partir da relação café-ferrovia deve ser tomada com cautela ao se referir ao interior paulista, posto que, segundo Martins (1990), pesquisadora que se dedicou a diversas questões que envolvem o café, existiam contrastes entre as cidades tocadas pelo café que progrediam e as vilas estagnadas e com poucos recursos.²⁹ Por um outro ângulo, o próprio Flávio Saes (1968), em um segundo momento – quando retoma a investigação da relação café-ferrovia –, embora não negue uma unidade existente entre esses dois setores, observa que as companhias ferroviárias não podem ser reduzidas à condição de meros apêndices da economia

²⁷ Segundo Milliet (1982), há deslocamento do eixo econômico do país, que migra da mão dos estadistas baianos e fluminenses para as lideranças paulistas enriquecidas. De acordo com o autor, com a proclamação da República, os paulistas passam a ser os donos da economia nacional, tendo como principal mercado consumidor os americanos, que seriam a referência, inclusive, para muitos aspectos da nossa “indumentária política”.

²⁸ O que não significa dizer que não existiam planos de viação geral. Segundo Ghirardello (2002), eles aconteceram com alguma regularidade a partir da década de 1870, tentando racionalizar, segundo o autor, o caráter econômico que os fundamentava. Ghirardello (2002) observa que Benedito Ottoni, em 1859, escreveu um livro chamado *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, no qual elaborou um plano geral de viação que influenciou trabalhos posteriores, de acordo com o pesquisador. Algumas décadas antes, Azevedo (1950), por exemplo, já havia pontuado os planos elaborados por Horácio Bicalho (1881) e Antônio de Oliveira Bulhões (1882).

²⁹ É nesse sentido que Martins (1990) questiona, inclusive, a utilização do termo “civilização do café”.

cafeeira, uma vez que os objetivos desses setores conflitavam em certos momentos, sendo a companhia férrea uma empresa que oscilava entre garantir rentabilidade aos seus investidores ou expandir suas linhas como forma de assegurar o monopólio do transporte, gerando, assim, lucratividade operacional à empresa.

Também é importante destacar que, se inegavelmente o café foi o produto que mais se destacou na produção agrícola do interior paulista e provocou consequências em diversos campos, não foi apenas ele que desenvolveu relações com as ferrovias, uma vez que elas também transportavam de cereais a animais, de cartas a mensagens telegrafadas. Ou seja, também é preciso se considerar, além do café, outros produtos e atividades que, embora em menor escala, também impactaram as regiões tocadas pelas linhas férreas e contribuíram com eventuais transformações³⁰.

Não tendo a companhia inglesa³¹ que construiu a ligação do litoral com o planalto³² interesse em prolongar seus trilhos além de Jundiaí,³³ coube aos fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo introduzir os trilhos nas novas áreas atingidas pela “onda verde” (MATOS, 1974).³⁴ Como exemplo do interesse local das novas regiões produtoras de café do interior pelos trilhos, Grandi (2005), que analisa historicamente a Rio-clarense, companhia férrea fundada em 1884 no município de Rio Claro, pontua que, na década de 1870, os fazendeiros do oeste paulista já exigiam que o governo concedesse a aprovação de uma ferrovia que passasse pela região e diminuísse o custo do transporte de suas produções agrícolas.

Assim, de acordo com Soukef Jr. (2006), entre 1867 e 1880, várias companhias férreas formaram-se em São Paulo e, em torno delas, foram acrescidos pequenas

³⁰ Posteriormente, ao analisar os relatórios anuais produzidos pela EFA, poderá se observar que os produtores rurais, em momentos de crise para café, adotavam, inclusive, outros produtos para contornar as dificuldades.

³¹ A São Paulo Railway, primeira ferrovia paulista, foi inaugurada em 1867 e realizou, como anteriormente mencionado, a conexão do porto de Santos com a cidade de Jundiaí.

³² Segundo Matos (1974), a São Paulo Railway determinou o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo, uma vez que a sua importância não se restringe apenas ao fato de ser ela a pioneira ou uma obra notável de engenharia, mas também porque a conexão entre Santos, São Paulo e interior, segundo Azevedo (1950), se tornaria o trecho com maior intensidade de tráfego do Brasil e possibilitaria o surgimento de outras empresas pelo interior paulista.

³³ De acordo com Matos (1974), o privilégio de quase um século assegurava-lhe o monopólio do funil São Paulo-Santos, trecho obrigatório para qualquer produção interiorana, de modo que toda ferrovia que se formasse no interior do estado seria sua tributária, e isso lhe bastava.

³⁴ Foi nesse contexto de criação das companhias férreas a partir do capital de grandes latifundiários paulistas que Ghirardello (2002) observa terem surgido importantes ferrovias como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1872), a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1875) e a Estrada de Ferro Sorocabana (1875).

empresas³⁵ e ramais, cujas configurações denotavam conflitos que envolviam a questão do privilégio de zona, que preservava as áreas de influência das empresas, as bitolas e os traçados que estavam vinculados às propriedades rurais e, portanto, condicionados ao interesse dos envolvidos.

Os fazendeiros paulistas desse período, mencionados pela literatura como agentes financeiros fundamentais para a expansão ferroviária pelo interior, também precisam ser observados como figuras que orbitavam e influenciavam outros setores nesse momento, dado que, com os lucros advindos principalmente da produção cafeeira, esses fazendeiros³⁶ tornaram-se figuras cada vez mais influentes do ponto de vista econômico e político.

França (1960), que investigou a marcha do café e as frentes pioneiras, indica que a “Primeira República apoiar-se-ia nos fazendeiros de café e os estados cafeeiros exerceriam na política federal o comando indiscutível” (FRANÇA, 1960, p. 12-13), o que teve como consequência o desenvolvimento ferroviário no interior do estado de São Paulo “conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café” (MONBEIG, 1984, p. 175). Grandi (2010), ao tomar a Companhia Paulista como objeto de estudo, reitera essa observação e descreve com mais detalhes a figura desses fazendeiros, coloca que o grande cafeeiro era, ao mesmo tempo, o proprietário das maiores porções de terras, o empresário com investimentos produtivos e financeiros e, eventualmente, o próprio agente político, por meio do Poder Legislativo ou Executivo.³⁷

Assim, citando uma fala de Batista Pereira com relação à Viação Férrea Rio-Grandense, Azevedo (1950) destaca o caráter político à roda das estruturas ferroviárias:

³⁵ Sória (2005) indica que no estado de São Paulo existia um número considerável de ferrovias de comprimento pequeno. De acordo com o autor, elas representavam cerca de 3% do comprimento total da rede, mas apresentavam uma importância fundamental por atuarem como estradas coletoras que conduziam o produto agrícola até uma ferrovia mais importante.

³⁶ Sobre a diferenciação entre as fazendas do vale do Paraíba e as das novas regiões produtoras de café a oeste, que também denotam a alteração no perfil dos fazendeiros, ver Monbeig (1984).

³⁷ Os cafeeiros das novas regiões produtoras de São Paulo, diferente dos primeiros produtores da região do vale do Paraíba, não podem ser reduzidos apenas à condição de agricultores, na medida em que eles, segundo Monbeig (1984), provocaram uma revolução na sociedade rural paulista por serem financeiramente onipresentes: estavam também no cenário urbano com investimentos no comércio e na indústria, o que indica o espírito empreendedor dessa classe. Segundo o autor, no momento em que os cafeeiros vislumbraram que não faltavam solos virgens pelo interior paulista, eles tiveram cuidados mais de empresário e negociante do que propriamente de agricultor (MONBEIG, 1984).

A estrada de Ferro (falou em Pelotas, no Govêrno de Borges de Medeiros) aqui não é criada para o povo [...]. Não é uma instituição administrativa e econômica; é um instrumento político. Viveiro de eleitores, tal a missão. [...] e os Estados que possuem suas ferrovias, não raramente, as têm construído ou delas derivado ramais, fora de qualquer plano, para atender a empenhos políticos ou compromissos eleitorais, no jôgo sucessivo e contraditório dos interesses particulares de estados ou municípios percorrido por suas estradas. (PEREIRA, 1924, p. 19, apud AZEVEDO, 1950, p. 42)

Isto posto, além dessas questões mais evidenciadas ao longo dos anos, ao tratar da interiorização das ferrovias pelo território paulista é importante pontuar também aspectos pouco explorados pelos estudos que abarcam esse processo: o ônus gerado pela instalação dos trilhos, como lembra Monbeig (1984), do ponto de vista do desmatamento acelerado e irrestrito;³⁸ das estratégias violentas e desonestas para domínio das terras por parte de fazendeiros, grileiros e agrimensores, em detrimento de indígenas³⁹ e habitantes locais;⁴⁰ ou, em um primeiro momento, da exploração em torno da mão de obra escrava e, posteriormente, das dificuldades enfrentadas pelos imigrantes nas fazendas cafeeiras.⁴¹ Ademais, havia o abuso em torno da força de trabalho responsável por efetivamente instalar os trilhos nesse território. A exemplo desse último ponto, Moratelli, ao discutir empreiteiras que atuaram no interior do estado de São Paulo no início do século XX, coloca que

a exploração da força de trabalho era um bom negócio para os empreiteiros. Os salários pagos aos trabalhadores poderiam ser baixos [...]. Além disso, os

³⁸ Monbeig (1984) observa que a destruição do revestimento de matas nas novas áreas atingidas pelo café no interior paulista foi tão rápida e completa que algum tempo depois as companhias ferroviárias encontravam dificuldade para abastecer as próprias locomotivas com esse combustível. Nos municípios da Alta Araraquarense, por exemplo, o autor indica que as serrarias chegaram a ficar em vias de desaparecer, sendo necessário trazer caminhões com madeira de outras localidades, o que forçou as empresas ferroviárias a formarem hortos florestais nos mesmos locais onde quinze ou vinte anos antes existiam florestas.

³⁹ Monbeig (1984, p. 132) observa que “a marcha pioneira moderna acabou a obra de destruição dos índios, encetada na época colonial. Nada subsiste dos antigos habitantes, a não ser de modo muito indireto”.

⁴⁰ Com o final do Ciclo do Ouro em Minas Gerais, muitos mineiros vieram para a região rio-pretense. A própria localidade de Rio Preto já era ocupada por mineiros antes mesmo de sua fundação, em 1852. Ao tratar dessa gente na região, Monbeig (1984, p. 145) indica que eram mal amparados do ponto de vista legal e intelectual, e que assim perderam o direito a suas terras em favor dos cafeicultores: “tratava-se de gente simples, desprovidos de apoio, sem outra riqueza que a vastidão dos seus campos. Podia-se despojá-los e eles bem o perceberam”.

⁴¹ Monbeig (1984) sinaliza que inúmeros eram os textos em que os italianos se queixavam das difíceis condições às quais eram submetidos na travessia até Santos e da atitude déspota dos cafeicultores. De acordo com o autor, os filhos desses imigrantes não eram alfabetizados e ficavam à margem da sociedade, além de existirem queixas quanto às multas impostas pelos fazendeiros e seus administradores, e também quanto ao valor abusivo dos armazéns das fazendas. Segundo Monbeig, “houve greve, tiros e assassinatos, fatos episódicos, sem dúvida alguma, mas que, contudo, revelam como não se ajustavam facilmente os imigrantes e os fazendeiros, habituados a dirigir um pessoal sem exigências nem ambições” (1984, p. 156).

pagamentos aos trabalhadores eram efetuados depois de um longo período de trabalho ou ainda somente após a finalização da empreitada contratada. Essa condição permitia aos empreiteiros e à própria companhia ferroviária expropriar ainda mais a força de trabalho. (MORATELLI, 2013, p. 41)

Por uma perspectiva próxima à de Moratelli, Lamounier (2012), que analisa as políticas de recrutamento dos trabalhadores das companhias ferroviárias engajados na construção das ferrovias, aponta que, em determinados casos, os salários⁴² oferecidos aos trabalhadores⁴³ dos empreendimentos ferroviários precisavam ser mais atraentes⁴⁴ que os da agricultura de exportação para conquistar uma mão de obra disposta a suportar duras condições de trabalho. Porém, pode-se observar que algumas empreiteiras que atuaram no interior paulista apresentavam estratégias para contornar essa questão:

Como nas grandes fazendas ou regiões isoladas, era comum a utilização do sistema de barracão, isto é, a presença de armazéns fornecendo antecipadamente gêneros alimentícios e utensílios aos trabalhadores a preços elevados. Mais que um estabelecimento comercial rentável, o armazém servia também como um instrumento para manter a força de trabalho no local da construção através do lançamento permanente de saldos negativos na caderneta dos trabalhadores. (MORATELLI, 2013, p. 41)

Entre finais do século XIX e início do XX, quando sobremaneira se expandem as ferrovias pelo interior paulista, sem máquinas especializadas, eram os braços dos trabalhadores que realizavam a árdua tarefa de assentamento dos trilhos de ferro e dos pesados dormentes de madeira, execução de obras-de-arte, além da movimentação de terra necessária para a produção de grandes cortes e aterros em terrenos diversos, auxiliados por ferramentas manuais e veículos movidos a tração animal para o transporte do material, como se pode ver na imagem a seguir (Figura 1), registrada em 2 de setembro de 1935, durante a construção da linha de Dois Córregos a Jaú:

⁴² Lamounier (2012) aponta que em algumas empresas férreas do interior paulista, como a São Paulo Railway, existia uma diferenciação entre o valor pago a trabalhadores ingleses e imigrantes em relação a brasileiros e portugueses, que recebiam salários mais baixos.

⁴³ Os trabalhadores aos quais Lamounier (2012) se refere são pedreiros, carpinteiros, madeireiros, guardas, tratadores e montadores de cavalos, pintores, torneiros, ferreiros, mineiros, turmeiros etc.

⁴⁴ Lamounier (2012) observa que, apesar dessa oferta de salários mais atraente, ainda assim isso não representava permanência no emprego, posto que, dependendo da época do ano, os trabalhadores migravam para plantações no contexto do ciclo agrícola.

Figura 1 – Escavação de corte, trecho Dois Córregos-Jaú, 1935

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Tomando por base a imagem, pode-se supor que em 1935 os trabalhadores que atuaram no desenvolvimento dos empreendimentos ferroviários no interior paulista ainda realizavam seus trabalhos semelhante a como eram feitos no final do século XIX, seja pelos equipamentos ou pela técnica empregada, o que pode denotar a pouca instrução dessa mão de obra, a dificuldade de conseguir material especializado vindo do exterior – uma vez que esse era um período de guerra – ou os recursos limitados na execução desses projetos durante o período.

De acordo com Lamounier (2012), o engenheiro Fox, da São Paulo Railway, registrou vários acidentes durante as obras de construção dessa ferrovia. Com base no texto apresentado pelo mencionado engenheiro nos relatórios do “Escriptório dos Engenheiros”, a autora indica que

em dezembro de 1865, foram listadas dez pessoas feridas em acidentes na construção da estrada SPR [São Paulo Railway], sendo quatro gravemente feridos; em maio de 1866, o engenheiro Fox listou seis pessoas gravemente feridas, sendo que dois haviam morrido e um ferido gravemente. Os acidentes eram, em geral, provocados por desmoronamentos de terra. Para Fox, tratava-se de acidentes “triviais que podem acontecer em qualquer trabalho ou estrada de ferro em construção”, causados “pela falta de cautela por parte dos trabalhadores”.⁴⁵ (LAMOUNIER, 2012, p. 258)

Os aspectos ambientais e humanos ainda hoje são pouco explorados pelos estudos que tratam do desenvolvimento ferroviário no interior do estado de São Paulo,

⁴⁵ Além disso, Lamounier (2012) menciona as doenças tropicais que acometiam os trabalhadores em alguns trechos e eram outro empecilho para a execução das obras ferroviárias.

os quais tendem a reforçar uma construção historiográfica que vincula as ferrovias nesse território preponderantemente ao conceito de desenvolvimento, progresso e colonização. A própria expressão popular que se consolidou ao se referenciar as últimas regiões atingidas pela linha férrea, “boca do sertão”, sugere a ferrovia como o elemento que delimitava e contrapunha o mundo civilizado ao não civilizado, o capitalista ao de ares primitivos, conotando os locais além-ferrovia como áreas despovoadas, desconsiderando desses espaços não agenciados a essa nova tecnologia os nativos e os indivíduos que, por ventura, habitavam esses ambientes com suas práticas antes e independentemente dos trilhos. É uma imagem que fica patente na observação – inclusive, um tanto contraditória – formulada por Telles:

Nas primeiras décadas deste século [XX] foram lançadas algumas ousadas linhas de penetração, varando o interior do Brasil. Essas estradas tiveram uma função desbravadora e pioneira, como já foi observado a propósito dos prolongamentos da “Sorocaba” pelo oeste paulista. As estradas de ferro antecederam a civilização e a colonização [...]. O interior do Brasil era despovoado e também em grande parte completamente desconhecido. Em 1905, toda a metade oeste do estado de São Paulo figurava nos mapas como “regiões mal conhecidas, habitadas por índios”, e ainda em 1932, no mapa comemorativo da Revolução Constitucionalista, índios e onças eram indicados como presentes em grande parte do estado. (1984, p. 73)

Também se pode encontrar o predomínio de uma acepção progressista em publicações recentes relacionadas às ferrovias, como o trabalho de Summerhill (2018), intitulado *Trilhos do desenvolvimento*, que em uma observação de teor econômico faz uma análise do desenvolvimento ferroviário brasileiro e do papel do Estado nesse processo, concluindo que, entre outros aspectos positivos indicados pelo autor, “as ferrovias brasileiras contribuíram, e muito, para impulsionar o ritmo de crescimento econômico na virada do século [XX]” (SUMMERHILL, 2018, p. 217), alterando o mapa social, econômico e político. No entanto, Summerhill (2018) não pontua o possível ônus por traz desse crescimento econômico, nem amplia o que seria essa alteração social fora dos previsíveis agentes beneficiados.

Dessa forma, julgando-se pela condição viária paulista entre o século XVI e início do XIX, que, segundo Matos (1974), teve uma evolução qualitativa pouco expressiva, e pela colocação do viajante alemão Ischudi, que em 1860 observou que “era impossível plantar além de Rio Claro, pois que a distância a vencer, para ganhar Santos, era muito grande” (ISCHUDI apud MONBEIG, 1984, p. 98), pode-se concluir que, em um país com dimensões expressivas, proposto pelo litoral, monocultor, latifundiário e agroexportador por natureza, as linhas férreas no interior paulista foram

instrumentos materiais, conotados em uma dimensão elitista, que otimizaram e reforçaram, tomando-se por base Prado Jr. (1956), a estrutura tradicional da economia brasileira. Estradas férreas que foram impulsionadas e direcionadas por um produto agrícola cortês ao capitalismo – altamente lucrativo⁴⁶ – e que em um curto período, entre finais do século XIX e início do XX, foi capaz de provocar grandes alterações em diversos setores da sociedade paulista, muitas delas, bastante exploradas e consagradas ao longo dos anos ao se referir a esse processo, e outras ainda pouco evidenciadas, que demandam investigação.

1.2 Trilhos ensolarados ou uma ferrovia que se esforça para brilhar?

Araraquara foi antes Araquara e, anteriormente, Aracoara, termo utilizado para denominar todo um imenso sertão desconhecido que se podia observar das alturas da cachoeira do Banharão, no rio Tietê, caminho percorrido pelos bandeirantes em suas jornadas rumo a Cuiabá.⁴⁷ Dali se avistavam o sol nascendo entre os montes e os indígenas,⁴⁸ e depois os bandeirantes chamaram aquele local de “aracoara”, que por definição exata significa “morada do dia”⁴⁹ (SILVEIRA, 1915).

A partir de 22 de agosto de 1817, com a criação da freguesia de São Bento de Araraquara,⁵⁰ a expressão popular passou a designar oficialmente uma localidade, a qual, em 10 de julho de 1832, por meio de um decreto da Regência, foi elevada à

⁴⁶ Segundo Araújo Filho, “nenhum dos produtos que representaram no passado fontes de riqueza do Brasil, pode emparelhar-se com o café, tanto no que diz respeito ao seu valor de produção, quanto nas consequências socioculturais produzidas. Nem a cana e o pau-brasil nos primeiros tempos da colônia, e muito menos o ouro e as pedras preciosas no findar do período colonial português, nas consequências oriundas para os brasileiros, podem medir forças com o café” (1956, p. 78).

⁴⁷ De acordo com Silveira (1915), ainda não existiam estradas nesse trajeto, por isso a utilização do rio.

⁴⁸ Segundo Benincasa (2003), os indígenas que ocupavam a região araraquarense eram os guaianeses.

⁴⁹ Benincasa (2003) observa que a expressão em tupi-guarani é formada por dois radicais: *ará* – dia, e *coara* – morada, buraco, gerando, dessa forma, a expressão “morada do dia”. No entanto, o autor pontua que, embora essa versão seja a mais aceita – inclusive oficialmente –, existe uma outra que acredita que os radicais utilizados seriam *arara* – referente a ave, e *coara* – referente a morada, buraco, o que resultaria, assim, na expressão “buraco (ou toca) das araras”.

⁵⁰ Dessa forma, essa área foi desanexada da de Piracicaba, que era comarca de Itu.

condição de vila, e em 6 de fevereiro de 1889, mediante um decreto provincial,⁵¹ reconhecida como cidade (SILVEIRA, 1915).⁵²

Entretanto, mesmo antes da mencionada transição de vila a cidade, em 1873, o Governo Imperial, visando interesses estratégicos, iniciou nessa região um estudo realizado por uma comissão de engenheiros, chefiada por Francisco Antônio Pimenta Bueno,⁵³ com o objetivo de prolongar os trilhos da Companhia Paulista,⁵⁴ que um ano antes havia conectado Jundiaí a Campinas e já construía seu prolongamento até Rio Claro. O trajeto proposto pela comissão, após a avaliação de algumas possibilidades, envolvia uma via férrea que partia de Rio Claro e passava por São Carlos e Araraquara⁵⁵ até atingir o porto do Rio Paranaíba (próximo à confluência com o Rio Grande), tendo em vista, entre outras questões, promover por meio do sistema viário o desenvolvimento do chamado sertão paulista a partir do fortalecimento da agricultura:⁵⁶

O sertão que atravessamos é mais uma vasta zona para a lavoura que essa província possui, porém muito pouco aproveitada ainda, por serem penosas as viagens para chegar-se a essas paragens.

Com facilidade das comunicações e economia dos transportes, a emigração se encaminhará para ahi e a fama da região de Oeste de S.Paulo será mais uma vez justificada. (PIMENTA BUENO, 1876, p. 63)

Além disso, o plano proposto pela comissão de engenheiros indicava a possibilidade de conexão entre o porto de Sant'Anna, no Rio Paranaíba, região próxima à província de Goiás, com a cidade de Cuiabá. Tanto a mencionada região portuária como a capital da província do Mato Grosso eram pontos que, estrategicamente, precisavam melhorar seus acessos e garantir a segurança de suas

⁵¹ Decreto Provincial nº 7, de 6 de fevereiro de 1889.

⁵² Mesmo com o passar dos anos, o significado da expressão indígena não se perdeu e, ainda hoje, no principal acesso à cidade de Araraquara se encontra um portal no qual é possível ler a seguinte inscrição: "Bem-vindo a Araraquara, a Morada do Sol".

⁵³ Pimenta Bueno foi um político brasileiro ativo que também esteve envolvido no desenvolvimento da primeira ferrovia paulista, a São Paulo Railway. Entre 1870 e 1871, alguns anos antes de visitar a região de Rio Claro, ele foi Ministro das Relações Exteriores do Brasil e Presidente do Conselho de Ministros.

⁵⁴ Sobre a Paulista, ver Soukef Jr. (2006) e Grandi (2010).

⁵⁵ O traçado, após transpor o Rio Grande na altura de São Francisco de Sales, cruzava uma porção da província de Minas Gerais, próximo à província de Goiás, antes de alcançar Mato Grosso (hoje Mato Grosso do Sul).

⁵⁶ Pimenta Bueno (1876) observa que as terras dessa região eram baratas porque não existiam braços suficientes para atender a vastidão de suas dimensões, posto que os próprios proprietários desconheciam os limites de suas propriedades, formadas por terrenos que, a princípio, haviam sido obtidos por meio de concessão de posse sem nunca terem sido demarcados.

fronteiras que haviam demonstrado fragilidade alguns anos antes durante a Guerra do Paraguai (1864-1870).⁵⁷

Por meio do documento assinado por Pimenta Bueno, é possível observar que na década de 1870 o café já era produzido na região de Araraquara e gerava entusiasmo entre os agricultores:

A principio cultivavam-se ahi a canna de assucar e criavam-se animaes. Presentemente os seus lavradores occupam-se mais com a cultura do café,⁵⁸ e, animados com os resultados que obtêm das excellentes terras, têm augmentado consideravelmente as plantações, nestes últimos anos. Pela sua ultima exportação avaliam em 2.095.800 kilogrammas essa colheita e a do assucar fabricado em 417.200.⁵⁹ (PIMENTA BUENO, 1876, p. 31)

Ademais, Pimenta Bueno (1876)⁶⁰ indica que era na vila de Araraquara que os moradores do sertão vinham se abastecer “de fazendas e ferragens” e, sobretudo, de sal para consumo. Esses pontos devem ter justificado o fato de, em 18 de janeiro de 1885, Araraquara ter se tornado ponta dos trilhos, como mostra o jornal *O Estado de S. Paulo* em sua página 1 do dia 19 de janeiro daquele mesmo ano:

Como foi annunciado, effectuou se hontem (18) a inauguração do trafego provisorio do prolongamento desta estrada de ferro, entre S. Carlos do Pinhal e Araraquara.⁶¹ A solemnidade assistiram o exm. sr. presidente da provincia, o dr. Miranda Azevedo (engenheiro-fiscal), o exmo. sr. visconde do Pinhal⁶² e coronel Estanislau de Oliveira, directoria da companhia; o dr. A. Schmidt, (inspector geral); dr. J. Scorrar (engenheiro chefe da construcção); representantes da imprensa da capital; grande numero de couvidados e empregados da companhia.⁶³

⁵⁷ Segundo Soukef Jr. (2006), em 1864, o sul da província de Mato Grosso foi conquistado pelos paraguaios e a expedição enviada para expulsá-los foi um fracasso, evidenciando a fragilidade de conexão com a região. O autor lembra que existiam três caminhos que se conectavam a essa área central: o caminho fluvial das monções (estabelecido com a descoberta do ouro em Cuiabá, em 1720), uma passagem terrestre através de Goiás (criada na primeira metade do século XVIII) e uma ligação entre Cuiabá e Uberaba (estabelecida a partir de 1835). Eram caminhos que, segundo o autor, tinham em comum uma característica: demandavam um longo tempo para a realização de seus percursos.

⁵⁸ Segundo Martins (2012), as primeiras mudas de café foram plantadas em Araraquara em 1833, por José Joaquim de Sampaio, na sesmaria Ouro.

⁵⁹ Sobre a transição paulista do cultivo da cana para o café, ver Petrone (1968).

⁶⁰ O estudo chefiado por Pimenta Bueno acabou não proporcionando o prolongamento dos trilhos da Paulista, mas serviu de referência para outras estradas de ferro como, por exemplo, a Araraquarense, a Douradense e a Noroeste do Brasil.

⁶¹ De acordo com o endereço eletrônico da Fundação Pró-Memória de São Carlos (COMPANHIA..., [20--]), a estrada de ferro que conectou São Carlos a Araraquara (Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro) teve origem a partir do financiamento proporcionado por grandes fazendeiros da região.

⁶² Posteriormente, Conde do Pinhal.

⁶³ Referência sem título ou autoria, apenas disponível em: <<http://bit.ly/37RzYab>>. Acesso em: 26 maio 2019.

A notícia também oferece detalhes com relação ao clima festivo,⁶⁴ informações técnicas,⁶⁵ o tempo percorrido pelo trem inaugural⁶⁶ (ver Figura 2 na próxima página) e o número de obras-de-arte e estações⁶⁷ que existiam nesse trecho,⁶⁸ pertencente à antiga Companhia Rio Claro⁶⁹ de Estradas de Ferro,⁷⁰ empresa fundada⁷¹ em 1880. Ela teve à sua frente Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, figura que, de acordo com Martins (2012), foi responsável por estender a plantação cafeeira – que já se destacava na região de Limeira e Rio Claro⁷² – até São Carlos.

Pinto (1977) observa que o percurso entre Rio Claro e Araraquara só foi desenvolvido após um impasse entre a Companhia Paulista, que tinha o direito de prolongamento dos trilhos nesse trecho, e fazendeiros locais quanto ao traçado férreo que seria executado,⁷³ desacordo que fez com que a Paulista desistisse do prolongamento e este fosse concedido, por meio do Decreto nº 7.828, de 4 de outubro de 1880, ao engenheiro Adolpho Augusto Pinto (autor do texto que referencia esses dados), seu irmão Luiz Augusto Pinto e Benedicto Antônio da Silva. De acordo com Pinto (1977), naquele mesmo ano, ele e seu irmão transferiram a parte que tinham ao

⁶⁴ Segundo a publicação, o evento contou com grande entusiasmo, música, foguetes e discursos, além de um almoço e um jantar, e um baile oferecido pelo povo araraquarense.

⁶⁵ As informações técnicas oferecidas pela publicação sobre o trecho são: raio mínimo das curvas (120 m); declividades máximas de 2% e alinhamentos retos compondo 61, 32% da extensão total, sendo 16,30% em nível.

⁶⁶ De acordo com a publicação, o trem inaugural saiu de Rio Claro às 10:45 h e chegou a Araraquara às 16 h.

⁶⁷ Segundo a publicação, entre as obras-de-arte mais notáveis estavam os pontilhões dos ribeirões do Monjolinho, do Cancan, do Chibarro e do Ouro.

⁶⁸ O trecho contava com as estações do Visconde do Pinhal (18 km de São Carlos), de Fortaleza (31 km de São Carlos) e de Araraquara, ponto final da linha.

⁶⁹ A estação de Rio Claro foi inaugurada pela Paulista em 1876. Segundo Martins (2012), quando os trilhos foram trazidos a esta localidade e, posteriormente, até São Carlos, a produção cafeeira foi alavancada e teve-se como desdobramentos o surgimento de novas cidades e o emprego da mão de obra livre, fazendo com que São Carlos recebesse um dos maiores contingentes de italianos provenientes da grande imigração de 1888.

⁷⁰ Sobre a Rio-clarense, ver Grandi (2005).

⁷¹ Em 1892, a Rio-clarense, após ter sido comprada pela São Paulo Railway Company em 1889, foi vendida para a Paulista.

⁷² Martins (2012) observa que houve uma corrida nessa região para a legalização da posse das propriedades com o fim da Lei de Terras, de 1850, o que deu origem a inúmeras fazendas de porte variado e voltadas para a produção cafeeira.

⁷³ A Paulista queria que a ferrovia passasse pela região do morro Pelado e os fazendeiros locais protestaram para que ela passasse pela região do Cuscuzeiro.

Barão do Pinhal, que, em parceria com Benedicto Antônio da Silva, deu continuidade ao projeto.

Figura 2 – Trem inaugural da Rio-clarense chegando a Araraquara, 18 jan. 1885

Fonte: jornal *O Imparcial*, 2 mar. 2010, s. p.⁷⁴

Dessa forma, segundo Silveira (1915), o Conde do Pinhal,⁷⁵ presidente da companhia, foi até a cidade de Araraquara e convocou uma reunião na Câmara Municipal com a promessa de que se levantasse 600 contos de réis, em seis meses, levaria a ferrovia até Araraquara. O dinheiro foi arrecadado e, como observado anteriormente, a promessa foi de fato cumprida.

⁷⁴ Segundo a publicação, a placa à frente da locomotiva trazia a seguinte inscrição: “Viva o Visconde do Pinhal, Digno Presidente da Cia. Rio Claro – Viva Araraquara!”. Na matéria de que consta a imagem, conseguida na Biblioteca Municipal Mário de Andrade em Araraquara, não é possível ler o número da página porque seu local foi recortado.

⁷⁵ Segundo Silveira (1915), o Conde do Pinhal foi presidente da Câmara Municipal de Araraquara de 1857 a 1860. Tendo por base as explicações oferecidas pela obra do mencionado autor, vê-se que o conde tinha laços estreitos com Araraquara, posto que ele nasceu em Piracicaba em 23 de agosto de 1827, mas em 1833, com cinco anos de idade, passou a residir na Vila de São Bento de Araraquara, na qual morou até 1865, quando foi criada a Vila de São Carlos, localidade em que passou a viver até seu falecimento, na Fazenda Pinhal, em 1901. Silveira (1915) menciona que o pai do conde do Pinhal, Tenente Coronel Carlos José Botelho, foi o primeiro presidente da Câmara Municipal de Araraquara, no período de 1833 a 1836, e que o conde foi uma figura bastante importante no cenário político e econômico do interior paulista, sendo responsável por – além de ter organizado a Companhia de Estrada de Ferro Rio Claro – abrir e formar várias fazendas de café, organizar bancos, ser chefe proeminente do Partido Liberal da Província, ter ocupado os cargos de deputado provincial, presidente da assembleia, deputado geral, senador estadual, entre outros.

No entanto, o desenvolvimento da linha férrea em torno de Araraquara não é um fato isolado, mas sinaliza para um processo amplo de avanço e fortalecimento da atividade agrícola, sobretudo a cafeicultura, em novas regiões produtoras do interior paulista e, conseqüentemente, para a necessidade de facilitar e baratear o escoamento dessa produção em direção ao porto de Santos por meio da implantação de ferrovias, uma vez que os deslocamentos sobre rodas nessas áreas era difícil e provocava, como observam Gerodetti e Cornejo (2003) ao tratar de Araraquara, altos custos⁷⁶ com o transporte dos produtos em morosos carros de boi.

Assim, Nunes (2005) indica que, entre 1890 e 1915, além da expansão das linhas ferroviárias anteriormente estabelecidas, como a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana, pelo menos outras quatro ferrovias foram inauguradas com o objetivo de atender as novas regiões agrícolas: a Douradense – companhia estudada pelo autor (NUNES, 2005) –, a São Paulo-Goiás, a Noroeste do Brasil e a Araraquarense. As imagens a seguir (mapas 3 e 4), ilustram esse processo de expansão ferroviária pelo interior paulista entre 1870 e 1940:

Mapa 3 – Evolução ferroviária em São Paulo, 1870-1900

Fonte: adaptado de Matos (1974, p. 131)

⁷⁶ Benincasa (2003) indica que a chegada da ferrovia à região de Rio Claro provocou uma economia de quase 50% no transporte dos produtos.

Mapa 4 – Evolução ferroviária em São Paulo, 1900-1940

Fonte: adaptado de Matos (1974, p. 131).

Por meio dos mapas, nos quais se têm destacadas as cidades de Araraquara e Rio Preto, pode-se observar que, com o avançar temporal no recorte apresentado, as linhas férreas irradiam, sobretudo, da direção leste para o oeste paulista – quase que orientadas por um eixo diagonal sudeste-noroeste –, buscando acompanhar o sentido percorrido pela produção cafeeira. Esse movimento, de acordo com Milliet (1982), não se processou de maneira aleatória, mas obedeceu a duas determinantes importantes para a produção de café: “evitar a linha do trópico, abaixo da qual o clima não o favorecia e demandar as grandes florestas de terra virgem e milionária” (MILLIET, 1982, p. 19). Segundo o autor, o oeste é o ponto cardeal do agricultor, é para onde ele se dirige e recua até atingir o norte do Paraná.

