



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação
Curso de Arquitetura e Urbanismo

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO
VILAS FERROVIÁRIAS EM BAURU: A Essência de Uma Cidade.

Orientanda:
Karla Garcia Biernath

Orientadora:
Norma Regina Truppel Constantino
Co-orientador:
Nilson Ghirardello

Bauru
Novembro/2010

*À minha avó e fada madrinha, Isabel Santa Fosta
Garcia (in memoriam) pelo imenso amor e pelo apoio
a tudo que eu sempre realizei.*

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora, a Prof^a.dr^a. Norma Truppel Constantino pelo carinho com esse trabalho, pela paciência, dedicação e pelos ótimos conselhos.

Ao meu co-orientador, Nilson Ghirardello, por sua dedicação e pelo carinho com esse trabalho.

À querida Cynthia do arquivo do centro de memória da RFFSA, que não mediu esforços para me ajudar com a pesquisa.

À Daniele do arquivo do centro de memória Unesp/RFFSA, pelo apoio à pesquisa.

Ao Paulo e Sérgio Losnak, do Museu Histórico Municipal de Bauru, pela gentileza e ajuda com mapas e levantamentos das vilas.

À Karin Bizzarro, Diretora Técnico administrativa do Complexo Fepasa, que possibilitou minha pesquisa aos acervos da biblioteca do Museu da Cia. Paulista em Jundiaí.

À Francisca e ao prof. Marcos Santos Nascimento, funcionários do Museu da Cia. Paulista em Jundiaí, que também não mediram esforços para ajudar na pesquisa.

Ao pessoal da DEPLAN-Bauru, pelo apoio e pela consideração com este trabalho.

À Maria Helena Rigitano pelo apoio e pelos esclarecimentos atenciosamente prestados.

À minha chefe Roberta, pela compreensão.

Ao Nei Lima, pelos livros e pelas questões pertinentes que me fizeram refletir.

Ao Sr. Adelmo Bertussi, pela grande ajuda e pelas histórias de um grande conhecedor da Noroeste e de Bauru.

Aos ferroviários aposentados e familiares que gentilmente concederam as entrevistas: Sr. Vivaldo Pitta, Sr. Toninho, Senhores Antônio e Eda Lokman, e a Senhora Vera Lúcia.

Aos amigos que não estiveram fisicamente presentes, mas que torceram por mim.

As minhas amigas Letícia, Fabiana, Danielle, Camila e Joana pelo apoio, carinho e por estarem sempre presentes.

Ao Leandro e João Felipe, por abrirem meus horizontes.

Aos meus veteranos, Anderson, Rafael, Bruna, Marcela, Giovana, Aline, Raquel, Ellen, Sheila, Mônica, Mariana e Marília pelo aprendizado.

À minha mãe, pelo amor e pela dedicação dispensados há 25 anos e por dividir os bons e maus momentos comigo.

Ao meu irmão Beto pelo amor e pelo apoio em tudo.

E finalmente ao meu pai, que esteve presente em todos os momentos da pesquisa, acreditando nesse trabalho, em mim e mostrando o seu amor e sua cumplicidade em todas as ocasiões possíveis.

SUMÁRIO

Resumo.....	04
Introdução.....	04
I. COMO TUDO COMEÇOU EM BAURU	
1.1.A Chegada da Ferrovia na Cidade de Bauru.....	07
1.1.1. A Sorocabana.....	07
1.1.2. A Noroeste.....	09
1.1.2. A Paulista.....	11
1.2. O Progresso Através do Trem.....	14
1.2.1. As Avenidas.....	16
1.3. A Ferrovia é uma Forma de Company Town?.....	19
II. A INSERÇÃO DAS VILAS NA CIDADE.....	
2.1.Conceituação Vilas e Colônias.....	24
2.2. A implantação das Vilas em Bauru.....	26
2.3. Como as Vilas se Implantaram em Bauru.....	27
2.4. Vilas da Companhia Paulista em Bauru.....	30
2.4.1 Vila da Cia. Paulista - Rua Agenor Meira.....	31
2.4.2 Vila de Triagem.....	34
2.5. Vilas da Sorocabana em Bauru.....	36
2.5.1. Casas de Turma da Sorocabana.....	37
2.5.2. Casas Rua Célio Daibem.....	38
2.6. Vilas da Noroeste em Bauru.....	40
2.6.1 Vila Noroeste.....	41
2.6.2 Vila Dutra.....	45
III. SOBRE A NOROESTE	
3.1. Antecedentes da Ferrovia no Brasil.....	49
3.2. A Noroeste do Brasil.....	51

3.3. Assistências praticadas pela Noroeste – Políticas higienistas / comida-casa-saúde-lazer.....	57
IV. DENTRO DE CASA	
4.1. A Casa Mediadora dos Espaços.....	68
4.2. Análise das Casas das Vilas da Noroeste.....	70
4.3 A Casa de uma vila Operária/Ferroviária.....	83
V. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	90
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	95
ANEXOS.....	96

Resumo

A pesquisa propõe-se a listar, relacionar e analisar a partir de documentos, manuscritos e relatos orais, de que forma se constituíram os meios e modos de habitação das vilas ferroviárias em Bauru até meados do século XX. Como a ferrovia trouxe consigo uma infra-estrutura necessária ao seu funcionamento, busca-se estabelecer as relações entre a chegada da ferrovia e a cidade de Bauru, e de que forma essa estrutura interferiu na lógica urbanizadora. Assim, pretende-se resgatar a memória da cidade de Bauru relacionando-a a chegada da ferrovia, através do período que compreende os primeiros cinquenta anos do século vinte abrangendo a chegada dos três ramais ferroviários que serviram à cidade, sua ascensão (fase na qual encontram-se a maioria dos edifícios estudados) e o seu declínio.

Para ser implantada em uma cidade, a ferrovia precisava ter uma infra-estrutura básica, necessária ao seu funcionamento, como os armazéns, as estações, as oficinas, os pátios, inclusive as moradias construídas para os funcionários. Esse conjunto é denominado “complexo ferroviário”. Durante o presente trabalho, tem por objetivo aprofundar-se nos estudos das residências construídas pelas companhias ferroviárias.

Segundo Eva Blay, vila é o conjunto de casas construídas no interior de um terreno. Mas será que todas as vilas construídas pela mesma Companhia ferroviária possuem o mesmo padrão arquitetônico? Ou o mesmo padrão de loteamento? Como era a arquitetura das casas nas vilas? Através de pesquisas, procuramos responder a esses e outros questionamentos. Como estão hoje as vilas? Quem são seus moradores? Aconteceram alterações na arquitetura das vilas?

Introdução

A região onde hoje se situa a cidade de Bauru, até meados do século XIX era conhecida como “*terras inóspitas ou devolutas*”, pouco explorada e quase totalmente habitada por várias tribos indígenas. Parte das terras do no Oeste Paulista só começou a ser explorada no início do século XX.

A história de Bauru começa em meados dos anos de 1800, mais precisamente em 1856 quando a primeira propriedade é registrada no cartório de Botucatu e de posse do Senhor Felicíssimo Antônio Pereira. O Patrimônio foi criado em 1884 por meio de uma doação de terras do Sr. Antônio Teixeira do Espírito Santo e sua esposa, que doam parte de sua fazenda adquirida em 1885 e em 1893, recebendo através de outra doação, aproximadamente mais 134 hectares de terra, de Veríssimo Antônio Pereira, filho de Felíssimo e sua esposa. As primeiras casas foram construídas junto a estrada que ligava o Patrimônio a Espírito Santo da Fortaleza e Lençóis, mais tarde chamada Rua Araújo Leite. Nessa época, Patrimônio pertencia ao extinto município de Espírito Santo de Fortaleza. Em 1896 a Vila de Bauru foi elevada a município e dentro de dez anos, chegariam duas grandes companhias ferroviárias a Bauru, sendo a cidade, o ponto de partida de uma delas.

Segundo Ghirardello, apenas a partir do estabelecimento da ferrovia em Bauru, é que os fazendeiros começam a fazer investimentos na cidade, antevendo o solo urbano como um bom tipo de investimento imobiliário. Importante ressaltar também que as primeiras “melhorias” na infra-estrutura urbana, como a instalação de telefones em 1907, são feitas pela iniciativa privada.

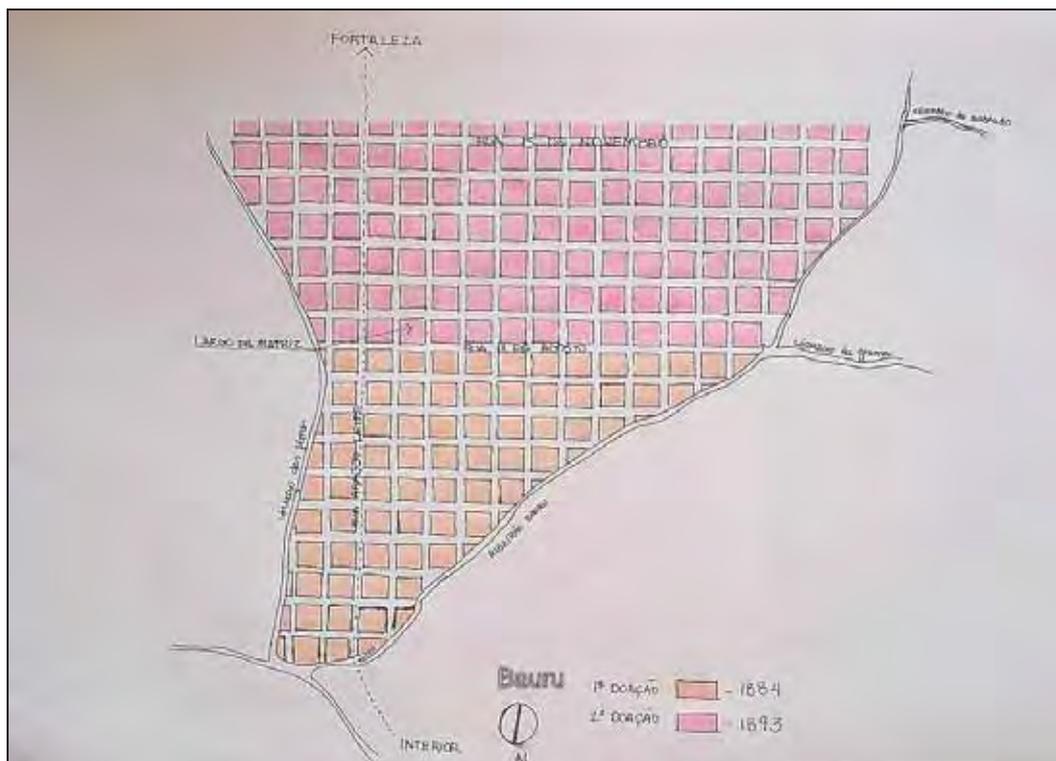


Fig. 1 - Mapa de Bauru- séc. XIX. As quadras em laranja representam a primeira doação de terras (1884) e as quadras em rosa representam a segunda doação (1893). Desenho de Karla Biernath a partir de Ghirardello, 1992.

Sabe-se que a ferrovia foi de grande importância para o desenvolvimento e até o surgimento de muitas cidades. Em Bauru não foi diferente, após a chegada da ferrovia, a população aumentou de modo exorbitante, passando de 600 habitantes em 1905 para 3.000 habitantes em 1910. “A instalação quase imediata da Sorocabana e do complexo da CEFNOB altera dramaticamente a vida local. Milhares de trabalhadores dirigem-se a Bauru em busca de ocupação nas obras.” (GHIRARDELLO, 2001:82).

Para seu pleno funcionamento, a ferrovia necessitava de mão de obra especializada pronta para sanar problemas que pudesse ocorrer a qualquer momento. Assim as companhias deveriam manter alguns funcionários sempre de prontidão e próximos às estações. Para tal, eram construídas vilas de casas, próximas aos entroncamentos ferroviários para abrigar esses funcionários. Havia também outras formas de fazer com que o funcionário estivesse sempre presente, como é relatado no depoimento do Sr. Getúlio Imaisumi, engenheiro aposentado pela Cia. Paulista, em entrevista publicada no livro “Nos Trilhos da Memória”:

Como a ferrovia é 24 horas, a gente tinha um esquema de plantão, era o seguinte: os envolvidos em plantões tinham telefones da própria Companhia em casa, telefones fixos pagos pela Companhia, que poderiam ser chamados nesse período de plantão. Assim durante o plantão, ficava em casa pra disposição de receber um telefonema para qualquer eventualidade. E esse plantão não era remunerado, ele só foi remunerado depois que eu fui trabalhar em São Paulo. (LOSNAK, 2003:344)

Segundo Müller (2006), há outros fatores que justificam as construções das vilas tanto as operárias quanto as ferroviárias, como o déficit de habitações populares no início do século XX. Esse déficit gerava a inconstância dos aluguéis e sua consequente alta e instabilidade, permitindo que os ferroviários reivindicassem melhores salários. Dessa forma, as companhias preferiam construir habitações para seus funcionários e cobrar uma taxa de aluguel simbólico como forma de salário não-pago. Em suma, podemos destacar os dois principais fatores que justificam as construções das casas próximas aos entroncamentos ferroviários: a falta de moradia encontrada em muitas cidades e a manutenção do aparelho ferroviário através da mão-de-obra disponível 24 horas por dia.

Vale ressaltar também que assim como em muitas indústrias, as companhias ferroviárias não alojavam todos os seus funcionários, mas apenas aqueles que fossem essenciais a manutenção da sua máquina.

1. COMO TUDO COMEÇOU EM BAURU

1.1. Chegada da Ferrovia na Cidade de Bauru

1.1.1. A Sorocabana

Fundada em 1870, a Sorocabana nasce de um grupo dissidente de acionistas da Companhia Ituana de Estradas de Ferro, fundada no mesmo ano. A Companhia é a primeira a chegar a Bauru em 1905, fruto do ramal de São Manoel que ligava a estação de Capão Bonito (mais tarde Rubião Júnior), logo após Botucatu, visando chegar à

nascente e bem-sucedida cidade de Bauru. Para tal, foi necessário fazer algumas desapropriações e dessa forma, a Sorocabana solicita primeiro, uma área particular e depois solicita à Câmara uma área que pertencia à Igreja¹.

Garantidas pelo direito de passarem onde fosse melhor, por isso escolhem áreas planas das baixadas, evitando desníveis no percurso que encareceriam as obras. A ferrovia é bem recebida pelas autoridades, devido sua extrema importância para uma cidade nova como era Bauru. Segundo Ghirardello, os trilhos se instalam junto ao ribeirão Bauru em uma área de difícil aproveitamento residencial por serem alagadiças, por isso o terreno mais barato, e protegidas pelo relevo natural em forma de vale. Os trilhos situam-se ao sul longe do patrimônio, não atrapalhando o crescimento deste, embora isolasse através de seus pátios a construção de futuros bairros na área oeste da cidade.



Fig.2 - Estação da Sorocabana em Bauru em 1906.
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru-efs.htm>, acessado em 26/09/2010.



Fig.3 - Estação da Sorocabana em Bauru em 27/07/1999. Fonte:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru-efs.htm>, acessado em 26/09/2010.

¹ Ver Ghirardello, 1992: 86- 87

1.1.2. A Noroeste

Sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, falaremos com mais detalhes no capítulo 3.

Das três estradas, a Noroeste era a única que tinha Bauru como seu ponto de partida. É o produto da necessidade de ligar as várias regiões do Brasil e estabelecer uma ligação ferroviária entre os Oceanos Atlântico e Pacífico através do estado do Mato Grosso e da Bolívia. Foi fundada em 1904 com capital brasileiro e franco-belga e sua instalação deu-se em Bauru em 1906.

Instalou-se em Bauru próxima à pequena estação da Sorocabana a fim de facilitar os transportes e aproveitando-se da mesma região plana. Para tal foi necessária também uma desapropriação das terras da Fábrica da Matriz do Espírito Santo. Foi adquirida uma área de 83.537 metros quadrados oficialmente em 1915. (GHIRARDELLO, 1992, p. 90)

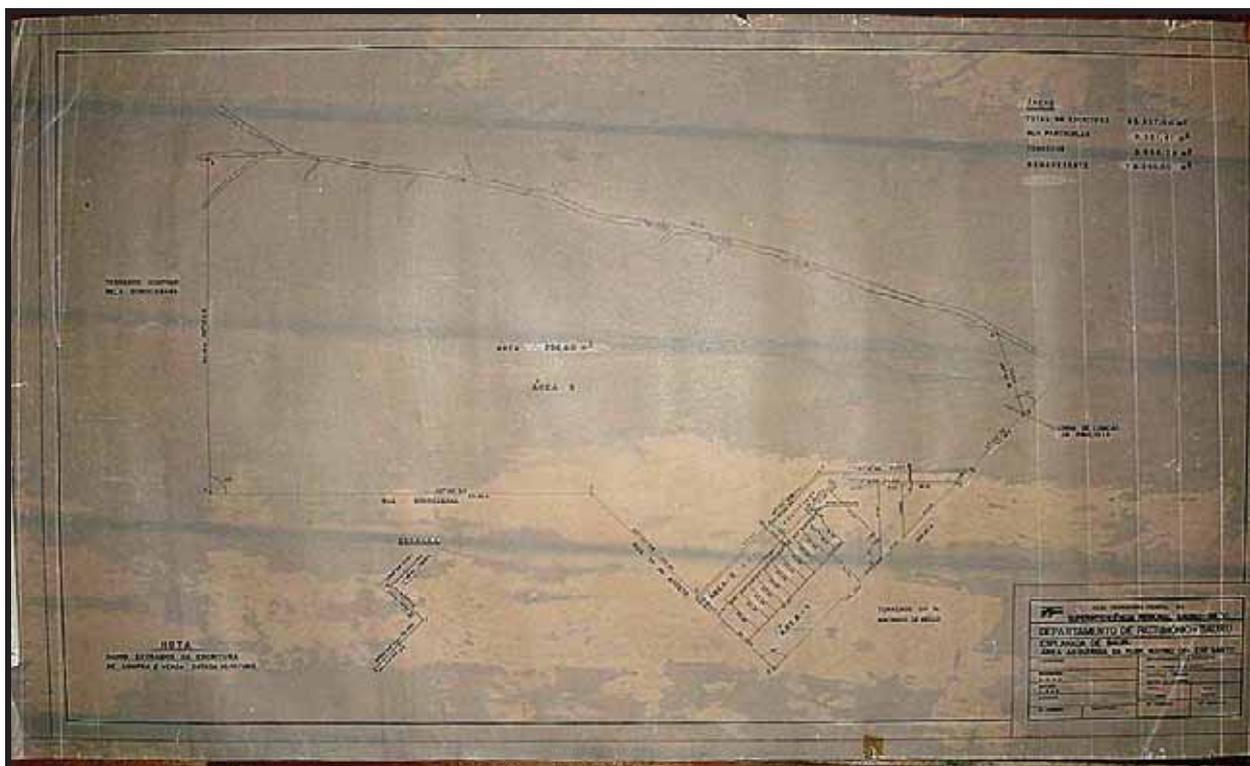


Fig.4- Área adquirida da Fábrica da Matriz do Espírito Santo pela Noroeste, extraído da escritura de compra e venda de 10/11/1915. Fonte: Escritório RFSA.

Ainda segundo Ghirardello, (1992:91) os trilhos que corriam paralelos ao córrego da Gramma reforçarão a separação dos vários bairros futuramente criados, dificultando as conexões dentro da própria cidade.



Fig.5- Vista aérea de Bauru na década de 50 onde se vê a estação, o pátio de manobras e a Praça Machado de Mello. Fonte: Lembranças de São Paulo: O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças.



Fig.6- A Estação de Bauru, inaugurada na década de 30. Fonte: Revista Ferrovia, nº290,1960.

1.1.3. A Paulista

Devido à urgente necessidade de escoar a produção de café, nasce a primeira Companhia brasileira de estrada de ferro em 1868, sob liderança do então presidente da província de São Paulo, Saldanha Marinho. Chamada de Companhia Paulista de Estradas de Ferro começou a operar o seu trecho inicial entre Jundiaí e Campinas em 1872 e tem sua estação inaugurada em Bauru em 1910 como ponta do ramal de Bauru. Suas instalações ficam no que seria a primeira quadra da Rua Agenor Meira, ligadas às da Noroeste e da Sorocabana. A área ocupada pela Paulista é menor que das outras, já que não há a necessidade de um pátio de manobras. Algumas ruas são fechadas para a sua implantação e dessa forma reforça-se a separação de algumas áreas da cidade. “Das 3 ferrovias aqui instaladas, é a Paulista que ocupa áreas mais densas e nobres, completando a cisão da cidade em 2 partes principais: norte/oeste, sul/leste.” (GHIRARDELLO, 1992, p.93).



Fig.5-Estação da Paulista em Bauru - déc. 1910. Fonte: http://estacoesferroviarias.com.br/b/fotos/bauru_cp10.jpeg, acessado em 26/09/2010.



Fig.6-Estação da Paulista em Bauru- 12/06/2010. Foto de Karla Garcia Biernath

“Afim, Bauru e não Agudos foi o ponto escolhido para início da ferrovia, numa antevisão de todas as vantagens que, para o futuro, a cidade poderia oferecer. Curioso, observar que, em 1904, quando a firma empreiteira da *Noroeste* mandou para Bauru a primeira comissão de engenheiros para proceder aos necessários estudos, a cidade não havia sido ainda alcançada pela ferrovia. Só no ano seguinte chegaria ali a Sorocabana e só em 1910 a Paulista. É o caso de dizer-se que a função ferroviária de Bauru começa antes da própria ferrovia.” (MATOS, 1974, p.131)

Bauru possui um dos mais importantes entroncamentos ferroviários da América do Sul. Formado por três grandes ramais ferroviários, a cidade, na primeira década do século XX viu-se de uma situação de “boca do sertão” para uma situação de grande progresso e expansão devido ao impulso dado pelas ferrovias. Segundo Matos, o fato de Bauru e não Agudos ser escolhida para as obras da Noroeste foi através de uma previsão de todas as vantagens que a cidade poderia oferecer, já que na época em que os primeiros engenheiros chegaram para realizar os levantamentos necessários, não se sabia ao certo o retorno que a Companhia teria de investir. O pioneirismo foi a principal característica da Noroeste, como veremos mais profundamente no capítulo 3, à medida em que funda novas cidades ao longo do percurso dos seus trilhos. Assim, a função ferroviária que Bauru exerce desde o começo de sua história é fundamental para promover seu desenvolvimento como pólo econômico da região. Em suma, a ferrovia, teve papel fundamental no começo do século XX, definindo o grau de desenvolvimento das cidades em que passava.

O primeiro trecho ferroviário é inaugurado no Brasil na década de 1850. Cinquenta anos depois, a ferrovia chega a Bauru, que era considerada boca de sertão, mas de posicionamento estratégico para a implantação das linhas ferroviárias. A cidade assim, assume seu papel de importante metrópole no sertão, indo além de sua função inicial relacionada à ferrovia e adaptando-se a novas funções, como centro comercial, como relata Pierre Monbeig:

Mas a antiga metrópole do sertão, com seus 33.500 habitantes, continua bem viva. Isto em virtude da sua função ferroviária, pois que se tornou o entroncamento das linhas que servem a margem esquerda do Tietê: a Sorocabana ali se une à linha da Paulista e aos trilhos da Noroeste que estão para alcançar a Bolívia... Continua, pois, a velha capital da Noroeste, a participar da expansão do povoamento, participação que se vai tornando cada vez mais perceptível. Derivada da função primitiva, a função nova tem outras razões de ser. Se deixassem de estender-se as regiões novas, tal fato muito pouco se refletiria sobre Bauru. (MONBEIG, 1984, p. 353)

Antes da implantação da ferrovia em Bauru, toda a produção cafeeira da região ia direto para Jaú para ser transportada pela Companhia Paulista que havia sido inaugurada na cidade em 1887. Quando se têm a notícia de que a ferrovia realmente

estaria chegando a Bauru, a feição da cidade começa a se transformar, já que é um grande privilégio para uma região pouco explorada tornar-se um encontro das linhas de onde partiam caminhos que levariam as diversas regiões, uma delas chegando inclusive até os limites com a Bolívia. Além da ferrovia trazer muitos trabalhadores, foi responsável pelas novas funções urbanas que a cidade começara a adotar. Segundo Ghirardello, o período entre 1905 e 1911 (período ferroviário) é definitivo para a cidade de Bauru, já que a chegada das ferrovias muda sua aparência e seu traçado urbano definitivamente. Sabe-se também que nesse período há muitas obras na cidade, já que o poder local para recuperar o tempo perdido e vender sua imagem de “boa administração”, edita leis e códigos de postura a fim de organizar as construções e mostrar uma boa imagem da cidade.

A chegada da ferrovia não só diminuía distâncias, como era responsável pelo escoamento do café e era o símbolo do progresso e da civilização. Em 1889 o Brasil tornava-se um país governado por republicanos e estes almejavam elevar o país a um outro nível a fim de equiparar-lo aos países desenvolvidos. Para tal, era necessário ‘modernizar’ o país de várias formas, sendo importante integrar várias regiões através de um sistema viário eficiente, tornando-nos modernos e eliminando cada vez mais os elementos que nos faziam ser uma instituição política, agrária e colonial. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento das ferrovias também deveria atender aos interesses políticos e econômicos de cada região.

Em julho de 1905, chega em Bauru a Companhia União Sorocabana e Ituana de Estrada de Ferro, no mesmo ano, começa a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil com destino ao estado do Mato Grosso, que inaugura seu primeiro trecho entre Bauru e Jacutinga (hoje Avaí) em 27 de setembro de 1906. E em 1910 é inaugurado o trecho Pederneiras – Bauru através da Companhia Paulista de Estradas de Ferro².

² Dados obtidos através do site http://www.bauru.sp.gov.br/prefeitura/conteudo.php?cat=4&action=ler&news_id=8&acao=cat, acessado em 28/04/2010.

PRÉDIOS DA CIDADE DE BAURU		
1905	120	(1)
1910	300	(1)
1915	530	(2)
1920	1.000	(2)
1925	2.896	(2)
1930	4.500	(1)
1935	5.000	(1)
1940	7.000	(3)

(1) Estimativo
 (2) Diário da Noroeste 5/4/1929
 (3) Correio da Noroeste 25/5/1941

Fig.7- Prédios da cidade Bauru. Fonte: Dissertação de mestrado de Nilson Ghirardello, 1992.

POPULAÇÃO URBANA DE BAURU	
1905	800
1910	3.000 (1)
1915	5.000 (2)
1920	15.000
1925	18.500 (1)
1930	22.000 (3)
1935	27.945 (1)
1940	33.891 (4)

(1) Estimativo
 (2) Anuário Estatístico - Diário da Noroeste 1/8/1930
 (3) Correio da Noroeste 5/4/1929
 (4) Sinopse Estatística do Município de Bauru- 1953

Fig.8- População urbana de Bauru. Fonte: Dissertação de mestrado de Nilson Ghirardello, 1992.

1.2. O Progresso Através do Trem

A ferrovia era vista como sinônimo de progresso. Após a chegada das três ferrovias em Bauru, a dinâmica econômica, social e espacial mudou drasticamente em um curto espaço de tempo. Para se ter uma idéia, na primeira década do século XX, Bauru já contava com certa infra-estrutura urbana, como iluminação pública, que havia sido inaugurada em 1911, substituindo os lampiões a querosene. Em 1908 a Câmara passa a ter prédio próprio, é fundada a Beneficência Portuguesa em 1914, e dá-se a instalação do Banco do Brasil em 1918 (embora o primeiro banco, o Banco de Custeio Rural, já tivesse sido inaugurado em 1910).

Em 1925, “devido às estradas de ferro (a cidade) tem m movimento diário de população advéncia de 300 pessoas, existindo 40 hospedarias”... *além dos cinemas, existentes desde 1910, como o Bijou Théâtre de Eduardo Coutinho e o Bauru Cinema*³.

³ POSAS, Lidia Maria Vianna. Mulheres, trens e trilhos, Bauru, Edusc, 2001, p.165.

Em 1937, o Hospital Salles Gomes é construído pela NOB no Jardim Bela Vista e mantido durante anos pela mesma, para servir aos ferroviários e à população⁴. Assim, a cidade sofreu melhorias por parte das próprias companhias ferroviárias e tornou-se atraente para receber investimentos e mão-de-obra, devido ao seu privilegiado setor de transportes. É possível encontrar uma rápida análise feita por Losnak sobre o desenvolvimento da economia local com a chegada da ferrovia:

Graças às ferrovias, a cidade sofreu um direcionamento mais acentuado do seu perfil econômico, com a predominância do setor terciário da economia. (...) Nesse período, a economia da cidade fortaleceu-se no setor de comércio, serviços e transportes, embora pequenas fábricas também surgissem para atender às novas demandas. (LOSNAK, 2004, p.62).