Segundo Nunes (2005), entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a região araraquarense atingiu um grande crescimento com a economia cafeeira, de modo que Benincasa (2003), que desenvolveu um estudo sobre as fazendas cafeeiras dessa região, indica que, com o fortalecimento da atividade nessa área, tornou-se caro e impraticável o uso do transporte por força animada, o que atraiu o interesse pela introdução dos trilhos, que diminuía as altas tarifas do transporte, libertava o fazendeiro da necessidade de contratação de tropeiros e de ter que ceder

suas pastagens para os animais empregados nas jornadas, bem como permitia que a produção chegasse ao porto exportador em segurança e sem perdas significativas.⁷⁷

No entanto, tomando-se por base as considerações de Tosi e Faleiros (2011),⁷⁸ o sistema ferroviário na região de Araraquara não vinha assistir apenas o café, visto que as fazendas de Araraquara e São Carlos, a exemplo de propriedades agrícolas de outras regiões do interior paulista, não eram especializadas unicamente nessa produção. Segundo os autores, essa cultura convivia e interagiu com outras produções e atividades, de forma que a chegada da ferrovia à região araraquarense articulou um “mosaico paulista” (TOSI; FALEIROS, 2011). Ou seja, atendeu a uma diversidade de práticas já existentes e também geradas com o advento dessa tecnologia, como o comércio de gado, a produção de cereais, o circuito de créditos, imobiliário e de compra e venda de títulos na bolsa de valores, entre outros.⁷⁹

A exemplo disso, a publicação de 30 de outubro de 1895 do jornal *O Estado de S. Paulo*, em sua página 3, trouxe informações acerca de terras para serem adquiridas na região de Matão por “módicos preços e magníficas condições”, tendo em vista “que inaudita transformação não se operará quando se realizarem os trabalhos de construção da estrada de ferro de Araraquara a Ribeirãozinho”.⁸⁰

1.3 Relatando os relatórios

Com base nas produções de Silveira (1915) e Almeida (1948), que reúnem informações sobre Araraquara em dois momentos distintos, foi em decorrência dos esforços de Carlos Baptista de Magalhães e um grupo de fazendeiros araraquarenses, que objetivavam dotar suas lavouras com um caminho férreo que diminuísse os custos do transporte de seus produtos em carros de boi, que o Decreto nº 310, de 17 de

⁷⁷ Esse ponto, algumas décadas antes, já havia sido observado por Ellis Jr. (1951) ao se referir à relação café-ferrovias. Segundo o autor, “vê-se com espantosa nitidez que não foi a estrada de ferro que criou a lavoura de café. Pelo contrário, foi a lavoura de café que criou a estrada de ferro” (ELLIS JR., 1951, p. 398).

⁷⁸ Texto gentilmente indicado pelo professor Guilherme Grandi, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo.

⁷⁹ Para compreensão do funcionamento do complexo cafeeiro, ver Cano (1998).

⁸⁰ Referência sem título ou autoria, apenas disponível em: <<http://bit.ly/2Y0rFVc>>. Acesso em: 26 maio 2019.

setembro de 1895, concedeu a Guilherme Lébeis⁸¹ e à Casa Bancária Lara, Magalhães e Foz a licença para a construção de uma estrada de ferro conectando a cidade de Araraquara à vila de Ribeirãozinho, atual Taquaritinga – um percurso de aproximadamente 80 km.

Almeida (1948) observa que, recebida a concessão, formou-se a companhia ferroviária, e na primeira assembleia – que teve de ser realizada na cidade de São Paulo em decorrência de um surto de febre amarela que assolava o interior – foram aprovados os estatutos e eleita a primeira diretoria, composta, segundo o autor, pelo próprio Carlos Baptista de Magalhães,⁸² Antônio Lourenço Correa⁸³ e Antônio Joaquim de Carvalho.⁸⁴

O *Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas* (RPSAAGA)⁸⁵ no dia 31 de março de 1909, na página 4, fez uma retrospectiva histórica da EFA e observou que a empresa foi a primeira a se estabelecer nos moldes da lei

⁸¹ Um artigo publicado no jornal *O Imparcial*, em 13 de junho de 1995 (s.p.), e assinado por Paulo Lébeis Bomfim, ex-membro da Academia Paulista de Letras e bisneto de Guilherme Lébeis e Carlos Baptista de Magalhães, proporciona um entendimento da origem e dos vínculos entre esses dois representantes da elite araraquarense, que estavam à roda da EFA. Segundo Paulo, Guilherme Lébeis nasceu na Alemanha, em 20 de outubro de 1836, e tendo vindo com 10 anos de idade para o Brasil, aqui se casou com Escholástica de Arruda Botelho, neta de Antônio Bicudo Leme, fundador de Pindamonhangaba. Carlos Baptista de Magalhães, de acordo com Paulo, foi uma das mais importantes figuras no histórico araraquarense, tendo nascido em São Domingos, Niterói, em 30 de junho de 1848, e se casado com Leôncia de Arruda Freitas, neta de Jesuíno de Arruda, fundador de São Carlos do Pinhal (atual São Carlos), e bisneta de Braz Cubas e Baltasar Fernandes, respectivamente fundadores das cidades de Santos e Sorocaba. Tomando-se por base o artigo de Paulo Bomfim, pode-se observar o momento em que se estabeleceu a associação familiar entre os Lébeis e os Magalhães, isto é, o matrimônio entre a filha de Carlos Baptista de Magalhães, Elisa de Magalhães, e o filho de Guilherme Lébeis, Sebastião Lébeis.

⁸² De acordo com o relatório da EFA de 1897, referente a 1896, Carlos Baptista de Magalhães era um dos maiores acionistas, com 500 ações da empresa, empatando com João Borba, que possuía o mesmo valor. No entanto, no relatório do ano seguinte, 1898, referente a 1897, ele já configurava como o maior acionista da empresa, totalizando 600 de um total de 10 mil ações que a companhia apresentava nesse período.

⁸³ Nos relatórios da EFA de 1897 e 1898, Antônio Lourenço Correa não aparece como acionista da empresa.

⁸⁴ De acordo com Silveira (1915), Antônio Joaquim de Carvalho foi advogado formado pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, tendo estudado na mesma turma de Prudente de Moraes, Campos Sales, Quirino do Santos, entre outros. Na mencionada publicação, ele recebe a denominação de coronel e é descrito como descendente da nobreza portuguesa. No relatório da EFA de 1897, ele não configura no quadro de acionistas, e no de 1898 aparece com 100 ações com a designação “herança”.

⁸⁵ Por se tratar de um nome extenso que será empregado repetidas vezes, optou-se por utilizar essa sigla para facilitar a utilização do termo. Os relatórios anuais, no recorte observado, foram sempre apresentados aos acionistas no dia 31 de março de cada ano, com exceção do de 1910, que foi apresentado no dia 29 de abril. Esses relatórios traziam informações diversas sobre questões administrativas, técnicas, operacionais e financeiras, oferecidas pela diretoria, pelo conselho fiscal e, ao final de cada documento, por um relatório produzido pelo engenheiro-chefe da linha na ocasião.

de 13 de junho de 1892,⁸⁶ que rompia com privilégios governamentais e estabelecia um cenário de livre concorrência entre as empresas férreas:

eis o modesto início dessa empresa, que no entanto já representava um bello exemplo de iniciativa individual pois que ella se organizava sob o regimen da livre concorrência e sem o auxílio algum dos poderes publicos, e tão somente confiada nas forças productivas da zona que ia explorar. (EFA, 1909, p. 4)

Desse modo, o mencionado documento segue descrevendo a data de início das obras e as aberturas dos primeiros trechos da companhia:

O serviço de construção foi atacado em 9 de novembro de 1896, sendo o tráfego aberto ao publico no primeiro trecho de 26 kilômetros em 1º de outubro de 1898; a 25 de março de 1899 abriu-se o tráfego até a estação de Mattão (kilômetro 41); a 2 de abril de 1901 até Santa Ernestina (kilômetro 64); a 7 de Dezembro do mesmo anno até Ribeirãozinho (kilômetro 82). (EFA, 1909, p. 4)

Os três anos que a empresa demandou para conseguir finalizar a construção de seu primeiro trecho, cerca de 80 km, pode ser compreendido por meio da sequência do relatório de 1909, que alerta para a dificuldade financeira que a empresa teve que enfrentar nos anos iniciais de seu funcionamento, em decorrência dos primeiros sinais de baixa no preço do café no mercado internacional⁸⁷ e a baixa no câmbio, refletindo em altos valores para a importação de produtos:

Tinha assim realizado a Companhia o seu primitivo projecto, vencendo todos os tropeços oppostos pela baixa do cambio, que muito influiu sobre os preços do dispendioso material importado; e pela queda progressiva do preço do café, do que resultou a crise com que ainda luctamos e o consequente retrahimento dos capitães. (EFA, 1909, p. 4)

Apesar dessas adversidades conjunturais, objetivando dar início à construção e à prestação de serviços, a diretoria⁸⁸ contratou em 3 de junho de 1896, para desenvolver o trecho inicial (Araraquara-Ribeirãozinho), pelo valor de 1 conto de réis por quilômetro, o engenheiro Antônio Manuel Bueno de Andrada. Em 14 de setembro do mesmo ano, para fornecer todos os dormentes necessários à construção da linha, pelo valor de 15 mil réis por dúzia, Januário d'Angelo. Em 9 de novembro de 1896,

⁸⁶ A lei em questão inaugura a quarta fase na divisão reconhecida por Pinto (1977), colocando fim à prática do privilégio de zona no estado de São Paulo, além de outras providências (SÃO PAULO, 1892).

⁸⁷ De acordo com Monbeig (1984), na virada do século XX, em consequência da superprodução nas fazendas novas, o grão começou a dar sinais de desvalorização no cenário internacional. A título de exemplo, segundo Araújo Filho (1956), em 1902, o estado de São Paulo decretou um imposto de dois contos de réis sobre cada alqueire de cultura de café novo como forma de proibir novas plantações e, em 1903, o preço do grão voltou aos níveis de 1880-1885, de 500 réis por quilo.

⁸⁸ Nesse momento, quem assina os relatórios na condição de diretoria são Carlos Baptista de Magalhães (presidente), Antônio Lourenço Correa e João Borba.

para realizar o movimento de terra dos primeiros 15 km, Zeferino Serafini⁸⁹ (EFA, 1987). Para arcar com os custos do projeto e, assim, expandir a linha da empresa no sentido proposto, no dia 31 de dezembro de 1896, a diretoria fez três chamadas de 10% aos acionistas⁹⁰ que, em sua maioria, responderam ao apelo (EFA, 1987).

Em 16 de dezembro de 1896, a empresa comprou de Alberto Kuhlman e sua mulher⁹¹ uma casa e um terreno à beira da linha com o objetivo de convertê-los em escritório técnico e depósito da companhia, sendo, assim, os dois primeiros imóveis pertencentes à EFA.⁹² Também nesse ano, ocorreram as primeiras desapropriações⁹³ e contratos de funcionários⁹⁴ (EFA, 1987).

Em 1897, a exemplo do ano anterior, a companhia fez aos acionistas três chamadas de 10% e reconhecia, diante das dificuldades financeiras do momento, que apenas o otimismo por parte dos acionistas poderia justificar a reposta positiva aos reclamados incentivos monetários feitos por uma empresa que ainda dava seus primeiros passos para o seu funcionamento:

Só a muita confiança no futuro brilhante que está reservado a esta Companhia pode explicar o facto lisonjeiro de em epoca de tantas dificuldades financeiras, terem os Snrs Accionistas em sua generalidade acudido ao apelo da Directoria. (EFA, 1898, p. 3-4).

Dessa maneira, o relatório de 1898 demonstra que, embora os acionistas estivessem respondendo aos chamados monetários feitos diretoria da EFA, as dificuldades financeiras em torno da empresa e do grupo que a havia fundado eram iminentes.

⁸⁹ O documento informa que, em 31 de dezembro de 1896, já havia se iniciado esse trabalho de movimento de terra em 8 km do trecho.

⁹⁰ Segundo o relatório de 1896, a empresa possuía 182 acionistas e 10 mil ações de 200 réis cada. Os acionistas com maior número de ações eram Carlos Baptista de Magalhães (500), João Borba (500) e João Almeida Leite (400).

⁹¹ Alberto Kuhlman, engenheiro formado pela Escola Politécnica de São Paulo, foi também deputado estadual e executou relevantes projetos na cidade de São Paulo. De acordo com reportagem da *Folha de São Paulo* de 10 de agosto de 2008, Kuhlman foi responsável pela obra do matadouro da Vila Mariana e aproveitou para construir uma ferrovia que ajudasse a transportar os animais até lá (a publicação não menciona que ferrovia seria essa), nomeando a estação do matadouro de “Mariana” – sua mulher –, que acabou batizando o bairro (VILA..., 2008).

⁹² O documento não faz referência à localização precisa desses imóveis.

⁹³ Segundo o RPSAAGA (EFA, 1897), até 31 de dezembro de 1896 a empresa já havia pagado Rs. 1:500\$000 e tinha expectativa de que as terras fora das redondezas de Araraquara gerariam menores gastos.

⁹⁴ De acordo com o RPSAAGA (EFA, 1897), foi contratado Manuel Antônio da Silva Reis para o cargo de engenheiro-chefe da Estrada e o Afro do Amaral Fontoura para seu ajudante; o João Bernadino Cesar Gonzaga para advogado permanente; e Francisco Coelho de Castro para guarda-livros.

No entanto, em 1897 já haviam sido assentados os trilhos até o quilômetro 26, local em que estava sendo construída a estação de Itaquerê,⁹⁵ cuja planta (Figura 3),⁹⁶ segundo o documento, já havia sido aprovada pelo Governo⁹⁷ como tipo para as estações intermediárias⁹⁸ da Araraquarense:

Figura 3 – Planta da estação, Itaquerê (atual Bueno de Andrada)

Nota: assinada em Araraquara no dia 25 de abril de 1877, e obteve assinatura da Secretaria de Agricultura Comércio e obras públicas no dia 31 de maio de 1897.

Fonte: Acervo DNIT.

A mencionada planta da estação de Itaquerê, atual Bueno de Andrada, era um edificação térrea, com formato retangular com duas áreas salientes na face oposta à linha férrea, e apresentava um programa composto por: armazém de cargas, armazém de bagagens, sala do telégrafo, sala de espera, agência, cômodos do agente,⁹⁹ quarto do telegrafista e cozinha, denotando os serviços que seriam prestados pela empresa nos deslocamentos terrestres, não apenas no que diz

⁹⁵ Em alguns documentos, se encontra a palavra grafada como “Itaqueré”.

⁹⁶ Os desenhos referentes ao projeto da estação de Itaquerê não estão anexados ao relatório da companhia, mas foram encontrados no acervo do DNIT.

⁹⁷ A planta foi assinada em Araraquara no dia 25 de abril de 1897 e tem a assinatura da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, realizada em 31 de maio de 1897.

⁹⁸ O jornal *O Estado de S. Paulo*, do dia 2 de junho de 1897, na página 1, trazia a seguinte notícia: “Por decreto de hontem, foi approvada, para os devidos effeitos, a planta relativa á construcção da estação de Itaqueré, na estrada de ferro de Araraquara, devendo server de typo ás estações intermediarias da mesma estrada”.

⁹⁹ Provavelmente, áreas destinadas ao arquivo-estoque do material utilizado pela agência de passageiros.

respeito a pessoas e produtos, mas também na comunicação.¹⁰⁰ Um aspecto a ser observado é que o acesso principal a essa estação se dava pela plataforma, por meio de escadas, de modo que a agência e o telégrafo apresentavam uma abertura de comunicação (janelas) para a plataforma como meio de permitir o contato dos usuários com os funcionários que trabalhavam nessas áreas internas. Ou seja, a plataforma, além de ser a área de intercâmbio entre o que embarcava e desembarcava na localidade, era também o ambiente no qual se acessavam os serviços oferecidos pela empresa.

Os cortes da edificação (Figura 4) demonstram que o telhado duas águas avançava, auxiliado por uma estrutura de mão francesa,¹⁰¹ protegendo a face oposta aos trilhos e também servindo de abrigo para a plataforma,¹⁰² como se pode ver na imagem a seguir:

Figura 4 – Cortes AB e CD da estação, Itaquerê

Fonte: Acervo DNIT.

¹⁰⁰ O telegrafista parece ser uma figura essencial nesse espaço, dado que se reserva um quarto só para ele.

¹⁰¹ Acredita-se que essa estrutura fosse de madeira.

¹⁰² Esse tipo de telhado foi comum em algumas estações ferroviárias também de outros trechos.

A vista da construção, a partir da linha férrea (Figura 5), revela uma edificação pouco ornamentada, com bandeiras arqueadas coroando as aberturas de portas e janelas, e pilares marcados com bases modestamente definidas.

Figura 5 – Elevação da estação, Itaquerê

Fonte: Acervo DNIT.

Em 1897, a companhia havia adquirido material telegráfico, 29,5 km de trilhos¹⁰³ (sendo urgente a aquisição de mais 16 km, cujo serviço de movimento de terra já havia se iniciado)¹⁰⁴ (EFA, 1898), e o primeiro material rodante para que a empresa pudesse abrir ao tráfego sua linha: 1 carro de passageiros de 1ª classe; 1 carro de passageiros de 2ª classe; um carro de bagagem, correio e animais; 5 vagões fechados sobre *truck*; 4 gôndolas sobre *truck*; 4 gôndolas sobre 4 rodas para lastro; 1 locomotiva Baldwin; 4 “*trollys*”¹⁰⁵ para serviço de linha; 4 “*trollys*” para movimento de terra, além da encomenda de um girador para locomotivas de capacidade de 30 toneladas com pivô central, rodas e trilhos circulares (EFA, 1898).

¹⁰³ O relatório em questão não menciona quem seriam os fornecedores de trilhos para a empresa naquele momento, mas faz uma ressalva de que a companhia estava movendo uma ação, no foro de Santos, contra Holworthy, Ellis & Comp. (empresa importadora de destaque naquele período) pela violação do contrato no qual ela se propunha a fornecer trilhos para a EFA. Em virtude disso, a Araraquarense pedia cinquenta contos de indenização pelo rompimento do contrato.

¹⁰⁴ O RPSAAGA (EFA, 1898) pontua que a diretoria havia rompido o contrato com Zepherino Serafini para o serviço de movimento de terra depois de ter feito 12,5 quilômetro e ter desistido da empreitada por falta de pessoal, ficando a cargo da companhia a conclusão do serviço de terra até o quilômetro 15 e o assentamento de todos os trilhos. A partir de então, buscando uma medida que seria vantajosa para a companhia e conveniente para o avanço das obras, a empresa optou por contratar para a mencionada tarefa pequenas empreiteiras: Domingo Monaco ficou responsável pelo serviço do trecho do quilômetro 26 ao 29; Livio Andrade do 29 ao 33; Angelo Marinelli e Fulvio Pede do 33 ao 36.

¹⁰⁵ “Trolly” é a grafia encontrada nos relatórios, referente a “trolley”.

A baixa persistente do câmbio¹⁰⁶ dificultava a aquisição do equipamento importado, além de ser elevado o valor pago pelo frete do material, e os componentes que estavam sendo importados pela empresa eram três vezes mais elevados que o que fora adquirido por linhas férreas mais antigas do oeste paulista,¹⁰⁷ embora o valor quilométrico da estrada não fosse superior ao de outras linhas de mesma bitola¹⁰⁸ (EFA, 1898).

Além da questão cambial, outros fatores naquele momento dificultavam o desenvolvimento da EFA, como a falta de material, água e acomodações para o pessoal e de pessoal habilitado para a execução dos trabalhos. Em virtude desse fato, segundo o engenheiro-chefe da companhia na ocasião, Manuel Antônio da Silva Reis, as obras-de-arte tiveram que ser reduzidas:

Não havendo material de construção e nem agua nas proximidades da linha, tractei de reduzir as obras-de-arte.

Depois de assentados os trilhos, verificada a necessidade de mais algumas, muito mais economicamente serão ellas feitas pela facilidade que teremos de transporte de pessoal e material. (EFA, 1898, p. 18)

Com relação aos edifícios, já estava em construção a estação de Itaquêrê, e havia sido construído no quilômetro 1 um barracão “coberto e cercado de zinco, com pilares de madeira sobre outros de tijolos” (EFA, 1898, p. 18), o qual pode-se ver nas imagens a seguir¹⁰⁹ (figuras 6, 7 e 8):

¹⁰⁶ A título de esclarecimento, “nesse caso, a ‘baixa do câmbio’ se refere à desvalorização do mil-réis em relação à libra esterlina” (explicação prestada pelo prof. Guilherme Grandi, do Departamento de Economia da USP; informação verbal, 2019).

¹⁰⁷ Nunes (2005), aponta que até o final do século XIX as estradas de ferro em São Paulo haviam avançado pouco em direção ao oeste além da região central do estado. Segundo o pesquisador, no sentido oeste, limitava-se à estação de Jaú, construída em 1887 pela Rio-clarense. No entanto, o pesquisador observa que, antes de 1890, tanto a Sorocabana como a Paulista passaram a ampliar suas linhas em direção ao oeste. Possivelmente, o texto do relatório de 1898 fazia referência a essas companhias.

¹⁰⁸ Nesse período a empresa utilizava a bitola estreita (1 m).

¹⁰⁹ Embora a data de assinatura na prancha do projeto seja posterior à data do relatório de 1898, que foi apresentado aos acionistas em 31 de março daquele ano e relata que o barracão já havia sido construído, características como as medidas da edificação mencionadas no documento – 28 m (comprimento) × 7,40 (largura) m × 5 m (pé-direito) – os materiais empregados (zinco, tijolo e madeira) e a ausência nos relatórios posteriores de menção a outro barracão construído com as mesmas características levam a crer que este projeto seja o do primeiro barracão da EFA.

Figura 6 – Barracão ferroviário, Araraquara

Nota: possui visto do engenheiro Manuel Reis feito em Araraquara no dia 22 de outubro de 1898 e assinatura da Secretaria de Agricultura no dia 6 de dezembro de 1898.¹¹⁰

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 7 – Elevação e corte CD do barracão ferroviário, Araraquara

Fonte: Acervo DNIT.

¹¹⁰ Segundo o relatório de 1898, o presidente da diretoria da Companhia Paulista havia explicado a desistência de fazer o prolongamento da linha até a cidade de Ibatinga e reconhecido, em ofício dirigido ao governo, que a zona em questão pertencia, pela sua natureza, à Companhia de Araraquara.

Figura 8 – Corte AB do barracão ferroviário, Araraquara

Fonte: Acervo DNIT.

Nas imagens anteriores, vê-se que o barracão ferroviário do quilômetro 1, o primeiro que a EFA relata ter construído, além de apresentar as características mencionadas anteriormente, combinando o uso de material metálico, madeira e tijolos, também possuía uma cobertura com lanternim, tipologia recorrente na arquitetura ferroviária e industrial, que tinha por intuito facilitar o resfriamento interno da edificação por meio do efeito chaminé e propiciar melhor iluminação.

Com a abertura dos primeiros 26 km de linha da EFA, em 1898, além da necessidade de reorganização no quadro de funcionários, a empresa passou também por uma série de alterações nesse sentido, mesmo em sua diretoria. O diretor João Borba,¹¹¹ por motivo de saúde, foi desligado do cargo e substituído interinamente, segundo decisão do Conselho Fiscal, pelo acionista João Affonso dos Santos.¹¹² Além disso, o engenheiro Daniel Gomes de Almeida foi exonerado, e foram contratados os engenheiros J. Pedro Vieira de Andrade e Luiz E. Plasolles (EFA, 1899).

¹¹¹ Segundo Silveira (1915), João Borba descendia da nobreza portuguesa e foi um importante fazendeiro local, proprietário da fazenda Atalaya, que era uma das mais notáveis do município, com “obras dignas de serem admiradas”. Borba também foi um dos fundadores do Partido Republicano em Araraquara e permite o entendimento, a exemplo de outros nomes anteriormente salientados, do perfil dos agentes que estavam em torno da EFA: representantes da elite local e grandes proprietários de terras.

¹¹² João Affonso dos Santos, no ano em que assume interinamente a diretoria, possuía cinquenta ações da EFA. Ou seja, não era um grande acionista da empresa naquele momento.

Em 1898, a exemplo do que já havia acontecido nos anos anteriores, foram feitas pela diretoria duas chamadas de 10% aos acionistas, as quais, nessa ocasião, não puderam ser atendidas por todos, de modo que “essa falta só pode ser attribuida ás dificuldades insuperaveis do momento que atravessamos” (EFA, 1899, p. 5), o que, mais uma vez, deixa evidente o período delicado para os dirigentes da EFA no momento em que a empresa iniciava seu processo de desenvolvimento. Entretanto, apesar desses contratempos por parte dos acionistas inadimplentes, a direção da companhia, ainda reconhecendo as dificuldades do momento, não estava pondo em prática providências legais, na esperança de que as circunstâncias nesse sentido melhorariam (EFA, 1899).

Em consequência do período de construção da estrada, que demandava recursos, da ausência de auxílio financeiro por parte de alguns acionistas, em virtude da conjuntura da época, e já tendo a companhia atingido o limite de chamadas monetárias permitidas na ocasião (20% ao ano), para dar cabo ao objetivo da empresa a diretoria decidiu pedir autorização para contrair um empréstimo “em condições vantajosas”, o qual foi autorizado na Assembleia Geral Extraordinária do dia 20 de março de 1898. Assim, a empresa efetuou um empréstimo no valor de 600 contos de réis – com juros de 10% ao ano e pagável no prazo de cinco anos – pela Companhia Edificadora do Rio de Janeiro. Como forma de garantia, a diretoria da EFA ofereceu em hipoteca e penhor os bens da companhia (EFA, 1899).

Naquele mesmo ano (1898), foram abertas ao tráfego as estações de Cruzes e Itaquê,¹¹³ e assentados os trilhos até o quilômetro 41, onde também já havia chegado o fio telegráfico (EFA, 1899). A planta da estação e Cruzes pode ser observada na Figura 9.

¹¹³ Ao final do RPSAAGA (EFA, 1899), o engenheiro-chefe da empresa naquele ano, Manuel da Silva Reis, informa em seu relatório que a manutenção desse trecho era feita por uma turma volante de doze homens.

Como se pode notar na Figura 10, a estação de Cruzes não recebe nenhum tipo de tratamento decorativo em sua fachada, tem ares de armazém e apresenta uma estrutura de vedação em madeira, o que pode indicar dificuldade para se obter material no local ou uma característica provisória da construção, a exemplo do que a empresa já havia admitido ter adotado como alternativa para as obras-de-arte desse primeiro momento. O corte transversal da edificação pode ser visto na Figura 11.

Figura 11 – Corte DE da estação, Cruzes

Fonte: Acervo DNIT.

Como se pode ver na imagem, a estação de Cruzes, como a de Itaquê, apresentava o telhado duas águas avançando e tornando-se também abrigo da plataforma, o que pode denotar ser uma solução pragmática e econômica para essas construções.¹¹⁴

A companhia já havia adquirido os trilhos para levar a linha até o quilômetro 42, e também ampliado seu material rodante com 2 máquinas Baldwin do tipo Mogul, 2 carros de passageiros,¹¹⁵ 10 vagões fechados e 5 gôndolas (EFA, 1899). Além disso,

¹¹⁴ Esse tipo de telhado também pode ser encontrado em outras estações pertencentes a outras companhias ferroviárias paulistas, como as estações da Mogiana (comentário prestado pelo pesquisador Antônio Soukef Jr., informação verbal, 2019).

¹¹⁵ O relatório do engenheiro-chefe de 1899 relata que esses dois carros (um de 1ª classe e o outro de 2ª) foram recebidos da companhia edificadora do Rio de Janeiro. Segundo o relatório do referido engenheiro, as duas locomotivas e alguns vagões foram montados na oficina, assim como foram efetuados aí determinados reparos.

já tinha obtido todo o material para uma oficina que fosse compatível com o movimento naquele momento e que seria montada no quilômetro 21, bem como recebido as peças para o assentamento de um girador¹¹⁶ na estação de Araraquara (EFA, 1899).

Logo nesse primeiro momento de funcionamento da EFA, algumas localidades próximas à Araraquara, tendo em vista as vantagens promovidas por esse empreendimento para sua região, já pleiteavam ramais ferroviários em suas direções, a exemplo de Ibatinga e Pedras.¹¹⁷ Vários “lavradores importantes”¹¹⁸ de Monte Alto reclamavam com urgência um ramal que conectasse a EFA àquela localidade, inclusive oferecendo auxílio à companhia com os capitais necessários. Entretanto, a Araraquarense, não podendo atender de forma eficaz esses empreendimentos ferroviários naquele momento, tinha interesse e adotava como medida alternativa a abertura de estradas de rodagem até essas centralidades próximas à sua linha (EFA, 1899), o que já poderia facilitar o escoamento da produção desses municípios para os trilhos da EFA.

Entre as obras que estavam sendo executadas naquele momento, o engenheiro-chefe da companhia na ocasião, Manuel da Silva Reis, informou em seu relatório que haviam sido construídos, entre o quilômetro 39 e o 41, um pontilhão de pedra com 6 m de vão, três bueiros (um aberto e dois *drains*) e uma plataforma coberta para passageiros na estação de Araraquara. Além disso, também informou terem sido assentados os postes e fios telegráficos até a estação de Matão (EFA, 1899).

A plataforma de passageiros edificada em Araraquara pela EFA, que é mencionada pelo engenheiro Manuel Reis e ficava ao lado da plataforma da Paulista, pode ser observada nas figuras 12, 13 e 14.

¹¹⁶ Equipamento com rotação a partir de um apoio central que permite inverter a posição de uma locomotiva ou outro veículo ferroviário. Essa peça facilitava a inversão e era fundamental na estação de Araraquara porque a partir desse ponto os veículos da EFA precisavam inverter seu sentido para retornarem em direção à zona atendida pela companhia.

¹¹⁷ Tomando por base o relatório de 1899, os municípios de Ibatinga e Pedras eram conhecidos no estado de São Paulo por sua fertilidade e, no entanto, não alcançavam desenvolvimento por falta de vias de comunicação rápidas e baratas com os centros comerciais. Isso pode evidenciar dois pontos: primeiro, a qualidade insuficiente das estradas de rodagem nessa região; segundo, a confirmação de que as linhas férreas nesse trecho seguiam interesses econômicos.

¹¹⁸ Mais uma vez, pode-se ver, por meio do documento, os agentes interessados na promoção dos trilhos nessas regiões do interior paulista.

Figura 12 – Plataforma da EFA, Araraquara

Nota: possui assinatura feita em Araraquara no dia 10 de agosto de 1898 e assinatura da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas feita no dia 2 de outubro de 1898.

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 13 – Elevação e corte longitudinal, Araraquara

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 14 – Elevação lateral e corte AB, Araraquara

Fonte: Acervo DNIT.

Embora se trate apenas de uma cobertura, diferente das estações de Cruzes e Itaquerê, as únicas que já haviam sido edificadas pela EFA até aquele momento, é possível observar que a plataforma de Araraquara já demonstrava maior cuidado nos acabamentos com o emprego de lambrequim. A construção, em um registro que seria de 1910 e tendo ao lado a plataforma da Paulista, pode ser observada na Figura 15.

Figura 15 – Plataforma da EFA, estação de Araraquara (1910)

Fonte: *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://bit.ly/2OV0lCs>>. Acesso em: 6 dez. 2019.

De acordo com o relatório de 1900, referente ao ano de 1899, o engenheiro-chefe da companhia, Manuel Reis, foi exonerado, e a empresa, na tentativa de economizar, buscava reduzir o seu pessoal até o ponto que fosse desejável para uma “boa administração da estrada”,¹¹⁹ contando na ocasião com um total de 42 funcionários: 31 nos serviços da linha (1 mestre de linha, 6 feitores, 24 trabalhadores), 8 nas oficinas (1 mestre de oficinas, 1 ajustador, 1 ferreiro, 2 carpinteiros, 2 ajudantes, 1 guarda noturno) e três na tração (1 maquinista, 1 foguista, 1 limpador).

Ainda que sem sucesso, a companhia havia, em várias ocasiões, solicitado aos acionistas inadimplentes que cumprissem com seus compromissos, uma vez que, embora o empréstimo feito pela Araraquarense da Companhia Edificadora do Rio de Janeiro tivesse sido contraído em “ótimas condições”, acabou acarretando um acréscimo de despesas à estrada, gerando um déficit orçamentário proveniente dos juros pagos (EFA, 1900). Ou seja, a situação financeira da EFA, que desde sua fundação já aparentava ser delicada, dado o momento pelo qual passava a produção

¹¹⁹ Nesse período, segundo o relatório do novo engenheiro-chefe, Luiz Eugênio Plazolles, a empresa não adquiriu nenhum material rodante.

cafeeira, com um consequente quadro interno de inadimplência e empréstimo, poderia se agravar.

No entanto, a diretoria, ciente de que uma estrada de pequeno percurso não oferecia renda,¹²⁰ estava disposta a fazer todos os esforços para levar a linha até o seu objetivo, a vila de Ribeirãozinho, ainda no ano corrente (1900). A companhia acreditava que a expansão da via até esse ponto garantiria o próprio funcionamento da EFA (EFA, 1900). Ou seja, com todas as adversidades, o prolongamento da estrada era uma esperança de melhoria na arrecadação e, assim, o meio, no entendimento da diretoria, para promover a prosperidade, ou a “vida”, da EFA, nos termos utilizados pelos documentos.

Sobre essa questão, é importante se reportar às colocações de Silva (2018), que pontua que a construção de ferrovias no Brasil era algo rentável, pois o prolongamento da via, segundo o autor, poderia gerar mais lucro aos diretores que a própria via em operação, pela possibilidade de se conseguir garantia de juros com o Governo e mesmo captar recursos com a emissão de obrigações no exterior (SILVA, 2018). Ou seja, buscar todos os esforços para prolongar uma via férrea que nasce e caminha com dificuldades aparentes, como no caso da EFA, pode não apenas ter sido uma forma de satisfazer necessidades regionais, mas também o próprio interesse dos dirigentes da companhia.

Com relação ao ramal de Ibatinga e Pedras, a EFA admitia que sem o auxílio do poder público não poderia desenvolver nenhuma medida em favor daquela “fertilíssima zona”. Apesar disso, já estava aberta para tráfego, desde 25 de março de 1899, com renda crescente e promissora, a estação de Matão, na qual também foram construídos abrigos para as máquinas e os carros, além do início das obras de uma oficina¹²¹ (EFA, 1900).

O relatório de 1900 é o primeiro a apresentar um balanço sobre o transporte da EFA no ano findo (1899). Assim, com base no documento, formulou-se uma tabela referente ao tráfego da empresa naquele momento (Tabela 1).

¹²⁰ Talvez a empresa quisesse observar que não tinha a renda necessária para a operação de um empreendimento dessa natureza, que necessitava de altos investimentos, com equipamentos importados, manutenção frequente e funcionários especializados.

¹²¹ De acordo com o relatório do engenheiro-chefe, uma outra oficina também estava sendo construída em Araraquara.

Tabela 1 – Movimento da EFA, 1899

Estações	Tráfego			
	Viajantes (nº)	Bagagens e encomendas (kg)	Animais (nº)	Telégrafo (nº palavras)
Araraquara	11.874	95.598	136	3.141
Cruzes	2.380	12.224	58	1.753
Itaquerê	4.514	27.840	81	2.818
Matão	7.487	73.655	334	18.168
TOTAL	26.255	209.281	609	25.880

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1900).

Na tabela anterior, percebe-se que a estação com maior fluxo de viajantes naquele período era a de Araraquara, um dado previsível considerando-se que esta era a maior centralidade e, possivelmente, um ponto de dispersão regional para os passageiros que chegavam à cidade por meio da Paulista e buscavam municípios próximos na zona de influência da EFA. Porém, com relação às comunicações, a estação de Matão mostra uma utilização expressiva do serviço em comparação às demais, de modo que a soma do número de palavras telegrafadas nas outras três estações da EFA não chega nem à metade do valor das palavras telegrafadas em Matão, talvez indicando esse meio de comunicação como um dos únicos canais para aquela localidade e seu entorno, que nesse momento era ponta dos trilhos.

Visando esclarecer o transporte de mercadorias que a empresa havia transportado naquele ano, formulou-se a Tabela 2. A partir dos dados da tabela, pode-se notar que o principal produto transportado pela empresa em 1899 era o café, em sua maioria, proveniente da estação de Matão (o que, pelos altos valores por ela transportados, justifica o otimismo da empresa com relação à ela), seguido dos cereais, que demonstram um valor expressivo em um momento que, como mencionado anteriormente, o café passava por um período delicado. A estação de Araraquara, que na Tabela 1 se apresentou com o maior movimento de viajantes, demonstrando ser um importante ponto de cruzamento de pessoas, na Tabela 2, em comparação às demais, foi a que menos realizou transporte de mercadorias naquele mesmo ano. Ademais, pode-se observar que as mercadorias transportadas pela empresa em 1899, de maneira geral, eram oriundas da zona rural, exatamente da área à qual estavam vinculados seus idealizadores.

Tabela 2 – Movimento de mercadorias na EFA, 1899

Tráfego de mercadorias	Estações				TOTAL
	Araraquara	Cruzes	Itaquerê	Matão	
Café (kg)	14.180	364.268	806.378	3.045.575	4.230.401
Cereais (kg)	30.442	138.954	618.027	2.995.199	3.782.622
Diversos (kg)¹²²	241.501	257.533	197.592	914.081	1.610.707
Materiais de construção (kg)	130.787	21.870	66.514	175.962	395.133
Sal (kg)	48.849	8.164	42.581	197.617	297.211
Açúcar (kg)	72.338	13.216	38.391	143.541	267.486
Aguardente (kg)	34.619	538	27.141	38.802	101.100
Fumo (kg)	1.079	253	53	13.986	15.371
Toucinho (kg)	441	158	32	6.591	7.222
Couros (kg)	-	205	-	1.561	1.766
Algodão (kg)	-	409	-	-	409
TOTAL (kg)	574.236	805.568	1.796.709	7.532.915	10.709.428
Veículos (nº)	-	-	-	2	2

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1900).

Dessa forma, o primeiro balanço realizado pela EFA oferece uma amostragem de que a empresa cumpria com a finalidade idealizada por seus mentores e, a exemplo de outros empreendimentos dessa natureza que se desenvolvem no estado de São Paulo em um período próximo, buscava atender as novas áreas de produção agrícola, escoando de maneira econômica a maior parte de suas produções – sobretudo do café, principal produto cultivado – em direção ao porto de Santos para servir ao mercado internacional.

Em 1900, a diretoria da EFA, visando a expansão da estrada, não poupava esforços para solicitar auxílio dos poderes estaduais e federais. Ao poder legislativo estadual, foi solicitado auxílio para prolongar a linha até Rio Preto, o que não foi concedido pela Assembleia Legislativa do estado por entender que ainda havia a necessidade de mais estudos e que o traçado preferido pela companhia diferia um pouco do de Pimenta Bueno, que era tomado como uma referência pela Araraquarense. Embora não tenha alcançado nesse momento a solicitação e os subsídios para prolongar a via até Rio Preto, a companhia obteve, por meio do Poder Legislativo do estado de São Paulo, um auxílio de 15 contos de réis por quilômetro

¹²² O relatório não especifica o que seriam esses elementos diversos.

para prolongar os trilhos do quilômetro 64 (onde estavam os trilhos da empresa) até Ribeirãozinho (18 km), e mais 1 conto e 500 mil réis por quilômetro construído até o quilômetro 64. O auxílio foi concedido a título de empréstimo resgatável em prazo¹²³ longo e sem juros (EFA, 1901). Assim sendo, por meio dessa medida, a EFA garantia o incentivo necessário para terminar o percurso até Ribeirãozinho.

Ao Congresso Federal, foi solicitada a concessão de uma estrada que conectasse Rio Preto a Cuiabá, capital do Mato Grosso, “atravessando uma zona fertilíssima do nosso Estado” (EFA, 1901, p. 5).¹²⁴ Dessa forma, foi concedido à EFA o privilégio de zona e a isenção de impostos sobre o material importado para a construção de uma estrada de rodagem entre Rio Preto e Cuiabá. Porém, mesmo com a contribuição federal, a empresa entendia que ainda existiam outros favores que seriam necessários alcançar mediante os governos estaduais para a execução da estrada e, desse modo, a Araraquarense já havia solicitado auxílio ao governo do Mato Grosso para concluir o objetivo desejado (EFA, 1901).

A tentativa de prolongar os trilhos em meio a um período delicado para a produção cafeeira e para a própria companhia, diante de uma sucessão de empréstimo e pedidos de auxílios aos poderes públicos federais e estaduais, era justificada pela EFA da seguinte maneira:

Chegados ao fim dessa longa jornada, poucas empresas se avantajarão a nossa, quer quanto ao interesse publico, quer quanto ao privado; porque além do grande desenvolvimento que trará á agricultura e ao commercio das zonas atravessadas, augmentará incalculavelmente as rendas publicas e tornar-se-ha uma estrada estratégica. (EFA, 1901, p. 5-6)

Em vista dessa colocação proferida pela empresa, é importante retomar a ideia de que a ferrovia, tomando-se por base Cano (1998) e Tosi e Faleiros (2011), era um instrumento que fazia parte e articulava interesses diversos nessas novas áreas agrícolas do estado de São Paulo, posto que não eram apenas os fazendeiros – que na maioria das vezes eram os próprios diretores e acionistas das companhias e que, como já pontuado anteriormente, poderiam lucrar com o processo de prolongamento da estrada – que se beneficiavam dos trilhos, mas também outros agentes não necessariamente locais. Por exemplo, o loteador, que se interessava pela valorização das terras; o poder público, que vislumbrava a possibilidade de aumentar a sua

¹²³ O documento não informa qual seria o prazo estabelecido.

¹²⁴ Mais uma vez, fica evidente a influência do traçado proposto pela comissão de engenheiros chefiada por Pimenta Bueno na década de 1870 nos planos de prolongamento da empresa.

arrecadação; o comerciante, que podia lucrar com o desenvolvimento de novas centralidades; o pequeno industrial nacional e o grande industrial estrangeiro, que poderiam enviar seus produtos para a empresa férrea e para essas novas regiões em desenvolvimento; e, por fim, o próprio trabalhador, que via nesse processo uma oportunidade de ampliação da oferta de trabalho. Ou seja, vencer fronteiras estaduais impostas pela precariedade do sistema viário por meio da ferrovia era um ato de interesse para múltiplos agentes, direta ou indiretamente beneficiados por esse processo.

Dessa forma, não por acaso, os moradores entre as estações de Itaquê e Matão realizaram uma solicitação para a construção de uma nova estação nesse trecho, custeada por seus próprios investimentos, e que receberia o nome de Santa Josepha (atual Silvânia) (EFA, 1901).

Com quatro estações ferroviárias que a empresa havia edificado até 1899, o movimento nos serviços oferecidos pela EFA em 1900 aumentou consideravelmente, como se pode ver na Tabela 3.

Tabela 3 – Movimento de passageiros da EFA, 1900

Estações	Tráfego de passageiros			
	Viajantes (nº)	Bagagens e encomendas (kg)	Animais (nº)	Telégrafo (nº palavras)
Araraquara	16.871	135.814	236	4.311
Cruzes	3.124	17.494	91	2.805
Itaquê	3.561	33.012	89	3.453
Matão	12.622	145.805	923	38.228
TOTAL	36.711	332.125	1.339	48.797

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1901).

A partir da tabela, nota-se que, no período de um ano, o número de viajantes que utilizou os serviços da empresa aumentou de 26.255 para 36.711 passageiros, um crescimento de aproximadamente 40%. As encomendas e bagagens saltaram de 209.281 kg para 332.125 kg, um incremento de quase 59%. O número de animais transportados passou de 609 para 1339, um aumento de quase 120%. As palavras telegrafadas aumentaram de 25.880 para 48.797, um crescimento de cerca de 88%. Com relação ao tráfego de mercadorias nesse mesmo período, produziu-se a Tabela 4.

Tabela 4 – Movimento de mercadorias na EFA, 1900-1901

Tráfego de mercadorias	Estações				TOTAL
	Araraquara	Cruzes	Itaquerê	Matão	
Café (kg) ¹²⁵	561	1.491.590	1.199.655	5.572.714	8.264.520
Cereais (kg)	32.981	109.392	117.966	3.033.755	3.294.094
Diversos (kg)	681.513	167.670	87.134	445.845	2.382.162
Materiais de construção (kg)	216.282	92.075	355.633	726.718	1.390.708
Sal (kg)	91.961	11.887	821	438.809	543.478
Açúcar (kg)	45.570	16.189	1.615	236.887	300.261
Aguardente (kg)	13.509	215	6.843	29.880	50.447
Fumo (kg)	284	119	13	35.897	36.313
Toucinho (kg)	900	2.429	68	22.024	25.421
Couros (kg)	-	-	-	2.347	2.347
Algodão (kg)	-	-	-	37	37
TOTAL (kg)	1.083.561	1.891.566	1.769.748	10.544.913	16.289.788
Veículos (nº)	7	-	-	20	27

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1901).

Com base nos dados apresentados na tabela, nota-se que o crescimento do volume de mercadorias transportadas pela empresa em 1900 com relação ao ano anterior (1899) foi de 52%. Desse valor, a ponta dos trilhos, Matão, se manteve como a estação de maior movimento, não apenas no que diz respeito a mercadorias, mas também passageiros e operações telegráficas. Talvez isso sinalize a última área tocada pela ferrovia como uma parcela mais carente dos serviços oferecidos pela empresa férrea, o que, dessa forma, também pode proporcionar um entendimento do esforço da EFA, em meio às referidas dificuldades conjunturais, em tentar prolongar seus trilhos e alcançar novas áreas.

Até março de 1901, a Araraquarense contava com 24 funcionários¹²⁶ para a conservação da linha e do serviço telegráfico, número menor que do ano anterior, que era de 31, uma medida que foi necessária para acudir as necessidades financeiras daquele momento (EFA, 1901). No entanto, os trabalhadores na tração aumentaram

¹²⁵ Segundo Nunes (2005), em 1900, existiam 11.428 cafeeiros no município de Araraquara, e esse número, de acordo com o autor, cresceu 60% até 1910, quando atingiu a marca de 18.212 pés de café.

¹²⁶ 1 mestre de linha, 6 feitores e 17 trabalhadores.

de 3 para 7,¹²⁷ e nas oficinas de 8 para 14 funcionários,¹²⁸ o que denota uma demanda crescente por pessoal nesses espaços, uma vez que a companhia, tendo aumentado sua frota, contava com 2 carros de primeira classe e 2 de segunda classe, 1 vagão para bagagem, 15 vagões fechados, 4 gôndolas duplas, 8 grandes e 3 pequenas, 1 carro gaiola para animais e 3 locomotivas, que tinham como combustível e lubrificantes: lenha, azeite, graxa e estopa (EFA, 1901).

Como forma de resolver o problema dos acionistas inadimplentes, a EFA moveu uma ação judicial contra eles e, em virtude desse fato, alguns acudiram a notificação e quitaram suas dívidas, enquanto outros, não cumprindo seus compromissos, tiveram suas ações, por autorização da justiça, colocadas à venda (EFA, 1902).

Com os auxílios público e privado prestados à companhia, no dia 2 de abril de 1901, foram inauguradas as estações de Santa Josepha, Dobrada e Santa Ernestina, e no dia 7 de dezembro, a estação de Ribeirãozinho, chegando ao fim o primeiro trecho de 82 km concedido à EFA.

A estação de Ribeirãozinho era uma edificação térrea em “L”, em alvenaria de tijolos e com um programa composto por: armazém de cargas, sala de encomendas, sala de espera, sala de agência e telégrafo, três quartos, cozinha, varanda e área de serviços, como se pode ver nas figuras 16 e 17.

¹²⁷ 2 maquinistas, 2 foguistas, 2 limpadores e 1 engraxador de carros e vagões.

¹²⁸ 2 carpinteiros, 2 ajudantes, 1 mestre, 1 ajustador, 1 torneiro, 1 ferreiro, 1 malhador, 1 marceneiro, 1 pintor, 1 servente, 1 aprendiz e 1 guarda.

Figura 16 – Planta baixa da estação, Ribeirãozinho (atual Taquaritinga)

Nota: possuo assinatura feita em Araraquara no dia 2 de junho de 1901 e assinatura da Secretaria da Agricultura do dia 20 de agosto de 1901, assinada por Antônio Cândido Rodrigues, destacada figura política que, na época, era Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo de Rodrigues Alves, em substituição a Alfredo Guedes.

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 17 – Elevação e corte da estação, Ribeirãozinho

Fonte: Acervo DNIT.

Como se pode observar nas imagens, a primeira estação de Ribeirãozinho possuía em sua face voltada para a linha férrea, a exemplo das estações anteriores, ambientes relacionados aos serviços oferecidos pela empresa (armazém, sala de encomendas, sala de espera, agência e telégrafo). Na fachada posterior¹²⁹, o corpo da edificação se projeta criando um ângulo reto e atende a uma unidade habitacional. Assim, embora o relatório de 1902 não faça qualquer tipo de referência às

¹²⁹ Importante observar que, ao que parece, no entendimento da empresa, a fachada principal nesse momento é a fachada em contato com os trilhos e não a voltada para a cidade, uma vez que essa última sequer é detalhada nos primeiros projetos de estações da EFA.

As imagens mostram que, mais uma vez, utilizou-se de uma cobertura duas águas, auxiliada por uma estrutura de madeira de mão francesa, que avançava servindo como abrigo da plataforma. Neste caso, também funcionava como proteção da área residencial que se projetava a partir do corpo principal da construção.

Com a extensão da linha, a relação entre a receita e a despesa da empresa pode ser vista na Tabela 5.

Tabela 5 – Balanço financeiro (em réis), 1899-1901

Ano	Balanço financeiro	
	Receita	Despesa
1899	Rs. 145:693\$390	Rs. 156:064\$286
1900	Rs. 225:953\$360	Rs. 177:436\$600
1901	Rs. 475:453\$790	Rs. 238:092\$092

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1902).

Observando a Tabela 5, vê-se que no ano de 1900, pela primeira vez, a receita da EFA superou as despesas, o que se manteve em 1901, com uma ampliação dessa margem. Porém, ao invés de quitar dividendos, a diretoria da empresa optou por aumentar o material rodante, encomendando mais 25 vagões de carga, 2 carros para passageiros, 1 carro para bagagem e outra locomotiva¹³¹ (EFA, 1902).

Com oito estações em funcionamento, o total movimentado pela EFA no ano de 1901 foi o seguinte (Tabela 6):¹³²

Tabela 6 – Movimento das estações da EFA, 1901

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Bagagens e encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1901	56.667	545.418	29.244.625	99.500	27	2.337

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1902).

¹³¹ As locomotivas que a EFA possuía naquele momento eram procedentes da empresa Baldwin loc. Works, e uma do tipo Americano havia sido cedida pela Companhia Paulista mediante pagamento de aluguel. Esta era utilizada na condução de passageiros, pois a locomotiva nº 1 da EFA, segundo o relatório de 1902, além de não possuir força de tração suficiente para rebocar um trem de passageiros, estava a serviço da construção, e as de nº 2 e 3 atuavam no serviço de trens de cargas.

¹³² A partir de 1901, para não deixar as tabelas muito extensas e dificultar a leitura, visto o aumento no número de estações, optou-se por apresentar os valores totais, sem detalhar o tipo de mercadoria ou as localidades.

Com base na tabela e comparando-a com os números do ano antecedente (1900), vê-se que com o maior número de estações o movimento da EFA cresceu significativamente. O valor de viajantes transportados aumentou aproximadamente 54%, bagagens e encomendas pouco mais de 64%, mercadorias cerca de 79%, animais aproximadamente 74%, e o número de palavras telegrafadas subiu próximo a 104%. As estações de Matão, Dobrada e Santa Ernestina foram, respectivamente, as maiores contribuintes no crescimento desses segmentos.

A EFA seguia aprimorando sua estrutura física com a construção de caixas d'água, obras-de-arte, casas de turma e a própria manutenção da via. Além disso, insistindo no projeto de prolongar a estrada até a vila de São José do Rio Preto, a diretoria encarregou o engenheiro Luiz Gonzaga de Campos¹³³ de realizar os estudos que se faziam necessários para o desenvolvimento do pretendido prolongamento (EFA, 1902).

Em consequência do requerimento da diretoria contra os acionistas em atraso, foram colocadas à venda 2.573 ações, das quais apenas 390 foram compradas e 2.183 foram confiscadas em benefício da Companhia Edificadora do Rio de Janeiro (EFA, 1903) – empresa com a qual a Araraquarense mantinha dívida –, o que tornou a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro a maior acionista da EFA. Assim sendo, nesse momento, a Araraquarense ganhou como maior acionista um grupo que não fazia parte do capital local e agrícola que a havia fundado. Das 10 mil ações da empresa, quase 22% passaram a pertencer à Companhia Edificadora do Rio de Janeiro, que era seguida pelos diretores Carlos Baptista de Magalhães, com 624 ações, e João Borba, com 512.

O alto crescimento alcançado no movimento da empresa em 1901 não se manteve no ano seguinte, de modo que em 1902 a safra de café havia sido menor que a do ano anterior, denotando o agravamento da crise que, pela perspectiva da empresa, paralisava o comércio e influía até mesmo no movimento de passageiros, o que não permitiu à EFA prolongar seus trilhos (EFA, 1903). Mesmo assim, ainda aguardando um parecer do governo estadual com relação ao prolongamento da

¹³³ Gonzaga de Campos foi encarregado pela EFA de fazer as modificações necessárias com base em um maior conhecimento do terreno, para que os prolongamentos da estrada tivessem como base o traçado de Pimenta Bueno. Assim, Campos demonstrou em seu trabalho, o qual foi apresentado pela EFA para apreciação do congresso estadual e federal, que o caminho mais curto entre o litoral e Cuiabá, como já havia sido indicado pelo estudo chefiado por Pimenta Bueno, passava pela linha da Araraquarense (EFA, 1903).

estrada até Rio Preto, a diretoria, confiante da aprovação, antecipou-se e convocou uma assembleia geral extraordinária no dia 25 de março de 1903 para pedir autorização para contrair um novo empréstimo e prolongar a linha de 30 a 40 km além de Ribeirãozinho. Os acionistas, confiantes no melhoramento da receita, concederam a autorização solicitada pelos diretores (EFA, 1903).

Somada às dificuldades em torno da cafeicultura, outro agravante tornava delicada a situação EFA: o menor preço cobrado pelo frete realizado pela Paulista desviou para esta empresa todo o café oriundo de Monte Alto e da Serra de Ribeirãozinho, de modo que a Araraquarense calculava que o prejuízo proveniente desse desvio do café de sua zona chegava a mais de 100 contos de réis. Dessa forma, a EFA solicitou à Paulista medidas que reparassem essa questão e acreditava que a Paulista não prejudicaria o desenvolvimento de uma via que era sua afluenta (EFA, 1903).

No dia 16 de maio de 1902, foi aberta ao tráfego a estação do quilômetro 72, denominada “Carlos de Magalhães”. Localizada na zona rural, o nome da estação era uma homenagem ao presidente da companhia e passava a somar nove estações da EFA em funcionamento, as quais movimentaram naquele ano os seguintes valores (Tabela 7):

Tabela 7 – Movimento das estações da EFA, 1902

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Bagagens e encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1902	66.729	574.283	36.620.852	146.954	37	1.234

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1903).

Com base na tabela, e comparando-a com o ano findo (1901), vê-se que, de forma geral, houve crescimento na utilização dos serviços oferecidos pela EFA, embora esse crescimento seja menor que o do ano anterior. Assim, o transporte de passageiros da empresa no período aumentou quase 18%, o de bagagens pouco mais de 5%, de mercadoria aproximadamente 25%, de veículos quase 37% e de palavras telegrafadas quase 48%. Em compensação, o transporte de animais caiu cerca de 47%.

A EFA seguia dando manutenção a sua estrutura existente, edificando e/ou ampliando espaços, com a construção de casas de turma, armazéns, barracões e implantação de caixas d'água(EFA, 1903).

Em 12 de dezembro de 1903, foi entregue ao tráfego o novo edifício da estação de Matão,¹³⁴ o qual objetivava corresponder à importância que a vila apresentava naquele momento (EFA, 1903). Em termos plásticos, a nova estação de Matão, diferente de todas as anteriores apresentadas até aqui, se diferencia por apresentar aspectos como telhado múltiplas águas e maior cuidado na ornamentação da edificação, com a presença de pinázios, frontões, pilastras salientes com capitéis e abrigo da plataforma lambrequinado. Essas características podem ser vistas nas figuras 20 e 21.

Figura 20 – Fachada da estação, Matão

Nota: possui assinatura feita em Araraquara em 4 de fevereiro de 1903 e assinatura da Secretaria da Agricultura de 2 de março de 1903.

Fonte: Acervo DNIT.

¹³⁴ O antigo prédio foi modificado para servir de armazém (EFA, 1903, p. 20).

Figura 21 – Elevação lateral da estação, Matão

Fonte: Acervo DNIT.

O programa da nova estação de Matão, disposto em uma edificação térrea e simétrica a partir de seu eixo central, era composto por cozinha, aposentos do chefe, sala de espera, telégrafo, agência e bagagem (Figura 22). Essas áreas já estavam presentes em estações anteriores construídas pela EFA, mas a nova estação de Matão incorpora um espaço novo: o vestíbulo, um elemento central que permitia o acesso ao serviço da agência e do telégrafo – de maneira que essas ações não se davam mais na plataforma que, portanto, passava a funcionar apenas como ponto de embarque e desembarque. O vestíbulo era ladeado, a partir do eixo central da construção, por uma ala administrativa e outra de serviços, gerando uma disposição programática e organizacional bastante característica em construções desse tipo, até mesmo em estações pertencentes a outras empresas e construídas em diferentes períodos.¹³⁵

¹³⁵ Ver Kühl (1998) e Moreira (2007).

Figura 22 – Planta baixa da estação, Matão

Fonte: Acervo DNIT.

Por meio do *Tratado Elementar das Estradas de Ferro* (1856), de Auguste Perdonnet, apontado no trabalho de Moreira (2007), pôde-se observar, pelo exemplo da nova estação de Matão, que, muito provavelmente, esse modelo de construção derivava dos tratados ferroviários do final do século XIX, que discorriam sobre o material utilizado nessas construções, a disposição e composição das gares, entre outras características referentes não apenas às estações, mas também a todo o complexo ferroviário.

Pelos cortes da edificação (figuras 23 e 24), é possível observar que a nova estação de Matão também não apresenta mais o telhado se projetando sobre a plataforma e servindo como seu abrigo. Inclusive, pela coloração adotada nos desenhos da cobertura da construção – marrom para o edifício em alvenaria e cinza para abrigo da plataforma – parece haver uma sugestão de que as telhas desses espaços também fossem distintas: acredita-se que eram, respectivamente, cerâmicas e metálicas.

essa produção como uma alternativa em um momento delicado para a produção cafeeira¹³⁶ (EFA, 1904).

Em 1903, o movimento nos serviços da EFA atinge um estágio delicado, se apresentando da seguinte maneira (Tabela 8):

Tabela 8 – Movimento das estações da EFA, 1903

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas ¹³⁷ (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1903	49.798	404.146	29.515.197	126.977	6	1.250

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1904).

Com base na tabela e comprando-a com a do ano findo (1902), vê-se que em todos os segmentos os serviços oferecidos pela EFA sofreram uma retração, com exceção do transporte de animais, que aumentou cerca de 1,3%. De modo geral, a movimentação nos serviços da empresa em 1903 deixa evidente a situação mais delicada pelo qual passava a companhia desde o início de sua operação, reflexo, sobretudo, das adversidades em torno da produção cafeeira, que nesse período sofria intervenções legais do poder público na tentativa de reverter a situação. Desse modo, o transporte de passageiros realizado pela Araraquarense caiu pouco mais de 25%, encomendas quase 30%, mercadorias cerca de 20%, veículos aproximadamente 83%, animais quase 42%, e o número de palavras telegrafadas diminuiu cerca de 13%.

Isto posto, é importante mencionar que o trens na região araraquarense operavam com poucos horários para o transporte de passageiros¹³⁸ e provavelmente, nesse primeiro momento, não mantinham um funcionamento diário para esse tipo de serviço, pois a prioridade do sistema ferroviário era atender a produção agrícola, de

¹³⁶ Não por acaso, como já mencionado anteriormente, foi em 1902 que o governo do estado de São Paulo decretou um imposto de 2 contos de réis sobre cada alqueire de café novo como forma de proibir novas plantações para tentar superar a superprodução do grão.

¹³⁷ A partir do relatório de 1904, utiliza-se apenas o termo “encomendas” em substituição à expressão “bagagens e encomendas”.

¹³⁸ Os relatórios da empresa não mencionam o número de horários existentes, com base no estudo de Benincasa (2003). Segundo depoimentos que o autor colheu de moradores antigos dessa região, entre outras fontes, existiam apenas dois horários para o transporte de passageiros.

modo que Benincasa (2003), ao realizar um estudo sobre as fazendas cafeeiras dos campos de Araraquara, pontua:

Quanto aos trens de carga, eles só corriam após o período das colheitas quando os armazéns das estações estavam cheios – e não possuíam horário específico, que era combinado previamente entre os chefes de estação e os fazendeiros. Quando havia café para o embarque, a chefia da companhia ferroviária – que, na região, podia ser a Companhia Paulista ou a Estrada de Ferro Araraquara – era comunicada e, então designava um trem para recolher as sacas estocadas nos armazéns das estações do ramal. (BENINCASA, 2003, p. 53)

Benincasa (2003) esclarece que o trem passava nas estações um dia antes da data prevista, deixando os vagões de carga que seriam necessários para o transporte dos produtos, tendo por referência o comunicado do chefe da estação feito via telégrafo. Assim, segundo o autor, no dia seguinte os vagões eram carregados e a locomotiva passava no sentido contrário recolhendo-os. Benincasa (2003) menciona que alguns fazendeiros chegaram a criar microferrovias dentro de suas fazendas, ramais que se comunicavam com a linha-tronco.

No caso da EFA, pode-se ver que, das nove estações abordadas até este momento, algumas eram rurais, fundadas sob a influência de grandes fazendas, posto que, como observam alguns autores, o traçado dos trilhos no estado de São Paulo foi determinado pelas grandes propriedades rurais.

Entretanto, em 1904, a EFA implantou um trem misto (passageiros + carga) diário entre Araraquara e Ribeirãozinho, buscando atender com esse serviço muito mais o interesse público que o da própria companhia. Dessa forma, a Companhia Paulista, visando uma correspondência com os trens da EFA de forma a facilitar a baldeação, modificou o horário de seus trens de passageiros em Araraquara. Além disso, a fim de favorecer os interesses da lavoura, a EFA concedeu transporte gratuito às máquinas e instrumentos de lavoura, nos mesmos termos da concessão feita por outras companhias estaduais (EFA, 1905). Ao que se percebe, as medidas adotadas nesse momento, facilitando o transporte de pessoas e maquinários, tentavam amenizar o quadro de crise que havia se instaurado não apenas na zona da EFA, mas também, como se vê, em outras regiões operadas por outras companhias paulistas.

A diretoria da Araraquarense acreditava que, desde que o poder legislativo do estado de São Paulo havia considerado proibir a plantação de novas lavouras de café por um longo prazo como forma de salvaguardar a lavoura existente, agia ele de maneira a dificultar o desenvolvimento de novas regiões produtoras e,

consequentemente, o avanço da empresa sobre essas novas áreas de produção (EFA, 1905). Ou seja, dificultava o desenvolvimento de uma companhia férrea no início de sua operação, a qual tinha por principal base de sustentação a cafeicultura.

Somada a essa questão, a empresa questionava o Decreto Federal nº 5.349, de 18 de outubro de 1904, alcançado pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil¹³⁹ – que tinha a concessão de Uberaba a Coxim –, mediante o qual se autorizou a revisão da concessão feita à Noroeste e, concomitantemente, a concessão de uma nova linha que, partindo da Estrada de Ferro Sorocabana, alcançasse a capital do Mato Grosso, a qual “tão irregularmente feita, offendia os direitos adquiridos da Companhia de Araraquara e a zona de seu privilégio” (EFA, 1905, p. 7). Isso fez com que a EFA procurasse o juiz federal da 2ª vara do Distrito Federal para reclamar seus direitos: “Não desanimaremos na reivindicação de nossos direitos; temos experiencia que a causa da justiça mais cedo ou mais tarde triumphar; tudo depende de tenacidade e esta não nos falta” (EFA, 1905, p. 7).

No ano de 1904, o movimento nas nove estações da EFA se comportou da seguinte maneira (Tabela 9):

Tabela 9 – Movimento das estações da EFA, 1904

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1904	52.307	404.900	32.144.876	144.152	13	1.818

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1905).

Comparando a Tabela 9 com a do anuário anterior (1903), vê-se que o período de retração, de modo geral e de maneira pouco acentuada, estava sendo superado. A exemplo disso, o transporte de passageiros aumentou 5%, encomendas quase 0,2%, mercadorias aproximadamente 9%, veículos quase 117%, animais cerca de 45%, e o número de palavras telegrafadas subiu pouco mais de 13%. Dessa forma, diferente do que se observou na Tabela 8, nenhum dos serviços oferecidos pela EFA sofreu queda em 1904. Mais uma vez, o transporte de cereais era crescente, passando de 8.135.214 kg em 1903 para 9.406.821 kg em 1904.

¹³⁹ Sobre a Noroeste do Brasil, ver Ghirardello (2002) e Moratelli (2013).

O desejo da empresa de avançar pelas regiões do chamado “Sertão Paulista” se mantinha latente, quer em direção a Ibitinga, localidade relativamente próxima a Araraquara, quer em direção a São José do Rio Preto, centralidade mais longínqua, mas que oferecia viabilidade para concretizar o traçado de Pimenta Bueno, conectando, posteriormente, o interior paulista à capital do Mato Grosso, Cuiabá. No entanto, a EFA tinha consciência de que sem o auxílio dos poderes públicos estadual e federal, auxílio que acreditava reclamar sem grandes exigências, não teria condições de efetivar suas pretensões de prolongamento, as quais eram justificadas pela companhia, de forma recorrente, em termos estratégicos e econômicos (EFA, 1906).

Pode-se observar o movimento nas nove estações da EFA em 1905 na Tabela 10.

Tabela 10 – Movimento das estações da EFA, 1905

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1905	58.667	466.837	39.190.034	155.120	19	2.688

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1906).

Tendo como base a tabela e comparando-a com a do ano de 1904, nota-se um aumento um pouco mais sensível no movimento dos serviços oferecidos pela EFA. A exemplo disso, o número de passageiros cresceu pouco mais de 12%, encomendas cerca de 15%, mercadorias quase 22%, veículos 46%, animais aproximadamente 48%, e o número de palavras telegrafadas subiu aproximadamente 8%.

Em termos financeiros, a EFA seguia pagando com pontualidade os juros, já havia quitado 66 contos de seu empréstimo e diminuído cerca de 100 contos de réis de sua dívida. A companhia se mantinha esperançosa de que sua situação financeira melhoraria no próximo ano em virtude da promessa de que a safra de café em 1906 seria abundante e muito superior à do ano findo (EFA, 1906).

Como esperado pela companhia, em 1906, as rendas da EFA aumentaram consideravelmente, principalmente em vista da grande safra de café.¹⁴⁰ Dessa forma, a Araraquarense, que em 1905 havia transportado 16.579.636 kg de café, em 1906 transportou 34.918.754 kg do grão; ou seja, aumentou em um ano quase 111% no transporte desse produto. Nesse sentido, também aumentaram o número de passageiros e a importação, que atingiu a marca de 3.121 toneladas. Pela perspectiva da empresa, a grande safra cafeeira trazia como consequência o aumento no número de importação e passageiros, porém, a companhia acreditava que parte desse movimento crescente também foi fruto do próspero desenvolvimento de sua zona (EFA, 1907).

Nesse sentido, Nunes (2005) indica que a partir de 1905, o município de Araraquara superou São Carlos na preferência dos imigrantes que buscavam a região, de modo que do movimento migratório de 1905, com um total de 4.175 imigrantes que partiram da Hospedaria dos Imigrantes, em São Paulo, em direção a essa região, 1.750 tiveram como destino cidades nas proximidades de São Carlos, 1.231 destinaram-se à estação de Araraquara, e 1.194 endereçaram-se à estação de São Carlos. Ou seja, em 1905, a estação de Araraquara passa a apresentar preferência por parte dos imigrantes que buscavam essa zona em desenvolvimento e espera contar com uma safra de café promissora no ano seguinte.

Após várias tentativas de pedidos de auxílio aos poderes públicos para avançar com seus trilhos, a Araraquarense, que entendia que seu objetivo naquele momento era fazer a “abertura ao progresso e à civilização de uma grande zona pertencente a três importantes estados” (EFA, 1907, p. 5) e que, desde 1901, não avançava com sua linha, finalmente alcançou na Assembleia Legislativa Estadual, por meio da Lei nº 1061, de 28 de dezembro de 1906, a concessão por trinta anos, com garantia de juros de 6% sobre o capital de 30:000\$000 de réis por quilômetro de estrada, para estender sua linha de Ribeirãozinho até São José do Rio Preto. Dessa forma, facilitava-se a aproximação da estrada com os estados de Minas Gerais e Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul) (EFA, 1907).

Em 1906, o movimento nas nove estações da EFA foi o seguinte (Tabela 11):

¹⁴⁰ A receita bruta da empresa subiu 54% com relação ao ano anterior (1905).

Tabela 11 – Movimento das estações da EFA, 1906

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1906	70.107	629.502	61.038.535	178.707	31	2.857

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1907).

A tabela anterior, de 1906, comparada com a do ano findo (1905), demonstra o crescimento mais expressivo no movimento da empresa. Assim, houve aumento de cerca 19% no transporte de passageiros, quase 35% no de encomendas, cerca de 56% no de mercadorias,¹⁴¹ aproximadamente 63% no de veículos, pouco mais de 6% no de animais, e as palavras telegrafadas aumentaram pouco mais de 15%.

Com a grande safra de 1906, aumentaram-se os funcionários encarregados do tráfego, como mostra a Tabela 12.

Tabela 12 – Número de pessoal no tráfego, 1905-1906

	1905	1906
Administração	2	2
Estações	32	47
Telégrafo	9	14
Trens	4	6
TOTAL	47	69

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1907).

Além disso, já ocorriam na via férrea da EFA certo número de acidentes entre descarrilamentos e problemas de ordem operacional que, felizmente sem vítimas fatais, produziam alguns prejuízos para a companhia:

No dia 23 de Março, no kilometro 55, incendiou-se o vagão 32 C A, que era conduzido pelo trem M 1, carregado com inflamáveis, sendo a causa alguns vãos entre o telhado do vagão e as paredes por onde entraram algumas fagulhas. (EFA, 1907, p. 26)

¹⁴¹ O produto que mais influenciou para o aumento no transporte de mercadorias, como mencionado anteriormente, foi o café, seguindo de “diversos” e dos materiais de construção.

Com o início dos trabalhos de prolongamento da via, fez-se necessário correr mais trens¹⁴² para o transporte de materiais e trilhos¹⁴³ que chegavam em grande quantidade, uma vez que a EFA já havia adquirido trilhos para estender 90 km da estrada. Com isso, foi preciso aumentar o edifício das oficinas em Araraquara e construir mais um barracão para o depósito de carros de passageiros (EFA, 1908).

O empreiteiro responsável pelos serviços de prolongamento da via até São José do Rio Preto era José Bento Vidal, contratado pelo valor de 16:500\$000 por quilômetro de linha pronta para ser trafegada. Nesse valor estavam inclusas estações,¹⁴⁴ armazéns, casas de turma e outros. O tempo para conclusão das obras era até dia 1º de julho de 1916. Encarregado do serviço de exploração e fiscalização da construção do trecho estava o engenheiro Carlos Schmitt (EFA, 1908).

O movimento nas nove estações da EFA no ano de 1907 pode ser observado na Tabela 13.

Tabela 13 – Movimento das estações da EFA, 1907

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1907	84.908	709.120	52.333.471	184.863	16	1.650

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1908).