Além de intervir nas relações econômicas da cidade, a ferrovia também intervém nos modos de ocupação e como consequência, na morfologia de Bauru, delimitando áreas de loteamento da cidade, como é explicado por Lidia Maria Vianna Possas:

A ferrovia interferiu ainda, de maneira contundente, na forma de pensar e definir o seu traçado pelo espaço urbano, bem como as vias de acesso à principal estação da cidade, por meio das inúmeras regulamentações do Código de Posturas Municipais e das construções das estações ao longo da linha. (POSSAS, 2001:194).

Antes da chegada da ferrovia, as casas e comércio situavam-se próximos a estrada que ligava Bauru a Fortaleza e Agudos, hoje conhecida como Rua Araújo Leite. Com a ferrovia estabelecendo sobre a cidade uma nova porta de entrada, era vantajoso na época ter casas de comércio, hospedarias, cinemas e até habitações próximas as estações.

⁴ Dado fornecido pela Prof^a. Ms. Ludmilla Tidei de Lima Pauleto, no I Simpósio Patrimônio Histórico de Bauru, em Maio de 2010.

Vale ressaltar que após a chegada da ferrovia, os terrenos urbanos foram altamente valorizados, o que também foi responsável, entre outros fatores como os elementos geográficos, por exemplo, por nortear a ocupação territorial em Bauru, conforme citado em um artigo por Norma Constantino:

A vinda para Bauru das três estradas de ferro entre os anos de 1905 e 1910, ao mesmo tempo que acelerou o crescimento da cidade, também valorizou rapidamente os terrenos urbanos, estes sob o aforamento da Fábrica da Matriz do Divino Espírito Santo. A valorização impedia a ocupação dos terrenos por parte daqueles que não dispunham de posses. Como reflexo imediato, surgiram os bairros operários, além das linhas férreas, loteados por antigos proprietários rurais. A ocupação territorial foi ocorrendo através de sucessivos fracionamentos da terra e pela forma de transmissão de suas parcelas. (CONSTANTINO, 2008, p.26)

Também é possível notar que, algumas ruas da cidade ganham destaque após a chegada da ferrovia, como as Ruas Primeiro de Agosto, Batista de Carvalho e Araújo Leite e a Avenida Rodrigues Alves. Grande parte dessas ruas e avenidas são consideradas importantes eixos até hoje.

1.2.1. As Avenidas

As grandes avenidas surgem em Bauru através da ferrovia. A primeira delas é proposta pela Sorocabana como nome de Avenida Sorocabana, atual Pedro de Toledo. Essa avenida possuía quase 25 m de largura, o que era grande para a época, mas necessário para manter as residências afastadas a uma distância segura dos trilhos, além de proporcionar acesso fácil de cargas e descargas à estação e destacar as suas instalações. A Avenida Sorocabana é implantada na diagonal em relação às demais ruas da cidade, “interrompendo” o desenho da malha “xadrez”. Essa avenida direcionava o foco, a perspectiva para a ferrovia. Fronteava a estação, enriquecendo-a. Em julho de 1935, o nome da avenida é mudado para Pedro de Toledo, devido a uma homenagem póstuma ao governador de São Paulo, durante a Revolução de 1932. Atualmente existe uma avenida com o nome de Sorocabana no bairro “Vila Dutra”, onde se situa uma vila ferroviária da Noroeste.

Em 1909, é proposto um plano para uma avenida que prolongasse a Avenida Sorocabana. Assim nascia a Alfredo Maia - nome dado em homenagem ao então superintendente da Sorocabana e ex-Ministro dos Transportes no governo Campos Sales. Para a implantação dessa avenida, as nove quadras da Rua Batista de Carvalho foram deslocadas 20 m ao Norte, e sua largura era de 26m, o que era uma grande dimensão naquele tempo. Segundo Ghirardello, a avenida, centralizava-se aos portões da ferrovia, e fazia às vezes de uma praça. Em muitas cidades, era uma praça que fronteava a estação, marcando sua entrada. Mas a implantação desta avenida, poderia estar dentro do contexto dos grandes bulevares (moda em muitas cidades da época, principalmente nas capitais). A Alfredo Maia também pode ter sido uma tentativa de criar um eixo de ligação entre a ferrovia a um outro elemento urbano.

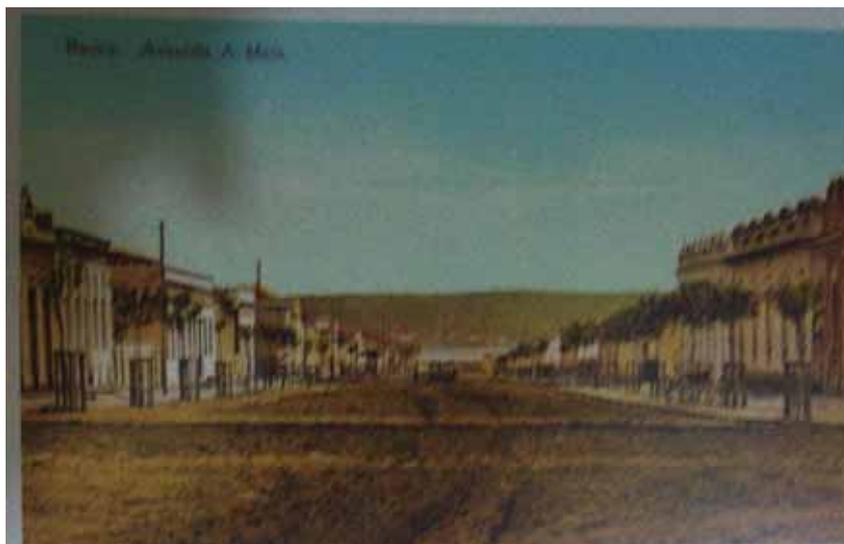


Fig.9- Avenida Rodrigues Alves, antiga Alfredo Maia, por volta de 1920. Fonte: Lembranças de São Paulo: O Interior Paulista nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças.



Fig.10- Trecho da batista de Carvalho, por volta de 1920. Fonte: Lembranças de São Paulo: O Interior Paulista nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças.



Fig.11-Vista panorâmica de Bauri por volta de 1920, onde se vê o pátio de manobras e a antiga estação da NOB. Fonte: Lembranças de São Paulo: O Interior Paulista nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças.

1.3. A Ferrovia é uma Forma de Company Town?

Primeiramente, antes de esclarecer se os pontos que aproximam ou distanciam a ferrovia das Company Towns, se faz necessário uma breve explicação sobre o que são e de que forma se deram essas formas de organização das chamadas cidades-empresas (Company Towns) em torno do binômio habitar-trabalhar.

Segundo Issao Minami, nos Estados Unidos, no século XIX, através da economia industrial foi possível o surgimento das “factory town”, aglomerados urbanos produzidos pelas indústrias, com características modelares, por isso chamados de “Model Company Town”. Eram gerenciados por organizações denominadas “single-enterprise”, empresas que exploravam uma única atividade, como por exemplo, indústrias que se dedicavam somente a tecelagens, beneficiadoras de algodão, etc.

Ainda, de acordo Minami, da segunda metade do século XIX ao começo do século XX, devido ao desenvolvimento internacional dos meios de transporte, foi possível ao Brasil aperfeiçoar métodos mais eficazes de escoar a produção do café. Afirmado assim as exportações para o comércio internacional através do nosso principal produto de mercado e permitindo o surgimento da “single-enterprise” ferroviária. Conforme seu desenvolvimento gerado pelo café, o Brasil começou a receber muitas Companhias ferroviárias que trouxeram consigo novas técnicas herdadas da Revolução Industrial além de deixaram fortes marcas não só em nossa economia, como em nossa forma de urbanizar, construir, organizar os espaços (objeto de nossos estudos), importando materiais, costumes e culturas alheias a grande parte da nossa sociedade.

De acordo com o *Dicionário de Arquitetura e Construção*, encontramos o significado do termo Company Town, (também conhecido como cidade-empresa) como: “uma comunidade cujos habitantes dependem predominantemente de uma única empresa para o seu emprego e para muitas de suas necessidades pessoais e familiares. A empresa pode possuir e fornecer habitações, escolas, estabelecimentos comerciais, de lazer, bem como a igreja e instalações da biblioteca para os seus trabalhadores e suas famílias.”.

Podemos dizer que a principal função de uma cidade-empresa é viabilizar o progresso do empreendimento a qual se está vinculada, dando continuidade a sua unidade produtiva, inclusive na esfera social, marcando as relações entre os

trabalhadores fora da empresa. No Brasil, houve muitos empreendimentos que seguiram esse modo de organização, dentre eles podemos destacar: a Vila Martim Smith, no Alto da Serra de propriedade da Companhia Ferroviária "The São Paulo Railway Company Ltd." e a Vila Maria Zélia de propriedade de um industrial descendente de austríacos chamado Jorge Street, dono de uma grande fábrica de tecelagem.

As cidades–empresa carregam consigo também a idéia de modernidade, a partir do momento em que “fundam” novas estruturas urbanas, necessárias ao seu funcionamento, assim como as companhias ferroviárias que também possuíam esse papel, como representantes da modernidade e do progresso. Segundo Rodrigues (2002, p. 114 apud Lima, 2008, p. 02), a reconstrução do fenômeno urbano gerado por essas cidades–empresa nega as estruturas urbanas já existentes (as cidades espontâneas), pois a idéia de company town demonstra ser uma continuidade da unidade produtiva, tanto na relação econômica quanto nas relações sociais, tendendo a configurar-se como um modelo produtivo.

Essa racionalização da dinâmica espacial e social das cidades-empresas foi necessária à sua manutenção e à realização de seu maior objetivo: garantir sua efetivação econômica. De acordo com Medeiros (2004, p. 167), a cidade-empresa encaixa-se no tipo de organização propostos pelo *taylorismo* e pelo *fordismo*, a partir do momento em que o empresário poderá controlar e vigiar a vida de seus empregados, além de estabelecer laços afetivos com os mesmos, quando oferece equipamentos coletivos de reprodução e efetiva sua manutenção. Medeiros em sua pesquisa, ainda cita elementos que vinculam esse processo de dominação-subordinação, como: altos salários para manter um funcionário na cidade, moradia gratuita oferecida pela empresa ou com aluguéis baixos, transporte, saúde, educação formal, clubes, etc.

Vale ainda ressaltar, que no interior dos empreendimentos eram disseminadas ideologias propostas pelos patrões como forma de mantê-las presentes dentro das “cidades”. Segundo Gramsci (1978, p.328 apud Medeiros, 2004, p.164) “*os novos métodos de trabalho são indissoluvelmente ligados a um certo modo de vida, a uma certa maneira de pensar e de sentir a vida; não se pode obter sucessos num campo sem obter resultados tangíveis no outro.*”

As indústrias (single - enterprises) compravam terrenos fora do perímetro urbano para suas instalações, muitas vezes pelo seu preço ser inferior aos da cidade. Por ser distante da cidade, fazia-se necessário construir novas estruturas para manter o seu funcionamento, entre elas, as vilas de casas para a fixação de mão-de-obra especializada. Segundo Blay (1985:32), "... observa-se a instalação de indústrias perto das estações ferroviárias, ou a instalação de ramais especiais que ligam as linhas principais as indústrias". Embora as linhas ferroviárias se instalem no Estado de São Paulo, no século XIX devido à necessidade de transportar o café, muitas indústrias se beneficiam desse novo meio de transporte. Esses aglomerados urbanos que ficavam bem distantes dos centros eram muitas vezes ligados a estes apenas pelos trilhos. Devido aos "inchamentos" das cidades, muitas Company Towns foram pouco a pouco sendo absorvidas tornando-se parte do tecido urbano.

Enquanto as vilas ferroviárias seguiam o mesmo modo de organização, constituindo grandes infra-estruturas que pudessem manter o funcionamento de sua máquina, tinham seu modo de ocupação dentro da malha urbana, organizada de forma diferente. Amparadas pela Lei, as ferrovias poderiam construir seus trilhos onde melhor lhe conviessem. Enfocando o caso de Bauru, objeto de nosso estudo, podemos destacar que as ferrovias situam-se junto ao Ribeirão Bauru e Córrego da Grama à noroeste da malha urbana. Dessa forma, as vilas situavam-se adjacentes aos trilhos para que seus funcionários estivessem sempre próximos do trabalho para qualquer emergência. Ao contrário das Company-Towns, as vilas ferroviárias localizam-se dentro da malha urbana.

Podemos dessa forma, comparar dois casos de vilas ferroviárias: A Vila Martin Smith, de propriedade da Companhia Ferroviária "The São Paulo Railway Company Ltd.", um típico exemplo de Company Town e as vilas ferroviárias de Bauru que embora tenham sido construídas pelos mesmos motivos não se caracterizam por Company Towns, já que se situavam dentro da malha urbana da cidade. Mesmo a Vila Curuçá (atual Vila Dutra) situando-se nos limites de Bauru, não era caracterizada como uma Company Town, já que não foi necessária nenhuma estrutura complementar para a sua manutenção e seus moradores não eram totalmente dependentes de uma única fonte para suas necessidades pessoais.

Sabe-se que as vilas ferroviárias não foram implantadas fora da malha urbana, pelo contrário, situavam-se perto das estações e dos trilhos por questões práticas. Mas também não foi necessária por parte das Companhias Ferroviárias uma instalação tão

complexa como no caso das Company Towns, pois a cidade possuía uma estrutura modesta, As Companhias investiram na estrutura já existente também a fim de sanar suas necessidades mais básicas, desta forma a cidade de Bauru incrementou sua acanhada estrutura graças aos investimentos privados, como podemos ver em dois trechos a seguir:

“As ferrovias necessitarão urgentemente, de infra-estrutura básica e forçarão o município à abertura de concorrências públicas para este fim. As comunicações, especialmente, eram fundamentais; os telefones são instalados nas cidades em 1907, pela iniciativa privada. Seus primeiros assinantes são as estações, os comerciantes, Câmara, cadeia e as fazendas das redondezas. A ligação das sedes dos latifundiários com a cidade se tornava importante devido a sua transformação gradual em centro político e econômico.” (GHIRARDELLO, 2008:41).