Comparando-se a Tabela 13 com a 11, referente ao ano de 1906, percebe-se que a grande safra daquele ano não se manteve em 1907. Enquanto o transporte de passageiros cresceu pouco mais de 21%, o de encomendas aproximadamente 13%, e o número de palavras telegrafadas 4%, outros setores sofreram retração, como o transporte de veículos, animais e mercadorias, que diminuíram, respectivamente, 48%, pouco mais de 65% e pouco mais de 42%. A redução no transporte de mercadorias se deu, sobretudo, por conta da queda no transporte de: café, que passou

¹⁴² A EFA havia adquirido mais três locomotivas, “uma mais possante para trens de cargas e duas para passageiros” (EFA, 1908, p. 5). O material rodante que a empresa possuía naquele momento, entre carros de 1ª classe, 2ª classe, mistos, de bagagem, vagões cobertos e abertos, gôndolas e gaiolas, tinha a seguinte procedência: Companhia Edificadora do Rio de Janeiro, American Car & Foundry C°, Lancaster Carriage, Comp. Metalúrgica e as próprias oficinas da Araraquara, no caso de gaiolas, carros mistos e gôndolas grandes.

¹⁴³ Não há menção de quem seriam os fornecedores de trilhos naquele momento.

¹⁴⁴ Já estava sendo construída a estação de Jurema.

de 39.218.710 kg (1906) para 26.089.684 kg (1907); algodão, que passou de 4.015 kg (1906) para 450 kg (1907); toucinho, que reduziu de 13.927 kg (1906) para 11.217 kg (1907); e aguardente, que caiu de 171.527 kg (1906) para 133.194 kg (1907).¹⁴⁵

Pela perspectiva da empresa, a redução da colheita de café em 1907 não foi um fato particular da zona servida pela Araraquarense, mas uma ocorrência em todo o território paulista. Assim, embora com a redução de 13.129.026 kg de café de um ano para o outro (1906-1907) no transporte da empresa – o que gerou uma diminuição na receita proveniente do café de 34% –, a EFA caracterizava a produção de sua região como “regular” e a entendia como algo “excepcional” no estado de São Paulo naquele momento (EFA, 1908).

Em 1907, com a diminuição no transporte de determinados setores, o número de pessoal responsável pelo tráfego diminui, como se pode ver na Tabela 14.

Tabela 14 – Número de pessoal no tráfego, 1906-1907

	1906	1907
Administração	2	2
Estações	47	40
Telégrafo	14	12
Trens	6	5
TOTAL	69	59

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1908).

Em 1907, várias obras foram feitas em estações, armazéns e casas de turma da Araraquarense, todas elas com o objetivo de manutenção, reforma ou ampliação de área (EFA, 1908). O engenheiro Carlos Schmitt, à frente dos trabalhos de prolongamento do trecho Ribeirãozinho–São José do Rio Preto, informou da dificuldade em se obter, nas novas áreas cortadas pela estrada, material para a

¹⁴⁵ Importante observar que, no caso do relatório de 1908, por exemplo, o texto que inicia esse documento, apresentado para os acionistas na Assembleia Geral de 31 de março daquele ano, possui, como de costume, um tom bastante otimista, que talvez tivesse por intenção animar as expectativas dos membros financeiramente filiados à companhia, posto que algumas vezes as explicações contidas nesse texto não batem com os dados apresentados nas tabelas que informam detalhadamente o transporte de cada produto naquele ano. A exemplo disso, na página 4 do relatório de 1908 o documento pontua que “houve um aumento de 26% sobre todos outros elementos no tráfego além do café!”. Porém, analisando-se os números apresentados nas tabelas contidas nesse mesmo documento, pode-se concluir que essa informação não se confirma, uma vez que, além do café, também houve redução no transporte de algodão, toucinho e aguardente.

construção das obras-de-arte – um problema que já havia ocorrido com a EFA durante a construção de seu trecho inicial, detalhes que oferecem uma perspectiva, inclusive, da fragilidade da indústria cerâmica na região:

Resta salientar a grande dificuldade em obter-se material servível para a construção das obras d'arte, tanto pedras como tijolos, visto não encontrar-se em toda a zona passado pelo traçado, até agora pedras que se prestem para a construção em distancias aproveitaveis a não ser algum gres estratificado encontrado no kilometro 15 (Morro da Brôa) e os tijolos fabricados n'esta zona são de infima qualidade, não por defeito do barro encontrado mas por insuficiencia e inexperiencia dos fabricantes. (EFA, 1908, p. 77)

Por este motivo, as pedras utilizadas nas obras desse trecho tinham que vir da estação do Ouro (linha Paulista) e os tijolos da estação de Carlos Magalhães, estações que ficavam longe e, dessa forma, exigiam o transporte por via férrea, o que elevava as despesas consideravelmente e impunha a construção de obras provisórias de madeira no lugar das obras-de-arte (EFA, 1908).

Em 1907, a EFA, diferentemente do que ocorreu no trecho Araraquara-Ribeirãozinho, adotou projetos tipos para as edificações no prolongamento até São José do Rio Preto. Na Figura 25, pode-se ver o exemplo da estação ferroviária:

Figura 25 – Planta da estação tipo, prolongamento Ribeirãozinho–Rio Preto

Fonte: Acervo DNIT.

Na imagem anterior, observa-se que a planta tipo¹⁴⁶ para as estações do prolongamento até Rio Preto apresentava uma organização espacial mais racional do que a das estações do primeiro trecho da linha-tronco da empresa, que, inclusive, não eram (ou não foi possível encontrá-las dessa maneira) edificações tipo. A exemplo disso, por essa perspectiva, é possível ler uma edificação retangular térrea, espelhada a partir de um eixo central, sobre o qual se encontra um espaço (denominado “passagem”) onde se negociavam os serviços oferecidos, ladeado por uma área administrativa, que auxiliava no funcionamento da edificação, e outra de serviços (armazém), parte fundamental nas operações férreas. Anexos ao corpo principal retangular da estação, veem-se uma cozinha, um pátio e um quarto pequeno, que, possivelmente, fariam parte da moradia do chefe da estação. Ou seja, a estação, nesse momento e para esse trecho, provavelmente como uma maneira de reduzir custos e a exemplo de outros casos já observados neste estudo, é uma área de prestação de serviços que, ao mesmo tempo, funciona como unidade habitacional para funcionários da companhia. Além disso, também é possível notar que os sanitários estavam apartados da edificação.

Com relação ao tratamento dado para a fachada frontal da construção (Figura 26), é possível observar que o acesso principal centralizado era marcado pela presença de um pórtico com um frontão triangular de decoração modesta, assim como era todo esse plano, que embora não apresentasse uma proposta estilística caracterizada por grande refinamento formal, com relação às estações do trecho anterior, já assinalava um tratamento um pouco mais acurado:

Figura 26 – Fachada da estação tipo, prolongamento Ribeirãozinho–Rio Preto

Fonte: Acervo DNIT.

¹⁴⁶ Como inscrito na prancha, o projeto foi assinado pelo engenheiro Carlos Schmitt em abril de 1907 e aprovado pelo Secretaria da Viação Pública de São Paulo em 1908 (não foi possível ler o dia e o mês, apenas o ano).

O corte da estação tipo (Figura 27) demonstra que a construção, a exemplo das primeiras projetadas pela EFA, apresentava um telhado duas águas que, com o auxílio de uma estrutura de mão francesa, se prolongava servindo como abrigo para a plataforma e também como cobertura para os cômodos anexos ao corpo principal.

Figura 27 – Corte da estação tipo, prolongamento Ribeirãozinho–Rio Preto

Fonte: Acervo DNIT.

Além da estação, em 1907, a empresa também já apresentava um projeto tipo para as casas de turma (Figura 28). Essas casas de turma, embora, pela fachada, aparentem ser uma construção geminada e simétrica a partir de um eixo central, são, na verdade, duas habitações com dimensões distintas, fato que pode ser comprovando observando-se a planta da construção. A habitação da direita, que pertenceria ao feitor,¹⁴⁷ era mais ampla, com três dormitórios (um parece ser – ou poderia ser usado como – uma sala, dado que não apresenta cama), circulação, dispensa e cozinha; ou seja, aparentemente destinada a (ou poderia ser utilizada por) uma família. A da esquerda, classificada como “turma”, era direcionada, ao que parece, aos funcionários subalternos e solteiros na condição de trabalho, possuindo, assim, apenas dois dormitórios com o que parecem ser camas de solteiro e uma pequena cozinha nos fundos.

¹⁴⁷ Chefe de uma turma de trabalhadores.

Figura 28 – Casas de turma tipo, prolongamento Ribeirãozinho–Rio Preto

Fonte: Acervo DNIT.

Em princípios de 1908, a EFA já havia realizado a exploração até o seu ponto final, São José do Rio Preto, que foi alcançado com a estaca 7878. O traçado teria pouco mais de 3 km além do que o inicialmente esperado pela companhia e provinha do contorno que separa o rio Domingos do rio Preto. O movimento total de terra em todo esse trecho – inclusive considerando-se plataformas de estações e valetas – seria de 413.966 m³ (por quilômetro, 6.408 m³) e estimava-se 107 obras-de-arte, inclusive com 5 pontilhões abertos de 5,6 m de vão, e um total de 7.377 m³ de alvenaria (por quilômetro, 114 m³) (EFA, 1909).

Até março de 1909, o empreiteiro José Bento Vidal já havia realizado trabalhos preparatórios, tais como roçada em mata (497.700 m²), roçada em capoeira (165.700 m²) e destocamento (93.340 m²), além de 68 obras-de-arte, incluindo 4

pontilhões abertos de 5-6 m de vão, 2 passagens inferiores de caminho e 1 superior, bueiros, escavações para fundação e alvenaria com argamassa de cimento (EFA, 1909).

Ainda persistia a dificuldade de se conseguir materiais de construção de qualidade para a construção das obras-de-arte desse trecho, para as quais as pedras continuavam a vir pela ferrovia da estação do Ouro (Paulista) ou da pedreira do Morro da Brôa,¹⁴⁸ e a companhia não tinha esperança de encontrar pedras de qualidade no vale do Rio São Domingos. No entanto, a qualidade dos tijolos fabricados nessa região era melhor, na opinião da empresa, devido à qualidade do barro encontrado ali (EFA, 1909).

Já se achavam feitas e concluídas as estações, armazéns e grupos de casas para empregados em Jurema, Cândido Rodrigues e Fernando Prestes. Assim, no dia 1º de setembro de 1908, a EFA abriu para tráfego as estações de Jurema e Cândido Rodrigues (quilômetro 25), esperando que antes da próxima safra pudessem ser inauguradas mais três estações no novo trecho em direção a Rio Preto.

Visando defender e ampliar seu sistema, a EFA havia pedido ao governo do estado, por meio do Decreto nº 1.663, de 16 de setembro de 1908, concessão para a construção do ramal que partiria da estação de Santa Josepha e atingiria a cidade de Ibitinga¹⁴⁹ (EFA, 1909), projeto que, desde os primeiros anos de funcionamento da empresa, já fazia parte de suas intenções. Ao mesmo tempo, a companhia reafirmava sua aspiração de se conectar à capital do Mato Grosso, como propunha o traçado de Pimenta Bueno, e, nesse sentido, solicitou ao governo federal a concessão para estender sua linha de São José do Rio Preto a Cuiabá. Entretanto, após um exame acurado da região que se estendia além das fronteiras do estado de São Paulo, a companhia resolveu modificar seu traçado inicial, solicitando e obtendo licença¹⁵⁰ do governo federal para levar seus trilhos de Rio Preto até Jataí, no sul de Goiás, passando por São Francisco de Sales, em Minas Gerais. Essa mencionada alteração

¹⁴⁸ Ambas as localidades com distâncias consideráveis, o que tornava indispensável o transporte dos produtos pela linha férrea e encarecia o valor final destes.

¹⁴⁹ Os serviços de exploração e locação desse novo ramal, os quais em breve seriam submetidos para aprovação do estado de São Paulo, já haviam se iniciado e estavam a cargo do engenheiro Olavo Hummel (EFA, 1909).

¹⁵⁰ A concessão feita pelo governo federal foi acompanhada de grandes favores: isenção de direitos para material importado para a construção e custeio; zona privilegiada de 20 km de cada lado; faculdade de aproveitar das vantagens da lei sobre o povoamento do solo e outras (EFA, 1909).

seria apenas um desvio de sua diretriz, mas que ainda assim possibilitaria a ligação de Jataí a Cuiabá (EFA, 1909).

A construção do trecho de Ribeirãozinho até São José do Rio Preto gerava expectativas na companhia de que haveria um aumento de sua receita, em consequência de que toda a safra de café e arroz dessa zona servida pelo prolongamento da sua linha iria pela primeira vez ser transportada pela EFA (EFA, 1909).

Para facilitar o entendimento do movimento no quadro de serviços da Araraquarense em 1908, tanto pela perspectiva das estações anteriormente estabelecidas (Tabela 15) como das novas (Tabela 16), elaboraram-se tabelas separadas, que, posteriormente, tiveram seus dados reunidos em uma mesma (mais adiante, *Tabela 18*), visando, assim, proporcionar uma análise individualizada dos dois trechos e, posteriormente, uma compreensão completa (trecho inicial + prolongamento) da atividade da empresa. Dessa maneira, o movimento nas estações da EFA em 1908, que tem em vista as nove estações anteriormente existentes no trecho até Ribeirãozinho,¹⁵¹ foi o seguinte (Tabela 15):

Tabela 15 – Movimento das estações da EFA, trecho Araraquara-Taquaritinga, 1908

Ano	Movimento					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1908	85.257	696.175	53.076.684	188.143	19	1.574

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Comparando-se a Tabela 15, relativa ao primeiro trecho da linha-tronco da EFA, com a referente ao ano de 1907, percebe-se que, de modo geral, a empresa teve um sensível crescimento em quase todos os setores, com exceção das encomendas, que tiveram uma retração de aproximadamente 2% de um ano para o outro. No tocante aos demais – passageiros, mercadorias, palavras, veículos e animais –, os números cresceram, respectivamente e aproximadamente 0,5%, 1,5%, 2%, 19% e 38%.

¹⁵¹ No relatório de 1908, a EFA passa a chamar Ribeirãozinho pela denominação com que a localidade é conhecida atualmente: Taquaritinga.

O movimento nas duas estações que foram abertas para o tráfego em 1º de setembro de 1908 no trecho entre Ribeirãozinho e São José do Preto, Jurema e Cândido Rodrigues, será apresentado a seguir (Tabela 16). Apresentá-lo separadamente permite um detalhamento maior das características dessa região no primeiro momento em que foi vascularizada pelos trilhos da EFA e em que era ponta dos trilhos. Ou seja, o último território nessa parcela noroeste do “sertão paulista” a ser atingido por esse instrumento conotado por uma acepção progressista e colonizadora, como eram entendidas nesse contexto as ferrovias. Assim, os dados apresentados a seguir são referentes ao período de setembro de 1908, quando as novas estações são inauguradas, até março de 1909, quando foi apresentado o relatório aos acionistas da EFA.

Tabela 16 – Movimento da estação de Jurema e Cândido Rodrigues, 1908

Estações	Movimento				
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Animais (nº)	Veículos (nº)	Telégrafo (nº palavras)
Jurema	4.446	22.245	35	1	5.087
Cândido Rodrigues	2.566	11.288	28	-	4.100
TOTAL	7.012	33.533	63	1	9.187

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Ao individualizar as estações do novo trecho operado pela EFA, é possível observar que nessas novas construções, em menos de um ano – desde suas aberturas para o tráfego até a publicação do relatório –, houve uma atividade significativa que superou até mesmo o movimento de estações fundadas anteriormente. Por exemplo, o número de viajantes na estação de Jurema, no ano em questão, foi maior do que o da estação de Itaquerê (3.069) e Carlos Magalhães (4.278), o que pode sinalizar, entre outras questões, um fluxo migratório para essas áreas, que certamente passam por um adensamento após a instalação dos trilhos. O número de palavras telegrafadas em Jurema e Cândido Rodrigues também foi maior que o das estações de Cesário Bastos (2.642), Itaquerê (3.708) e Carlos Magalhães (3.284), o que pode indicar a importância que esse veículo de comunicação assume para essa nova área em desenvolvimento. Cândido Rodrigues, inclusive, superou também o número de palavras telegrafadas da estação de Santa Josepha (4.874).

Para apresentar os produtos que circularam nesse intervalo (1908-1909) pelas estações de Jurema e Cândido Rodrigues, elaborou-se a Tabela 17.

Tabela 17 – Movimento da estação de Jurema e Cândido Rodrigues, 1908

Tráfego de mercadorias	Estações		
	Jurema	Cândido Rodrigues	TOTAL
Café (kg)	758.025	966.052	1.724.077
Cereais (kg)	448.718	196.701	645.419
Diversos (kg)	212.769	135.781	348.550
Materiais de construção (kg)	284.886	57.800	342.686
Açúcar (kg)	21.007	28.440	49.447
Sal (kg)	16.074	13.925	29.999
Aguardente (kg)	1.772	23.699	25.471
Fumo (kg)	3.980	8.183	12.163
Couros (kg)	677	406	1.083
Toucinho (kg)	28	192	220
Algodão (kg)	-	-	-
TOTAL (kg)	1.747.936	1.431.179	3.179.115

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Um primeiro dado que chama atenção na Tabela 17 é a ausência do algodão, produto que estava presente no transporte em outras estações da EFA, o que pode denotar que nessas novas áreas o produto ainda não fosse cultivado. Depois, chama atenção que o café, principal produto transportado pela empresa, ainda se posicionava de maneira discreta no quadro do transporte do trecho em prolongamento, uma vez que o volume transportado por Jurema e Cândido Rodrigues nesse período superava apenas o da estação de Araraquara (20.737 kg) e se mantinha bastante inferior às demais estações da EFA, das quais a estação com menor volume de café transportado, Itaquerê, apresentava 1.332.177 kg da rubiácea. Dessa forma, com base nesses dados, pode-se suspeitar que a cafeicultura nas proximidades de Jurema e Cândido Rodrigues ainda estaria em desenvolvimento.

Isto posto, o movimento total nos serviços oferecidos na EFA em 1908 foi o seguinte (Tabela 18):

Tabela 18 – Movimento total das estações da EFA, 1908

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1908	92.267	729.710	56.255.799	197.330	20	1.637

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

A partir dessa tabela e comparando-a com a atividade geral nos serviços da EFA no último ano (1907), vê-se que, com a abertura de duas estações no prolongamento em direção a Rio Preto, os três setores que mais cresceram foram os de palavras telegrafadas (95%), mercadorias (93%), e veículos (80%),¹⁵² o que pode indicar um possível adensamento nessa região a partir da instalação dos trilhos, que motivou, assim, maior comunicação telegráfica e proporcionou também maior movimento de determinados produtos. Esse fato se esclarece melhor ao se analisar o número de viajantes transportados pela empresa no período. Em 1907, a EFA transportou 84.908 passageiros e em 1908, com a abertura das duas estações no prolongamento em direção a Rio Preto, 92.267, ou seja, houve crescimento, de um ano para o outro, de quase 9%. Entretanto, dos 7.359 passageiros a mais transportados pela empresa em 1908, 7.012 foram transportados pelas duas novas estações, Jurema e Cândido Rodrigues, e apenas 347 passageiros a mais foram transportados no trecho que já estava em funcionamento anteriormente. Sendo assim, dos 9% de crescimento no transporte de passageiros da Araraquarense em 1908, as duas novas estações abertas para tráfego no prolongamento foram responsáveis por mais de 95%, o que indica, no quadro de atividades da empresa, um fluxo expressivo de indivíduos buscando e/ou circulando por essa “nova” região.

Com a abertura das novas estações, como previsível, o pessoal no tráfego aumentou, como se pode ver na Tabela 19, passando de 59 funcionários para 70.

Tabela 19 – Número de pessoal no tráfego, 1907-1908

	1907	1908
Administração	2	3
Estações	40	48
Telegrafo	12	13
Trens	5	6
TOTAL	59	70

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Da mesma forma, o número de pessoal nas oficinas também aumentou, como mostra a Tabela 20.

¹⁵² “Encomendas” foi o segmento nesse período com menor crescimento, de quase 3%.

Tabela 20 – Número de pessoal nas oficinas, 1907-1908

	1907	1908
Mestre	1	1
Oficiais diversos	17	23
Vigia	1	1
Trabalhadores	9	9
Aprendizes	6	15
Maquinista da máquina fixa	-	1
TOTAL	34	50

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Com base na Tabela 20, observa-se que o aumento mais significativo no quadro de funcionários das oficinas se deu com relação aos aprendizes, que passaram de 6 para 15, ou seja, houve aumento de 150%, o que pode denotar uma preocupação da companhia, diante do prolongamento de seu trecho e, conseqüentemente, da demanda por pessoal, em qualificar uma mão de obra nas oficinas – setor indispensável e que exige um conhecimento específico –, que futuramente poderia ser absorvida pela própria empresa.

Também os funcionários da tração aumentaram, pois a companhia passava a necessitar de dois trens de lastro¹⁵³ em vez de apenas um (como acontecia antes do prolongamento para além de Ribeirãozinho), objetivando, assim, a conservação constante da estrada. O aumento no pessoal da tração pode ser observado na Tabela 21.

Tabela 21 – Número de pessoal nas oficinas, 1907-1908

	1907	1908
Maquinista	4	5
Foguista	4	7
Limpadores	4	5
Chauffeur	-	1
TOTAL	12	18

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

Um dado interessante a se observar é como se dava nesse período a comunicação entre a Paulista e a EFA em Araraquara, ou seja, o que seguia além dos

¹⁵³ Os trens de lastro eram trens de serviço, responsáveis por fazer a manutenção da linha férrea e, assim, seguiam carregados com equipamentos e materiais próprios para essa função.

trilhos da Araraquarense e o que chegava para ser distribuindo na zona da EFA. Embora o relatório de 1909 não detalhe profundamente essa questão, ele oferece alguns dados com relação ao número de vagões que se intercambiavam¹⁵⁴ nesse ponto, como se pode ver na Tabela 22.

Tabela 22 – Movimento de vagões em tráfego mútuo com a Companhia Paulista, 1907-1908

	1907	1908
Entregues à Cia. Paulista	4.290	4.767
Recebidos da Cia. Paulista	4.308	4.744
TOTAL	8.598	9.511

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1909).

A partir da tabela anterior, pode-se notar, com base no número de vagões, que, em 1907, existia um movimento quase igualitário entre o número de vagões entregues à Paulista e os recebidos desta empresa, com uma diferença de 18 vagões a mais recebidos. Já em 1908, essa relação se altera, e percebe-se um número maior de vagões entregues do que recebidos da Paulista, inclusive com uma diferença mais acentuada: foram 23 vagões entregues a mais do que vagões recebidos. Em vista disso, com base nesse recorte temporal, pode-se pressupor que as novas estações abertas para o tráfego no sentido de São José do Rio Preto contribuíram para a inversão desse intercâmbio entre a EFA e a Paulista na estação de Araraquara, de forma que a Araraquarense e sua zona de abrangência passaram a entregar mais vagões do que receber.

Uma outra questão que em 1908 se mantinha ocupando os esforços da companhia se relacionava ao prolongamento da linha da estação de Santa Josepha para Ibitinga. O reconhecimento desse ramal foi feito em abril de 1908, e em junho foram apresentados os documentos e o pedido de concessão, a qual foi obtida em setembro do ano em questão. Esse novo trecho, que teria cerca de 64 km, pela ótica da EFA, apresentava um traçado bastante vantajoso do ponto do vista técnico, devido às condições do terreno, que possuía declives módicos, e também de obras-de-arte, na medida que exigia apenas a construção de 2 pontilhões abertos de 5 m de vão

¹⁵⁴ Como as duas empresas operavam com bitolas diferentes, a Paulista com 1,6 m e a EFA com 1 m, em Araraquara era preciso que todo o volume fosse passado dos vagões de uma empresa para a outra por trabalho braçal, o que certamente tornava esse processo demorado, trabalhoso e oneroso. A bitola da EFA só passou a ser 1,6 m, ou seja, compatível com a da Paulista, na década de 1950.

sobre os rios São João e São Joaquim (EFA, 1909). Dessa forma, os estudos para o ramal de Ibitinga¹⁵⁵ começaram em novembro de 1908, e até março de 1909 a empresa havia explorado 30 km e já estudava a elaboração de plantas e projetos para o trecho (EFA, 1909).

O relatório de 1909, embora exalte o estado financeiro da companhia e observe que esse quadro tendia a melhorar para o próximo ano, não chega a mencionar o pedido que a empresa fez ao governo estadual para concessão do prazo de cinco anos para o pagamento da dívida que a Araraquarense contraiu com ele quando houve a necessidade de finalizar seu trecho inicial de Araraquara a Taquaritinga (Ribeirãozinho). Em pesquisa no Arquivo Público do Estado de São Paulo, encontrou-se a carta escrita de próprio punho pelo presidente da EFA, na ocasião Carlos Baptista de Magalhães, no dia 21 de outubro de 1908, na qual ele explica aos membros da câmara dos deputados de São Paulo os motivos para o mencionado pedido:

Em consequência de contracto feito com o Governo, durante este anno, com garantia de juros (lei n. 1051 de 28 de Dez. de 1905) a preticionaria está prolongando seus trilhos da linha tronco, além de Taquaritinga, em direção de S. José do Rio Preto [...], além disso, ainda por contracto deste anno sob regimen da lei de 30 de 1892 a [ilegível] tem de construir um ramal da Estação de Santa Josepha para Ibitinga [...]. É bem da verdade que semelhantes empreendimentos, que absorveu grandes capitaes, impoem á Companhia uma soma de esforços sacrificios de tal ordem que justificam perfeitamente uma renovação do respectivo contrato para ser feita a concessão de um prazo de cinco annos para o pagamento daquela divida, dando a [ilegível] em garantia uma 2ª hipoteca de todas as linhas e acessórios, isto é, garantindo da mesma maneira autorizada pela lei supra citada que instituiu a concessão. (SÃO PAULO, 1908, p. 4-5)

Com base no documento encontrado no Arquivo Público do Estado de São Paulo, foi possível observar que, em 4 de fevereiro de 1909, o governo paulista concedeu à Araraquarense o direito de realizar uma segunda hipoteca e estender o prazo para pagamento de sua dívida¹⁵⁶ ao governo estadual. A partir desse momento, entre outras questões, a empresa tinha o compromisso de finalizar o trecho até Rio Preto, executar o ramal até Ibitinga, manter sua estrutura existente e, ao mesmo tempo, reunir os recursos necessários para quitar sua dívida com o Estado, estando hipotecada toda a estrutura de sua via férrea.

¹⁵⁵ A Douradense, em 1910, chega a Ibitinga, realizando, assim, a conexão Ribeirão Bonito–Ibitinga. Sobre essa questão, ver Nunes (2005, p. 87).

¹⁵⁶ A dívida da empresa era de Rs 356:000\$000, que foram pagos pelo governo estadual a título de subvenção quilométrica e auxílios, autorizados pela Lei nº 746, de 13 de novembro de 1900.

Nesse mesmo ano, em 16 de maio de 1909, duas figuras antigas na direção da EFA se demitiram de seus cargos: Carlos Baptista de Magalhães, o presidente da companhia, e Antônio Lourenço Correa, ambos membros da diretoria desde a fundação da empresa. Junto com eles, o terceiro membro da diretoria, Rogério Pinto Ferraz, também se demitiu. Assim, para substituí-los foram eleitos João Duarte Jr.,¹⁵⁷ Luiz Teixeira Leite¹⁵⁸ e Florisbello Leivas¹⁵⁹ (EFA, 1910).¹⁶⁰

Um fato interessante é que, sendo o maior acionista da EFA desde a sua fundação, Carlos Baptista de Magalhães, ao resignar seu cargo, se desfaz da maior parte de suas ações. Assim, no relatório de 1909, Magalhães apresentava 1.940,5 ações (quase 13% das ações da companhia), e no de 1910, quando não estava mais à frente da empresa, apenas 75,5. Ou seja, diminuiu suas ações em cerca de 96%. Rogério Pinto Ferraz também reduziu suas ações nesse intervalo, passando de 355,5 para 225. Antônio Lourenço Correa foi o mais radical nesse sentido e, ao deixar a diretoria da empresa, se desfaz de todas as 150 ações registradas como suas no relatório de 1909, posto que no de 1910 ele não configurava mais no quadro de acionistas. Do mesmo modo como fez a diretoria, outros acionistas antigos da empresa também se dissociaram, como Sebastião Lébeis e seus cinco filhos; João Borba, Lara Magalhães & Cia, entre outros. Talvez essa informação possa indicar algum tipo de desligamento litigioso por parte dos antigos membros da empresa ou, mais provavelmente, uma espécie de reação com relação às complicações financeiras que a companhia apresentava em seu histórico e que poderiam se agravar em um futuro próximo.

Além disso, também é importante mencionar que a nova diretoria, formada por engenheiros – cujos perfis Silva e Tosi (2016) investigam e pontuam existir ligações anteriores entre eles, posto que a maioria havia iniciado suas carreiras profissionais

¹⁵⁷ Resignou o cargo pouco tempo depois, em 15 de março do 1910. João Duarte Jr., segundo Silva e Tosi (2016), que fazem uma investigação sobre o perfil dos novos dirigentes da EFA, era engenheiro formado pela Politécnica do Rio de Janeiro e fez parte do quadro de professores da Politécnica de São Paulo, atuando como substituto em 1896 e desde 1901, quando se tornou professor efetivo, lecionando Topografia Geodésica e Astronomia.

¹⁵⁸ Passa a ser o maior acionista da EFA, com 3.272 ações. Luiz Teixeira Leite, de acordo com Silva e Tosi (2016), era engenheiro formado pela Politécnica de São Paulo por volta de 1898.

¹⁵⁹ Segundo Silva e Tosi (2016), poucas são as informações sobre Leivas, e o que se pode afirmar é que em 1893 o engenheiro trabalhava na Repartição de Água e Esgotos em São Paulo.

¹⁶⁰ O relatório de 1910, diferentemente de todos os anteriores, que foram apresentados no dia 31 de março de cada ano, foi apresentado em 29 de abril.

na Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo –, não faz mais parte da oligarquia que originalmente traçou os interesses da companhia. Ou seja, com esses novos membros na direção, a empresa passava a vivenciar um novo momento sob uma nova política com relação às ações que seriam tomadas e os objetivos que deveriam ser alcançados pela EFA a partir daquele instante.

Em vista disso, no relatório de 1910, a empresa fazia a seguinte observação:

Era pois necessario que se providenciasse sobre a obtenção de novos recursos, para que pudesse a Administração dar cumprimento ininterrupto aos compromissos assumidos em contractos com o Poder Público, aliás em benefício dos proprios interesses da Companhia. (EFA, 1910, p. 6)

Dessa forma, a Assembleia Extraordinária de 11 de novembro de 1909 autorizou a nova diretoria a contrair no exterior

um empréstimo de até £ 600.000 em obrigações, com garantia todos os seus bens¹⁶¹, devendo o respectivo liquido ser aplicado ao total resgate do empréstimo interno de 4.000 contos, ao reembolso ao Governo do Estado, da citada quantia de Rs 356:000\$000, e o restante ao pagamento de novas construcções do prolongamento e ramal e aquisição de material fixo, rodante e de tracção para o respectivo trafego. (EFA, 1910, p. 7)

Assim sendo, o empréstimo feito pela EFA no exterior aparentemente foi tomado pela empresa como uma alternativa para solucionar dívidas da companhia, como a que ela mantinha com o governo estadual, bem como empreender seu projeto de expansão e operação, tanto no sentido móvel como imóvel de seus bens, utilizando para isso a aquisição de uma nova dívida.

Pela autorização concedida pela assembleia extraordinária, Luiz Teixeira Leite prosseguiu e concluiu as negociações em Londres referentes à operação do empréstimo, o qual foi tratado com Fredk J. Benson & Co¹⁶² e formalizado por um contrato firmado em 15 de novembro daquele mesmo ano, que estipulava juro de 6% ao ano, ficando a companhia isenta de amortização até o quinto ano e, a partir disso, pagando 0,5% ao ano até o regaste final de todo o valor. Reservava-se à companhia o direito de, a qualquer tempo, resgatar a totalidade do valor emitido (EFA, 1910).

Silva (2013) observa que alguns dos membros da nova diretoria da EFA também se tornaram membros de outras ferrovias na região da Araraquarense. Segundo o autor, há indícios de que esse grupo almejava a fusão de todas essas

¹⁶¹ O relatório de 1910 faz uma ressalva observando que, de todos os bens dados como garantia nesse empréstimo, foi excluída a concessão da linha federal de Rio Preto a Jataí, em Goiás, e seu prolongamento até Cuiabá (EFA, 1910).

¹⁶² Sobre esse empréstimo, ver Silva (2018).

estradas em uma grande companhia. No entanto, todas elas faliram na década de 1910. O autor conclui que este fato pode ter sido parte de uma estratégia desse grupo para adquirir capitais no exterior, uma prática comumente presente nesse tipo de empreendimento.

Em março de 1909, a EFA, em cumprimento ao contrato firmado com o governo federal, mandou proceder o reconhecimento do traçado geral de Rio Preto até Jataí, em Goiás, apresentando, assim, as respectivas plantas e memorial descritivo à Repartição Federal de Fiscalização. A diretoria da empresa aguardava o parecer do governo federal sobre os estudos por ela apresentados para dar início ao empreendimento, estando convicta de que a zona a ser cruzada pela estrada ofereceria um futuro promissor à companhia (EFA, 1910).

Até 31 de dezembro de 1909, foram inauguradas as seguintes estações da EFA no prolongamento em direção a São José do Rio Preto: Icoarana¹⁶³ (quilômetro 102) e Fernando Prestes (quilômetro 117) em 22 de fevereiro; Santa Sophia (quilômetro 127) e Santa Adélia (quilômetro 134) em 15 de junho; e Pindorama (quilômetro 148) em 31 de dezembro. No entanto, com o tráfego provisório, a linha já alcançava o quilômetro 159, onde se achava a estação de Catanduva (EFA, 1910). Em fevereiro de 1909, foi possível constatar que a EFA já apresentava outros projetos tipos para suas construções no prolongamento em direção a Rio Preto, como se pode ver nas imagens a seguir (figuras 29, 30 e 31):

Figura 29 – Planta da estação tipo, prolongamento Rio Preto (1909)

Nota: assinada pelo engenheiro Carlos Schmitt em Taquaritinga, em fevereiro de 1909, e obteve assinatura da Diretoria da Viação no dia 2 de maio de 1910.

Fonte: Acervo DNIT.

¹⁶³ O relatório não menciona a data de abertura para tráfego dessa estação.

Figura 30 – Corte e vista da estação tipo, prolongamento Rio Preto (1909)

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 31 – Corte e vista da estação tipo, prolongamento Taquaritinga-Rio Preto (1909)

Fonte: Acervo DNIT.

O projeto tipo de 1909 para as estações parece ser uma espécie de otimização do de 1907, dado que recebe apenas pequenas alterações com relação ao projeto anterior. Assim, vê-se que a estação tipo de 1909 apresentava, entre as alterações mais significativas, o fato de os cômodos em anexo se conectarem ao corpo principal da construção por uma das faces laterais, o que tirava da fachada posterior aos trilhos

esse volume. Além disso, os sanitários não estavam mais apartados da edificação, a qual passava a funcionar apenas como um espaço de oferta de serviços, não mais atendendo, ao que se percebe pela planta da construção (Figura 29), o uso habitacional para funcionários.

Esse projeto tipo idealizado pela EFA em 1909 para o trecho em prolongamento, no que diz respeito às estações, pôde ser observado na estação de Fernando Prestes (Figura 32). Embora na imagem a construção esteja em um estado bastante delicado de conservação¹⁶⁴ e não tenha sido possível informar a data de construção da edificação do registro, notam-se semelhanças entre o projeto dessa estação e o projeto tipo de 1909 elaborado pela EFA na volumetria, em detalhes do frontão e nos arcos abatidos das aberturas das portas, o que mostra que, em algum momento, o projeto tipo de 1909 foi executado, ou serviu de referência, para a estação dessa localidade:

Figura 32 – Estação ferroviária de Fernando Prestes, 1990

Fonte: *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://bit.ly/34GNX0G>>. Acesso em: 16 set. 2019.

Na estação de Cândido Rodrigues (Figura 33), inaugurada em 1 de setembro de 1908, embora, mais uma vez, sem poder precisar a data da imagem e da construção da edificação presente nela, também é possível observar a influência do projeto tipo adotado para as estações da EFA em 1909:

¹⁶⁴ Em 1955, com o alargamento da bitola e algumas retificações, a EFA inaugurou uma nova estação em Fernando Prestes.

Figura 33 – Estação ferroviária de Cândido Rodrigues, s.d.

Fonte: Portal da Prefeitura Municipal de Cândido Rodrigues. Disponível em: <<http://bit.ly/2OKPCN7>>. Acesso em: 16 set. 2019.

A exemplo das duas localidades mencionadas anteriormente, também se pode observar na Figura 34 (2000) a influência dos projetos tipos da EFA desse período na estação que, como a de Cândido Rodrigues, foi aberta ao tráfego em 1 de setembro de 1908.

Figura 34 – Fachada frontal da estação, Jurema

Fonte: *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://bit.ly/351GY2A>>. Acesso em: 6 dez. 2019.

Cândido Rodrigues, Jurema e Fernando Prestes foram abertas ao tráfego antes do projeto tipo de 1909 apresentar a assinatura da Diretoria da Viação, a qual foi dada

apenas em 1910, como consta da prancha. Assim, acredita-se que o projeto de 1909 – também por ser uma espécie de adaptação do projeto tipo de 1907, que mais provavelmente deve ter sido adotado para a construção dessas estações – possa ter sido tomado em alguma reforma posterior, uma vez que os detalhes do frontão¹⁶⁵ dessas duas estações bem como a presença de um corpo anexo à lateral dos prédios denotam características do projeto tipo de 1909. A estação de Jurema, com base no frontão da construção, se inclina mais ao projeto tipo de 1907 que ao de 1909. No entanto, isso é apenas detalhe. O importante a se observar é que essas construções, ao que tudo indica, seguiram a uma orientação plástica, programática e organizacional elaborada pela empresa para esses espaços.¹⁶⁶

Da mesma maneira que as estações mudaram, as moradias tipo para trabalhadores da EFA também tiveram modificações e passaram a ser de dois tipos, geminadas e não geminadas, como se pode ver na Figura 35:

¹⁶⁵ O projeto tipo de 1907 não apresentava frontão com arremates laterais (pináculos) e nem elementos (talvez uma caixilharia) na abertura em meia circunferência.

¹⁶⁶ Importante mencionar esse ponto porque, com o avançar temporal nos projetos de estações da EFA, sobretudo a partir da década de 1930, é possível observar que as estações não mais seguiram um projeto tipo, de forma que até estações vizinhas e fundadas no mesmo ano receberam tratamentos distintos.

Figura 35 – Casas de turma tipo, prolongamento Rio Preto (1909)

Fonte: Acervo DNIT.

Com base nas imagens anteriores, vê-se que as habitações, tanto a isolada (“casa de empregado”) como as geminadas (“casa de turma”), possuíam uma mesma área. No entanto, a habitação isolada apresentava em seu programa três quartos, circulação e cozinha, com planta “idêntica” à da célula geminada da direita, indicando o que parece ser uma habitação que poderia ser destinada ao trabalhador e sua família, enquanto a geminada da esquerda se diferencia das outras duas pelo fato de possuir apenas dois dormitórios, com um deles de área mais ampla, o que pode indicar a possibilidade de se agregar nesse cômodo um maior número de camas para as turmas de trabalhadores solteiros na condição de trabalho, como já mencionado anteriormente. Um dado curioso que diferencia a habitação isolada da geminada da direita é que a primeira possui um de seus quartos com acesso apenas pelo exterior da construção, o que pode ser um indício de que esse dormitório poderia ser utilizado por um trabalhador que talvez não fizesse parte da família que habitava o restante da casa ou que estivesse apenas de passagem pelo trecho.

Importante notar nas moradias para trabalhadores da EFA a ausência de sanitários – os quais deveriam funcionar por meio de fossas sépticas apartadas e nas proximidades das residências – e de salas que pudessem ser utilizadas como um espaço de convivência para os moradores, o que parece denotar essas habitações com a função primordial de repouso. Ou seja, objetivavam a pernoite dos trabalhadores após um dia de trabalho.

Esse mesmo tipo de habitação para funcionários projetada pela EFA com casas geminadas e isoladas, com algumas aparentes diferenças pontuais, também pôde ser encontrada nas casas de turma da Paulista localizadas em Jaú, o que demonstra, salvo os devidos distanciamentos, alguma correspondência construtiva dessa tipologia entre companhias ferroviárias do estado de São Paulo (Figura 36).

Figura 36 – Casas de turma da Paulista em Jaú, s.d.

Fonte: Arquivo Público do estado de São Paulo.

Além das construções tipo que já haviam sido projetadas pela EFA em 1907, em 1909 a companhia também elaborou projetos tipos para outras edificações, como para as caixas d'água (Figura 37) do novo trecho:

Figura 37 – Caixa d'água tipo, prolongamento Rio Preto (1909)

Nota: está na mesma prancha que as estações e as casas de turma.

Fonte: Acervo DNIT.

O projeto tipo para a caixa d'água proposto pela empresa apresentava uma base em alvenaria de tijolos, com orientação estilística classicizante, sob um reservatório em material metálico. Em outubro de 1909, a EFA também já dispunha do projeto da ponte que iria transpor o rio Domingos, uma construção que também associava a alvenaria de tijolos com o emprego de elementos metálicos, como se pode ver na Figura 38. Também foi possível observar que empresa já contava com os projetos de várias obras-de-arte e equipamentos que seriam desenvolvidos no prolongamento até Rio Preto, como mostra a Figura 39:

Figura 38 – Ponte rio Domingos, 1909

Nota: possui assinatura do engenheiro Carlos Schmitt de outubro de 1909 e assinatura da Diretoria da Viação do dia 2 de maio de 1910.

Fonte: Acervo DNIT.

Figura 39 – Obras-de-arte e equipamentos prolongamento Rio Preto, nov. 1908

Nota: possui assinatura do engenheiro Carlos Schmitt feita em Taquaritinga em novembro de 1908 (não foi possível ler a data da assinatura feita pela Diretoria da Viação).

Fonte: Acervo DNIT.

Não foi possível encontrar os projetos relacionados às oficinas, aos armazéns isolados e às demais tipologias que compunham o complexo ferroviário da EFA e que possam ter sido construídas nesse trecho. Mesmo com relação ao trecho Araraquara-

Taquaritinga, o primeiro desenvolvido pela empresa e no qual há menção à construção de oficinais, não foi possível encontrar o registro desses projetos.

Isto posto, também em 1909 a EFA já havia iniciado administrativamente as obras de construção do ramal de Ibitinga, o qual já contava com 3.800 m de leito (EFA, 1910).

O movimento nos serviços oferecidos pela EFA nesse período, tendo por base seu trecho inicial de Araraquara a Taquaritinga, foi o seguinte (Tabela 23):

Tabela 23 – Movimento das estações da EFA, trecho Araraquara-Taquaritinga, 1909

Ano	Movimento					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1909	93.786	753.830	66.317.290	187.609	26	1.742

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

Comparando essa tabela com a do ano findo (1908) relativa a esse mesmo trecho (Araraquara-Taquaritinga), vê-se que quase todos os serviços oferecidos pela companhia cresceram, exceto pelo número de palavras telegrafadas, que caiu quase 3%. Nos outros segmentos a empresa teve um aumento de aproximadamente 10% no transporte de passageiros, cerca de 8% no de encomendas, quase 24% no de mercadorias, aproximadamente 37% no de veículos e cerca de 11% no de animais.

Com relação ao trecho do prolongamento em direção a São José do Rio Preto, que nesse momento contava com seis estações,¹⁶⁷ o movimento foi o seguinte (Tabela 24):

Tabela 24 – Movimento das estações da EFA, trecho Jurema-Santa Adélia, 1909

Ano	Movimento					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1909	33.825	212.901	17.179.869	40.498	37	370

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

Comparando essa tabela com a referente ao ano findo (1908) do trecho em prolongamento, pode-se observar que a abertura de outras quatro estações provocou

¹⁶⁷ Jurema, Icoarana, Cândido Rodrigues, Fernando Prestes, Santa Sophia e Santa Adélia.

um crescimento bem expressivo, com percentuais que ainda não haviam sido vistos anteriormente no quadro dos serviços oferecidos pela EFA. A exemplo disso, o transporte de passageiros nesse trecho aumentou cerca de 382%; mercadorias, aproximadamente 440%; palavras telegrafadas, quase 441%; animais, cerca de 487%; encomendas, quase 535%; veículos, 3.600%. Esses indicativos demonstram o significativo potencial dessa nova área vascularizada pela empresa.

Nesse trecho em prolongamento, em 1909, as estações mais movimentadas, pela perspectiva do café,¹⁶⁸ principal produto transportado pela EFA, eram, respectivamente, Jurema (2.880.904 kg), Cândido Rodrigues (1.892.516 kg), Santa Sophia (1.366.188 kg), Fernando Prestes (633.978 kg), Icoarana (500.811 kg) e Santa Adélia (255.407 kg). Sendo assim, as estações fundadas em 1908 – que no relatório daquele ano se manifestavam ainda de maneira discreta com relação ao transporte da rubiácea – eram, em 1909, as maiores em volume do grão transportado e também as que mais aumentaram de um ano para o outro nesse sentido. Em vista disso, Jurema, que em 1908 transportou 758.025 kg de café, em 1909 aumentou esse valor para 2.880.904 kg; ou seja, teve um crescimento de aproximadamente 280% no transporte de café. O mesmo se deu com Cândido Rodrigues que, embora com um crescimento menor, em 1908 transportou 966.052 kg de café, e em 1909 aumentou esse valor para 1.892.516 kg. Esses dados demonstram que, com o avançar temporal, o cultivo do café e seu consequente transporte pela EFA vão aumentando nas proximidades das estações que vão sendo abertas ao tráfego no prolongamento em direção a São José do Rio Preto, o que indica um fortalecimento da cafeicultura nessa “nova” área, atividade agrícola que é facilitada e, certamente, estimulada pela presença da ferrovia.

A Tabela 25 apresenta o movimento total nas estações da EFA em 1909:

Tabela 25 – Movimento total das estações da EFA, 1909

Ano	Movimento total					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1909	127.611	966.731	83.497.159	228.107	63	2.112

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

¹⁶⁸ Os meses de maior transporte do grão eram julho e agosto, período de colheita da safra.

Com base na Tabela 25 e comparando-a com a do ano findo (1909) referente ao movimento total da companhia, vê-se que todos os segmentos de serviços da empresa cresceram. A exemplo disso, o transporte de veículos, com aumento mais expressivo, cresceu 215%; mercadorias, pouco mais de 48%; passageiros, cerca de 38%; encomendas, pouco mais de 32%; animais, cerca de 29%; palavras telegrafadas, aproximadamente 15%.

Porém, é preciso salientar que, do crescimento ocorrido no período de 1908-1909, as seis novas estações da EFA abertas para tráfego no prolongamento em direção a Rio Preto (Jurema, Icoarana, Cândido Rodrigues, Fernando Prestes, Santa Sophia e Santa Adélia) foram as responsáveis pela maior parte dessa alteração, como mostra a Tabela 26.

Tabela 26 – Comparativo do movimento da EFA, 1908-1909

	Movimento EFA 1908-1909					
	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1908	92.267	729.710	56.255.799	197.330	20	1637
1909	127.611	966.731	83.497.159	228.107	63	2.112
Diferença 1908-1909	35.344	237.021	27.241.360	30.777	43	475
Trecho SJRP¹⁶⁹ (1909)	33.825	212.901	17.179.869	40.498	37	370

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

A Tabela 26 deixa evidente que as estações da EFA no trecho em direção ao Rio Preto impulsionaram sobremaneira o crescimento dos serviços no período analisado. A exemplo disso, se o crescimento de passageiros transportados pela companhia de 1908 a 1909 foi de 35.344, deste valor, 33.825 circularam pelas novas estações. Ou seja, quase 98% do aumento no número de passageiros se deu nas novas estações. Essa observação é interessante porque serve como exemplo não apenas para ilustrar um efeito um tanto previsível, visto que as novas estações se

¹⁶⁹ Volume transportado nas seis estações da EFA abertas no prolongamento em direção a São José do Rio Preto (SJRP).

localizavam em uma região em desenvolvimento, mas também para demonstrar o quanto o primeiro trecho estabelecido pela EFA se comportava nesse momento, com pouca expressividade no quadro de crescimento dos serviços, o que pode sinalizar que ele tenha atingido um possível nível de estabilização, uma vez que o próprio café, principal produto transportado pela EFA, frequentemente buscava tocar novas regiões produtoras – também pela forma como se operava seu cultivo e se davam os resultados de sua produção.

Até 31 de dezembro de 1909, a empresa contava com o seguinte material rodante (Tabela 27).

Tabela 27 – Material rodante da EFA, 1909

Designação	Tipo	Quantidade	TOTAL
Locomotivas	Americano	6	12
	Mongol	2	
	10 rodas	1	
	Mastodont	1	
	Consolidation	2	
Carros de 1ª classe	Americano	3	13
Carros de 2ª classe	Americano	3	
Carros mistos	Americano	2	
Carros bagagens-correio	Americano	5	
Vagões	Cobertos	67	101
	Abertos	34	
Gaiolas	Americano	4	4

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

Nessa tabela, pode-se notar que o material rodante se dividia em locomotivas, carros, vagões e gaiolas, estas últimas destinadas ao transporte de animais; dessas categorias, havia predominância do número de vagões, destinados ao transporte de produtos e mercadorias.

Em 1909, a EFA mantinha em vigor os horários dos trens de passageiros e mistos (passageiros + carga) e aguardava aprovação da Diretoria da Viação para um novo horário de trens mistos que melhor atendesse os interesses da zona do prolongamento (EFA, 1910). Nesse mesmo ano, circularam na via da Araraquarense 3.058 trens, os quais têm suas naturezas descritas na Tabela 28.

Tabela 28 – Tipos de trens que circularam pela via férrea da EFA, 1908-1909

Trens	Ano	
	1908	1909
Passageiros	732	730
Mistos	586	576
Especiais de passageiros	8	8
Especiais de cargas	409	698
Especiais em serviço da estrada	50	90
Especiais em serviço da construção	565	649
Especiais em serviço de lastro e via permanente	235	307
TOTAL	2585	3058

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

Nessa tabela, pode-se observar a quantidade e natureza dos trens que percorriam os trilhos da EFA entre 1908 e 1909, entre os quais se vê maior quantidade, respectivamente, de trens de passageiros, mistos e a serviço da construção.¹⁷⁰ Além disso, também é possível observar variações ocorridas nesse segmento no período, no qual verificou-se um aumento de 473 trens circulando pela via, e esse crescimento se deu de forma mais acentuada no número de trens a serviço da estrada, que aumentaram 80%, demonstrando uma demanda maior nos serviços de construção da ferrovia – haja vista a construção de seu prolongamento –, seguidos pelos trens de carga, que aumentaram quase 71%, indicando o crescimento no volume de cargas transportadas pela empresa também e sobretudo em virtude de seu prolongamento.¹⁷¹

Porém, é preciso pontuar que nesse período o aumento na quantidade de tipos de trens circulando pela EFA não era diretamente proporcional ao aumento da quilometragem que cada tipologia percorria. Ou seja, nem sempre o aumento de determinado tipo de trem circulando pelos trilhos da empresa significava que ele iria percorrer as maiores distâncias (Tabela 29).

¹⁷⁰ O termo provavelmente faz uma referência às obras que estavam em andamento no prolongamento em direção a Rio Preto. Ou seja, eram trens que visavam atender essas construções, encaminhando materiais, utensílios e equipamentos. As estações com maior movimento de vagões nesse período foram, respectivamente, Araraquara, Taquaritinga, Matão e Dobrada.

¹⁷¹ Também é preciso observar que em dois segmentos houve pequena retração no número de veículos, de passageiros, que diminuiu quase 0,3%, e de os trens mistos, que também diminuiu cerca de 1,7%.

Tabela 29 – Quilometragem percorrida pelos trens da EFA, 1908-1909

Trens	Quilometragem	
	1908	1909
Passageiros	66.096.916	88.149.720
Mistos	52.977.942	66.605.856
Especiais de passageiros	510.412	538.192
Especiais de cargas	30.682.994	52.825.202
Especiais em serviço da estrada	4.188.190	8.786.604
Especiais em serviço da construção	24.128.198	34.695.401
Especiais em serviço de lastro e via permanente	7.458.728	16.311.766
TOTAL¹⁷²	186.043.380	267.912.741

Fonte: elaborado pelo autor a partir de EFA (1910).

Tendo por base a Tabela 29, pode-se notar que nesse período (1908-1909) os trens que percorreram as maiores quilometragens foram os de passageiros, seguidos pelos trens mistos e de carga, o que já demonstra certa divergência com a Tabela 28, na qual se observa que tipologicamente os trens mais numerosos eram, respectivamente, de passageiros, de carga e de serviços da construção. Levando-se em consideração o crescimento ocorrido na quantidade de tipos de trem circulando na via nesse mesmo intervalo temporal, vê-se que os trens a serviço da construção, que tiveram o maior crescimento (80%), não foram os que mais aumentaram a quilometragem rodada, uma vez que, nesse sentido, eles tiveram incremento de cerca de 110%, enquanto os trens de lastro cresceram quase 119%, um dado que indica uma questão um tanto previsível, posto que o trem de lastro buscava realizar a manutenção permanente da via e, portanto, estava em constante movimentação e percorria maiores distancias.

A empresa seguia dando assistência às edificações construídas até aquele momento, realizando obras de manutenção, aumento de áreas de edificações existentes, fundação de poços e construção de unidades anexas, como um armazém de tijolos construído na estação de Araraquara (EFA, 1910). As oficinas também eram espaços da empresa que estavam em constante movimento, realizando a

¹⁷² Importante mencionar que o relatório da EFA de 1910, ao realizar a contagem total da quilometragem percorrida pelos trens entre 1908 e 1909, comete alguns erros de cálculo. A exemplo disso, a somatória desses valores para o ano 1908 é dada como sendo 183.043.380 km, quando na verdade o valor total correto seria de 186.043.380 km. O mesmo acontece com os números de 1909: o relatório apresenta um valor total de 267.912.771 km, quando na verdade o correto é 267.912.741 km.

manutenção, fazendo consertos no material rodante, além de já construir alguns utensílios para auxiliar nas atividades inerentes ao sistema ferroviário (EFA, 1910).¹⁷³

No ínterim entre 1910 e 1912, a EFA abriu para tráfego sete estações ferroviárias. Assim, em 1910, foram abertas para tráfego as estações de Catanduva (01/05) e Catiguá (20/11); em 1911, as de Uchoa (20/11) e Japurá (20/11); em 1912, as de Cedral (01/02), Engenheiro Schmitt (01/10) e São José do Rio Preto (09/06), que, dessa forma, concluíam o propósito desse prolongamento da linha-tronco da companhia.

São José do Rio Preto havia sido reconhecida como cidade cerca de um ano antes da fundação da EFA, em 22 de julho de 1894. Com base nos dados oferecidos por Brandi (2012), professor de história e residente de São José do Rio Preto – localidade povoada, sobretudo, por mineiros que penetraram esse território entre finais do século XVIII e meados do XIX – que há anos se dedica a investigar a história do município, até 1890 São José do Rio Preto, então distrito de Jaboticabal, possuía uma população de apenas 6.586 habitantes. Brandi (2012) menciona que a carência de infraestrutura, em especial no que dizia respeito ao sistema viário, tornou precária a condição socioeconômica da localidade nesse período.¹⁷⁴ Entretanto, segundo o autor, apesar desses contratempos, o café, desde a década de 1800, começou a ter uma gradativa expansão na região,¹⁷⁵ embora em ritmo aquém de outras centralidades do interior paulista dotadas pela ferrovia.

Parte das questões levantadas por Brandi (2012) para a região rio-pretense melhor se esclarecem ao se comparar os mapas produzidos por Milliet (1982), referente à cafeicultura (Mapa 5), e o apresentado por Saes (1981), relativo à rede

¹⁷³ O relatório de 1910 foi último encontrado produzido pela Araraquarense dentro do recorte temporal proposto para este estudo (1895-1912).

¹⁷⁴ Brandi (2002) observa que São José do Rio Preto viveu um árduo período de “isolamento”, uma vez que estava longe dos centros consumidores, como Araraquara e Jaboticabal, e apresentava uma carência de comunicações e outros recursos essenciais, o que fez com que a economia da localidade se voltasse para atividades primárias, provocando um atraso geral que refletia, também, em um baixo nível sociocultural.

¹⁷⁵ De acordo com Brandi (2002), em 1901 existia 1.120.000 pés de café em produção em São José do Rio Preto e mais 900.000 em formação (a autor pondera que é preciso analisar esses números com certo cuidado, haja vista as limitações que existiam para se chegar a esses resultados no período).

ferroviária paulista e aos índices demográficos no ano de 1886 (Mapa 6), quando São José do Rio Preto ainda era distrito de Jaboticabal.¹⁷⁶

Mapa 5 – Situação do café em São Paulo, 1886

Fonte: Milliet (1982, p. 26).

Mapa 6 – População e rede ferroviária em São Paulo, 1886

Fonte: adaptado de Saes (1981, p. 48).

¹⁷⁶ Brandi (2012) menciona que, com a chegada do transporte ferroviário a Jaboticabal em 1893, São José do Rio Preto se tornou um esboço de todo o "sertão" para as principais regiões consumidoras. Ou seja, a localidade se tornou um ponto para receber a produção de suas adjacências e encaminhar para Jaboticabal e vice-versa, o que, segundo o autor (BRANDI, 2002), barateou os produtos e as mercadorias, deu ânimo ao comércio rio-pretense, com a instalação de novas lojas, e à economia local.

Percebe-se, pelos mapas, que no ano de 1886 as áreas que apresentavam a maior produção de café coincidem com as mais adensadas,¹⁷⁷ assim como nas regiões onde o café ainda não havia se desenvolvido, ou se manifestava de maneira discreta, o quadro demográfico acompanhava a mesma ordem. Nesse recorte, portanto, essas características são denotadas como diretamente proporcionais.

A exemplo disso, toma-se como referência a região de São José do Rio Preto (destacada no Mapa 5), noroeste paulista, que no Mapa 4 é indicada como responsável por 4% da produção do grão (o segundo menor índice do estado), e no Mapa 5 é assinalada com a menor taxa de adensamento populacional: até 50.000 habitantes. Ou seja, confirma-se a tese de que a produção cafeeira e o crescimento demográfico eram diretamente proporcionais, e nota-se também a baixa expressividade da região rio-pretense no quadro econômico e populacional¹⁷⁸ paulista nesse período.

Contudo, da mesma forma, mas em um contexto temporal distinto, comparando-se os mapas produzidos pelos mencionados autores para o ano de 1920 (mapas 7 e 8), quando o café já havia deslocado sua principal área de produção do Vale do Paraíba¹⁷⁹ e da região do “quadrilátero do açúcar” para o oeste paulista, e tomando-se novamente como referência a região rio-pretense, nota-se uma inversão substancial nas características dessa área, que passa por uma variação demográfica crescente, acompanhando o fluxo ascendente da produção cafeeira.

¹⁷⁷ É importante também pontuar nesse processo de adensamento a figura do imigrante, uma vez que, segundo Araújo Filho (1956), o estado de São Paulo, no último quarto do século XIX, recebeu perto de 1 milhão de imigrantes, e outro tanto nos quinze primeiros anos do século XX. De acordo com o autor, esses trabalhadores livres – oriundos em sua maioria da Europa Mediterrânea, principalmente Itália e Espanha – buscavam sobretudo as lavouras cafeeiras e foram os responsáveis por contribuir para que os pioneiros da época cultivassem os milhões de pés de café das fazendas de Ribeirão Preto, Jaú, Araraquara, Descalvado, Cravinhos, São Carlos etc.

¹⁷⁸ Pode-se observar que as áreas com maior índice populacional e de produção cafeeira são justamente aquelas próximas do Vale do Paraíba e do “quadrilátero do açúcar”, na região campineira, que são as primeiras áreas de produção de café no estado de São Paulo – dado que, segundo Lemos (1989), o café atinge São Paulo pelo Vale do Paraíba e, posteriormente, dirige-se para a região do “quadrilátero do açúcar”, que já tinha sua fertilidade comprovada.

¹⁷⁹ De acordo com Lemos (1989), as terras dessa área apresentavam desvantagens: eram montanhosas e pouco férteis.

Mapa 7 – Situação do café em São Paulo, 1920

Fonte: Milliet (1982, p. 27).

Mapa 8 – População e rede ferroviária em São Paulo, 1920

Fonte: adaptado de Saes (1981, p. 50).

Assim, nesse ínterim (1886-1920), a região de Rio Preto passa da classificação de “até 50.000 habitantes” (Mapa 6) para “400.000 a 600.000 habitantes” (Mapa 8), e de 4% da produção cafeeira (Mapa 5) para o maior índice de produção dessa cultura no estado: 25% e mais (Mapa 7). Ou seja, é possível observar que o café notavelmente adensou essa região e introduziu um elemento que não era notado nesse território no mapa de 1886 (Mapa 6): a ferrovia.

Desse modo, observa-se nesse recorte territorial e temporal a importância que o café e os trilhos tiveram para o consequente adensamento da região,¹⁸⁰ posto que esses dois elementos, atuando em conjunto, operaram na paisagem de duas maneiras: riscando os horizontes com lavouras cafeeiras, que demandavam braços na zona rural, e levantando edificações que desenvolviam o entorno urbano existente, como no caso de Rio Preto,¹⁸¹ ou provocavam, direta ou indiretamente, a formação de novas aglomerações. Não por acaso, várias cidades foram fundadas na região nesse período, a exemplo de Bálamo (1920), Neves Paulista (1922), Macaubal (1924), Palestina (1926), Uchoa (1926), Américo de Campos (1927), Ipiguá (1927), Nhandeara (1928), Cedral (1929) e Monte Aprazível (1929). Sendo assim, a EFA é um elemento substancial para o desenvolvimento não apenas de São José do Rio Preto, mas também de grande parte da região em seu entorno.

A primeira estação construída em Rio Preto, em 1912, se assemelhava, em sua volumetria e soluções arquitetônicas, ao projeto tipo adotado pela EFA para as estações desse trecho, mas não possuía indícios, ao menos no registro fotográfico a seguir (Figura 40), da presença dos frontões, talvez como uma forma de gerar economia para a empresa, que não vivia um bom período financeiro.

Figura 40 – Primeira estação ferroviária de São José do Rio Preto, s.d.

Fonte: Acervo Agostinho Brandi.

¹⁸⁰ Importante pontuar que não apenas o café, mas também outros produtos, como os observados nos relatórios da EFA, também tiveram participação nesse resultado. No entanto, é inegável que o café tenha sido o produto mais expressivo nesse contexto e, portanto, o que mais contribuiu para alterações desse tipo.

¹⁸¹ São José do Rio Preto foi fundada em 19 de março de 1852, sessenta anos antes da chegada da ferrovia.

Assim sendo, tomando por base a Figura 40, a primeira estação de Rio Preto era caracterizada por ser uma edificação retangular térrea modesta, com a tipologia de telhado duas águas – recorrente em estações da empresa –, o qual avançava sobre a plataforma e, com o auxílio de uma estrutura de mão francesa, servia como abrigo para esse espaço.¹⁸²

Uma imagem de 1927 (Figura 41) mostra que, nesse período, o pórtico no acesso principal à estação de Rio Preto já era marcado por um frontão triangular que, no entanto, é distinto dos que eram indicados pelos projetos tipos da EFA na década anterior, como se pode ver na imagem a seguir:

Figura 41 – Estação de Rio Preto, 1927

Fonte: *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://bit.ly/2OLrhqy>>. Acesso em: 16 set. 2019.

Assim sendo, acredita-se que a estação de Rio Preto possa ter o projeto tipo da Araraquarense como referência – pensando que ele ainda fosse utilizado em 1912 para esse tipo de construção da EFA –, mas é ainda mais modesta do que era essa referência no tratamento de sua arquitetura.

No íterim entre 1912 e 1941, uma nova edificação foi feita em Rio Preto, e essa nova construção – também retangular e térrea, possivelmente com simetria bilateral em sua origem e com acesso principal centralizado e levemente saliente, marcado por elementos decorativos na platibanda e coberta por telhado de quatro águas com telhas francesas – se distancia ainda mais do projeto tipo da EFA de 1909.

¹⁸² Por essa imagem, não é possível saber se ele avançava por ambos os lados, como de costume.

A nova estação de Rio Preto apresentava elementos e ornamentos que não existiam no antigo prédio, como a platibanda e seus frisos, e a presença de uma espécie de bandeira sob dois volumes retangulares mais claros, uma construção não caracterizada por grande refinamento formal e que, nesse sentido, parece estar em sintonia com a própria área central da cidade em que ela se insere, que ainda apresenta ruas de terra (Figura 42).

Figura 42 – Segunda estação ferroviária de São José do Rio Preto, s.d.

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Negócios em Turismo de São José do Rio Preto.

À direita dessa nova estação rio-pretense, é possível notar uma pequena cobertura também com telhas francesas, que denota o que poderia ser uma espécie de bilheteria, e desse mesmo lado também se vê um acesso exclusivo para bagagens. Uma segunda imagem desse mesmo prédio (Figura 43), mas por outro ângulo, revela maiores detalhes desse espaço e dessa construção. Na Figura 43, vê-se que o abrigo dessa estação de Rio Preto, pelo comportamento da estrutura com a mão francesa que pode ser vista na imagem, provavelmente era o mesmo da primeira construção, o que indica que essa “segunda” estação seja, na verdade, a primeira que, em algum momento, passou por modernizações, ao menos no que diz respeito aos aspectos plásticos e à fachada de acesso principal ao prédio. Além disso, há outras estruturas no entorno da construção funcionando como apoio da estação: ao fundo uma tulha e do lado direito um armazém, não por acaso, os dois pontos de serviço aparentemente mais movimentados. Entre os muitos sacos que provavelmente seriam de café, a imagem anterior sugere também a associação desse produto com a alvenaria de tijolos, técnica sólida e que garantia a proteção do grão, não apenas nessas

construções, mas também nas estruturas anteriores pelas quais ele passou antes de chegar a esses espaços, como os terreiros de secagem presentes nas fazendas. Esse ponto é destacado por Lemos (1989) como um dos fatores responsáveis por popularizar o uso do tijolo no estado de São Paulo.

Figura 43 – Segunda estação ferroviária de São José do Rio Preto (lateral), s.d.

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Negócios em Turismo de São José do Rio Preto.

Salvo os devidos distanciamentos com relação à EFA, outras companhias paulistas anteriores a essa empresa utilizaram na construção de suas estações determinados elementos metálicos, como a São Paulo Railway, que adotou elementos de ferro filigranados em suas estações.¹⁸³ As estações da Paulista também apresentavam o ferro em gares, o que, como se pode ver, não ocorreu com as estações da Araraquarense no trecho e no período investigado, que são caracterizadas pelo uso do tijolo e da madeira. O elemento metálico era empregado em outras tipologias da EFA nesse período, muitas vezes associado a outras técnicas, mas não nas estações.

Em 1914, dois anos após os trilhos da Araraquarense atingirem São José do Rio Preto e cinco anos após a saída dos membros da diretoria dirigida por Carlos Baptista de Magalhães, a empresa foi à falência.¹⁸⁴ Segundo Silva e Tosi (2016),

¹⁸³ Ver Kühl (1998).

¹⁸⁴ Sobre a falência da EFA, ver Silva (2013).

nesse momento, a EFA era dirigida por Álvaro de Menezes¹⁸⁵ que, de acordo com os pesquisadores, era suspeito de desviar dinheiro dos cofres da empresa. Silva e Tosi (2016) esclarecem que uma comissão de síndicos de falência, que tinha por objetivo analisar a contabilidade da empresa e apresentá-la aos acionistas, identificou diversas irregularidades na administração de Álvaro de Menezes.¹⁸⁶

Assim, posteriormente, a EFA passou por novas administrações, sobreviveu até 1971, quando foi incorporada à Fepasa, mas em São José do Rio Preto, cidade que permaneceu como ponta dos trilhos de 1912 a 1933,¹⁸⁷ finalizava um ciclo importante na história da Estrada de Ferro Araraquara, da Morada do Sol em direção à “boca do sertão”.

1.4 Algumas considerações sobre a EFA

A EFA, pouco discutida ao longo dos anos, ainda guarda diversos aspectos a serem investigados, uma vez que uma ferrovia que se estendeu por mais de 400 km no noroeste paulista, edificando um complexo ferroviário, certamente é um objeto que, por uma perspectiva multidisciplinar, pode contribuir para o entendimento de diversos fatores.

A EFA surge sob a influência de um cenário de livre concorrência em um momento em que se rompia com os privilégios da garantia de juros e da zona privilegiada em benefício das companhias ferroviárias, mas, na prática, fica patente que, sem o auxílio do poder público, a empresa, por diversas ocasiões, não teria conseguido concretizar seus objetivos.¹⁸⁸ Inclusive, vê-se que os incentivos públicos e privados foram uma medida adotada pela empresa para contornar o momento

¹⁸⁵ Segundo Silva e Tosi (2016), Menezes lecionava na Politécnica de São Paulo como professor substituto desde 1895 e, posteriormente, efetivou-se como professor na área de mecânica, cargo que ocupou até 1913.

¹⁸⁶ De acordo com Silva (2013), Menezes desviou cerca de 80 mil contos de réis dos cofres da EFA e em seguida fugiu do país.

¹⁸⁷ Apenas em 1933 a EFA inaugura a estação de Mirassol, cidade vizinha à São José do Rio Preto. Ou seja, os trilhos permanecem em Rio Preto por 21 anos sem avançar.

¹⁸⁸ De acordo com as considerações de Summerhill (2018) ao tratar do desenvolvimento ferroviário brasileiro, esse aspecto não foi uma característica apenas dessa empresa, mas também de outras companhias ferroviárias que dependeram de incentivos públicos e privados para seus desenvolvimentos.

economicamente delicado sob o qual ela se desenvolveu, do ponto de vista da produção cafeeira, e prover os altos investimentos que demandavam um empreendimento dessa natureza.

A Araraquarense, por meio de seus relatórios anuais, frequentemente vincula os termos “desenvolvimento”, “progresso” e “colonização” à ideia de fortalecimento da lavoura e aos efeitos provocados pela implantação dos trilhos em termos econômicos e/ou estratégicos. Porém, indiretamente, essas expressões também estão sinalizando para o desmatamento de um vasto território em favor da agricultura (sem expressar qualquer tipo de preocupação com o elemento nativo existente, humano e ambiental) bem como para a efetivação dos interesses da elite econômica e política desse contexto à roda dessa estrutura ferroviária. Ou seja, a EFA, como outras companhias ferroviárias paulistas, foi uma unidade capitalista que possuía fins lucrativos,¹⁸⁹ sobretudo para os agentes diretamente ligados a ela: a diretoria (companhia), os produtores rurais¹⁹⁰ e o poder público. O próprio projeto que a Araraquarense tomou por base para o prolongamento de sua linha-tronco, o estudo chefiado por Pimenta Bueno na década de 1870, já era um projeto de ocupação do interior paulista e de conexão viária com outras regiões, a partir das ambições desses mesmos agentes: a lavoura e o Estado.

Dessa forma, o avançar da EFA em direção às novas regiões de produção cafeeira pode ser entendido nos termos colocados por Monbeig (1984, p. 105): “a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista”.

Com base nas informações obtidas por meio dos relatórios anuais da EFA acessado neste estudo, propôs-se a elaboração de tabelas e gráficos que pudessem reunir dados e esclarecer determinadas características da empresa no recorte observado. Assim, a Tabela 30 se refere às estações fundadas de 1898 a 1912:

¹⁸⁹ Aspecto que também fica claro quando das indisposições da companhia com a Paulista e a Noroeste.

¹⁹⁰ Sobretudo os cafeicultores. Em alguns trechos, os relatórios da EFA se referem ao café como “nosso principal produto”, dado que, de fato, ele o era.