Em outro trecho, também é possível observar como os profissionais trazidos pelas Companhias, principalmente pela Noroeste atuam sobre a cidade:

“O início dos anos 10 vê, além da instalação da comarca de Bauru, a instalação da iluminação elétrica, substituindo os lampiões a querosene. Vê ainda, a prefeitura executar os primeiros serviços de abastecimento de água e esgotos da cidade, estudados e planejados pelo engenheiro Silvio Saint-Martin, na época integrante da equipe de técnicos encarregados da construção da NOB. Num de seus relatórios sobre a ferrovia, Saint-Martin observa que a então pequena vila de Bauru começa a tomar, rapidamente, grande incremento, com “amplas ruas alinhadas, abauladas e arborizadas”. (AGROQUISA, 1988, P. 69)

Com esses exemplos, pretendemos demonstrar de que forma uma Company Town e uma vila se diferenciam através da sua localização dentro da malha urbana que, por sua vez, leva em conta fatores sociais econômicos e funcionais de cada região a qual foram implantadas.

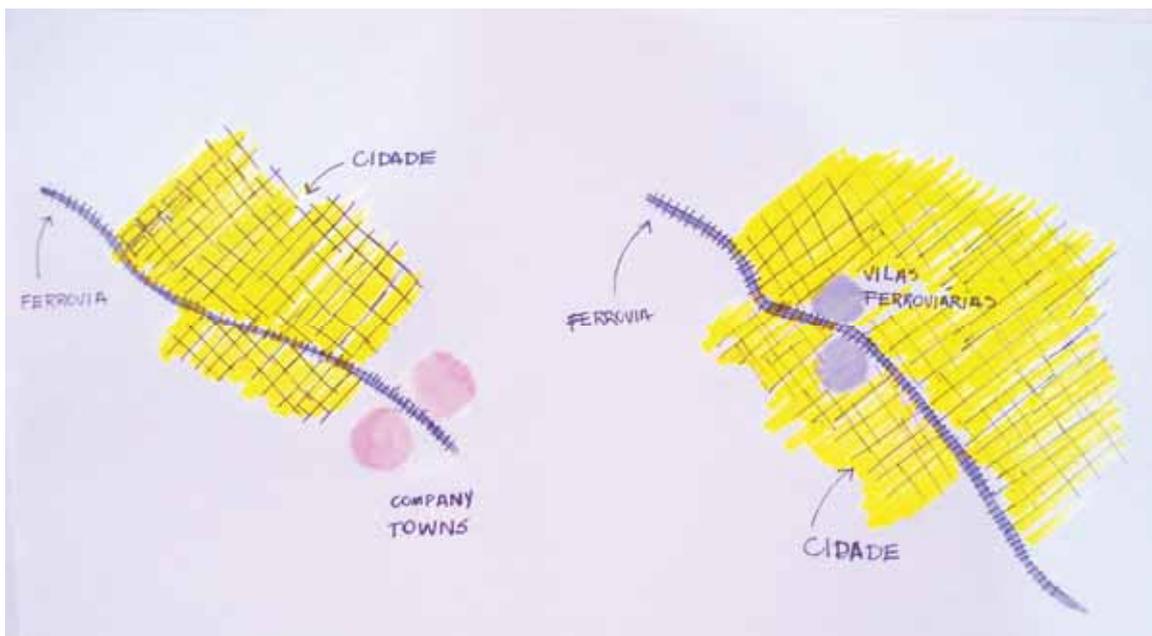


Fig. 12- Croqui esquemático, onde se vê a esquerda o modelo de implantação das Company Town's e a direita o das vilas ferroviárias. Desenho de Karla Garcia Biernath.



Fig.13-Vista aérea da Vila de Paranapiacaba, um exemplo clássico de Model Company Town no Brasil. Fonte: http://www.ecodreams.com.br/mapas_e_dicas.html, acessado em 26/09/2010.

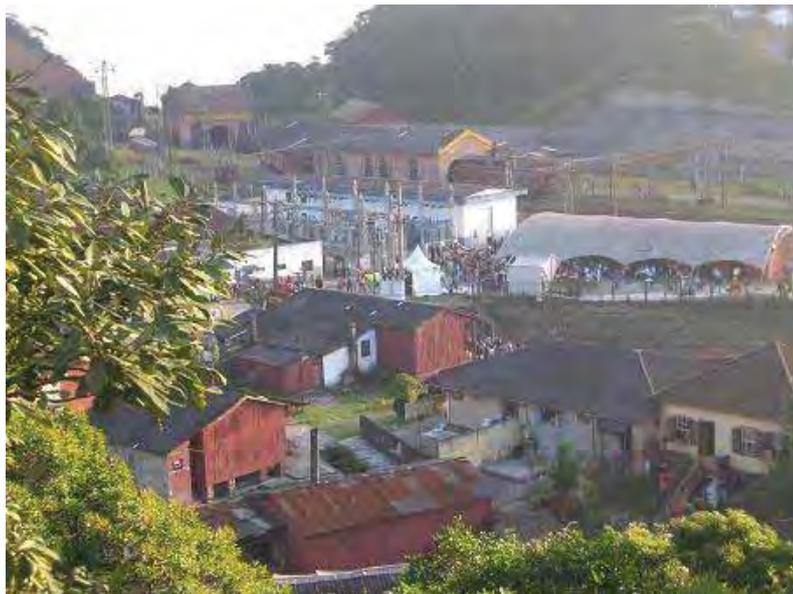


Fig.14- Vista da Vila de Paranapiacaba, no 8º Festival de Inverno de Paranapiacaba onde se vê ainda algumas casas do século XIX. Fonte: <http://guiadovianjante.com/438/8-festival-de-inverno-de-paranapiacaba/>, acessado 26/09/2010.

2. A INSERÇÃO DAS VILAS NA CIDADE

2.1. Conceituação de Vilas e Colônias.

Para um melhor entendimento, optou-se por conceituar os termos *vila* e *colônia* dentro do contexto do presente trabalho, já que foram observadas referências a essas tipologias de moradias tanto como “vilas ferroviárias” e “colônias de ferroviários”. Ainda existem as vilas operárias, mais conhecidas na literatura do que as vilas ferroviárias. Ambas possuem muitas semelhanças, desde sua forma de concepção, seguindo interesses capitalistas, até semelhanças no modo de construção, inclusive inaugurando novas formas de se pensar e construir habitações populares. A diferença se dá basicamente no capital empregado para as construções, seja o capital das companhias ferroviárias ou das indústrias.

As palavras *vila* e *colônia* possuem diferentes significados em nossa língua, passando pelo campo da arquitetura até da biologia.

Conforme Francis Ching (2003), a vila é o como conjunto de três ou mais residências isoladas, de um pavimento e unifamiliares, organizadas com equipamentos e acessórios comuns, de propriedade comum.

Segundo Filho e Aragão (1999), as antigas vilas caracterizam-se por serem conjuntos de residências ao redor de um pátio, localizados no interior das quadras, ligados à rua por uma via estreita, cujas casas possuem um estilo arquitetônico predominante. Projetadas também para atender a demanda por habitação das classes operárias e construídas em bairros pouco valorizados da cidade.

No trecho do livro *Higienópolis e arredores*, de Sílvio Soares de Macedo, são colocados os conceitos de vilas e vielas.⁵

“São espaços organizados à semelhança das ruas, mas encontrados dentro das quadras, onde predominam espaços de uso particular. Essa situação lhes confere uma característica de espaços semipúblicos, pois seu uso se restringe, praticamente aos seus moradores. (...)”

Vielas - ruas estreitas, cujo comprimento total não é superior ao de uma quadra (...). Funcionam quase como pequenas vilas, delas se diferenciando pela volumetria construída, constituída geralmente de edificações de dimensões e arquitetura variadas, e pelo tratamento de seus espaços igual ao das ruas, enquanto as vilas se organizam ao redor de pequenos pátios e corredores. (...)”

“Vilas – consistem, basicamente, em ruas estreitas que, adentrando o quarteirão, se abrem em um ou mais pátios, ao longo dos quais se edificam pequenas casas e sobrados geralmente destinados a aluguel.”
(MACEDO,1987, 211-18)

⁵ Trecho do livro citado no artigo “As antigas e as Novas Vilas de São Paulo”, de Carlos Alberto da Silva Filho e Solange Moura Lima de Aragão, 1999.

De acordo com o dicionário Aurélio da língua portuguesa, podemos definir:

Colônia *sf* **1.** Grupo de pessoas que se estabeleceram em terra ou região estranha. **2.** Lugar onde se estabeleceu um desses grupos. **3.** Região pertencente a um Estado e fora de seu âmbito geográfico principal; possessão. **4. Biol.** Conjunto de organismos da mesma espécie e que vivem juntos.

Vila¹ *sf* **1.** Povoação de categoria superior à de aldeia ou arraial e inferior à de cidades. **2.** Conjunto de pequenas casas parecidas, dispostas de modo que formam rua ou praça interior; avenida.

Vila² *sf* Mansão cercada de jardins.

De acordo com a pesquisa realizada, o termo mais correto para tratar esse tipo de habitação seria a denominação de vila por apresentar as características que as aproximam das vilas operárias com as ressalvas mencionadas anteriormente.

2.2.A Implantação das Vilas em Bauru

Para Blay (1985, p.32) possivelmente um dos primeiros setores produtivos que adotou o procedimento de construir vilas operárias tenha sido o das ferrovias.

Segundo Müller (2006, p.42), a necessidade de construção das vilas era grande em cidades que eram pontos estratégicos para a companhia ferroviária, como o caso de Bauru que possuía um dos maiores entroncamentos da América Latina, devido à importância operacional que essas estações desempenhavam em relação às malhas ferroviárias. Esse fato explica, não só o desenvolvimento das vilas próximas aos trilhos como o desenvolvimento de bairros ferroviários, como a Vila Falcão. As vilas também têm sua importância dentro do contexto histórico urbano como representantes de um estilo arquitetônico de uma época.

“Os bairros operários, as vilas ferroviárias e as residências dos engenheiros próximas ao local de trabalho, formando um complexo arquitetônico expressivo no centro da cidade, garantindo a presença da mão-de-obra especializada e do trabalho diário.” (POSAS, 2001:194).

Como já citado anteriormente, era necessário para o pleno funcionamento das operações ferroviárias a presença de alguns funcionários que deveriam fazer reparos ou manutenções a qualquer hora do dia ou estar presentes para qualquer tipo de emergência. Para tal, era imprescindível mantê-los por perto. Dessa forma, as Companhias ferroviárias loteavam terras próximas aos trilhos, e ali construíam casas para os seus funcionários que iam morar com suas famílias. Como não havia casas para todos, para se ter acesso a casa, era necessário ocupar uma posição social dentro da Companhia ou que se fizesse necessário estar sempre presente.

Mas moradia não era para todos, não, você tinha que fazer o pedido e ficava registrado, mas eles davam pra sujeito que era encarregado de serviço, que tinha classe um pouquinho mais elevada. Que nem agente de estação, feitor de linha, o feitor de armazém de mercadoria, conferente de primeira tinham dois, três que moravam lá na colônia. (LOSNAK, 2004,p.85)

No trecho acima, o ferroviário aposentado Alberto Biancosini que trabalhava como conferente na Cia. Paulista narra como eram conseguidas as casas na vila (ou colônia, como muitos empregados se referiam) em Bauru.

Devido a sua importância como entroncamento ferroviário, Bauru possui grande quantidade de vilas ferroviárias. Cada Companhia construiu pelo menos duas vilas para seus trabalhadores.

2.3. Como as Vilas se Implantaram em Bauru

As vilas operárias, próximas às zonas industriais em razão da instalação das Oficinas da NOB em 1921, não só absorveram os novos contingentes populacionais como impuseram a necessidade de construir habitações mais populares que margearam os trilhos da ferrovia. (POSAS, 2004, p.153-154)

Seguindo o mesmo traçado das cidades do oeste paulista, Bauru não foge à regra, apresentando sua malha urbana reticulada, com quadras de dimensão de 88m x 88 m, como relata Monbeig:

Repete-se infatigavelmente o plano geométrico, pois é o que melhor satisfaz as exigências do loteador, bem como as condições topográficas. Se o patrimônio se desenvolve, é fácil prolongar as ruas todas retas, em detrimento das terras de lavoura que recuarão sem ônus, em face da valorização dos terrenos. (1984, p.344)

A ferrovia com seus pátios, leitos e edifícios interfere de maneira incisiva nessa dinâmica urbana, cortando o patrimônio e deformando algumas quadras, já que a implantação do conjunto ferroviário dá-se de forma única seguindo seus interesses. Mesmo assim, a ferrovia exerce influência sobre a configuração da cidade sendo responsável pelos bairros ferroviários, alguns fundados por iniciativa da própria ferrovia, e outros por iniciativa dos próprios empregados que iam comprando suas casas o mais próximo possível do seu local de trabalho. Também muitas indústrias compravam grandes lotes próximos às estações para diminuir os custos com o transporte de suas mercadorias.

Provêm outras variantes da forma não tanto das condições topográficas, como das circunstâncias históricas da fundação. A linha da estrada de ferro, que percorre o espigão, muitas vezes assinala um limite entre propriedades. Dispõe então o fundador do patrimônio unicamente das terras situadas de um lado só da ferrovia. O proprietário acaba entrando no empreendimento, ainda a tempo de aproveitar-se da valorização das terras, porém já muito tarde para forçar mudança muito sensível na direção do crescimento da cidade. Vê-se então surgirem alguns estabelecimentos industriais e galpões que se aproveitam da proximidade da estação, bairros excêntricos, habitados sobretudo por gente pobre, que não encontra mais lugar na vertente valorizada, em que cresceu o patrimônio. Fica assim, desequilibrada a cidade, relativamente ao eixo ferroviário. (MONBEIG, 1984, p. 344)



Fig. 15 - A esquerda está um trecho do leito ferroviário e a direita pode-se ver como o leito corta as quadras que o margeiam. Fonte: Google Earth, 2010.

Dessa forma, a ferrovia interrompe ao interromper traçado urbano, é responsável por gerar uma dinâmica na malha urbana ao mesmo tempo em que valoriza os terrenos próximos a ela, enquanto a estação é a principal porta de entrada da cidade.

Na figura a seguir estão localizadas as principais vilas ferroviárias de Bauru, onde podemos notar a proximidade das vilas ao longo das linhas ferroviárias.