Tabela 30 – Estações da EFA, 1898-1912

Ano	Inauguração (dia/mês)	Estação	Município ¹⁹¹	Distância de Araraquara (km) ¹⁹²
1898	09/11	Araraquara ¹⁹³	Araraquara	0
		Cruzes		13
		Itaquerê ¹⁹⁴		25
1899	25/03	Matão	Matão	41
1901	02/04	Santa Josepha ¹⁹⁵		31
		Santa Ernestina	Taquaritinga	64
		Dobrada	Matão	53
	07/09	Ribeirãozinho ¹⁹⁶	Taquaritinga	82
1902	16/05	Carlos Magalhães		71
1908	01/09	Jurema		95
	01/09	Cândido Rodrigues		106
1909	-	Icoarana		102
	22/02	Fernando Prestes	Monte Alto	117
	15/05	Santa Sophia	-	127
	15/05	Santa Adélia	Taquaritinga	134
	31/12	Pindorama		148
1910	01/05	Catanduva	Rio Preto	159
	20/11	Catiguá		175
1911	20/11	Japurá	Monte Alto	187
	20/11	Uchoa	Rio Preto	191
1912	01/03	Cedral		205
	09/06	Rio Preto		224
	01/10	Eng. Schmitt		213

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios produzidos pela empresa (1897-1910) e do site *Estações Ferroviárias do Brasil* (disponível em: <<http://bit.ly/33DW0Ks>>. Acesso em: 14 set. 2019).

A Tabela 30 contribui para o entendimento de alguns aspectos ligados à construção das estações da EFA. O primeiro ponto a se destacar é que, ao chegar a

¹⁹¹ Município a que pertenciam as estações da EFA quando fundadas.

¹⁹² Algumas distâncias foram expressas com certa aproximação, de forma a facilitar a leitura dessa variável na tabela, e foram tomadas com base nos valores anteriores ao alargamento da bitola da EFA, que ocorreu em 1955 e diminuiu a distância até São José do Rio Preto.

¹⁹³ Embora a estação de Araraquara já existisse antes da fundação da EFA, com a criação da empresa, o edifício passou por adaptações para atender a duas companhias, como já se pontuou anteriormente, com a construção da plataforma para atender aos usuários da Araraquarense.

¹⁹⁴ Atual Bueno de Andrada.

¹⁹⁵ Atual Silvânia.

¹⁹⁶ Atual Taquaritinga.

São José do Rio Preto, a empresa contava com 23 estações ferroviárias em funcionamento, as quais haviam sido edificadas entre os anos de 1898 a 1912, quando os trilhos da empresa já havia percorrido mais de 220 km além de seu ponto inicial, Araraquara. Sem se aprofundar na questão, mas apenas a título de pontuar esse fato, como esperado e a exemplo de outros trechos ferroviários paulistas,¹⁹⁷ a grande maioria das estações da EFA foram fundadas próximas ou em propriedades de fazendeiros, em grande parte acionistas da companhia, dado que algumas delas, inclusive, levaram o nome de santas homônimas das esposas desses fazendeiros ou receberam os nomes deles mesmos como forma de homenageá-los e demonstrar também a influência que exerciam na região. Outro ponto a se observar é que algumas localidades, no momento em que as estações foram assentadas, ainda eram distritos de cidades maiores que, sobretudo a partir dos efeitos gerados com a instalação dessas construções, passaram à condição de vilas e, posteriormente, de cidades. Em alguns casos, também se formaram núcleos urbanos a partir da instalação dessas estações. Uma forma de verificar essa questão é que as 23 estações da EFA inauguradas até 1912 se localizavam em apenas cinco municípios (Araraquara, Matão, Taquaritinga, Monte Alto e Rio Preto), e atualmente, nas localidades em que se assentaram essas 23 estações, além dos cinco municípios que já existiam naquele momento, surgiram mais onze.

Como forma de facilitar o entendimento dos anos de abertura para tráfego das estações da EFA, elaborou-se o Gráfico 1, a seguir:

Gráfico 1 – Relação ano e número de estações fundadas pela EFA

Fonte: elaborado pelo autor.

¹⁹⁷ Ver Monbeig (1984) e Kühl (1998).

Ao observar o gráfico anterior, é possível ler algumas questões abordadas anteriormente neste trabalho durante a interpretação dos relatórios produzidos pela empresa. Por exemplo, vê-se que entre 1902 e 1909, embora a empresa já possuísse desde 28 de dezembro de 1906 a autorização e os benefícios para o prolongamento até Rio Preto e já estivesse empenhada nesse sentido, não há abertura para tráfego de novas estações, o que sinaliza as dificuldades, sobretudo financeiras, pelas quais passava a companhia, que acabaram culminando com a adesão de novos empréstimos como uma forma para se conseguir finalizar o prolongamento. Não por acaso, os anos em que a EFA edificou o maior número de estações coincide, ou está muito próximo, com os períodos em que ela recebeu ou fez acordos financeiros: 1901, com quatro estações (em 1900, a empresa recebeu incentivos públicos para finalização do trecho Araraquara-Ribeirãozinho), e 1909, também com quatro estações (em 1909, a empresa fez acordos e firmou contratos visando solucionar sua situação financeira por meio de empréstimo).

Isto posto, a Tabela 31 reúne o movimento da empresa entre 1899 e 1909:

Tabela 31 – Movimento EFA, 1899-1909

Ano	Viajantes (nº)	Encomendas (kg)	Mercadorias (kg)	Palavras (nº)	Veículos (nº)	Animais (nº)
1899	26.255	209.281	10.709.428	25.880	2	609
1900	36.711	332.125	16.289.788	48.797	27	1.339
1901	56.667	545.418	29.244.625	99.500	27	2.337
1902	66.729	574.283	36.620.852	146.954	37	1.234
1903	49.798	404.146	29.515.197	126.977	6	1.250
1904	52.307	404.900	32.144.876	144.152	13	1.818
1905	58.667	466.837	39.190.034	155.120	19	2.688
1906	70.107	629.502	61.038.535	178.707	31	2.857
1907	84.908	709.120	52.333.471	186.863	16	1.650
1908	92.267	729.710	56.255.799	197.330	20	1.637
1909	127.611	966.731	83.497.159	228.107	63	2.112
TOTAL	722.027	5.972.053	446.839.764	1.538.387	261	19.531

Fonte: elaborada pelo autor a partir de relatórios produzidos pela empresa (1897-1910).

Nessa tabela, vê-se que a EFA, com base nos dez anos que detalham essa informação e que puderam ser observados neste trabalho, teve como maior elemento

transportado as mercadorias. Quase 450 milhões de quilos desses produtos passaram pelos trilhos da empresa no intervalo de 1899 a 1909 – em sua maioria, gêneros ligados à atividade agrícola, como café, açúcar, algodão, fumo, cereais e aguardente –, um valor que não se compara com os de outros elementos transportados pela empresa no mesmo período, posto que seus valores são notadamente inferiores, o que, assim, evidencia a natureza da Araraquarense para o contexto sob o qual ela se desenvolveu e também demonstra que, de fato, ela cumpriu os objetivos de seus idealizadores.

Como forma de facilitar o entendimento dos dados, elaboraram-se gráficos individualizados sobre cada elemento transportado pela companhia entre 1899 e 1909 (gráficos 2 a 7).

Gráfico 2 – Número de viajantes transportados pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

Gráfico 3 – Número de encomendas transportadas pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

Gráfico 4 – Número de mercadorias transportadas pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

Gráfico 5 – Número de palavras telegrafadas pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

Gráfico 6 – Número de veículos transportados pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

Gráfico 7 – Número de animais transportados pela EFA, 1899-1909

Fonte: elaborado pelo autor a partir de relatórios da empresa.

A partir da observação dos gráficos, é possível constatar que até 1902 a EFA, de forma geral, apresentou um período de crescimento na demanda por seus serviços. No entanto, 1903 foi o ano de maior dificuldade para a empresa, e todos os setores – com exceção dos animais, que já haviam sofrido uma queda significativa de 1901 para 1902 – sofreram uma retração, o que, como mencionado anteriormente, se deu em decorrência de dificuldades e imposições legislativas enfrentadas pelo café naquele momento,¹⁹⁸ que refletiram em dificuldades para a companhia.

Assim, no recorte temporal analisado dos serviços oferecidos pela EFA que puderam ser observados, de forma geral, a Araraquarense, apesar de dificuldades pontuais, apresentou um crescimento em todos os seus setores, finalizando 1909 em seu melhor momento. Parte desse quadro de crescimento era resultado, ou se manifestou de forma mais acentuada, em consequência da expansão da via, que atingia áreas com contextos que demandavam os serviços ferroviários.

Com a companhia realizando seu prolongamento em direção a Rio Preto e também com o estudo para novos ramais, a empresa mantinha em seus relatórios um otimismo com relação à condição então presente e a melhores momentos que poderiam manter um fluxo ascendente no quadro dos serviços. No entanto, um olhar mais diligente revela que a situação financeira da EFA não era compatível com tal sentimento, uma vez que, com empréstimos a pagar tanto em âmbito nacional como internacional – o que pode, inclusive, ter feito com que seus dirigentes mais antigos e

¹⁹⁸ Importante mencionar que essa queda no movimento da EFA, sobretudo no que dizia respeito a mercadorias, também refletia no movimento de outras companhias ferroviárias, como a Paulista, que intercambiava diretamente com a empresa.

grandes acionistas da companhia deixassem seus cargos e suas ações como forma de antever problemas futuros –, a empresa demonstrava que os avanços dos trilhos e o aumento da demanda pelos serviços da empresa podem não ter equilibrado uma equação vantajosa para uma boa sobrevivência da companhia.

Também é preciso destacar que a EFA, no período observado, não apenas foi um elemento que facilitou o transporte terrestre e, conseqüentemente, o intercâmbio comercial dos produtos agrícolas – característica que geralmente é destacada pelos estudos que levantam esse tipo de objeto e que foi o principal motivo pelo qual os fazendeiros locais se organizaram em torno da fundação dessa companhia –, mas também foi uma artéria por meio da qual se deslocaram pessoas, com diferentes hábitos sociais e culturais; informações, mediante o uso do sistema telegráfico e da correspondência escrita;¹⁹⁹ tecnologia, por meio dos próprios trilhos e de outros equipamentos, como os automóveis, que chegavam pela ferrovia; e, por fim, de instrumentos que possibilitavam outros tipos de transações comerciais, a exemplo do comércio de animais.²⁰⁰

Ou seja, a EFA, no recorte analisado, foi um instrumento multifacetado de articulação e conexão material e espiritual entre diferentes práticas, agentes e espaços.²⁰¹ Essa importância se amplia a partir do momento em que se leva em consideração que a companhia fecundou e vascularizou uma área distante dos grandes centros e ainda pouco explorada pelos moldes do capitalismo, dado que, até seu advento, sua zona de influência estava à margem do processo de desenvolvimento econômico e tecnológico pelo qual passava o estado de São Paulo, direta ou indiretamente, influenciado, sobretudo, pela produção cafeeira e pelas possibilidades geradas a partir do fortalecimento dessa atividade. Portanto, a EFA atuou na zona em que se desenvolveu como um instrumento capaz de romper com fronteiras anteriormente estabelecidas, impostas, sobretudo, pelas limitações oriundas do sistema viário, ao mesmo tempo em que produziu novas fronteiras entre os ambientes “colonizados” e “não colonizados”, ou as lideranças e áreas de interesse para esse novo sistema e os agentes e territórios não compreendidos.

¹⁹⁹ De acordo com Almeida (1948), a primeira agência de correios em Araraquara só foi instalada na cidade em 18 de fevereiro de 1918, ou seja, vinte anos após a EFA estar em funcionamento.

²⁰⁰ Além dos animais transportados pela empresa, ela fazia o transporte de sal, que também visava atender a produção pecuarista.

²⁰¹ Ver Cano (1998).

2 REGISTRO CONTEMPORÂNEO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA EFA NO TRECHO ENTRE ARARAQUARA E SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

Em 1985, Carlos Lemos, importante pesquisador e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP), ao discutir a alvenaria de tijolos no contexto paulista no livro *Alvenaria burguesa*, teceu a seguinte observação:

Este texto pretende ser um brado de alerta que sensibilize os jovens interessados nas coisas do Patrimônio Cultural, incentivando-os a documentar bens culturais aparentemente inexpressivos, mas ricos de interesse antropológico e muitos deles injustamente taxados de desinteressantes quando artisticamente encarados. Nossa esperança salvaguardadora também está nas cidades do interior, aquelas crescidas sob a égide do café, que até certo ponto constituíram verdadeiras projeções da Capital. Ali, a marca do café ainda pode ser detectada com maiores facilidades, participando de Patrimônios Ambientais Urbanos plenos do maior interesse. Afinal, o café que nos fez não pode ser esquecido assim. (LE MOS, 1989, p. 191)

Na década seguinte, Beatriz Kühl, também docente da FAU/USP e uma importante referência para os estudos acerca do patrimônio ferroviário paulista, entre outros âmbitos, em sua publicação *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo* – na qual realizou o registro das estações ferroviárias pertencentes à antiga São Paulo Railway presentes no trecho entre Santos e Rio Claro –, teceu a seguinte consideração:

Quantitativamente, porém, essas estações são uma pequena parte em relação ao número total existente no estado. Descrevendo as características e particularidades das principais edificações presentes entre Santos e Rio Claro, pretende-se chamar a atenção para a necessidade de se fazer um levantamento completo e sistemático, não apenas das estações citadas, mas de todo o patrimônio ferroviário de São Paulo, abrangendo todas as suas estações, depósitos, armazéns, casas de máquinas, residências, pontes, túneis, etc. (KÜHL, 1998, p. 142)

Depois de mais de trinta anos após Lemos fazer seu “brado de alerta” e de mais de vinte após Kühl chamar atenção para a necessidade de um levantamento em torno do patrimônio ferroviário paulista, esses autores e suas colocações continuam atuais, não apenas oferecendo direcionamento e esclarecimento para novas pesquisas na área, mas também permanecendo como um chamamento para questões que ainda precisam ser realizadas, investigadas e discutidas.

Dessa forma, este capítulo, que pretende fazer o registro contemporâneo das estações ferroviárias da EFA no trecho entre Araraquara e São José do Rio Preto,

tendo em vista a perspectiva urbana de cidades que, sobretudo, cresceram sob a égide do café e, também, de um patrimônio cultural urbano que é fruto desse processo, toma como orientação os mencionados pesquisadores e suas publicações.

2.1 O desembarque da estação

Nos dias de hoje, reunir documentação referente à EFA não é tarefa fácil, visto que muito do processo de desenvolvimento da empresa, em termos documentais, se perdeu ou está próximo disso, mas as materialidades arquitetônicas ainda sobreviventes em muitas cidades tocadas pela Araraquarense são signos de um período de transformações do qual a companhia fez parte e podem elucidar determinadas questões. Foi com base nesse entendimento que se decidiu percorrer o trecho discutido neste estudo fazendo seu registro fotográfico e descritivo, para que se possa compreender o que existe, onde existe e como existe nas centralidades urbanas atuais as estações ferroviárias da antiga EFA, bem como formatar um inventário que possa eventualmente servir de base para novos estudos que tenham por interesse discutir ou se aprofundar nas questões referentes à empresa.

Assim, como forma de facilitar a leitura do registro feito nesse trecho, formularam-se quadros que reúnem informações referentes às estações de cada uma das localidades visitadas.²⁰² Das 23 estações fundadas pela EFA no intervalo de 1898 a 1912, foram encontradas 17, mencionadas no diagrama a seguir (Figura 44).

Figura 44 – Dezesete das estações fundadas pela EFA entre 1898 e 1912

Fonte: elaborado pelo autor.

²⁰² Todas as imagens contidas nas tabelas foram registradas in loco pelo autor.

No entanto, é importante pontuar que nem todas as estações encontradas puderam ser registradas em sua completude (exterior + interior), e algumas delas sequer puderam ser registradas porque não foram localizadas (considerando-se que ainda possam existir),²⁰³ porque estavam ocupadas por indivíduos que não autorizaram o registro, ou ainda, em outros casos, porque fazer o registro no local ameaçava nossa segurança. No caso das estações identificadas, além do registro realizado in loco também foram produzidas, com o auxílio do Google Maps, imagens aerofotogramétricas que apresentam uma amostragem do comportamento da ferrovia em relação ao espaço citadino e da localização urbana da estação visitada, o que oferece algum indicativo sobre a relação ferrovia-cidade e a natureza do entorno em que se encontra o patrimônio ferroviário registrado.

Outro ponto que precisa ser mencionado previamente é que muitas das construções atuais visitadas não são as mesmas da época em que foram fundadas nas localidades, além de não operarem mais como estações ferroviárias desde finais do século XX e início do XXI – fato a ser comentado posteriormente. O objetivo aqui não é se aprofundar nessas questões de alteração de uso ou referentes à transformação material das edificações em termos críticos, mas realizar, por uma perspectiva mais descritiva, o registro contemporâneo das estações da EFA nas primeiras centralidades nas quais a companhia se desenvolveu e para as quais ela teve relevância, inclusive determinando, em alguns casos, um valor vocacional.

²⁰³ As estações de Cruzes, Icoarana, Jurema, Carlos Magalhães e Japurá, localizadas em áreas rurais, não puderam ser encontradas. Não foi possível encontrá-las nem pelos meios digitais, nem pelo relato dos moradores locais consultados, que não souberam precisar se elas ainda existiam ou mesmo qual era sua antiga localização. O site *Estações Ferroviárias do Brasil* – endereço administrado pelo pesquisador Ralph Mennucci Giesbrecht e que conta com um amplo inventário de estações ferroviárias brasileiras – apresenta imagens da estação de Japurá, das quais duas são de 2018, com a edificação bastante danificada e, segundo o site, ainda assim utilizada como moradia. Também há duas imagens da estação de Jurema em 2000, quando, de acordo com a página, ela funcionava como depósito de frutas. Sobre Carlos Magalhães e Icoarana, o site observa que foram demolidas. Por fim, não há qualquer informação sobre a estação de Cruzes. Disponível em: <<http://bit.ly/33DW0Ks>>. Acesso em: 4 dez. 2019.

Em Araraquara a presença da ferrovia é um elemento marcante na história do município, que foi o entroncamento da Paulista, uma das mais importantes companhias férreas do estado de São Paulo, e da Araraquarense, empresa que nasce e carrega o nome desta localidade. A edificação e as informações referentes à edificação atual de Araraquara podem ser vistas no Quadro 2.

Quadro 2 – Estação ferroviária de Araraquara, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Araraquara	1898	Museu	Bom ²⁰⁴
População (IBGE)²⁰⁵		236.072 habitantes		

²⁰⁴ Essa classificação foi formulada com base na comparação material do próprio conjunto percorrido, para o qual se determinou a seguinte escala: bom (edificação parece passar por manutenção com certa frequência e não apresenta indicativos relevantes de danos em sua matéria), mediano (edificação necessita de reparos pontuais, mas não apresenta danos aparentemente graves) e ruim (edificação apresenta estado delicado de conservação, com danos numerosos e preocupantes, em alguns casos próxima à condição de ruína).

²⁰⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. População estimada em 2019.

Descrição
<p>Edificação retangular com dois pavimentos, com acesso principal não centralizado, edificada em alvenaria de tijolos com traços classicizantes e coberta por telhado quatro águas com telhas de fibrocimento.²⁰⁶ A edificação apresenta vestíbulo, por meio do qual os usuários podiam negociar os serviços oferecidos pelas duas companhias que utilizaram o prédio,²⁰⁷ e está localizada na área central da cidade, a poucos quarteirões da prefeitura, câmara, mercado municipal e igreja matriz; ou seja, em uma área que recebe um grande fluxo de indivíduos ao longo do dia.²⁰⁸ O estado de conservação da construção é bom, posto que ela foi reformada e reaberta como Museu Francisco Aureliano de Araújo, em 2011. O interior apresenta forro em madeira e piso revestido com ladrilho hidráulico no primeiro pavimento, e com madeira (tábua corrida) no segundo. De mobiliário, há móveis, utensílios ferroviários, registros fotográficos de ex-funcionários e outros objetos, em sua maioria doados pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). A área de embarque e desembarque da edificação apresenta piso de cimento, e a estrutura e cobertura das plataformas material metálico.</p>
Imagens
Fachada acesso principal

Interior

²⁰⁶ Esse aspecto será discutido melhor posteriormente.

²⁰⁷ Na primeira imagem da plataforma dessa estação (canto superior esquerdo), é possível ver que são duas plataformas: a da direita era utilizada pela EFA e a da esquerda pela Paulista.

²⁰⁸ Nas várias ocasiões em que se visitou esta edificação, posto que desde 2016 a EFA é tomada como objeto de estudo, o museu se mostrou carente de público – embora o prédio esteja em um local movimentado – e de documentação referente às empresas ferroviárias que operaram ali.

Exterior

Plataforma

Piso interno

Piso externo

Telha

Tijolo edificação

Mobiliário (plataforma)

Fonte: elaborado pelo autor.

Ainda no município de Araraquara, no distrito de Bueno de Andrada, localidade que recebe o nome do engenheiro responsável pelas obras do primeiro trecho da EFA, a antiga estação ferroviária, de mesmo nome, apesar de problemas como falta de telhas na cobertura, grandes rachaduras em paredes internas, e danificações externas pontuais, se mantém em atividade como loja de produtos artesanais. O Quadro 3 traz informações mais detalhadas sobre a construção:

Quadro 3 – Estação ferroviária de Bueno de Andrada, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Bueno de Andrada ²⁰⁹	1898	Uso comercial	Mediano ²¹⁰
População (IBGE) ²¹¹		236.072 habitantes ²¹²		

²⁰⁹ Distrito de Araraquara.

²¹⁰ Essa classificação é formulada com base na comparação do conjunto investigado.

²¹¹ População estimada em 2019.

²¹² População de Araraquara.

Descrição
<p>Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos, com pouca ornamentação e coberta por telhado duas águas com telhas francesas, ao que se pode notar, em sua maioria, com emblema da cerâmica Bianchini, localizada em Rio Claro (inscrição nas telhas). Ao que se percebe, os serviços oferecidos pela empresa nessa estação eram acessados pela plataforma, e o abrigo desse espaço é resultado do próprio telhado da edificação, que avança auxiliado por uma estrutura de mão francesa em madeira, gerando a proteção desse espaço e de uma habitação para funcionários, que também acontece na área da estação, características que ocorreram de maneira recorrente em estações da EFA. A edificação está localizada em um pequeno distrito que tem como atração as coxinhas produzidas ali, que atraem pessoas de outras regiões e torna os finais de semana do local bastante movimentado. O estado de conservação da construção é mediano com relação ao trecho, apresentando apenas alguns problemas pontuais que parecem não interferir na condição estrutural do prédio. O interior apresenta forro em madeira e piso de madeira com tábua corrida²¹³ em bom estado, paredes com poucas fissuras, porém grandes. De mobiliário, há apenas alguns objetos que compõem a estrutura para a venda de produtos comestíveis e artesanais no espaço. O exterior apresenta uma situação material mais delicada, sobretudo com alguns pontos da cobertura sem telha, e outros de apodrecimento na madeira que reveste a parede externa da construção. O piso da plataforma é revestido com pedras e, de mobiliário, há apenas bancos de ferro com madeira. É possível observar que a estação atual não é a mesma do ano de sua fundação.</p>
Imagens
Fachada acesso principal

²¹³ É uma sala fechada que pode ser observada pela janela. Vê-se que seu piso é revestido com ladrilho hidráulico.

Interior

Exterior

Plataforma

Piso interno

Piso externo

Telha

Mobiliário

Acesso lateral à habitação

Danos

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação de Silvânia, antiga Santa Josepha, está localizada em um pequeno distrito de Matão, na estrada vicinal que liga esta cidade a Araraquara. A antiga estação hoje funciona como moradia, e o morador atual – embora se trate de um bem público que estava sendo registrado para um estudo acadêmico – não foi receptivo ao registro fotográfico. No entanto, foi possível realizar algumas imagens da edificação, as quais podem ser conferidas no Quadro 4.

Quadro 4 – Estação ferroviária de Silvânia, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Silvânia ²¹⁴	1901	Residência	-
População (IBGE)²¹⁵	83.170 habitantes ²¹⁶			
Descrição				
Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos coberta por telhado duas águas com telhas de fibrocimento. A edificação não possui a estrutura e cobertura de sua plataforma. No local, há um anexo (garagem) que impede inclusive a observação de maiores detalhes da fachada frontal da construção. No entanto, por meio de remanescentes ainda presentes nessa fachada, é possível ver que existia uma				

²¹⁴ Distrito de Matão.

²¹⁵ População estimada em 2019.

²¹⁶ População de Matão.

estrutura de mão francesa que possivelmente dava suporte à cobertura do que deveria ser originalmente sua plataforma. Próximas à antiga estação, há outras construções como casas de turma, escritório e uma grande caixa d'água de 1939 (inscrição no reservatório).

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Caixa d'água

Fonte: elaborado pelo autor.

Na cidade de Matão, a estação ferroviária se localiza próxima à área central, a apenas alguns quarteirões da prefeitura municipal. Sem uso e em delicado e preocupante estado de conservação, as informações referentes a essa edificação podem ser conferidas no Quadro 5.

Quadro 5 – Estação ferroviária de Matão, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Matão	1899	Sem uso	Ruim
População (IBGE) ²¹⁷		83.170 habitantes		
Descrição				
Edificação térrea em alvenaria de tijolos, aparentemente simétrica a partir de seu eixo central, com platibanda e pouca ornamentação. Ao que se percebe, a estação possuía um corpo central (vestíbulo) ladeado por duas outras áreas que se acredita serem uma de serviços e outra administrativa. O abrigo da plataforma era sustentado por uma estrutura de mão francesa metálica, que está danificada, uma				

²¹⁷ População estimada em 2019.

vez que a edificação não possui mais a cobertura de sua plataforma. O prédio está com seu acesso bloqueado, mas as imagens feitas pelas aberturas de janelas revelam um interior repleto de lixo e danificações, assim como está o exterior da construção, evidenciando que há anos essa estação, embora em uma região movimentada da cidade, não recebe nenhum tipo de manutenção ou reparo. Próximo à estação, é possível ver postes do antigo sistema telegráfico que em algum momento, como mostram os relatórios da EFA, foi tão utilizado nesse espaço.

Imagens

Fachada acesso principal

Interior

Exterior

Plataforma

Piso externo

Tijolo

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação de Dobrada fica a 3 km da cidade, e o terreno no qual ela se encontra estava ocupado por moradores aparentemente sem-teto, com diversos barracos improvisados construídos no local. Um olheiro do movimento que estava próximo à estação e fazia a checagem dos veículos que passavam pela estrada de terra nesse trecho, ao notar nossa aproximação e ver a máquina fotográfica, mesmo sendo informado sobre o objetivo do registro fotográfico, aconselhou que não nos aproximássemos do local, e assim o fizemos. A única imagem que foi possível realizar ali foi do antigo armazém ferroviário,²¹⁸ que já está em ruínas e também teve sua área ocupada por indivíduos aparentemente sem-teto que, inclusive, já cercaram o local, como se pode ver na Figura 45.

Figura 45 – Armazém ferroviário de Dobrada

Fonte: foto do autor (2019).

²¹⁸ O armazém e a estação ficam no mesmo terreno e no mesmo ponto, mas estão separados frente a frente pela ferrovia. Ao que parece, indivíduos sem-teto ocuparam primeiro o lado onde está o armazém que, pela própria estrutura de cercamento e pelas edificações construídas no local, não é uma ocupação recente, e nesse momento (2019), estão ocupando o outro lado do terreno, onde se encontra a estação.

Em Santa Ernestina, ao acessar a localidade por uma de suas principais ruas, a qual margeia o leito ferroviário, uma construção antiga e já bastante danificada chama atenção. Ao lado da linha férrea, mas sem indícios de plataforma – talvez o elemento que mais facilmente permita a leitura de uma estação –, a edificação pode facilmente ser confundida com um armazém ou alguma outra tipologia que atendeu à ferrovia naquele ponto. Entretanto, esta foi a estação ferroviária da cidade, construção que pode ser observada no Quadro 6.

Quadro 6 – Estação ferroviária de Santa Ernestina, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Santa Ernestina	1901	Sem uso	Ruim
População (IBGE) ²¹⁹		5.599 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos que atualmente se encontra em um preocupante estado de conservação, com diversas danificações materiais				

²¹⁹ População estimada em 2019.

aparentes, tendo sofrido uma descaracterização quase completa de sua condição original enquanto estação ferroviária, com construção de “puxadinhos”, fechamento de aberturas e destruição total da estrutura e do abrigo de sua plataforma, na qual ainda é possível observar placas com informações que serviam para orientar os usuários. Pela abertura das janelas, foi possível registrar o interior e ver que a construção serve (ou serviu) de moradia para algum morador em condição de rua. A antiga estação está bem ao lado de uma das principais ruas da pequena cidade de Santa Ernestina e ao lado de estabelecimentos comerciais, residenciais e do terminal rodoviário.

Imagens

Fachada acesso principal

Interior

Exterior

Plataforma

Piso externo

Tijolo

Telha

Fonte: elaborado pelo autor.

Taquaritinga, a antiga vila de Ribeirãozinho, foi a localidade onde a EFA findou a construção de seu primeiro trecho em 1901. A última estação ferroviária que ainda existe na localidade não é mesma de 1901 (há apontamentos de que a construção atual seja da década de 1930), nem sequer está no mesmo local. Porém, independentemente de seu ano e localização, a construção também faz parte do legado da EFA e dos consequentes resultados que a companhia produziu nessa localidade (Quadro 7). A antiga estação estava fechada e parecer ser utilizada atualmente pelo fundo social do município. Fomos aconselhados por moradores locais a não demorar no registro fotográfico, porque aquele é um ponto de uso e venda de drogas.²²⁰

Quadro 7 – Estação ferroviária de Taquaritinga, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Taquaritinga	1901	Ação social	Bom
População (IBGE)²²¹		57.177 habitantes		

²²⁰ O armazém ferroviário localizado ao lado da estação estava ocupado por usuários de drogas, que assim que perceberam a presença da câmera fotográfica, fizeram gestos sugerindo que evadísemos do local.

²²¹ População estimada em 2019.

Descrição
<p>Edificação retangular térrea marcada por pórtico em seu acesso principal centralizado, com uma linguagem de tendência moderna e plataforma com perfil em “Y”, de concreto armado (acredita-se), combinado com apoios horizontais de madeira, coberto com telhas de fibrocimento. A construção está localizada em um bairro periférico do município, distante do centro da cidade, e é utilizado pelo Fundo social do município. As árvores na frente da edificação, sem a devida poda, impediram melhor registro do prédio.</p>
Imagens
Fachada acesso principal

Exterior

Plataforma

Fonte: elaborado pelo autor.

Em Cândido Rodrigues, o menor dos municípios visitados, a estação ferroviária, que não é a mesma edificação de 1908,²²² não se encontra em meio à cidade, mas a cerca de 1,5 km do centro da localidade, embora os trilhos quase seccionem a cidade ao meio, o que dá indícios de que a centralidade, fundada em 1906, mas elevada à condição de distrito de Taquaritinga apenas em 1919, se desenvolveu no entorno da ferrovia, como pode ser visto no Quadro 8.

Quadro 8 – Estação ferroviária de Cândido Rodrigues, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Cândido Rodrigues	1908	Sem uso	Ruim
População (IBGE)²²³		2.793 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico (composto por uma marquise sustentada por colunas cilíndricas) e, acredita-se, simétrica a partir de seu eixo central. A construção faz uso de linguagem que remete ao art déco, de maneira simplificada, inclusive por meio da				

²²² Em 1955, a EFA alargou sua bitola de 1 m para 1,6 m, e o traçado da via foi alterado. Nesse momento, algumas estações, como Cândido Rodrigues, alteraram seu local de origem, deixando as áreas centrais da cidade.

²²³ População estimada em 2019.

tipografia com as iniciais da empresa presentes na platibanda da edificação. Encontra-se quase em condição de ruína, sobretudo em seu interior, que não possui mais a cobertura do telhado e tem poucos pontos com laje, já bastante danificada, e há crescimento de vegetação na área. A plataforma, sustentada por perfis iguais, ou muito parecidos, como os da estação de Taquaritinga, também não possui mais cobertura. O piso do vestibulo da construção apresenta um revestimento cerâmico quadriculado, e a construção dista cerca de 1,5 km do centro da cidade, com fácil acesso por estrada de terra.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Interior (ponto com laje)

Piso interno

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação de Fernando Prestes muito se assemelha à de Cândido Rodrigues, seja no projeto executado,²²⁴ seja por não estarem no interior das cidades, diferentemente das demais estações percorridas nesse trecho. Ademais, assim como Cândido Rodrigues, a condição material da estação de Fernando Prestes é bastante delicada, como se pode ver no Quadro 9.

Quadro 9 – Estação ferroviária de Fernando Prestes, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Fernando Prestes	1909	Sem uso	Ruim
População (IBGE) ²²⁵		5.783 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico (composto por uma marquise sustentada por colunas cilíndricas) e, acredita-se, simétrica a partir de seu eixo central. A construção faz uso de linguagem que remete ao art déco, de maneira simplificada, encontrando-se quase em condição de ruína, sobretudo em seu interior, que não possui mais a cobertura do telhado e tem poucos pontos com laje, já bastante danificada, e há crescimento de vegetação na área. A plataforma, sustentada por perfis iguais ou muito parecidos com os da estação de Cândido Rodrigues e Taquaritinga, também não possui mais cobertura. O piso do vestíbulo da construção apresenta um revestimento cerâmico quadriculado (ainda que bastante sujo, parece ser o mesmo de Cândido				

²²⁴ Talvez a EFA, durante o alargamento de sua bitola (1955), assim como fez em outras ocasiões, também tenha adotado projetos tipos para as estações construídas nesse momento – ao menos é o que parece ter acontecido em Cândido Rodrigues e Fernando Prestes, que possuem diferenças bastante pontuais.

²²⁵ População estimada em 2019.

Rodrigues), e a construção dista cerca de 7 km do centro da cidade, com fácil acesso por via asfáltica.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Interior

Piso interno

Plataforma

Fonte: elaborado pelo autor.

A atual estação de Santa Adélia, a exemplo de estações anteriores que alteraram sua localização com o alargamento da bitola da EFA em 1955, não é a mesma construção de 1909. O prédio atual localiza-se em uma área periférica do município e é utilizado como terminal intermodal de cargas, operado pela Sotran S/A Logística & Transporte, uma vez que a edificação está em um pátio com grandes armazéns que participam das atividades operacionais realizadas pela empresa. O registro pode ser visto no Quadro 10:

Quadro 10 – Estação ferroviária de Santa Adélia, 2019

	Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Santa Adélia	1909	Empresa	Bom
População (IBGE) ²²⁶		15.480 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico (composto por uma volumetria de traços modernos) e, acredita-se, simétrica a partir de seu eixo central. O acesso à antiga estação é bloqueado por um portão metálico, que denota que a área tem acesso restrito, mas é possível ver				

²²⁶ População estimada em 2019.

que o acesso principal à construção, que tem próximo um volume retangular vertical no qual é possível ler as iniciais da empresa, foi bloqueado com placas de concreto e que a plataforma dessa edificação, muito semelhante a de outras estações observadas anteriormente, possui um perfil em “Y”, que se acredita ser de concreto armado, com apoios horizontais superiores de madeira, cobertos com telhas de fibrocimento. A construção localiza-se em uma área periférica do município, fazendo divisa com a zona rural.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Plataforma

A estação de Pindorama possui uma marquise, sustentada por colunas cilíndricas, que lembra a das estações de Cândido Rodrigues e Fernando Prestes. A edificação fica próxima ao centro da cidade e ao lado da câmara municipal, e os dados coletados referentes a esta edificação podem ser observados no Quadro 11.

Quadro 11 – Estação ferroviária de Pindorama, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Pindorama	1909	Ação social	Bom
População (IBGE) ²²⁷		17.049 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico (composto por uma marquise sustentada por colunas cilíndricas) e, acredita-se, simétrica a partir de seu eixo central, com um telhado quatro águas coberto por telhas francesas. Pode-se dizer que a construção, bastante modesta do ponto de vista estilístico e não caracterizada por grande refinamento formal, possui elementos que remetem ao art déco, de maneira simplificada, como a marquise e a tipografia no acesso principal ao prédio, que tem sido utilizado pelo fundo social do município para ministrar cursos para a população. A plataforma da				

²²⁷ População estimada em 2019.

construção apresenta uma estrutura metálica de mão francesa composta por trilhos e coberta por telhas metálicas, e o prédio atual, segundo informa a inscrição em um muro lateral, parece ter sido edificado em 18 de novembro de 1943. A edificação está localizada próxima à região central, ao lado de áreas comerciais e residenciais, e a poucas quadras da câmara municipal. A partir da escala urbana e dados históricos, é possível observar que a cidade se desenvolveu nas duas margens da ferrovia, que abriu sua estação para tráfego em 1910, enquanto a localidade se tornou distrito em 1917 e município apenas em 1925.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Interior

Piso externo

Plataforma

Danos

A edificação de Catanduva se destaca na paisagem, tanto pela perspectiva imponente de seus traços art déco como por seu bom estado de conservação. Não uma conservação que provoca afetação, com aspecto de construção nova como acontece em Araraquara, mas uma conservação que denota que a construção, possivelmente, passou por manutenção frequente ao longo dos anos, o que não anulou marcas produzidas pelo tempo, as quais permitem o entendimento da ancianidade da construção. Por diferentes chaves, a estação de Catanduva é um objeto bastante rico de ser explorado e que demanda estudos nesse sentido. Assim, o Quadro 12 é apenas um breve registro desse espaço remanescente da antiga EFA.

Quadro 12 – Estação ferroviária de Catanduva, 2019

	Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Catanduva	1910 ²²⁸	Uso cultural	Bom
População (IBGE)²²⁹	121.862 habitantes			
Descrição				
Edificação marcada pelo estilo art déco, escalonada com três pavimentos, de acesso principal não centralizado a partir do eixo central da construção e marcado				

²²⁸ A construção atual é de 1948 e, ao que tudo indica, foi edificada no mesmo local da primeira.

²²⁹ População estimada em 2019.

por pórtico. Além disso, apresenta janelas circulares e retangulares geminadas como linhas horizontais e verticais marcando a fachada de acesso ao prédio com baixos e altos relevos, ao gosto do estilo empregado. O volume que atinge o terceiro andar da construção, formando uma espécie de torre, ostenta um relógio, elemento que foi inerente a muitas dessas tipologias ferroviárias. A plataforma é composta por estruturas em concreto armado em balanço, cobertas com telhas de fibrocimento, diferentemente do corpo da edificação, que recebe telhas francesas. A estação está localizada próxima a pontos importantes do município, em uma região com afluxo constante de pessoas ao longo do dia, e funciona atualmente como um centro cultural. Destaque para o vestíbulo, que está em excelente estado de conservação e apresenta belos exemplares de revestimento cerâmico, possivelmente da década de 1940 (quando foi edificada a atual construção), e para a passarela com estrutura metálica (a única desse tipo encontrada nesse trecho), datada de 1928 (inscrição na peça), que está em bom estado de conservação e bem ao lado do prédio da antiga estação, vencendo o leito ferroviário nesse trecho e permitindo o tráfego dos pedestres sobre os trilhos. Em Catanduva, tomando-se por base a escala urbana e dados históricos, também é possível observar que a cidade se desenvolveu nas duas margens da ferrovia, que abriu sua estação para tráfego em 1910, enquanto o município só foi fundado em 1918.

Imagens

Fachada acesso principal

Interior (térreo)

Exterior

Plataforma

Piso externo

Revestimentos vestíbulo (piso e parede)

Mobiliário

Passarela

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação ferroviária de Catiguá foi aberta ao tráfego em 1910, quase sessenta anos antes de a localidade ser elevada à condição de cidade, tendo se originado a partir de dois distritos, Vila Mariana e Vila Ibarra. Assim, a linha férrea da EFA cruzou os dois vilarejos que futuramente dariam origem ao atual município, instalando no local uma estação que hoje se encontra no centro da malha urbana local, que é cortada praticamente ao meio pela ferrovia. Ou seja, a leitura do município de Catiguá pela escala urbana auxilia no entendimento do processo histórico pelo qual a cidade passou, testemunhado materialmente pela antiga estação ferroviária. No entanto, como pode ser observado no Quadro 13, tal construção está em condição delicada de conservação e passou, ao longo dos anos, por um intenso processo de descaracterização.

Quadro 13 – Estação ferroviária de Catiguá, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Catiguá	1910	Ação social	Ruim
População (IBGE)²³⁰		7.804 habitantes		

²³⁰ População estimada em 2019.

Descrição

Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos, marcada por diversas intervenções sem qualquer diligência ou respaldo histórico que comprometem sobremaneira a leitura do espaço enquanto estação ferroviária e enquanto signo da memória local. Na fachada que possuía o acesso principal à edificação (o qual não se consegue saber onde ficava porque foi fechado), pode-se observar uma estrutura metálica (que parece proteger o que deve ter sido uma plataforma de terminal rodoviário), um anexo semicilíndrico incongruente com o restante da edificação, além de uma sucessão de cores distintas na parede, elementos que mascaram qualquer possibilidade de entendimento de quais seriam os traços originais da construção. Além disso, na face oposta a essa fachada posterior, a comunicação do prédio com a plataforma foi interrompida pelo fechamento dos vãos de porta que davam acesso a esse espaço, o qual não conta mais nem com vestígios de seu abrigo. Ainda que nessa condição, a construção é utilizada pelo fundo social do município, o que parece denotar o entendimento de um valor espacial (localização urbana + área construída) que não foi submetido a valores memoriais e simbólicos, que deveriam, como mostram os documentos e estudos a esse respeito, ter orientado qualquer tipo de novo uso ou intervenção material.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Plataforma

Tijolo

Telha

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação de Uchoa, que foi inaugurada em 1911, é mais um caso em que a construção foi aberta ao tráfego antes mesmo da existência da localidade enquanto município (Quadro 14). Da mesma forma que Catiguá, a cidade hoje é cortada quase ao meio pela linha férrea ou, em outros termos, a centralidade urbana se desenvolveu ao longo da ferrovia.

Quadro 14 – Estação ferroviária de Uchoa (2019)

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Uchoa	1911	Sem uso ²³¹	Ruim
População (IBGE)²³²		7.804 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos, aparentemente simétrica a partir de seu eixo central, com acesso principal central marcado pela presença de pórtico com estrutura da plataforma em concreto armado em balanço, coberta com telhas de fibrocimento. A parte interna da edificação recebeu intervenções que tiveram				

²³¹ No dia em que foi visitada, a edificação estava sendo limpa pela prefeitura que, embora ainda não tivesse alcançado o direito ao uso da edificação, informou que iria utilizar o prédio com fins culturais.

²³² População estimada em 2019.

pouca diligência material, aplicando tinta com base a óleo nos ladrilhos hidráulicos do piso. Foram fechadas as aberturas que davam acesso da edificação para a plataforma, a qual está bastante danificada, com poucas telhas e com as vigas de concreto quebradas nas pontas.²³³ A localidade se desenvolveu em ambos os lados da linha férrea, o que faz com que hoje a estação esteja praticamente no centro de uma linha de divisão. Ao lado da estação, no antigo armazém ferroviário, funciona o Museu de Paleontologia Pedro Candolo, inaugurado em 2016.

Imagens

Fachada acesso principal

Exterior

Interior

²³³ A partir deste ano (2019), começaram a circular nesse trecho composições com dois níveis de carga (*double stack*), o que fez com que a concessionária que atua na via tomasse medidas como essa em algumas plataformas. Na estação de Ecatu, localidade próxima e de mesma linha, foram cerradas as estruturas metálicas da plataforma, que eram incompatíveis com a dimensão dos novos carros. Isso mostra a despreocupação dos agentes que utilizavam a linha com relação às construções que existem nela.

Plataforma

Tijolo

Telha

Piso interior

Piso exterior

Fonte: elaborado pelo autor.

Em Cedral foi possível encontrar as duas estações ferroviárias que existiram na localidade. A primeira, de 1912 – que não foi possível saber se é a mesma construção que existe no local atualmente –, funciona hoje como câmara de vereadores (Figura 46).

Figura 46 – “Primeira” estação ferroviária de Cedral

Fonte: foto do autor (2019).

A edificação, construída em 1950 tirou da região central da cidade a ferrovia e a posicionou em uma área mais periférica, o que deve ter sido motivado pelo alargamento de bitola em 1955 e possíveis alterações que ocorreram no traçado da via.²³⁴ Esse dado é importante para que se perceba que o município, fundado em 21 de junho de 1929, se desenvolveu no entorno da estação ferroviária que já existia ali, diferentemente do que pode sugerir a imagem atual, na qual a linha férrea não cruza a parcela mais antiga da cidade e a estação se posiciona de forma mais isolada. Inclusive, o antigo leito ferroviário – que se tornou a principal avenida do município – ainda conserva algumas edificações desse período, como uma casa pertencente à ferrovia (provavelmente utilizada pelo chefe da estação), que ainda possui o emblema da EFA. Nela, é possível ver a data de sua construção:²³⁵ 23 de fevereiro de 1929, ou seja, anterior à fundação da localidade.

²³⁴ Segundo funcionários da prefeitura local, a mudança do traçado ferroviário no município se deu por conta de um importante fazendeiro que não queria que sua mulher atravessasse a linha férrea frequentemente para ir até a igreja da cidade (Igreja São Luiz Gonzaga). Esse fato não pôde ser confirmado durante a pesquisa, embora seja uma possibilidade, dada a influência que esses fazendeiros locais exerciam na definição do traçado ferroviário, mas tudo indica que a mudança da estação, a exemplo de outras já mencionadas nesse trecho, mais provavelmente se deu por conta do alargamento da bitola.

²³⁵ Essa prática de datar a alvenaria é recorrente nas edificações ferroviárias. Em várias casas de turma pertencentes à EFA foi possível observar esse registro, assim como em obras-de-arte da companhia.

Optou-se por detalhar a estação mais recente, da década de 1950, por ter sido o último prédio utilizado como estação ferroviária na cidade e ainda guardar registros oriundos desse momento (Quadro 15).

Quadro 15 – Estação ferroviária de Cedral, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Cedral	1912	Sem uso	Mediano
População (IBGE) ²³⁶		9.125 habitantes		
Descrição				
Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico, simétrica a partir do eixo central, com elementos ornamentais que sugerem uma linguagem neocolonial simplificada, e é coberta por telhado quatro águas com telhas capa e canal, com emblema da cerâmica Jarrais Filhos & Almeida (inscrição nas telhas). ²³⁷ O abrigo da plataforma é coberto com telhas de fibrocimento e sustentado por trilhos adaptados, nos quais se inscrevem o emblema da Cockerill ²³⁸ e “1904” ou “1908”. A edificação dista 700 m do centro da cidade, com acesso fácil por via asfáltica, e apresenta um estado de conservação que, embora delicado, se comparado às demais estações				

²³⁶ População estimada em 2019.

²³⁷ A inscrição relata também o local de produção das peças: “Leme – SP”.

²³⁸ Empresa inglesa de aço e ferro que se destacou no cenário internacional nos séculos XIX e XX.

desse trecho, não indica complicações que interfiram na condição estrutural do prédio, possuindo problemas como: pintura desgastada, pontos de infiltração, ausência de algumas telhas na cobertura da plataforma, vidros quebrados, fechamento de alguns acessos com alvenaria e mato alto em seu entorno. O interior apresenta forro em madeira e piso cerâmico (15 cm × 7,5 cm) em bom estado, paredes com poucas fissuras pequenas e alguns danos no reboco. De mobiliário, há apenas alguns objetos que provavelmente pertenceram a algum antigo morador, como camas de madeira e colchão. O exterior apresenta uma situação material mais delicada, sobretudo com alguns pontos de infiltração entre a cobertura da plataforma e a empena adjacente à construção, e uma mureta lateral (à direita do acesso principal e próxima à plataforma) já bastante danificada. Parte da plataforma tem o piso de terra batida e a outra parte de concreto. De mobiliário, há somente dois bancos, um deles com base férrea. Dada a presença de tecidos em algumas janelas, vasos de plantas e uma antena de TV, a edificação deve, de fato, ter sido utilizada como moradia em algum momento.

Imagens

Fachada acesso principal

Interior

Exterior

Plataforma

Piso interno

Telha

Mobiliário

Fonte: elaborado pelo autor.

A estação de Cedral é bastante informativa. Detalha as soluções arquitetônicas adaptadas adotadas pela EFA para esse tipo de construção,²³⁹ em material inglês, bem como traz dados pouco previsíveis de se encontrar nesses espaços, como as informações conferidas pelo mobiliário encontrado na plataforma da estação.

Os bancos presentes nesse espaço contêm, respectivamente, as seguintes inscrições: 1. “Casa Bueno, em Rio Preto, séria e barateira, tem tudo pelos menores preços” e 2. “Lima, Nogueira & Cia, comissários exportadores-Santos, representante em S. J. do Rio Preto: Luiz Duarte Silva”. A primeira inscrição faz referência a um estabelecimento comercial popular em Rio Preto em meados do século XX, e a segunda diz respeito a uma importante empresa (ou uma das importantes empresas) que fazia a intermediação comercial nesse trecho, comprando café com o produtor local ou representando-o comercialmente no repasse para o comprador externo.

Em pesquisa no *Diário Oficial da União*, foi possível encontrar algumas movimentações realizadas pela Lima, Nogueira & Cia, com sede em Santos. Na página 42 da seção 1 do dia 17 de setembro de 1948, é possível observar que a empresa exportou café para diferentes países, como Estados Unidos (30.000 kg), Bélgica (15.000 kg), Holanda (30.000 kg) e Dinamarca (180.000 kg) – sempre com volumes expressivos. Ademais, o nome mencionado como representante da empresa em São José do Rio Preto, Luiz Duarte Silva, foi um agropecuarista que foi presidente do Rio Preto Automóvel Clube de 1954 a 1967, uma agremiação que reuniu a elite rio-pretense nesse período.

²³⁹ A utilização dos trilhos como elemento estrutural nas plataformas aparece pelo menos em mais duas estações desse trecho de que se tem conhecimento: Ecatu e Cosmorama.

Engenheiro Schmitt, distrito de São José do Rio Preto que leva o sobrenome do engenheiro que esteve à frente do prolongamento da linha-tronco da EFA de Taquaritinga a Rio Preto, apresenta uma pequena estação ferroviária que pode ser observada no Quadro 16:

Quadro 16 – Estação ferroviária de Engenheiro Schmitt, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	Engenheiro Schmitt	1912	Sem uso ²⁴⁰	Mediano
População (IBGE) ²⁴¹		460.671 habitantes ²⁴²		
Descrição				
Edificação retangular térrea em alvenaria de tijolos, com pouca ornamentação, com acesso pela plataforma, local em que se realizavam as negociações dos serviços. A construção possui telhado duas águas com telhas capa e canal e o abrigo da plataforma sustentado por trilhos adaptados, cobertos por telhas metálicas. Pode-se perceber que neste ano (2019) a construção foi reformada e sofreu algumas ações				

²⁴⁰ Uma vez ao mês a plataforma da estação tem sido utilizada para os serviços do trem caipira, um passeio entre Rio Preto e essa localidade, mas o prédio da estação não tem uso para o cotidiano da população local.

²⁴¹ População estimada em 2019.

²⁴² População relativa a São José do Rio Preto.

questionáveis do ponto de vista do respeito aos seus aspectos documentais. Todas as telhas foram trocadas por novas de igual modelo; as pedras da escada que dá acesso ao armazém foram pintadas, assim como os componentes metálicos do prédio, que foram pintados de preto; a plataforma recebeu uma camada de manta asfáltica e foi colocada uma grade metálica na divisa com os trilhos. Alguns desses elementos dificultam uma leitura da ancianidade da edificação e de quais seriam seus aspectos originais, tentando oferecer ares de construção “nova” a uma edificação que, possivelmente, seria de 1912.²⁴³ Além disso, até o momento, a reforma realizada tem fins cenográficos com intenção turística, uma vez que o prédio não apresenta uso para a comunidade local, mas tão somente serve como ponto de embarque e desembarque para os usuários que, uma vez ao mês, buscam a estação de Engenheiro Schmitt para realização do passeio de trem entre essa localidade e São José do Rio Preto.

Imagens

Fachada voltada para a rua

²⁴³ Essa não é a primeira vez que a estação de Engenheiro Schmitt passa por uma obra questionável do ponto de vista documental. Na configuração anterior à reforma de 2019, que pode ser observada no Quadro 1, na Introdução, todos os elementos metálicos do prédio haviam sido pintados com um vermelho intenso, assim como um barrado com tinta a óleo de mesmo tom foi aplicado na fachada voltada para os trilhos.

Fachada voltada para os trilhos

Exterior

Plataforma

Telha

Mobiliário²⁴⁴

Fonte: elaborado pelo autor.

²⁴⁴ O banco presente na estação de Engenheiro Schmitt contém a inscrição da propriedade e do fazendeiro que possivelmente fez a doação da peça: Pedro Siciliano.

A estação ferroviária de São José do Rio Preto – fundada em 1912, mas cujo projeto atual é de 1941²⁴⁵ – está localizada no centro da maior e mais rica cidade do noroeste paulista, em um ambiente de forte vocação comercial, com abrangência regional²⁴⁶ e que recebe investimentos para reforçar sua centralidade²⁴⁷ por meio de projetos destinados à concentração dos fluxos de tráfego nesse território. A antiga estação está posicionada ao lado da Praça Cívica,²⁴⁸ do Parque da Represa,²⁴⁹ do calçadão municipal, e entre o antigo terminal rodoviário e a construção de sua nova sede, um projeto que vem sendo desenvolvido desde de 2014 e tem por intenção conectar os dois terminais por uma grande passagem elevada, o que faz com que o projeto vença a estação ferroviária sem desenvolver com esta nenhum tipo de interação.²⁵⁰ Isso parece revelar certa desatenção projetual, visto que se objetiva otimizar a mobilidade municipal desconsiderando qualquer tipo de diálogo com um símbolo que foi importante não apenas do ponto de vista dos deslocamentos terrestres, mas também do próprio desenvolvimento local e regional. Os dados sobre essa construção foram reunidos no Quadro 17.

²⁴⁵ Na entrada da edificação é possível ver, gravado no mármore, os autores do projeto: engenheiros Mattos e Freitas, de São Paulo.

²⁴⁶ A cidade de Rio Preto e, de forma mais acentuada, a região central, onde se localiza sua estação ferroviária, é frequentada pela população de uma região de amplitude considerável em busca de serviços diversos. Prova disso é o projeto em andamento para reconhecer a Região Metropolitana de Rio Preto, que abrange 30 municípios e cerca de 877 mil habitantes (informação disponível em: <<http://bit.ly/2rTNj1u>>. Acesso em: 20 mar 2019).

²⁴⁷ Rio Preto reforça a relevância do centro do município com a construção de um novo terminal rodoviário nesse espaço, enfatizando a necessidade de os usuários do transporte público buscarem a área central da cidade para a conexão de seus deslocamentos, sobrecarregando ainda mais esse território e indo contra alguns estudos que, nesse sentido, têm apontado a necessidade da descentralização.

²⁴⁸ A maior parte dessa praça foi destruída para dar lugar ao novo terminal rodoviário.

²⁴⁹ Tal parque conta com o único bem tombado pelo Condephaat no município, o antigo prédio da fábrica Swift, cartão postal da cidade.

²⁵⁰ O projeto teve orçamento inicial na casa dos 5 milhões de reais e foi inaugurado no dia 30 de novembro de 2019.

Quadro 17 – Estação ferroviária de São José do Rio Preto, 2019

Localização	Inauguração da estação	Uso atual	Estado de conservação
	São José do Rio Preto	1912	Subutilizada 251	Mediano
População (IBGE)²⁵²		460.671 habitantes		
Descrição				
<p>Edificação retangular de três pavimentos, escalonada, edificada em alvenaria de tijolos, com entrada na parte central enfatizada pela presença de pórtico, com simetria acentuada, marcada por dois volumes laterais salientes, com entrada centralizada protegida por marquise, apresentando platibanda, janelas retangulares geminadas, outras circulares, faixas paralelas nas horizontais e verticais marcando a fachada com altos e baixos relevos, e o abrigo da plataforma desenvolvido em balanço, coberto por telhas de fibrocimento. A linguagem impressa na construção, assim como na edificação de Catanduva, está vinculada ao que na época se chamava genericamente por “arte moderna”:²⁵³ o estilo art déco. A edificação, que</p>				

²⁵¹ A estação de Rio Preto abriga, em uma de suas salas, a Empresa Municipal de Urbanização (Emurb) de São José do Rio Preto, órgão responsável pela segurança, zeladoria e manutenção de determinados espaços da cidade. Recentemente, a estação também tem sido ocupada, uma vez por mês, para a atividade do “trem caipira”, um passeio realizado entre esta cidade e Engenheiro Schmitt, num percurso de cerca de 10 km.

²⁵² População estimada em 2019.

²⁵³ Segundo Pinheiro (1997), o termo “art déco” surgiu a partir da exposição *Les Années “25”: Art Déco/Bauhaus/Stijl Esprit Nouveau*, realizada na França em 1966. Antes disso, segundo a autora, ao se referir ao estilo, em diferentes países, utilizavam-se expressões que remetessem a sua modernidade, tais como: *style moderne*, *jazz moderne*, *zigzag moderne*.

é subutilizada por um departamento da prefeitura municipal, não usa seu potencial tanto do ponto de vista construtivo como urbanístico. Importante mencionar que uma parte da laje da plataforma cedeu em determinado ponto e está sendo sustentada por escoras de madeira como forma de impedir “acidentes”. O relógio que existia na fachada de acesso principal à edificação e foi registrado nas imagens feitas em 2016 (as duas primeiras imagens da fachada), na visita de 2019 (terceira imagem) estava quebrado na laje da cobertura da edificação, o que retirou da construção um elemento figurativo marcante em sua arquitetura e na própria paisagem local. No entanto, a estação de Rio Preto é o único bem ferroviário desse trecho que, desde 2009, está presente na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan),²⁵⁴ sendo, assim, tutelada pelo instituto.

Imagens

Fachada acesso principal

²⁵⁴ De acordo com o endereço eletrônico do Iphan, devido à demanda, o órgão instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, que tem por objetivo arrolar os bens ferroviários declarados de valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/2007. Para inscrição na lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da superintendência do estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, cuja decisão é homologada pela presidência do Iphan. Segundo a lista disponibilizada (IPHAN, 2015), com dados referentes a 15 de dezembro de 2015, são registrados 639 bens, e entre estes estão presentes os bens ferroviários de apenas cinco cidades paulistas: Cruzeiro, Sumaré, São José do Rio Preto, Avaré e Ribeirão Preto.

Interior

Exterior

Plataforma

Piso interno

Telha

Mobiliário

Danos

Fonte: elaborado pelo autor.

Um dado importante a se observar com base nas estações registradas é que, ao longo dos anos as estações da EFA, que interiormente teriam sido edificadas a partir de um projeto tipo, passaram por alterações de acordo com cada localidade, uma vez que, com exceções pontuais como Cândido Rodrigues e Fernando Prestes, a orientação de linguagem e o projeto oferecido a esses espaço são distintos, com tendência aos estilos modernos, como o neocolonial e o art déco.²⁵⁵

Com base nos resultados alcançados e a título de facilitar a leitura da condição de uso das estações da EFA no trecho pesquisado, elaborou-se o Quadro 18:

Quadro 18 – Situação das estações da EFA, 2019

Em uso	Sem uso	Subutilizadas	Em condição de ruína
Araraquara	Cedral ²⁵⁶	São José do Rio Preto	Cândido Rodrigues
Bueno de Andrada	Engenheiro Schmitt		Fernando Prestes
Catanduva	Matão		
Catiguá	Santa Ernestina		
Cedral ²⁵⁷	Uchoa		
Pindorama			
Santa Adélia			
Silvânia			
Taquaritinga			

Fonte: elaborado pelo autor.

Embora os dados do quadro apontem para o fato de que a maioria das estações da EFA nesse trecho esteja em uso, parece importante refletir criticamente sobre a qualidade do uso que elas recebem em seus contextos atualmente, como também das intervenções e do significado que elas passaram a ter quando de estações ferroviárias só carregam o nome, posto que algumas vezes a leitura dessa antiga condição está comprometida. Certamente, esse tema será tomado em pesquisas futuras.

²⁵⁵ Ver Pinheiro (1997).

²⁵⁶ 2ª estação.

²⁵⁷ 1ª estação.

2.2 Comparando os vestígios cerâmicos coletados

A partir dos vestígios cerâmicos coletados²⁵⁸ nas estações visitadas, elaborou-se um comparativo entre o material com base no que foi possível reunir no trecho ferroviário pesquisado. Com relação aos tijolos, pode-se observá-los no Quadro 19.

Quadro 19 – Comparativo dos tijolos das estações da EFA

Localidade	Fundação da estação ²⁵⁹	Tijolo
Araraquara	1898
Catiguá	1910
Matão	1899
Santa Ernestina	1901
Uchoa	1911

Fonte: elaborado pelo autor.

²⁵⁸ Os vestígios cerâmicos foram coletados para registro nas áreas das construções, oriundos de partes danificadas ou fotografados na própria estrutura da qual fazem parte.

²⁵⁹ Até o momento, não foi possível saber com exatidão a data das edificações atuais, por isso optou-se por trabalhar com a data de fundação delas, tal como informadas pelos documentos.

Os tijolos cerâmicos que puderam ser registrados apresentaram dimensões aproximadas e a inscrição das olarias que provavelmente os produziram. Como se pode ver pelo quadro anterior, as peças não possuem uma mesma origem. No entanto, uma das olarias, Pasti, se repete em duas localidades: Catiguá e Uchoa, o que pode indicar que elas tenham sido atendidas pela produção de uma mesma olaria. O tijolo encontrado no prédio de Matão recebe a inscrição “OCP”, que seria referente à Olaria Companhia Paulista, dado que algumas empresas férreas possuíam olarias próprias ou encomendavam peças a olarias particulares com suas inscrições. No caso de Matão, a edificação pode ter sido construída com tijolos comprados da Companhia Paulista, uma vez que elas se comunicavam na cidade vizinha de Araraquara, ou algum tipo de negociação com uma olaria que produzia peça com o emblema dessa empresa.

Diante desse comparativo, procurou-se realizar um segundo confronto, com as telhas (Quadro 20), para se entender o tipo utilizado nessas construções e se seriam produzidas pelos mesmos fabricantes dos tijolos.

Quadro 20 – Comparativo das telhas das estações da EFA

Localidade	Fundação da estação	Telha	Descrição
Araraquara	1898		Telha de cerâmica do tipo francesa
Bueno de Andrada	1898		Telha de cerâmica do tipo francesa
Catiguá	1910		Telha de cerâmica do tipo francesa

Cedral	1912		Telha de cerâmica do tipo capa e canal
Engenheiro Schmitt	1912		Telha de cerâmica do tipo capa e canal
São José do Rio Preto	1912		Telha de cerâmica do tipo francesa
Santa Ernestina	1901		Telha de cerâmica do tipo francesa
Uchoa	1911		Telha de cerâmica do tipo francesa

Fonte: elaborado pelo autor.

O primeiro ponto que se pode identificar ao se comparar o quadro dos tijolos com o das telhas é que nenhuma das olarias produtoras dos tijolos registrados são produtoras das telhas, as quais passam por uma variação tipológica – ora são francesas, ora são capa e canal. Além disso, as telhas apresentam na própria peça uma inscrição que seria referente à localidade em que foram confeccionadas e iniciais que relatam um outro ponto bastante interessante: o trecho férreo em que as olarias se encontravam. No caso, os termos citados são “LP” e “CP”, referentes à Companhia Paulista, e “CM”, referente à Companhia Mogiana. Em um primeiro momento, se pensou que essas iniciais com o nome das olarias pudessem ser relativas à companhia férrea que encomendou as peças, mas em contato com ex-funcionários do transporte ferroviário e outros pesquisadores, eles relataram que essa designação informa, na verdade, em que trecho férreo a olaria se encontrava. Possivelmente porque o transporte dessas telhas, quando vendidas, seria facilitado pela proximidade

da olaria com a ferrovia. Ou seja, esse detalhe seria importante como uma referência e mesmo no processo de comercialização das peças, o que pode denotar, também, certa dificuldade em transportar esse material por caminhos terrestres naquele contexto.

Dessa forma, para facilitar a leitura do texto encontrado nas telhas, produziu-se o Quadro 21, assinalando o trecho férreo a que as olarias²⁶⁰ estavam próximas:

Quadro 21 – Inscrições das telhas das estações da EFA

Localidade	Inscrição na telha	Trecho férreo próximo
Bueno de Andrada	Ind. F. Bianchini S/A Rio Claro CP	CP – Companhia Paulista
Catiguá	Birsoli & Cia Ltda Tambaú CM F S Paulo	CM – Companhia Mogiana
Cedral	J. Arrais Filho & Almeida Leme CP	CP – Companhia Paulista
Engenheiro Schmitt	Cerâmica Bianchini Rio Claro LP	LP – Linha Paulista
São José do Rio Preto	Cerâmica São Pedro Rio Claro CP	CP – Companhia Paulista
Santa Ernestina	Irmãos Silva Barra Bonita	Não menciona

Fonte: elaborado pelo autor.

Com base no quadro, observa-se que as telhas de algumas olarias se repetem em determinadas edificações, como, por exemplo, em Engenheiro Schmitt e Bueno de Andrada, com telhas que seriam produzidas pela Cerâmica Bianchini. No entanto, é importante ressaltar que, em alguns casos, constatou-se que não existe apenas uma olaria nas telhas dessas construções – naturalmente, porque algumas peças foram trocadas ao longo dos anos, ou porque não tiveram uma única olaria como fornecedora de telhas. Isso, portanto, não permite dizer quais seriam as peças originais da construção, mas permite observar que as telhas das edificações registradas não mencionam uma olaria local ou próxima, sequer uma olaria do mesmo trecho ferroviário, de forma que se acredita – com base inclusive nos relatórios produzidos pela empresa, que em alguns momentos relatam a dificuldade de obter

²⁶⁰ Não foi possível encontrar informações mais detalhadas sobre as olarias mencionadas nas telhas.

tijolos de qualidade para as obras tanto do primeiro trecho até Taquaritinga como do prolongamento até Rio Preto – que, talvez, a produção cerâmica nessa região, no momento de construção dos prédios atuais, ainda pudesse ser bastante rudimentar ou de qualidade ruim.

Por outro lado, com base nas localidades mencionadas nas telhas, algumas regiões do interior do estado de São Paulo pareciam apresentar uma indústria cerâmica mais consolidada nesse período, como é o caso de Rio Claro, que tem telhas produzidas em seu município presente em três estações distintas do trecho da EFA investigado.

Com o objetivo de confirmar que as olarias fabricantes das telhas estariam, de fato, próximas às linhas férreas que elas mencionam nas peças, realizou-se uma outra pesquisa a partir das cidades em que as telhas teriam sido produzidas para se atestar essa informação (Quadro 22).

Quadro 22 – Localização das olarias fabricantes de telhas do trecho da EFA

Localização das olarias	Companhia férrea presente no município	Ano de fundação da estação local
Barra Bonita	Estrada de Ferro Barra Bonita	1929
Leme	Companhia Paulista	1877
Rio Claro	Companhia Paulista	1876
Tambaú	Companhia Mogiana	1887

Fonte: elaborado pelo autor.

A partir do quadro, pode-se confirmar que as olarias em que as telhas foram produzidas de fato estavam próximas das referidas linhas férreas que elas mencionam em suas peças. As telhas de Santa Ernestina são as únicas que não fazem referência ao trecho férreo do qual a olaria que produziu as peças estaria próxima; as telhas dessa localidade são provenientes de Barra Bonita, onde passa a existir a Estrada de Ferro Barra Bonita (EFBB) a partir de 1929.²⁶¹ Ou seja, supõe-se, com base no material averiguado nesta pesquisa, que as telhas encontradas em Santa Ernestina tenham sido produzidas em um período anterior à presença da ferrovia e, portanto,

²⁶¹ Em 1951, a Companhia Paulista adquiriu a EFBB.

não mencionam a proximidade com alguma via férrea, uma informações que parece ser presente nas telhas desse período.

Com relação às telhas que estão expostas no museu Francisco Aureliano de Araújo, que funciona no prédio da antiga estação de Araraquara, como referentes a essa edificação, há um detalhe que precisa ser observado: segundo um quadro fixado na parede do museu, ele foi montado pela ABPF e inaugurado em 1992. O quadro informa que, em decorrência do estado ruim em que o telhado se encontrava, a ABPF, por meio de uma doação, trocou toda a telha de cerâmica da construção por telha de cimento amianto. Além disso, o documento esclarece também que os objetos presentes naquele espaço²⁶² fazem parte não apenas do acervo da EFA como também da Companhia Paulista. Posto isso, as telhas expostas apresentam as seguintes legendas (Figura 47):

Figura 47 – Legenda das telhas do Museu Francisco Aureliano de Araújo, Araraquara

Fonte: foto do autor (2019).

Como se pode ver na imagem, segundo informação conferida pela ABPF, as telhas originais da estação de Araraquara seriam francesas e teriam sido produzidas por dois conhecidos estabelecimentos cerâmicos no contexto de final do século XIX e início do século XX. No entanto, imagens feitas pelo grupo coordenado pelo Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho, em 1978, quando desenvolveu os relatórios

²⁶² No museu, encontram-se vestimentas de ex-funcionários, mobiliário, fotos antigas e alguns equipamentos de uso ferroviário. Não há nenhuma documentação referente à EFA.

Planart,²⁶³ mostram que a edificação de Araraquara possuía, na verdade, telhas capa e canal, como se pode ver na Figura 48.

Figura 48 – Telhado da estação de Araraquara

Fonte: Relatório Planart (PLANART, 1978, p. 9).

Dessa forma, com base na informação oferecida pela ABPF e na Figura 48, acredita-se que as telhas da estação de Araraquara, em algum momento, tenham sido totalmente trocadas de telhas francesas para capa e canal e, posteriormente, na década de 1990, para telhas de cimento amianto. Ou, então, há um erro na legenda das peças presentes no museu de Araraquara, as quais que podem ter sido expostas sem a devida atenção quanto a sua origem.

Com relação aos pisos internos, também foram comparados, no Quadro 23.

²⁶³ O relatório técnico para as obras de recuperação de estações ferroviárias no estado de São Paulo, realizado em 1978 e coordenado pelo Prof. Nestor Goulart Reis Filho, apresenta um inventário pormenorizado de algumas estações paulistas. Tal estudo foi apresentado à Fepasa pela Planart S/C – Planejamento e Arquitetura LTDA.

Quadro 23 – Comparativo do revestimento de pisos internos

Localidade	Fundação da estação	Piso interno	Descrição
Araraquara	1898		Ladrilho hidráulico quadrado decorado
Bueno de Andrada	1898		Assoalho de madeira do tipo tábua corrida
Cândido Rodrigues	1908		Piso cerâmico quadriculado vermelho
Catanduva	1910		Piso cerâmico quadrado vermelho decorado
Cedral	1912		Piso cerâmico retangular (7,5 cm x 15 cm) vermelho
Fernando Prestes	1909		Piso cerâmico quadriculado vermelho ²⁶⁴

²⁶⁴ Pelo fundo da imagem é possível ver a cor original avermelhada, que fica encoberta pela sujeira de tom escuro.

São José do Rio Preto	1912		Piso cerâmico hexagonal vermelho
Uchoa	1911		Ladrilho hidráulico quadrado decorado

Fonte: elaborado pelo autor.