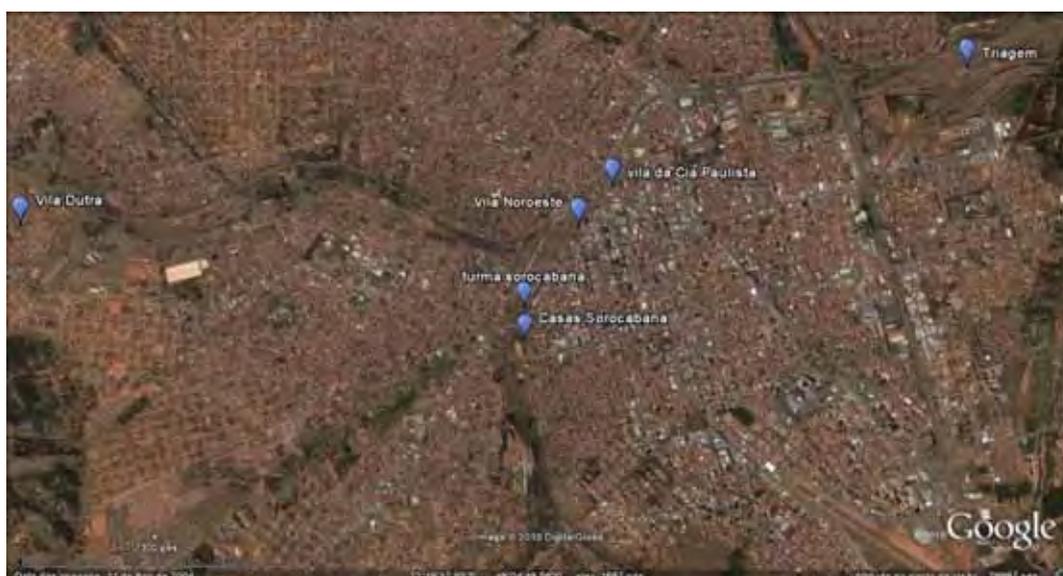


Fig. 16 - Localização das vilas ferroviárias dentro da malha urbana de Bauru. Fonte: Google Earth, 2010.

2.4 Vilas da Companhia Paulista em Bauru

Em Bauru, a Companhia Paulista construiu duas vilas ferroviárias: uma que se tem o seu portão na Rua Agenor Meira, que diziam ser para os funcionários mais graduados, e outra construída próxima à estação de Triagem. Segundo dados da FEPASA, a Paulista construiu em Bauru 115 casas para funcionários, além da própria estação e dos armazéns. A seguir, encontra-se a Tabela⁶ 1 com alguns dos maiores núcleos ferroviários paulistas, incluindo algumas cidades do oeste paulista, que reuniam diversas funções, abrigando muitas moradias em seus territórios, como forma de suporte às atividades ferroviárias.

TABELA 1

Cidade	Companhia	Atividade Ferroviária	Nº de casas
Araraquara	EFA	Escritório e oficinas	118
Araraquara	CP	Armazéns do IBC, interligação entre a CP a EFA.	67
Rincão	CP	Armazéns do IBC	54
Marília	CP	Armazéns	40
Bauru	CP	Armazéns, interligação entre a CP e a CM.	115
Campinas	CP	Armazéns, entroncamento que interligava a CP a Noroeste e a RFSA.	73
Campinas	CM	Armazéns, oficinas e escritórios.	74
Itirapina	CP	Armazéns, pátio de manobras, entroncamento ferroviário.	90
Dois Córregos	CP	Armazéns, pátio de manobras, entroncamento ferroviário.	91
Botucatu	EFS	Armazéns, oficinas	128
Itapetininga	EFS	Entroncamento e armazéns	
São Paulo	EFS	Armazéns, pátio de manobras, entroncamento ferroviário e escritórios, ponto final das estações de passageiros.	160

⁶ Dados obtidos da Dissertação de Mestrado, Marcelo de Moraes, 2002, p.104 *apud* relatório FEPASA/SA, 1986.

Mairinque	EFS	Última estação antes da descida da serra e presença de armazéns.	175
-----------	-----	--	-----

2.4.1. Vila da Cia. Paulista - Rua Agenor Meira.

Fazendo parte do complexo ferroviário da Cia. Paulista, seu portão de entrada situa-se no que seria a “primeira quadra” da Rua Agenor Meira. É composta pela estação, plataforma, armazém, barracão metálico (usado para manutenção ferroviária), portarias e guaritas de acesso a Rua Rio Branco e Virgílio Malta, a casa do diretor da Companhia sita à Rua Rio Branco, atual sede da SEMEL e 27 casas de madeira e alvenaria, margeadas pela linha férrea, sendo que 25 destas casas estão do mesmo lado da estação e 2 casas situam-se no lado oposto. Nesta vila, moravam inspetores, chefe de estação, etc.

Segundo o depoimento dado pelo Sr. Alberto Bianconcini:

“Em Bauru, a colônia era no centro da cidade, ao lado da estação da Paulista, no início da Rua Agenor Meira. Tem o prédio do INSS, prá lá um poço, era cheio de casas até lá na estação, do lado do armazém de mercadorias. Na estação velha, a primeira estação da Paulista. Os trens de passageiros antigamente chegavam lá, só até ali. Depois que fez a estação da Noroeste, na Praça Machado de Mello, é que o trem ia até lá, mais ou menos em 1940.”⁷

⁷ LOSNAK, Célio José. Nos Trilhos da Memória: Trabalho e Sentimento – Histórias de Vida de Ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa, Bauru, 2003.



Fig 17 - Casas da vila. Na foto nota-se a presença de casas de alvenaria ao lado das de madeira. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig 18 –Um exemplar da casa da vila. Fonte: Museu Municipal de Bauru.



Fig 19 –Casas de madeira da vila. Fonte: Museu Histórico Municipal de Bauru.



Fig 20 – Casa da vila, do outro lado da linha. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig 21 e fig 22 – Casa do diretor da Paulista, atual SEMEL. Fonte: Museu Histórico Municipal de Bauru.

2.4.2. Vila de Triagem

Segundo informações dadas pelo Sr. Toninho⁸, ferroviário aposentado pela Companhia e antigo morador de Triagem, onde residiu de 1961 a 1968, a vila era composta por 72 casas, 1 escola para as crianças pequenas, 1 salão (para encontros e recreação dos funcionários), 2 campos de bocha, 2 campos de malha, 1 campo de futebol de salão e um campo de futebol com grama. A vila situava-se próxima à estação de Triagem.

As casas eram simples, pré-montadas de madeira de apenas três cômodos: quarto, sala, cozinha e banheiro, mas o banheiro era independente. “Só que o banheiro era independente, né? O banheiro tinha que fazer de tijolo. Mas a casa era montadinha assim, com parafuso, bem feitinha” (LOSNAK, 2003: 256).

Interessante notar que as casas da vila de Triagem, eram desmontáveis, portanto a vila era “móvel”, ela poderia ser montada e/ ou desmontada de acordo com as necessidades de locomoção que a ferrovia estabelecia aos seus funcionários. Ainda segundo o Sr. Toninho, a vila de Triagem, veio acompanhando os trilhos, passando por Itirapina, Pederneiras para estabelecer-se em Bauru onde ficou até o final da década de 1980, quando foi efetivamente desmontada. Na estação de Triagem também havia 6 casas onde residiam os zeladores. Hoje junto à estação desativada, só existem 4 casas.

Ainda de acordo com o Sr. Toninho, todas as casas de Triagem possuíam água encanada, luz elétrica e o telhado era composto por telhas francesas.

⁸ Entrevista realizada pela autora com o Sr. Antonio Domingues no dia 09/06/2010.



Fig. 21 - Casas ao lado da estação de Triagem. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig.22 – Tipologia de uma das casas de triagem. Foto: Karla Biernath, 2010.

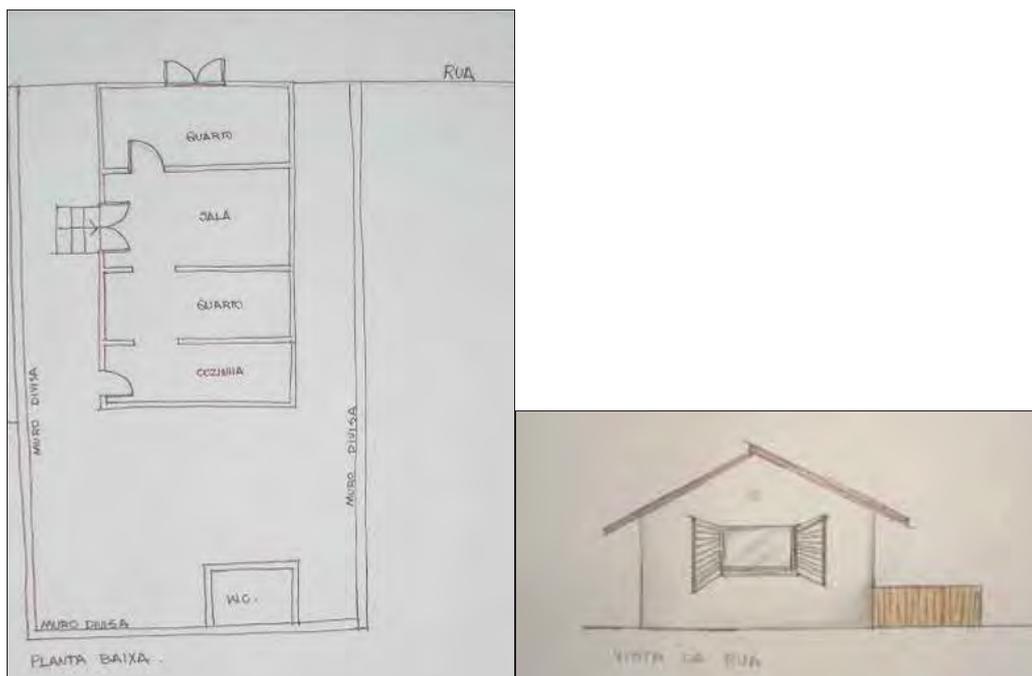


Fig.23 - Croquis esquemáticos das casas de Triagem, segundo relatos de ex-moradores.
Desenho: Karla Biernath, 2010.

2.5. Vilas da Estrada de Ferro Sorocabana.

De todas as vilas presentes na cidade, as que menos se têm informações são as vilas da Sorocabana, talvez por ter sido a Companhia com o menor número de funcionários em Bauru. Esse fato é curioso, porque a Sorocaba foi a Companhia que mais investiu em habitações populares. Recentemente, através dos funcionários do Sindicato da Cia. Paulista, descobrimos que na Rua Célio Daibem, no centro, próxima a Avenida Pedro de Toledo, existem ainda três casas construídas pela Companhia, além das casas de turma, próximas a Estação da Sorocabana.

2.5.1. Casas de Turma da Sorocabana

São 3 casas feitas de tijolo à vista e na lateral consta a data de 1933, mas não foi possível identificar se essa data é a real data da construção destas casas ou de uma possível reforma. Esse conjunto de casas situa-se próxima à estação, com acesso através de uma escada, já que está em uma cota inferior, a partir da Avenida Pedro de Toledo, na altura da rua Sete de Setembro. Atualmente, essas casas continuam sendo usadas para moradia, mas aos poucos estão sendo descaracterizadas através de construções precárias que vão sendo incorporada ao corpo principal da edificação pelos seus moradores.



Fig. 24 – **Entrada pela Avenida Pedro de Toledo para as casas de turma.** Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 25 – **Casas de turma da Sorocabana.** Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 26 - Detalhe da casa, onde pode-se ver acima do símbolo da Companhia o ano de 1933 e abaixo escrito “Turma – BU”. Foto: Karla Biernath, 2010.

2.5.2. Casas da Rua Célio Daibem

Na Rua Célio Daibem, próxima a Avenida Pedro de Toledo constatamos quatro casas que foram construídas pela Sorocabana, sendo 3 em alvenaria e uma em madeira. Todas sofreram algum tipo de intervenção embora, uma das casas ainda conserve o estilo original. Funcionavam no mesmo esquema das outras vilas, com o pagamento de aluguel simbólico, sendo dada preferência aos funcionários que precisariam estar disponíveis para emergências, e assim que fosse demitido ou se aposentasse o funcionário deveria deixar a casa. Uma moradora relatou-nos⁹ que a sua casa havia sido oferecida pela empresa e comprada pelo seu marido que havia trabalhado na FEPASA e que a casa possuía várias reformas, como a troca do piso e das esquadrias.

⁹ Informações concedidas à autora por uma moradora de uma das casas, no dia 12/06/2010.



Fig .27 – Casa da Rua Célio Daibem, construída pela Sorocabana, mas bem modificada. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig.28 – Outra casa na mesma rua e bastante modificada. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig.29 – Casa da Rua Célio Daibem,. De todas as casas, essa é a que apresenta menos modificações. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig.30 – Casa de madeira construída pela Sorocabana. Foto: Karla Biernath, 2010.

2.6. Vilas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Em Bauru, a Noroeste construiu 5 vilas entre nas primeiras 5 décadas do século XX. Cada uma, construída em um momento e possuidora de características únicas. Através de relatos, acredita-se que a primeira construção de residência para ferroviários da Noroeste tenha sido no Bairro da Bela Vista. Depois foram construídas as casas de turmas I, II e III, para trabalhadores que cuidavam da manutenção e/ou construção da via. A seguir, temos a Vila Noroeste, localizada na quadra situada entre às ruas Nobile

di Piero, 1º de Agosto, Presidente Kennedy e Azarias Leite, e por último, a Vila Dutra. Além dessas vilas, sabe-se que a Noroeste construiu casas para vender aos seus funcionários que tinham mais posses. Um exemplo disso, são alguns lotes da Rua Monsenhor Claro que a NOB comprou, há aproximadamente 60 anos e construiu para vender para os trabalhadores do setor administrativo.

De acordo com o relato do Senhor Orlando Ortolan¹⁰, funcionário aposentado da NOB, a primeira vila que a NOB construiu para os seus trabalhadores, foi aproximadamente em 1908 e situava-se próximo ao Fórum, na Bela Vista. Quando o Fórum foi construído na década de 40, essas casas foram transferidas para o Km 01, na Vila Falcão. Já de acordo com o Sr. Vivaldo Pitta, outro funcionário aposentado da NOB, a primeira vila a ser construída pela Companhia foi em 1921, situada à Rua Nobile Di Piero.

2.6.1. Vila Noroeste

Das vilas de Bauru, é a que possui maior valor arquitetônico devido à sua diversidade. Mesmo sendo uma vila destinada aos trabalhadores graduados, geralmente



do setor administrativo, constatou-se que várias classes ali habitaram. Na mesma quadra podemos encontrar as casas para os trabalhadores com a fachada para a Rua Nobile di Piero, casas para engenheiros com a fachada para Rua Presidente Kennedy e a casa do inspetor na Rua Primeiro de Agosto, vendida hoje para um empresário da cidade.

Fig. 31 - Vista aérea da quadra e os trilhos à esquerda. Fonte: Google Earth, 2010.

¹⁰ Entrevista realizada pela autora com o Sr. Orlando Ortolan, no dia 26/05/2010.

Vale lembrar que a Rua Presidente Kennedy era sem saída quando da construção das casas, por isso o movimento de carros e pedestres era bem menor, reforçando a idéia de vila para os funcionários da ferrovia com edifícios exclusivos da CEFNOB.

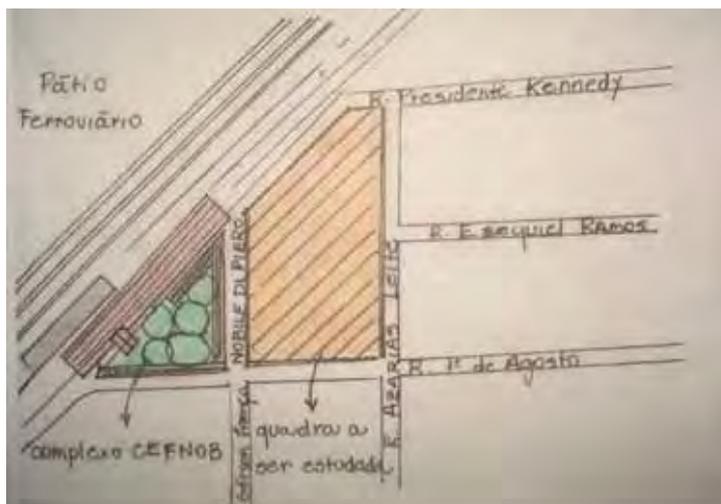


Fig. 32 Croqui esquemático da implantação da Vila Noroeste. Desenho: Karla Biernath.

Essa quadra possui um grande valor para a nossa pesquisa, pois reúne em si a hierarquia presente na Companhia. Essa hierarquia revela-se desde a implantação dos lotes até o partido arquitetônico das construções refletindo a estética e um estilo que representava a modernidade trazida pela ferrovia, formando um conjunto rico no centro de Bauru.



Fig. 33 – Antigas oficinas em Bauru. A direita, pode-se ver as casas da Vila Noroeste em 1905. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA



Fig. 34 – Festa de inauguração do 1º trecho em Bauru. À direita aparecem os telhados das casas da Vila Noroeste. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA.



Fig. 35 – Vista da Rua Nobile di Piero, na Vila Noroeste. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 36 – Vista da Rua Presidente Kennedy, na Vila Noroeste. A direita está a Gare e o leito ferroviário e a esquerda estão as casas dos engenheiros Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 37 – Vista da Rua Presidente Kennedy. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 38 – Casa do diretor da NOB que hoje funciona um escritório. Foto: Karla Biernath, 2010.

2.6.2. Vila Dutra



Fig. 39. Vista aérea da Vila Dutra que está demarcada em vermelho. Fonte: Google Earth, 2010.

O loteamento onde hoje se encontra a Vila, fora doada à NOB por Salvador Filardi, um grande proprietário de terras de Bauru. A Vila Dutra foi construída a 5 km da estação de Bauru na década de 1940, com a finalidade de abrigar os trabalhadores da Noroeste. Inicialmente foi chamada de Vila Curuçá, pois já existia uma pequena estação com esse nome. Anos mais tarde, a Vila Curuçá passou a ser denominada Vila Dutra.

Há várias tipologias das casas da Vila a qual trataremos no capítulo 4. Há basicamente dois tipos: casas geminadas e casas com os dois recuos laterais. Desses tipos, ainda existem casas com dois ou três dormitórios, como explica Alberti:

Especificando esse quadro, tem-se ainda uma cifra que, com suas 139 casas, 100% corresponde às casas independentes (com três dormitórios), 44,4% corresponde às casas independentes (com dois dormitórios) e 55,6% corresponde às casas dependentes (com dois dormitórios). (ALBERTI, 1995, p. 96)

Ainda em outro trecho, há uma descrição pontual sobre a organização dos espaços da Vila:

Nesse interior, o sistema viário da Vila apresenta uma rede ortogonizada, onde a Alameda General Alfredo Malan D' Angrogne exerce a função de via principal e, como tal, reparte essa responsabilidade com a Alameda Campo Grande e principalmente com a Avenida São Paulo, formando um anel em torno de um conjunto de equipamentos públicos centralizados nessa área. A partir desse ponto, a rua da capela, no meio desse anel, e as demais vias (Alameda Ponta Porã, Alameda Corumbá, Alameda Aquidauana, Alameda Pirajuí, Alameda Três Lagoas e Rua de Acesso) acabam por definir nesse velho assentamento, duas ruas, cinco alamedas e uma avenida, num total de dez logradouros. A fusão do texto com as coordenadas desse traçado viário chama a atenção de uma grelha rígida por suas funções de circulação e habitação, geradoras de uma funcionalidade social que lhe é exigida. (ALBERTI, 1995, p. 96-97)

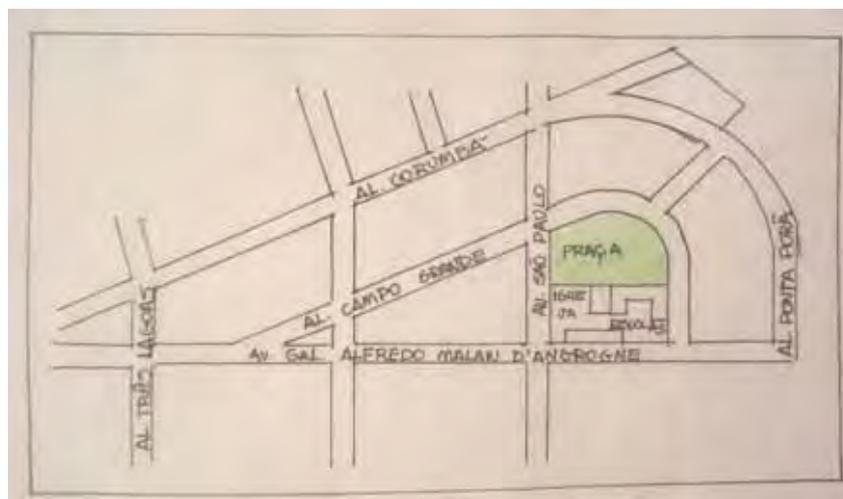


Fig. 40. Croqui esquemático da Vila Dutra. Desenho: Karla Biernath.

Segundo o depoimento contido no livro “Nos Trilhos da Memória” (pág. 105), o Sr. Adelmo Veloso, um ferroviário aposentado, menciona que na década de 1970 a Vila tinha aproximadamente 120 casas. Segundo esse mesmo ferroviário – inquilino, os moradores não pagavam aluguel, nem luz, nem água. Pagavam uma taxa simbólica que vinha descontada no salário. As casas eram feitas em alvenaria de tijolos, com pé direito de 3,00 m na parte interna da casa e 2,40 na varanda e possuía cobertura de telhas francesas sobre estrutura de madeira peroba. O tamanho da casa era variável. A Vila possuía um parquinho infantil, uma escola e uma Igreja. Todos os serviços e mercadorias eram adquiridas no centro da cidade. Como a Vila fora implantada longe do

centro, a Companhia possuía um trem apelidado de “Coreinha” que levava os moradores à cidade¹¹ gratuitamente.

Segundo o depoimento do Sr. Vivaldo Pitta¹², a Vila Dutra possui 138 casas, e começou a ser construída na década de 40, mais precisamente em 1947, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, sendo o primeiro candidato de Bauru a ser eleito deputado federal. Ainda segundo o Sr. Pitta, uma das casas da Vila possuía uma pequena estação de rádio para a comunicação dos funcionários da ferrovia.

No livro “Nos Trilhos da Memória” (pág.318), a Vila Dutra é descrita como:

Bairro construído no início dos anos 50 pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil à beira da Estação Curuçá, fora da área urbana da cidade, no sentido leste. As residências eram alugadas aos funcionários, que pagavam pequena taxa pelo uso.

Atualmente muitas das casas da vila foram modificadas, algumas tornando-se irreconhecíveis. Essas mudanças se deram a partir de 1987, quando todos os bens patrimoniais da “Eurico Gaspar Dutra” passaram para a Prefeitura e as casas foram vendidas aos seus moradores, que trabalhavam na Noroeste. Dessa forma, posteriormente, mais casas foram vendidas para pessoas fora do núcleo ferroviário. Mesmo assim, até hoje o bairro conserva sua essência ligado às tradições ferroviárias. Dentro desse processo de alterações do bairro, muitas casas foram transformadas em mercadinho, Igreja e outras funções, já que inicialmente a Vila era constituída apenas pelas casas, por uma Igreja e duas escolas que serviam os filhos dos ferroviários.

Esse é o processo natural de um lugar. O edifício vai se modificando para abranger novos usos de acordo com as necessidades que são sentidas pelos seus usuários. Devido à distância do centro e depois que o único meio de transporte gratuito oferecido pela Companhia que os conectava à cidade já não existia mais, foi necessário um comércio local que suprisse as necessidades básicas de seus moradores. Assim são construídos os mercadinhos, padarias, bares, incorporando-se à identidade local.

¹¹ Quando o morador se refere à *cidade*, quer dizer, o centro da cidade de Bauru, já que a vila situava-se a extremo leste, nos limites do município.

¹² Entrevista realizada pela autora com o Sr. Vivaldo Pitta, no dia 09/06/ 2010.



Fig. 41. Detalhe do projeto de uma das casas da Vila Dutra. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFFSA.



Fig. 42. Casas da Vila Dutra que não sofreram muitas alterações. A casa da direita é geminada e a da esquerda é independente. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 43. Comércio na Vila Dutra. Uma locadora à esquerda e um mercado a direita. Ambos os comércios foram casas da vila, inicialmente. Foto: Karla Biernath, 2010.

3.1.1.ANTECEDENTES DA FERROVIA NO BRASIL

“E ainda, o trabalho industrial em si mesmo, na sua estrutura e organização característica, e a urbanização a vida nas cidades que cresciam rapidamente eram certamente as formas mais dramáticas da vida nova; nova porque mesmo a continuação pura e simples de alguma ocupação local escondia mudanças de longo alcance.” (HOBSBAWM, 2007:292).

A sociedade caminhava para novos rumos. O século XIX fora o século que as indústrias consolidaram-se, gerando um reflexo direto sobre a economia da sociedade e refletindo também no desenvolvimento dos meios de transportes, inclusive do setor ferroviário. Segundo Castro (1993), a segunda metade do século XIX quando as Companhias se firmaram pelo mundo como grandes empreendimentos e começavam a se formar no Brasil se caracterizou pelo grandioso espetáculo de exibições de mercadorias, além das aspirações humanas de ultrapassar fronteiras entre os territórios, dominando a natureza desafiadora e ir aos lugares mais distantes e desconhecidos. Contudo, esses motivos devem ser levados em conta ao se investir em um meio de transporte que correspondesse tais expectativas, como os trens. Dessa forma, ainda segundo Castro, para entender a implantação das ferrovias no Brasil, é necessário ir além dos motivos aparentes de ordem econômica, no que dizia a modernização das produções (principalmente a do café, considerado carro chefe da ferrovia) e iriam abordando outros aspectos mais complexos sobre outro prisma, como os que foram citados há pouco.

A fundação das Estradas de Ferro no Brasil insere-se em um contexto mundial de progresso gerado pelas técnicas do homem sobre seu meio e financiadas pelo capital, fruto das grandes transformações econômicas que o mundo passava desde o século XVII.

Também se faz importante ressaltar a simbologia que a ferrovia carregava consigo. Em 1889, temos o primeiro governo republicano no Brasil. Desejando romper com tradições consideradas arcaicas herdadas do Império, os representantes do novo governo viam na ferrovia uma forma latente do progresso, a chance de modernizar o país e inaugurar uma nova forma de governar, e através das companhias já existentes, pretendiam unir os distantes territórios brasileiros, atuando também como forte agente

“modificador” da paisagem e transformador dos “chãos”, sendo responsáveis não só pelo desenvolvimento como pelo surgimento de várias cidades.

No Brasil, a primeira tentativa de implantar uma via férrea foi em 1836 através do “Plano Grandioso de Viação”, estudado pela Assembléia Provincial de São Paulo que estudava um sistema combinado de estradas de ferro, canais e rodovias, mas esse plano nem chegou a se transformar em lei e acabou por não sair do papel.

Apenas a partir de 1850 é que o Brasil começará mais adepto para receber projetos tão modernos quanto as ferrovias representavam para a época. Primeiro porque sua situação política tornara-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna e também porque a extinção do tráfico de escravos através da Lei Eusébio de Queiróz, deixara livre capitais que até então eram empregados no comércio de escravos.

O primeiro trecho ferroviário no Brasil começou a funcionar em 1854, compreendendo pouco mais de 14 km, sendo iniciativa do Barão de Mauá¹³. As próximas Companhias a serem fundadas, a grande maioria fruto de capital misto, sendo a maioria ingleses, propiciou a entrada de capitais estrangeiros no país.



Fig. 44 - Locomotiva Baroneza, foi oficialmente a primeira locomotiva a trafegar no Brasil, em 1854. Fonte: http://wiki.worldflicks.org/museu_do_trem.html#coords=%28-22.895143,-43.291884%29&z=19, acessado em 13/10/2010.

¹³ Antes da inauguração do primeiro trecho, houve várias tentativas para a implementação da ferrovia, dentre elas a mais significativa, a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, organizada pelo inglês Thomas Cockrane, mas sem sucesso. Suas tentativa durou de 1840 a 1842, sem êxito, mas deixou um grande legado de que precisávamos de grandes mudanças em nosso país para garantir o sucesso desse novo tipo de empreendimento.