Os pisos internos das edificações que puderam ser registradas parecem revelar uma trajetória evolutiva nesse segmento. Assim, a partir das imagens do Quadro 23 é possível observar, por exemplo, que as edificações mais antigas, como Araraquara, Bueno de Andrada e Uchoa, ainda apresentam revestimentos que indicam uma produção mais artesanal, em pequena escala, empregando ladrilhos hidráulicos e madeira. Já as edificações que foram construídas em meados do século XX – como se acredita terem sido as construções atuais de Cândido Rodrigues, Catanduva, Cedral, Fernando Prestes e Rio Preto – se vinculam a um produto de teor industrial, produzido em larga escala, o que permitiu atender – com o mesmo modelo – diferentes edificações.

3 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PAULISTA E FERROVIA: UMA BREVE REFLEXÃO

3.1 É pau, é pedra, é o fim do caminho (?)

Nos primeiros quartéis do século XX, com as alterações nos quadros sociais e políticos, que evidenciaram a estrutura rodoviária²⁶⁵ e as dificuldades financeiras em torno da cafeicultura e suas lideranças,²⁶⁶ o patrimônio ferroviário paulista foi gradualmente envolto por um caráter de obsolescência e ociosidade.

Em 1971, as ferrovias do estado de São Paulo, com exceção da Central do Brasil e da Noroeste do Brasil, passaram à administração do governo do estado e foram incorporadas à Fepasa, integrando o patrimônio de cinco companhias paulistas: Sorocabana, Mogiana, Araraquarense e São Paulo-Minas. A Fepasa possuía cerca de 5 mil quilômetros de trilhos e aproximadamente 36 mil funcionários, e funcionou por 27 anos, até sua federalização em 1998, quando foi incorporada ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Com a extinção da RFFSA em 2007, os bens imóveis não operacionais de valor artístico, histórico e cultural foram transferidos para a União, sob a responsabilidade do Iphan. Os demais bens oriundos dessa rede, não reconhecidos com essas

²⁶⁵ Desde a administração de Washington Luís (1926-1930), o transporte ferroviário começou a perder espaço para o sistema rodoviário, sofrendo sua derrocada durante o governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961), quando a economia brasileira passou por grandes alterações, como a abertura e o incentivo à indústria automobilística e um forte investimento nas rodovias em detrimento das ferrovias. De acordo com Borges (2011), o alto emprego de capitais no transporte rodoviário era justificado pelo poder público por ser este um meio mais ágil e econômico de promover a integração do território nacional, quando, na verdade, esse desenvolvimento das rodovias ia ao encontro, mais uma vez, de interesses de grupos econômicos nacionais e do grande capital internacional, especialmente o norte-americano, que tinha como meta financiar a implantação das rodovias brasileiras e garantir seus lucros no promissor mercado de veículos automotores que passava a se configurar.

²⁶⁶ Quanto ao café, principal produto vinculado ao sistema ferroviário paulista, que desde o início do século XX já demonstrava sinais de enfraquecimento no mercado internacional, passou-se a desenvolver, como uma tentativa de salvaguardá-lo, uma estrutura comercial cada vez mais política, por meio da criação do Instituto do Café do Estado de São Paulo (1924), precursor do Conselho Nacional do Café (1931), que posteriormente se tornou o Departamento Nacional do Café (1933), assinalando a ingerência do governo em transações comerciais dessa cultura.

particularidades, ficaram sob o encargo da Secretaria do Patrimônio da União,²⁶⁷ órgão vinculado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – o que gerou um desafio para a administração pública federal, considerando-se o volume de bens a serem arrolados. Segundo Luiz Falcoski e Jane Falcoski (2010), respectivamente professor e pesquisadora da Universidade Federal de São Carlos, são 52 mil imóveis, distribuídos em 19 estados brasileiros, que demandam vistoria, avaliação, regularização e incorporação para nova destinação pelo órgão competente.

Dessa maneira, distante da função inicial que exercia como aporte material para a agricultura, ponto de embarque para passageiros²⁶⁸ e meio de comunicação, o patrimônio ferroviário paulista, preponderantemente, não se ressignificou, não foi destinado a um novo uso ou incorporado a uma nova função com o interesse de preservá-lo – o que Viollet-le-Duc (2006) já apontava, no século XIX, como a melhor maneira de se conservar um edifício.

Na atualidade, tais edificações ferroviárias só recebem o concessionado transporte de cargas cruzando seus trilhos, que não estabelece nenhum tipo de vínculo com essas construções, tornando-as, em sua grande maioria, áreas ociosas nos meios urbanos, esvaziadas do cumprimento de suas funções sociais.

A título de observação, nesse campo de concessão,²⁶⁹ Rocha (2018) lembra que a estrutura ferroviária brasileira utilizada nos dias de hoje atende a um grupo reduzido, geralmente ligado ao agronegócio e à mineração. De acordo com o autor, o setor rodoviário centraliza maciçamente os deslocamentos terrestres de produtos e é responsável pelo escoamento de 60% de tudo que é transportado no país, entre alimentos, combustíveis e automóveis, o que configura um cenário com desvantagens econômicas²⁷⁰ e distinto do padrão mundial, em que países com grandes extensões territoriais, como os rodoviaristas Estados Unidos, utilizam de participação maior do transporte de cargas via ferrovias.

²⁶⁷ Nos estados, tal órgão é representado pelas Gerências Regionais do Patrimônio da União, às quais compete executar as atividades de incorporação e destinação desse patrimônio.

²⁶⁸ O trecho Araraquara-São José do Rio Preto operou com trem de passageiros até 2001 na maioria das estações.

²⁶⁹ O trecho da EFA é operado na atualidade pela empresa Rumo, destacada operadora ferroviária do Brasil, que totaliza, na presente data (2019), 12.021 km de linhas férreas, mil locomotivas e 25 mil vagões.

²⁷⁰ Rocha (2018), citando Guilherme Grandi, aponta que o transporte ferroviário é a melhor alternativa para os deslocamentos terrestres de mercadoria a granel em longas distâncias.

A questão apontada por Rocha (2018) parece demonstrar que a condição do sistema ferroviário pouco se alterou quanto às suas prioridades: continua atendendo a um grupo reduzido, ligado ao agronegócio e à mineração, diferenciando-se apenas no fato de predominantemente não realizar mais o transporte de passageiros e não ter se atualizado nesse sentido – o que deixa destacado o histórico caráter secundário desse segmento.

Outro ponto importante a se notar, com base na colocação do mencionado autor (ROCHA, 2018), é a centralização maciça dos deslocamentos terrestres no transporte rodoviário, fato que ficou patente durante a greve dos caminhoneiros de 2018, quando a não circulação de caminhões e o fechamento de várias rodovias pelo país o colocaram sob a iminência de uma espécie de desordem urbana, gerada principalmente pelo não abastecimento de produtos, mercadorias e combustíveis.

3.2 As novas bocas do sertão

Diante da situação hodierna do patrimônio ferroviário paulista, em que muitas edificações em diferentes cidades ao longo do estado se encontram sem uso, subutilizadas e em condições preocupantes de sobrevivência, a exemplo de algumas edificações da EFA destacadas nesta produção, importantes são os movimentos, as publicações e os estudos que se esforçam em discutir e encontrar caminhos para tratar desse material.

Desde 2004, o Projeto Memória Ferroviária, coordenado pelo Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira (da Universidade Estadual Paulista), tem por objetivo realizar um inventário integral do patrimônio industrial em complexos ferroviários paulistas. Com uma metodologia baseada no *logical framework* e na teoria da interdisciplinaridade, foram definidos procedimentos multidisciplinares de registro, recuperação e organização dos dados referentes ao patrimônio ferroviário. Na fase atual, o projeto estuda um antigo trecho de operação ferroviária de Jundiaí a Campinas para sugerir novas metodologias de registro, diretrizes de preservação e mecanismos de ativação sobre esse patrimônio.

Por esse ângulo, Luiz Falcoski e Jane Falcoski (2010) apresentam um plano de inventário com uma metodologia detalhada, que propõe o envolvimento do Poder

Executivo local e demais órgãos competentes na inventariança dos bens patrimoniais pertencentes à RFFSA, bem como a facilitação de sua gerência e nova destinação. É indicada, no texto, a inserção de alguns instrumentos urbanísticos para a implementação de planos de ação, projetos estratégicos e gestão de planejamento, com o objetivo de contribuir para a incorporação e regularização do patrimônio imobiliário ferroviário.²⁷¹

Desde 2015, o governo federal possui o Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local,²⁷² que tem por intenção incentivar ações locais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta RFFSA, objetivando, assim, garantir o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público.

Entre as prioridades do programa estão: implantação de projetos de provisão de habitação de interesse social, em especial aqueles financiados com recursos do governo federal (Programa Minha Casa, Minha Vida); regularização fundiária de áreas ocupadas por população de baixa renda; viabilização de projetos inseridos no Plano de Aceleração do Crescimento; preservação e difusão da memória ferroviária, em parceria com o Iphan.²⁷³

Para utilizar os imóveis, as prefeituras locais precisam, entre outras questões: da disponibilidade do bem não operacional oriundo da RFFSA; possuir um projeto para construção, reforma, restauração e/ou utilização do imóvel; indicar a origem e a disponibilidade dos recursos financeiros para a implantação dos projetos; e declarar interesse e disponibilidade de recursos para promoção, proteção e manutenção do bem até a efetivação da sua destinação.

Entre as organizações civis, a ABPF, fundada em 1977, reúne interessados na preservação, no resgate, no restauro e na divulgação da história da ferrovia brasileira. Assim, a entidade desenvolve projetos de recuperação em vários tipos de locomotivas a vapor, vagões de carga, carros de valor histórico, trechos de vias, utensílios

²⁷¹ De modo mais específico, os autores fazem uma reflexão sobre práticas de gestão e destinação de bens culturais da RFFSA nas cidades de Araraquara e São Carlos.

²⁷² O portal on-line do Ministério da Economia disponibiliza as informações referentes ao programa e os bens não operacionais oriundos da antiga RFFSA, com uma listagem relativa a cada estado e um modelo de termo de cessão provisória para os municípios interessados na reativação do patrimônio ferroviário local. Disponível em: <<http://bit.ly/2rXOX1Z>>. Acesso em: 3 abr. 2019

²⁷³ Informações disponíveis em: <<http://bit.ly/2rXOX1Z>>. Acesso em: 3 abr. 2019.

ferroviários e estações, com o objetivo de preservar essa memória material e também oferecer passeios turísticos e educacionais.²⁷⁴ A ABPF conserva museus e mantém trechos recuperados e operados por ela em seis estados brasileiros: Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo,²⁷⁵ Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Nesse cenário, é possível observar que o processo de ressignificação de áreas ferroviárias, além dos exemplos pontuais encontrados no trecho da EFA investigado nesta pesquisa, já está em andamento no estado de São Paulo. No município de Campinas e região,²⁷⁶ algumas estações passaram a atender suas localidades com novos usos (Quadro 24).²⁷⁷

²⁷⁴ Essa é uma medida que acaba provendo recursos para as ações desenvolvidas pela agremiação, no entanto, é preciso mencionar os altos valores cobrados por esses passeios. Atualmente (2019), a tarifa cobrada para se percorrer o trecho Campinas-Jaguariúna é de 120 reais a inteira e 80 reais a meia, o que elitiza sobremaneira o acesso a esse material.

²⁷⁵ Em São Paulo, a ABPF está presente nas cidades de São Paulo, Paranapiacaba, Rio Claro, Cruzeiro, Guararema, Campinas e Jaguariúna.

²⁷⁶ Nessa região também há estações em condições críticas, a exemplo da de Sumaré, que consta da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Iphan.

²⁷⁷ Não foi possível conhecer os critérios utilizados ao se definir os novos usos desses espaços, mas acredita-se ser importante que eles estejam em conformidade com uma investigação local que tenha conduzido a essa nova definição. Com exceção da estação de Hortolândia, que fecha aos finais de semana, as estações do Quadro 24 mostraram-se aparentemente ativas e requisitadas pela população quando visitadas.

Quadro 24 – Estações ferroviárias da região de Campinas

Localização	População estimada (habitantes) ²⁷⁸	Fundação da estação	Estação ferroviária ²⁷⁹	Uso atual
Campinas	1.194.094	1872		Multiuso
Hortolândia	227.353	1917		Centro de memória

²⁷⁸ Valores atualizados e baseados em dados do IBGE.

²⁷⁹ Essas estações pertenciam à Companhia Paulista.

<p>Santa Bárbara D'Oeste</p>	<p>192.536</p>	<p>1917</p>		<p>Museu e centro cultural</p>
<p>Jaguariúna</p>	<p>56.221</p>	<p>1945</p>		<p>Restaurante, museu e trem turístico²⁸⁰</p>

²⁸⁰ O passeio de maria-fumaça é feito entre essa localidade e a estação de Anhumas, em Campinas, e ocorre aos finais de semana, em diferentes horários. O trecho é operado pela ABPF.

Louveira	47.748	1872		Loja de artesanato, ponto de informação turística, posto da Guarda Municipal
----------	--------	------	---	--

Fonte: elaborado pelo autor.

Em Jundiaí, o complexo Fepasa teve parte de sua área convertida em Poupatempo (Figura 49), Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo (Fatec) e museu, tornando-se um ambiente heterogêneo e requisitado pela população em diferentes períodos.²⁸¹

Figura 49 – Poupatempo no complexo Fepasa, em Jundiaí

Fonte: foto do autor (2016).

²⁸¹ Importante pontuar que, em Jundiaí, essas áreas do Complexo Fepasa ressignificadas contrastam com outras em estado delicado de conservação, posta a dimensão considerável do local, que, portanto, ainda carece de investimentos.

Em São Paulo, têm-se como exemplos de ambientes ferroviários ressignificados a Estação da Luz, que tem em sua área o Museu da Língua Portuguesa, e a Estação Júlio Prestes, que abriga a Sala São Paulo, sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (Figura 50).

Figura 50 – Estação da Luz, São Paulo

Fonte: foto do autor (2019).

Destarte, pode-se ver que a ressignificação do patrimônio ferroviário paulista é um processo em desenvolvimento, que se manifesta mais acentuadamente próximo aos grandes centros e em edificações que foram representativas para esse tipo de transporte, de modo que se acredita ser de fundamental importância o incentivo de projetos que possam destacar, discutir e alcançar sugestões para o material histórico – subutilizado, sem uso ou sem propostas – aparelhado no interior do estado, onde o processo de ressignificação preponderantemente não é uma realidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao percorrer mais de 250 km, entre iniciação científica e mestrado, registrando as estações ferroviárias da EFA, foi possível observar cidades que se desenvolveram às margens da ferrovia, o que ainda hoje mostra a relação íntima entre o urbano e o ferroviário nesses locais, bem como estações sobreviventes. Essas estações não são obras arquitetônicas de grande valor artístico, vinculadas a um padrão estilístico consagrado como de interesse dos órgãos de proteção, mas um conjunto de edificações ferroviárias modestas e plenas de valor histórico, antropológico e urbanístico, como o são outras tantas pelo interior paulista que, com o fim do transporte de passageiros, se tornaram ou pontos ociosos nos meios urbanos ou poucos explorados do ponto de vista de seu potencial e, assim, por sua natureza simbólica e também por suas latentes potencialidades, sinalizam para a necessidade (ou a obrigação) de as discutirmos.

São construções resistentes que contrastam com seu entorno não somente do ponto de vista da arquitetura, mas também pela dimensão de suas áreas livres e ociosas. Isso as enquadra no que Lynch (1997) chamou de *marco*, um elemento singular e único na paisagem que, quando conectado a um significado ou a uma história, vê ampliado seu valor imagético enquanto facilitador no deslocamento e mapeamento territorial por parte do cidadão, de forma que são estruturas que se destacam na paisagem, ou por sua artisticidade ou por seu histórico, tornando-se referências no espaço urbano.

Entretanto, mais do que referenciais materiais, as estações ferroviárias, assim como todo o complexo ferroviário, são também estruturas responsáveis por reaproximar lembranças de determinado grupo, caracterizar uma época, referenciar uma região:

Referências são edificações e são paisagens naturais. São também as artes, os ofícios, as formas de expressão e os modos de fazer. São as festas e os lugares a que a memória e a vida social atribuem sentido diferenciado: são as consideradas mais belas, são as mais lembradas, as mais queridas. São fatos, atividades e objetos que mobilizam a gente mais próxima e que reaproximam os que estão longe, para que se reviva o sentimento de participar e de pertencer a um grupo, de possuir um lugar. Em suma, *referências* são objetos, práticas e lugares apropriados pela cultura na

construção de sentidos de identidade, são o que popularmente se chama de *raiz* de uma cultura. (IPHAN, 2000, p. 29, grifo do autor)

Em vista disso, e tomando por base a colocação de Ruskin (2008) – importante crítico de arte inglês que no século XIX se destacou no debate acerca do restauro –, na qual o autor aponta que algumas pedras empilhadas umas sobre as outras poderiam substituir muitas páginas duvidosas de livros, as estações ferroviárias da EFA observadas neste estudo têm um valor documental que comunica e faz parte de uma trajetória de transformações expressivas ocorridas a partir de seu advento e que repercutem, tendo por base Kühl (1998), em todo o desenvolvimento posterior do estado de São Paulo. Dessa forma, justifica-se a necessidade de discutir a preservação desses elementos públicos e os meios para se alcançar esse objetivo.

No entanto, no que diz respeito à proteção dessas edificações, vê-se que as estações da EFA seguem uma constante do território paulista, no qual a proteção do patrimônio ferroviário é marcada por uma prática tardia e pouco presente ao longo dos anos, sendo que primeira ação de proteção de um bem ferroviário no estado de São Paulo só se deu em 1974, com o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal.²⁸²

Arantes (1987), ao sinalizar os tombamentos realizados pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional entre 1937 e 1987, observa nesses processos a ausência de estruturas que se relacionassem às grandes transformações urbanas pelas quais passou a cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX. O autor destaca que não havia referências “às ferrovias, nem aos Guaranis e outros grupos indígenas que habitavam esta parte do Brasil e nem mesmo aos imigrantes” (ARANTES, 1987, p. 51), uma constatação que parece se justificar diante dos critérios de tombamento adotados pelo órgão no recorte temporal analisado pelo autor.²⁸³

Entretanto, no campo atual, os dados apontados por Moraes e Oliveira (2017) demonstram que esse quadro pouco se alterou ao longo do tempo. Segundo os pesquisadores, a maior parte das proteções paulistas realizadas pelo Condephaat é recente. Entre 2010 e 2015, foram reconhecidos 19 bens ferroviários, e esse número

²⁸² A Estação Ferroviária de Bananal foi fundada em 1888 e pertencia à Estrada de Ferro de Bananal, um ramal de Barra Mansa. O tombamento da edificação, desenvolvido pelo Condephaat, deveu-se, sobretudo, à sua particularidade: é um edifício importado da Bélgica, composto por estruturas de aço desmontáveis e pré-fabricadas, e acredita-se que seja a única estação ferroviária no estado de São Paulo desse tipo.

²⁸³ Ver Miceli (2001).

corresponde a aproximadamente 23% de todas as proteções feitas pelo conselho no período. Os autores indicam que esse é um valor relativamente alto, já que antes de 2010 os bens ferroviários representavam 5%, e em 2015 passaram a totalizar por volta de 8% dos 442 tombamentos realizados pelo Condephaat.²⁸⁴

Apesar dos exemplos positivos e pontuais encontrados no trecho da EFA percorrido, torna-se patente, de um modo geral, a falta de acuidade com relação às estações, que no passado, sobre a horizontalidade dos trilhos, foram as verticalidades mais representativas do complexo ferroviário. Funcionaram não apenas como os elementos que mais diretamente impactaram no desenvolvimento citadino ou na formação de novas aglomerações, mas também como a face mais pública da companhia férrea, portais que facilitavam as distâncias a serem vencidas e uma referência local em termos de tecnologia e de um ideal de desenvolvimento e progresso.

Porém, ao que se percebe, ao longo dos anos esses espaços inverteram seu valor social, de modo que algumas estações da EFA chegaram aos dias de hoje fragilizadas materialmente, alienadas socialmente e não discutidas política e culturalmente. Converteram-se em pontos depreciativos de suas cercanias, reduzidas à condição de áreas degradadas, ocupadas por usuários de drogas, moradores em condição de rua, fechadas como forma de impedir qualquer tipo de ocupação ou repletas de lixo, o que as torna ambientes propícios à proliferação de agentes que podem comprometer a própria saúde pública (como mosquitos, roedores etc.) – uma condição bastante distinta da que apresentavam no passado.²⁸⁵

Essa circunstância atual parece desconsiderar desses espaços ferroviários, além de seu valor histórico, as características que poderiam impactar de maneira

²⁸⁴ Contudo, a exemplo dos tombamentos do conjunto de Bauru e de Sorocaba, os tombamentos têm evoluído no sentido de não se reconhecer apenas o bem isolado, como mais frequentemente acontece com relação às estações, mas também o arranjo ferroviário do qual ela faz parte, o qual apresentava diferentes estruturas – desde obras-de-arte até oficinas e casas de turma – que auxiliavam e foram fundamentais no funcionamento de toda a operação ferroviária. É uma questão bastante pertinente, dada a relação operacional existente entre as diferentes tipologias desse complexo – o que, por uma determinação contrária, poderia gerar a perda e/ou a descaracterização de determinada parcela, comprometendo a leitura e o entendimento futuro de algumas dessas áreas. Essa concepção de se observar o conjunto e não apenas o bem isolado vem sendo enfatizada em diversos documentos que orientam quanto à preservação de patrimônio, a exemplo da *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial* (TICCIH, 2003), do 17º Simpósio do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS..., 2011) e da *Recomendação de Nairóbi* (UNESCO, 1976).

²⁸⁵ Tomando-se por base Kühl (1998), diversas atividades complementares se estabeleciam nos arredores ferroviários, o que conseqüentemente tornava essas regiões pontos valorizados e atraentes.

qualitativa nas áreas em que estão inseridos²⁸⁶ – considerando suas localizações privilegiadas, áreas construídas passíveis de recuperação e incorporação de novas funções, e generosos espaços livres aptos a serem edificadas, questões que se manifestam em um ambiente urbano disputado e valorizado o bastante para tornar injustificáveis áreas que não cumpram suas funções sociais. Nesse sentido, assinalar o não uso ou a subutilização do patrimônio da EFA não é apenas destacar uma indiferença com o passado, mas também indicar uma irresponsável desconexão com o próprio presente.

No caso das estações em uso no trecho investigado, que funcionam hoje como museu, centro cultural ou espaço para atividade social, parece ser de suma importância refletir criticamente sobre o tipo de intervenção, a escolha desses novos usos e a pertinência em seus contextos, uma vez que, em certos casos, uma intervenção pouco diligente e consciente pode provocar um dano para a edificação talvez na mesma proporção, ou ainda maior, que o gerado por sua condição ociosa. Uma determinação de uso arbitrário que não esteja subordinada às limitações da materialidade histórica e das características de conformação pode danificar gravemente aspectos documentais da edificação, bem como conduzi-la de um estado ocioso para uma condição de uso aparente, que não torna o espaço de fato requisitado pela população, ao passo que não satisfaz ou provoca demandas locais.

Esse aspecto já tem sido destacado na atualidade por Kühl (2019), ao tratar do patrimônio cultural, e pela *Carta de Sevilla* (SIMAL; SANZ CARLOS, 2019),²⁸⁷ ao discorrer sobre o patrimônio industrial, sob o qual inclui-se o ferroviário, que analisam esses bens como necessários para se pensar a geração de qualidade de vida para as localidades em que estão inseridos, devendo, assim, serem abarcados por um “projeto

²⁸⁶ Em Cosmorama, por exemplo, cidade da região rio-pretense também vascularizada pela EFA, com pouco mais de 7 mil habitantes, entre terrenos estreitos e construções simples do chamado Bairro da Estação, é possível notar, destacado na paisagem, o grande terreno ferroviário que, com uma área de 48.251 m², é composto por oito casas de turma (com 70 m² cada), um escritório (60 m²) e uma estação (834 m²) que, sem uso oficial desde a década de 1980, contrastam com um bairro que tem a praça e os equipamentos públicos mais próximos a 5 km de distância. Dessa forma, os moradores do local precisam fazer esse deslocamento para acessar creche, posto de saúde, praça, espaço de lazer. Isso não faz de Cosmorama, nesse sentido, um caso isolado; pelo contrário, ela é compatível com a regra no conjunto da EFA.

²⁸⁷ Esse documento reúne as principais conclusões do *VII Seminário de Paisagens Industriais da Andaluzia, pensando o patrimônio industrial: os desafios do século XXI*, evento que propôs um encontro de especialistas sobre patrimônio industrial com o objetivo de realizar uma revisão crítica com relação a essa temática nas três últimas décadas. O evento foi realizado no mês de maio de 2018 em Villanueva del Río y Minas, em Sevilha, na Espanha. Ver Simal e Sanz Carlos (2019).

de cidade” que os envolva não como elementos pontuais, mas como parte integrante de um programa de políticas públicas que vise a promoção do espaço urbano e do organismo da cidade como um todo.

No entanto, a desatenção com relação ao patrimônio ferroviário não pode ser atribuída apenas ao poder público. Um bom exemplo disso é pensar que, até o presente, um elemento como a EFA, fundamental para o entendimento do noroeste do estado de São Paulo, apresenta estudos pontuais a seu respeito e não possui um movimento local que tenha se organizado no sentido de promover seus espaços ou reclamar um museu que reúna e preserve o que ainda resta do acervo histórico da companhia para o entendimento das próximas gerações.

Dessa forma, chega-se ao entendimento de que as estações da EFA destacadas nesta reflexão, em sua maioria, por desinformação ou desinteresse, pela chave do uso e do não uso, se tornaram espaços invisíveis, tanto do ponto de vista de ações táticas, desenvolvidas por parte da própria população – que, embora ainda reconheça o valor histórico dessas áreas, não está sensibilizada e agenciada com ações que possam retomar e discutir esse espaço público –, como diante do poder público, que não inclui esses territórios em suas políticas, diretrizes e planos diretores, não reconhecendo a devida potencialidade desses espaços. Isso, inclusive, pode torná-los, a exemplo do que tem ocorrido na atualidade em outros trechos ferroviários, vítimas de saques. Neste ano (2019), na cidade de Sorocaba, uma estação do século XIX foi demolida e pilhada por vândalos, que retiraram tijolos, madeiras, batentes, portas e janelas, além de ferragens que estavam presentes na edificação (ESTAÇÃO..., 2019).

Assim, acreditando na possibilidade da desinformação muito mais que na do desinteresse, uma medida para reverter esse processo, tendo em conta as sugestões oferecidas por Choay (2011) com relação às “heranças edificadas”, seria educar, informar, estudar e sensibilizar a população quanto à sua produção histórica e artística e à importância de preservá-la e discuti-la – sobretudo no caso das estações ferroviárias da EFA apresentadas nesta pesquisa, que não são assimiladas por sua instância potencial e contemporânea, nem por sua dimensão de conjunto.

Acredita-se que o envolvimento e a participação ativa da sociedade no exercício desse desafio de planejamento, gestão, proteção, intervenção e inventariança em torno do patrimônio ferroviário, não apenas da EFA, mas de todo o

estado de São Paulo, seja um caminho seguro para que esse traço do passado tenha como destino possibilidades no futuro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, N. M. (Org.). **Álbum de Araraquara**: 1948. Araraquara: Estado de São Paulo, 1948.

ARANTES, A. A. Documentos históricos, documentos de cultura. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 48-55, 1987. Disponível em: <<http://bit.ly/33vTRQO>>. Acesso em: 9 ago. 2018.

ARAÚJO FILHO, J. R. O café, riqueza paulista. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 68, p. 51-124, 1956.

ARAÚJO FILHO, J. R. O café em São Paulo. **boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 50, p. 57-81, 1976.

AZEVEDO, F. **Um trem corre para oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel na viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

BENINCASA, V. **Velhas fazendas**: arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara 1830-1930. São Carlos: EdUFSCar, 2003.

BORGES, B. G. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, v. 13, n. 11, p. 27-36, 2011.

BRANDI, A. **São José do Rio Preto**: roteiro histórico do distrito: contribuição para o crescimento de suas raízes. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2002.

BRANDI, A. **São José do Rio Preto**: 1894-1907: o ciclo dos intendentess e a criação da comarca. São José do Rio Preto: THS Editora, 2012.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. 4. ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998.

CHOAY, F. **O patrimônio em questão**: antologia para um combate. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011. (Coleção Patrimônio).

COMPANHIA Rio-Clarense. In: FUNDAÇÃO Pró-Memória de São Carlos. São Carlos: Fundação Pró-Memória, [20--]. Disponível em: <<http://bit.ly/2q7hVfo>>. Acesso em: 25 mar. 2019.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1897.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1898.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1899.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1900.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1901.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1902.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1903.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1904.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1905.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola & C., 1906.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola & Comp., 1907.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typ. a vapor Espindola & Comp., 1908.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1909.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas**. São Paulo: Typographia Brasil de Rothschild & Cia., 1910.

ELLIS JR., A. **O café e a paulistânia**. São Paulo: FFLCH/USP, 1951.

ESTAÇÃO ferroviária do século 19 é demolida e saqueada em Sorocaba (SP). **Isto é**, São Paulo, 1 ago. 2019. Geral. Disponível em: <<http://bit.ly/2Lp8wac>>. Acesso em: 27 set. 2019.

FALCOSKI, L. A. N.; FALCOSKI, J. T. A. Inventário e destinação de bens patrimoniais culturais da rede ferroviária no estado de São Paulo: conceitos e sistemas de informações cadastrais. In: CONGRESSO PARA O PLANEAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 4., 2010, Faro. **Anais...** Faro: Pluris, 2010. p. 1-13. Disponível em: <<http://bit.ly/2R1OLZV>>. Acesso em: 6 fev. 2016.

FRANÇA, A. **A marcha do café e as frentes pioneiras**. Rio de Janeiro: CNG, 1960.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 22. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1987.

GERODETTI, J. E.; CORNEJO, C. **Lembranças de São Paulo**: o interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2003.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GRANDI, G. **A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro**: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903. 119 f. 2005. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual de São Paulo, Araraquara, 2005.

GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. 267 f. 2010. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

HOLANDA, S. B. **Caminhos e fronteiras**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1957.

ICOMOS NEWS. Paris: Icomos, v. 18, n. 1, jul. 2011. Disponível em: <<http://bit.ly/2rx5Sse>>. Acesso em: 21 out. 2018.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Inventário nacional de referências culturais**: manual de aplicação. Brasília, DF: Iphan, 2000. Disponível em: <<http://bit.ly/2L3ryTx>>. Acesso em: 6 maio 2017.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)**: bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria Iphan nº 407/2010. Brasília, DF: Iphan, 2015. Disponível em: <<http://bit.ly/2L1TtDm>>. Acesso em: 5 jul. 2019.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

KÜHL, B. M. **O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea**. Bauru: Anap, 2019. (Coleção Primeiras Aulas).

LAMOUNIER, M. L. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2012.

LEMOS, C. A. C. **Alvenaria burguesa**. São Paulo: Nobel, 1989.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

SÃO PAULO (ESTADO). Secretaria de Agricultura. **Protocolo nº 5**. Pede ao congresso do estado concessão do prazo de cinco anos para pagamento da dívida ao Estado. São Paulo: Arquivo Público do Estado, 1908.

MARTINS, A. L. **Império do café**: a grande lavoura no Brasil, 1850 a 1890. São Paulo: Atual, 1990.

MARTINS, A. L. **História do café**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2012.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa Omega, 1974.

MICELI, S. SPHAN: refrigério da cultura oficial. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 44-47, 1987. Disponível em: <<http://bit.ly/2qZLeRj>>. Acesso em: 29 nov. 2019.

MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec-Polis, 1984.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v. 9, n. 16, p. 18-42, 2017.

MORATELLI, T. **Operários de empreitada**: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Campinas: Editora Unicamp, 2013.

MOREIRA, D. C. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: o caso das cidades de São João del Rei e Juiz de Fora (1875-1930). 313 f. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

NUNES, I. **Douradense**: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2005.

PETRONE, M. T. S. **A lavoura canavieira em São Paulo**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.

PIMENTA BUENO, F. A. **Memória justificativa dos planos apresentados ao governo imperial para o prolongamento da estrada de ferro de S. Paulo**. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1876.

PINHEIRO, M. L. B. **Modernizada ou moderna?** A arquitetura em São Paulo: 1938-45. 363 f. 1997. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

PINTO, A. A. **História da viação pública em São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística, 2).

PLANART. Coordenação de Nestor Goulart Reis Filho. **Relatório técnico para as obras de recuperação da estação de Araraquara**. São Paulo: Planart, 1978.

PRADO, P. **Paulística**: história de São Paulo. Rio de Janeiro: Ariel, 1934.

PRADO JR., C. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1956.

RIBEIRO, E. B. Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino. **Revista CPC**, São Paulo, v. 14, n. 27, p. 114-143, 2019. Disponível em: <<http://bit.ly/35MOTRr>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

ROCHA, C. Por que o Brasil abriu mão do trem e ficou dependente do caminhão. **Nexo**, São Paulo, 25 maio 2018. Expresso. Disponível em: <<http://bit.ly/2sPgBie>>. Acesso em: 27 maio 2018.

RUSKIN, J. **A lâmpada da memória**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940**. São Paulo: Hucitec: INL-MEC, 1981. (Coleção Estudos Históricos).

SAES, F. A. M. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira**. São Paulo: Hucitec, 1986.

SÃO PAULO (estado). Lei nº 30, 13 de junho de 1892. Regula a concessão de estradas de ferro no território do Estado. **Diário Oficial**: São Paulo, p. 3273, 22 jun. 1892. Disponível em: <<http://bit.ly/37Suv2X>>. Acesso em: 29 nov. 2019.

SILVA, A. L. **Um francês no interior paulista**: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916). 119 f. 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013.

SILVA, A. L. **Os circuitos do escroquerie**: o caso da Estrada de Ferro Araraquara (1896-1916). 112 f. 2018. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2018.

SILVA, A. L.; TOSI, P. G. S. Circuito entrelaçados, surgimento e falência da Estrada de Ferro Araraquara (1896-1914). In: FALEIROS, R. N.; NUNES, I. (Orgs.). **Sistema de transporte e formações econômicas regionais: Brasil & Argentina**. v. 1. Vitória: Edufes, 2016. p. 2-18.

SILVA, S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa Omega, 1995.

SILVEIRA, J. (Ed.). **Álbum de Araraquara**: 1915. Araraquara: Estado de São Paulo, 1915.

SÓRIA, M. H. A. A construção das estradas de ferro no Império e na República Velha. In: MORAES, J. C. T. B. **500 anos de engenharia no Brasil**. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2005. p. 141-161.

SOUKEF JR., A. **A ferrovia e a cidade**: a experiência de Bauru. 303 f. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SUMMERHILL, W. R. **Trilhos do desenvolvimento**: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913. São Paulo: Alfaatar, 2018.

SIMAL, J. S.; SANZ CARLOS, M. (Eds.). **Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018**: los retos del siglo XXI. Sevilla: Fundación Pública Andaluza/Centro de Estudios Andaluces, 2019. Disponível em: <<http://bit.ly/389coWB>>. Acesso em: 29 jul. 2019.

TAUNAY, A. E. **Estudos de história paulista**. São Paulo: Diário Oficial, 1927.

TAUNAY, A. E. **História do café no Brasil**: no Brasil Imperial 1822-1872. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939.

TELLES, P. C. S. **História da engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1984.

TICCIH – THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003. Disponível em: <<http://bit.ly/2P23Vx4>>. Acesso em: 21 out. 2018.

TOSI, P. G.; FALEIROS, R. N. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C.

(Orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuição à história dos transportes no Brasil. Dourados: UFGD, 2011. p. 299-333.

UNESCO – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA. **Recomendação de Nairóbi**. Nairóbi: Unesco, 1976. Disponível em: <<http://bit.ly/2qEIZUG>>. Acesso em: 21 out. 2018.

VILA Mariana nasceu em um matadouro. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 10 ago. 2008. Disponível em: <<http://bit.ly/35SHvnn>>. Acesso em: 2 dez. 2019.

VIOLETTE-LE-DUC, E. E. **Restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2006.