Rodriguez, ao falar sobre a implantação das ferrovias no Brasil, diz que:

“Podemos dizer que as ferrovias foram agrupadas da seguinte forma: a do café iniciada no Rio de Janeiro, com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858, que permitiu uma importante redução dos custos de transporte do produto até o final do século XIX, quando ocorreu grave crise na economia fluminense, deslocando a produção do café para o oeste paulista e acarretou imensos déficits nas ferrovias baseadas na cultura desse produto; as ferrovias de cana-de-açúcar, localizadas principalmente no nordeste, destacando-se a Recife and São Francisco Railway Company, construída em 1855; e aquelas de integração ou estratégicas, construídas em torno de 1900.” (RODRIGUEZ, 2004:09)

3.1.2. A NOROESTE DO BRASIL

Desde o governo imperial já haviam propostas para ligar as várias partes do território brasileiro, e essa necessidade ficou mais evidente após a Guerra do Paraguai. As comunicações com o oeste brasileiro eram demasiadamente precárias e a região de Mato Grosso vivia praticamente isolado do litoral brasileiro e já em meados do século XIX começou-se a discutir um meio rápido e seguro de ligar tais regiões.

Em maio de 1890, foi nomeada pelo Governo provisório da República, uma comissão de engenheiros para organizar um plano de Viação Geral da República, onde eram introduzidos os aperfeiçoamentos necessários para melhorar a comunicação dentro do território brasileiro. Nesse plano, podemos destacar as seguintes linhas no que se refere à comunicação com o Mato Grosso: (Ferrovia. S/cidade: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nº290, jan.1960).

De todos os traçados estudados esse possuía muitas vantagens, já que possuía indiscutível situação estratégica, pela importância política de facilitar a ligação da Bolívia ao Atlântico, além de representar uma alternativa em caso de guerra ou de grande tráfego, ter duas linhas independentes entre o ponto de início e São Paulo.

Em 1904, para explorar a concessão obtida pelo Banco União de São Paulo, foi formada no dia 21 de Junho uma companhia tendo como presidente o engenheiro João Teixeira Soares denominada Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tendo recebido a transferência da concessão da estrada de Uberaba no estado de Minas Gerais ao Coxim em Mato Grosso, assim nascia a NOB. Ainda em 1904, de acordo com o decreto N° 5.349 de 18 de outubro, o traçado da estrada foi alterado de modo a partir de Bauru, prevendo as vantagens que a cidade ofereceria futuramente, e não mais de São Paulo dos Agudos, no prolongamento da Sorocabana, que oferecia a vantagem da igualdade da bitola, e deveria terminar na cidade de Cuiabá. Matos (1974) coloca alguns dispositivos deste contrato como:

- Privilégio por 60 anos para a construção, uso e gozo das respectivas linhas férreas;
- Direito de desapropriações;
- Juros de 6% durante trinta anos sobre o capital de 30:000\$000 por quilômetro;
- Criar campos de experiências destinados à educação de operários agrícolas no manejo de instrumentos agrários e na prática de cultura de plantas nacionais e exóticas;
- Entrega ao governo, após a inauguração de trechos em tráfego, de uma linha telegráfica, zelando pela sua conservação.

Em 1905, iniciaram-se as construções em Bauru, que na época era uma vila com aproximadamente 600 habitantes. A companhia contratou os serviços de construção da Compagnie Générale de Chemins de Fer et des Travaux Publics, que contratou no Brasil os serviços do empreiteiro Joaquim Machado de Melo. Em setembro de 1906, foram inaugurados e abertos ao tráfego provisório os primeiros 48 quilômetros, até a estação de Jacutinga, depois denominada Avaí. Muitas das estações situadas na nova região em meio a floresta mais tarde se transformariam em futuras cidades. Em 1907,

com a presença do presidente da república Afonso Pena, Miguel Calmon, ministro da Viação e Albuquerque Lins, presidente de São Paulo, foram inaugurados mais 110 quilômetros até a estação de Miguel Calmon, atual Avanhandava. Nesse trecho, os principais núcleos de povoamento são Cafelândia, Lins e Promissão. Em 1908, mais 80 quilômetros são inaugurados passando pelas estações de Glicério, Penápolis e Birigui e chegando até a estação de Araçatuba, que mais tarde seria a maior cidade de toda a zona Noroeste.

Dessa forma, a Noroeste assume seu importante papel na história das ferrovias paulistas como ferrovia pioneira, já que seus trilhos precediam as próprias cidades que eram formadas a partir das estações ou até mesmo dos acampamentos de trabalhadores, além de transcontinental, fazendo a ligação do Brasil com a Bolívia.

“A *Noroeste do Brasil*, partindo de Bauru põe todo o sul do Mato Grosso em contato com São Paulo, resolvendo, como já se afirmou o velho problema das comunicações terrestres com aquele estado. Prolongando-se até Corumbá, onde se articulou com uma ferrovia boliviana, tornou-se a *Noroeste* o elo principal de mais um grande sistema transcontinental.” (MATOS, 1974:162)

A conclusão dos trabalhos da Noroeste, foi a mais rápida da história das ferrovias no Brasil, sendo executados 450 quilômetros até a margem do Rio



Fig.45 -. Vagão de inspeção e trem de passageiros em Bauru. Fonte: Cardz, postais publicitários, 2010.

Paraná onde chegou em 1910 e em novembro do mesmo ano, chegou ao lugar onde seria construída a estação de Três Lagoas, primeira cidade do mato grosso a receber os trilhos da companhia. Mas tamanha rapidez resultou em algumas falhas, como a do trecho entre Araçatuba e Jupiá, onde em vez de levar os trilhos para o espigão divisor, como de costume, a companhia desviou os trilhos para a margem do Rio Tietê, em uma

região precária, o que maximizou o problema, já que os trilhos da Noroeste, como dito anteriormente, através da sua função desbravadora, passariam por regiões inóspitas que mereciam apurados levantamentos.

A extensão dos trilhos adiante de Araçatuba direcionou a estrada à margem do rio Tietê, que é alcançada no km 336, por regiões pantanosas e insalubres, fazendo muitas vítimas, principalmente através das febres e das moléstias, além dos ataques indígenas que os trabalhadores sofreram durante a construção da estrada, ceifando muitas vidas e fazendo parte de um capítulo triste na história da Noroeste. Apenas na década de 1920, foi construída uma variante entre Araçatuba e Jupiá.

“Procedido o necessário reconhecimento da região, tiveram início as obras de construção da nova linha, que alcançou Guararapes em 1929, Diabase (atualmente Bento de Abreu) em 1931, Valparaíso em 1932, Aguapeí em 1933, Lavínia em 1935, Mirandópolis em 1936 e Andradina em 1937 para, em fins desse mesmo ano, entroncar-se com a linha velha em Jupiá. Esta, com a construção do novo trajeto e o extraordinário desenvolvimento que alcançaram as cidades nele situadas, foi perdendo a sua função, a ponto de boa parte de seus trilhos ser retirada, restringindo-se a linha ao percurso de Araçatuba a Lussanvira, transformando-se, portanto, de tronco a simples ramal.” (MATOS, 1974:137)

Em fevereiro de 1937 inicia-se a construção do ramal Campo Grande a Ponta Porã, cidade que faz fronteira com o Paraguai, cuja inauguração ocorre em abril de 1953 com uma extensão de 304 quilômetros. E em 1968 é inaugurada a estação internacional de Corumbá.

Em março de 1957, o governo de Juscelino Kubitschek, através da Lei 3.115 cria a Rede Ferroviária Federal S.A., incorporando todas as estradas de ferro pertencentes à União, dentre elas a Noroeste do Brasil que fica subordinada à Coordenadoria Regional de São Paulo.

A 30 de outubro de 1969, a diretoria da Rede Ferroviária Federal S.A. extingue as Coordenadorias Regionais e cria quatro Sistemas Regionais, as quais passam a integrar as Unidades de Operação Ferroviária da RFSA. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, subordinada ao Sistema Regional Centro Sul (SPR), com sede em São Paulo, passa a ser denominada 10ª Divisão-Noroeste. E em março 1996, a Superintendência Regional de Bauru da RFSA é concedida à iniciativa privada, através de uma privatização feita pelo governo federal e em 1º de julho de 1996, a antiga Estrada de

ferro Noroeste do Brasil passa a ter sua razão social de Ferroviária Novoeste, constituindo-se em uma empresa privada.



Fig.46- Primeira estação de Bauru. S/d. Fonte: Revista NOB, n° 290, 1960.



Fig. 47 - Linha tronco Noroeste partindo de Bauru em vermelho, 1935. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/nobtronco.jpg>



Fig.48- Interior das oficinas em **Bauru**. S/d. Fonte: Cardz, postais publicitários, 2010.

3.1.3. ASSISTÊNCIAS PRATICADAS PELA NOROESTE - POLÍTICAS HIGIENISTAS / COMIDA – CASA – SAÚDE - LAZER

“Já para as casas operárias, a lei entrava em detalhes internos, propondo um modelo baseado na idéia de cubagens mínimas de ar e iluminação por habitante, através da qual derivava uma série de exigências arquitetônicas. A idéia de intervir no desenho das casas dos trabalhadores partiu da correlação entre condições sanitárias e o alastramento de epidemias pela cidade naquele tempo.” (ROLNIK, 1997:37)

Nesse trecho, Raquel Rolnik cita as intervenções ocorridas na cidade de São Paulo, no final do séc. XIX e início do séc. XX, a fim de ordenar o espaço público e criar uma nova imagem para a cidade, as que se relacionavam às moradias dos trabalhadores sob o pretexto das políticas higienistas de organizar a cidade, promovendo o bem estar social e a melhora da saúde da população.

Com esse tópico, pretendemos demonstrar como aqui em Bauru essas práticas foram utilizadas pela Noroeste, devido ao problema de insalubridade enfrentado pela ferrovia ao penetrar em algumas regiões e as péssimas condições de trabalho que acabaram por afastar muitos trabalhadores e a forçou a adotar práticas assistencialistas.

E adiante, o modelo de pensamento das políticas higienistas/sanitaristas adotada

por alguns de seus diretores, influenciaram os modos de organização da Noroeste no que diz respeito a relação com seus funcionários e as práticas auxiliares relacionadas à saúde, moradia, alimentação e lazer adotadas pela mesma.

Como foi dito anteriormente, as condições de trabalho na construção da estrada, eram péssimas. Muitos trabalhadores foram mortos por ataques indígenas, sofreram com as várias doenças adquiridas nas regiões nas quais a estrada passou, como a febre amarela, malária e a úlcera de Bauru. Essas condições só afastavam os trabalhadores, desfalcando a mão-de-obra e gerando prejuízos para a Estrada. Devido a isso, foram necessários investimentos em medidas profiláticas. No início, a companhia quase nada fez para conter os males que tanto acometiam os trabalhadores, seus médicos não possuía quase nenhum recurso, restringindo-se apenas a cuidar dos que já estavam enfermos. Segundo Queiroz (2004), o serviço sanitário da Noroeste começou a funcionar apenas em 1919, e para tal, foi reformado um hospital que existira em Aquidauana, construído um hospital em Araçatuba, inaugurado em 1921, construído um posto médico em Três Lagoas e havia um médico em Bauru e em cada uma das residências da Estrada. Parece, na década de 20, que esse tipo de serviço começa a se organizar. Em 1925 propunha-se a fiscalização e uniformização desse tipo de serviço mediante a subordinação dos postos e hospitais a um “diretor geral médico”. Esse serviço continuou a cuidar da inspeção das doenças endêmicas, distribuindo sais de quinino e vacinas, e dispondo nos hospitais e postos médicos da Estrada um serviço permanente de vacinação antivariólica. Ainda na década de 20, a Estrada busca dividir esses encargos com a recém-criada Caixa de Aposentadorias e Pensões dos trabalhadores da ferrovia.

Os primeiros hospitais da Estrada localizavam-se em Aquidauana – Hospital Adolpho Lutz, e em Araçatuba – Hospital Dr. Francisco Barbosa. Outro hospital fora inaugurado em Bauru, em outubro de 1941, denominado *Sanatório Sales Gomes*, que tinha por fim tratar a tuberculose, já que a Estrada estava sofrendo muitas baixas, pois muitos funcionários estavam padecendo daquele mal, “principalmente do pessoal jornaleiro”, funcionários que se ocupavam de trabalhos manuais.



Fig. 49 - Hospital da NOB em Aquidauana, sem data. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA

Ainda um quarto hospital começou a ser construído em Bauru no fim da década de quarenta, denominado Sanatório Noroeste. “Todavia, ao que parece, esse estabelecimento não pertencia propriamente à Estrada, como os demais, tendo sido construído, em um terreno pertencente à NOB, pelo Serviço Nacional da Tuberculose (R49, p. 75). A partir de 1952 essa nova instituição parece haver assumido as funções antes cumpridas pelo Sales Gomes...” (QUEIROZ, 2004, p.101).

Nessa mesma época, o próprio *Sales Gomes*, após ter sido quase extinto em 1952, passou por uma mudança de suas funções, a qual deveria transformá-lo em um “moderno e bem equipado hospital para clínica geral, alta cirurgia e perfeito serviço de acidentes de trabalho”, sendo a sua inauguração prevista para 1957.¹⁴

A Companhia também expandiu sua rede de postos médicos, a partir da década de 40, inclusive contando com postos odontológicos em várias cidades e segundo Queiroz, em 1953 foi criado um carro com “gabinete volante” para chegar até as áreas da Noroeste que não possuíam tais recursos. Ainda segundo Queiroz, os trabalhadores pagavam pelos serviços feitos pelos gabinetes da Estrada, que representava aproximadamente 27% do que custaria esse esmo serviço caso fosse particular.

Pode-se dizer que a Estrada começou a tomar medidas visando a melhora da saúde de seus funcionários que tiveram em um primeiro momento uma motivação de ordem econômica, pois foram grandes as baixas no serviços devido as doenças contraídas pelos operários, além, de afastar futura mão-de-obra pelo medo das péssimas condições de trabalho. Segundo Queiroz, sobre este episódio:

¹⁴ Ver QUEIROZ, 2004,p.102.

“Nessas circunstâncias, o diretor declara ser necessário *iniciar-se um plano objetivo e permanente de combate à malária e outras endemias*”. (QUEIROZ, 2004, p. 103, grifo meu).

Em 1946 chega à região um médico sanitarista que depois de realizar alguns estudos sobre o caso, inicia uma campanha de saneamento e forte combate à epidemia “com assistência domiciliar aos enfermos e profilaxia dos locais de trabalho e das residências dos servidores não afetados – sendo que, para tanto, a estrada admitiu guardas-chefes e 11 guardas sanitários” (QUEIROZ, 2004, p.103)

A Noroeste não exercia práticas assistenciais apenas na área da saúde, e sim nas áreas de alimentação, moradia e lazer.

No que diz respeito as práticas em relação à alimentação, a Estrada dispunha de armazéns em várias estações que facilitavam o pagamento das compras dos funcionários além da instalação de postos de alimentação, oferecendo refeições gratuitas aos funcionários. “O objetivo, diz ele (*o diretor Lima Figueiredo*), era “abolir a marmita”, que traz a refeição feita na véspera, às vezes pela madrugada”, e da qual o trabalhador “se serve no almoço, por vezes fria, e no jantar quase sempre azeda”; “o homem que trabalha”, prossegue Figueiredo, “deve sentar-se para comer e deve ter prazer de se alimentar, palestrando ao redor da mesa, como ocorre universalmente.” (relatório da Noroeste nº47, p. 54 *apud* QUEIROZ, 2004: 105). Segundo Queiroz, essa medida tinha além de seu significado político, um sentido prático também, já que eram corriqueiras as intoxicações alimentares, que além de afastar o funcionário de suas atividades normais, era necessária a concessão de licença médica para seu tratamento.

Em 1947, haviam 15 desses postos de alimentação, sendo 9 localizados no Mato Grosso.¹⁵ Esse serviço parece ter sido limitado a partir de 1951, quando os funcionários em serviço alimentavam-se nos próprios carros restaurantes, com as refeições custeadas pela própria Companhia.

¹⁵ Ver Relatório Noroeste 47, p. 54 *apud* Queiroz, p. 105.

Ainda havia os armazéns, que faziam parte das cooperativas de consumo da Noroeste, sendo fruto de uma organização autônoma dos trabalhadores e ao mesmo tempo, possuía vínculos com a administração da Companhia.

“Outra ajuda ao ferroviário foi a Cooperativa. Ela era muito boa, muito bem sortida e atendia bem. E tudo artigo de primeira! Tinha um movimento tremendo e era grande pra caramba. Além dos secos e molhados, havia farmácia, alfaiataria. E não era só em Bauru, não. Tinha também ao longo da linha.”¹⁶

A diretoria da Companhia acabou por patrocinar a formação pelos próprios empregados de uma “Sociedade Cooperativa para o fornecimento de gêneros alimentícios e de uso comum”, iniciando-se em maio de 1919, atendendo seus cooperados com dois armazéns, o já existente em Bauru (já adquirido pela sociedade) e outro em Aquidauana (começando a funcionar em 1/05/19) e serviriam os associados residentes nos trechos Bauru-Jupia e Jupia-Porto Esperança.¹⁷

Em 1942, havia armazéns em Bauru, Três Lagoas Aquidauana e Campo Grande, em 1949 um armazém fora instalado em Araçatuba e no mesmo ano, mais um armazém foi instalado em Bauru, na vila Falcão e ainda um “vagão-loja”.¹⁸

Mas, segundo alguns depoimentos de ferroviários, em Bauru, o serviço da cooperativa acabou por má administração. “A Cooperativa tinha tudo para dar certo, mas o problema é que ela foi mal administrada por um tempo... Mas o fato é que tinha muito problema e a Cooperativa acabou falindo.” (LOSNAK, 2004, p.169)

¹⁶ Depoimento do Sr. Adelmo Veloso concedido à Célio Losnak para o livro *Nos Trilhos da memória V.* 2, p. 106.

¹⁷ Ver Queiroz, p. 106

¹⁸ Queiroz, p. 106 *apud* (R46, p. 29; R49, p. 31)



Fig.50 - Tipo de armazém na sua época de construção. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA.

A Noroeste também cuidava do lazer de seus funcionários. Em um trecho de uma publicação da Companhia, podemos ver:

“ Os desportos são hoje parte integrante de todas as estradas de ferro, pois, *men sana in corpore sano*... Realmente o homem fisicamente forte está apto para enfrentar as maiores dificuldades, pois o seu moral não se deixa abater como soi acontecer com os indivíduos alquebrados pela fadiga ou pela longa inatividade dos músculos, e assim pensando, é que a Administração da N.O.B. Vem incentivando os desportos na Estrada, favorecendo a criação de núcleos atléticos numerosos e perfeitamente organizados, como se pode ver por exemplo em Baurú e Três Lagoas.” (revista da NOB, nº290, jan. 1960)

Em Bauru, a N.O.B. possuía um grande complexo esportivo, iniciado na gestão do General Marinho Lutz, contando com o Estádio do Esporte Clube Noroeste e o ginásio, popularmente conhecido como “Panela de Pressão”, contando com campos de



Fig. 51- Vista do estádio da Noroeste, o ginásio e o conjunto de piscinas. S/d. Fonte: Revista NOB, nº 290,1960

futebol com arquibancada, quadras de tênis, basquete e piscinas, tanto voltadas para o lazer como para competições. Na mesma publicação, cita-se que é um dos maiores empreendimentos do gênero no Brasil, sendo superado apenas pelos estádios do Maracanã, Pacaembu e do S. Paulo F.C., também em obras. Em Três Lagoas também havia outro estádio denominado “Dr. Ubaldo

Medeiros”, homenagem feita ao Diretor da NOB, sendo um pouco menor que o complexo

de Bauru, mas “possuindo todos os setores correlatos a uma praça de esportes moderna”.



Fig. 52 - Vista do ginásio da Noroeste. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 53 - **Vista do estádio da Noroeste** “Dr. Ubaldo Medeiros” em Três Lagoas, MT.
S/d. Fonte: Revista NOB, n° 290,1960

Outra assistência importante da Estrada era a construção das casas dos ferroviários, a qual é o foco deste trabalho. Havia várias residências em quase todas as estações da NOB. Em uma publicação da própria ferrovia, menciona-se que cada “tipo arquitetônico” era construído em conformidade com a região em que as mesmas eram edificadas. Em outro trecho da mesma publicação podemos ver:

“A N.O.B., há muito vêm cuidando carinhosamente da localização de seus funcionários, oferecendo-lhes moradias confortáveis ao longo de suas linhas.” (revista da NOB, n°290, jan. 1960).

Podemos ver através dos dois trechos acima, a “preocupação” da Companhia ao se construir “boas residências” para seus trabalhadores levando em conta a região a qual será construída e também havia a preocupação em acomodar a numerosas famílias dos funcionários. Vale ressaltar que as casas eram alugadas a preços simbólicos descontados em folha de pagamento e as casas não eram para todos os funcionários, apenas os que necessitavam “estar a disposição 24 horas por dia” da Companhia.

Queiroz cita o trabalho de Gomes sobre as assistências praticadas pela Noroeste:

“... as agradáveis, limpas e arejadas residências” dos trabalhadores estacionados ao longo da via. A saúde do operário, prossegue, “é de ferro porque ele come bem”, e ele come bem “porque ganha mais, porque gasta menos com remédios e paga pouquíssimo pelos mantimentos da sua Cooperativa”. Em caso de doença, continua o médico, “há hospitais eficientes para atendê-los e à sua família”, e, se é ferido em serviço, conta com os postos médicos mantidos pela Estrada, “aparelhados para satisfazer às mais urgentes necessidades terapêuticas, correndo todas as despesas por sua conta”. (GOMES, [19--], p. 78 apud QUEIROZ, 2004:108)

Esse trecho sintetiza o pensamento comum à época, relacionando o modo de vida do trabalhador à sua produtividade dentro da empresa.

As ações da Companhia, no que se refere às práticas assistenciais, demonstram o seu sentido político e prático no que diz respeito ao seu funcionamento, visando manter seus funcionários sempre sãos e motivados para realizarem suas atividades para produzirem bastante, pois naquela época se dependia mais da mão-de-obra humana do que dependemos hoje, sendo fundamental fazê-la trabalhar da melhor maneira possível, nem que para isso fosse necessário o controle sobre a vida do trabalhador.



Fig. 54 - Casa dos ferroviários em Três Lagoas, MT. S/d. Fonte: Revista NOB, nº 290, 1960.



Fig. 55 - Casa dos ferroviários em Porto Esperança no ramal de Ponta Porá. S/d.
Fonte: Revista NOB, nº 290,1960.



Fig.56 - Casa dos ferroviários em Três Lagoas, MT. S/d. Fonte: Revista NOB, nº 290,1960



Fig. 57 - Casa dos ferroviários em Bauru. S/d. Fonte: Revista NOB, nº 290, 1960



Fig. 58 - Casa de Bauru. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 59 - Sobrados dos engenheiros na Presidente Kennedy, na sua construção na década de 60 à esquerda. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA.

Fig. 60 – À direita os mesmos sobrados atualmente. Foto: Karla Biernath.

IV. DENTRO DE CASA

4.1. A Casa Mediadora dos Espaços

A casa é a unidade física comum a todos os povos e todos os seres. Como uma casca que protege, é o elemento separador da vida pública e a vida privada. A casa se volta para o exterior projetando a imagem a ela imposta e abriga o lar em seu interior a qual é o resultado das interações humanas com o seu ambiente mais íntimo, o modo como o homem se protege, o espaço sagrado e o lugar de reunir os mais próximos. O lar é um refúgio inviolável, pois preserva o modo de vida através do processo que envolve as relações sociais, econômicas e culturais presentes em um determinado tempo e espaço.

Em sua exterioridade, a casa se relaciona com o ambiente a qual está inserida, gerando uma série de configurações urbanas e manifestando em si o resultado das transformações ocorridas no espaço público ao longo do tempo.

Interessante notar a oposição e a completude que a casa e a rua exercem uma sobre a outra. Como disse Jacobs (2000), a rua sozinha não é nada, é uma abstração. A casa por sua vez, precisa de um espaço, um lugar para situar-se, assim ao mesmo tempo em que elas delimitam o seu espaço há uma interdependência entre ambas para que possam assegurar sua existência, dando-lhe sentido. E é essa relação entre a casa e a rua que balizará as hierarquias apresentadas nas sociedades ao longo do tempo.

Na verdade a oposição casa-rua era fundamental, ao longo dos séculos XVIII e XIX, na definição dos papéis e hierarquias sociais na cidade. (...) a cidade, na época da independência, estava longe de favorecer hábitos de convívio burguês: fora um passeio público mal consolidado, somente as ocasiões de procissão, *te deums* e festas cívicas animavam a vida social (DIAS, 1984, p.63 apud ROLNIK, 1997, p.33).

Essa oposição à rua como um lugar perigoso para a moral e os bons costumes, é retomada nas próprias vilas. A casa torna-se então o centro de convivência familiar, e a rua perde seu valor, não sendo um espaço projetado para se tornar convidativo. Para o lazer de seus funcionários, as empresas investiam em clubes e esportes e tudo que

envolvesse a família, para mantê-los longe de quaisquer atividades que os desviassem do trabalho ou diminuísse sua produtividade.

Ainda em relação à oposição da casa-rua, sob o prisma urbanístico, observa-se que:

Numa época na qual as ruas, com raras exceções, ainda não tinham calçamento, nem eram conhecidos passeios – recursos desenvolvidos já em épocas mais recentes, como meio de seleção e aperfeiçoamento do tráfego – não seria possível pensar em ruas sem prédios; ruas sem edificações, definidas por cercas, eram as estradas. (REIS, 2004, p.22 *apud* FINGER, 2009, p. 67).

Dessa forma, pode-se perceber a importância dos edifícios sobre o espaço público, a ponto de definir os usos do próprio espaço. Ruas que não possuíam edifícios eram consideradas estradas, meros lugares de passagem, embora a rua também fosse considerada como um lugar de passagem, adquiria um cunho de permanência a mais do que as estradas. Esse sentido só foi possível graças às casas, que propiciavam paradas mais longas do que em uma estrada.

Podemos então, denominar a casa como verdadeiro mediador do espaço, definindo seus caminhos e hierarquizando o espaço público, através do seu próprio espaço. São testemunhas das transformações ocorridas ao longo do tempo e guardam em si a história da sua cidade, da sua região e de uma determinada época.



Fig. 61 - **Primeira fase do desenvolvimento da Praça Machado de Mello.** Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSa



Fig. 62 – Fase posterior do desenvolvimento da Praça Machado de Mello, onde nota-se o início do calçamento, e sua relação com as casas. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSa

4.2. A casa de uma vila operária/ferroviária

Vimos nos capítulos anteriores o que levou à implantação vilas operárias ferroviárias. Mas ainda uma questão ficou pendente: a evolução da casa, da moradia em meios às transformações urbanas que aconteceram no Brasil nos séculos XIX e XX.

Dentro do escopo das vilas de trabalhadores procuramos analisar o modo que as *casas* inauguraram novas formas de *moradia* e a influência dessas *habitações* sobre a qualidade do serviço executado dentro da empresa, através das políticas de subsídio da moradia.

Seguindo a análise proposta, procuramos primeiramente definir os conceitos de casa, moradia e habitação de acordo com Matucci (1990 apud FOLZ. 2003 p.2):

CASA – “É a casca protetora, é o invólucro que divide tantos espaços internos como espaços externos. É o ente físico.”

MORADIA – “Possui uma ligação muito forte com os elementos que fazem a Casa funcionar, ou seja, a Moradia leva em consideração os ‘Hábitos de Uso da Casa’. Uma casa por si só não se caracteriza como Moradia, ela necessita para tal se identificar com o ‘Modo de Vida’ dos usuários, nos seus aspectos mais amplos. (...) O mesmo invólucro, o mesmo ente físico, se transforma em Moradias diferentes, com características diferentes, e os hábitos de Uso dos ‘moradores’ ou ‘usuários’ são a tônica da mudança.”

HABITAÇÃO – “(...) a Habitação como sendo a Casa e a Moradia integradas ao Espaço Urbano, com todos os elementos que este espaço urbano possa oferecer”

A ferrovia pelo seu grande poder de expansão, principalmente em terras desconhecidas, trazia através de suas casas influenciadas pelo estilo europeu de construir, novas formas de habitar modificando os espaços e, estabelecendo novas relações da moradia com o trabalho.

Para abrigar seus trabalhadores tanto as indústrias como as próprias Companhias Ferroviárias usavam o modelo mínimo de habitação, com apenas o que fosse essencial a cada família. Esse modelo foi resultado de transformações ocorridas desde o século XIX com a abolição da escravidão, a proclamação da república e a implantação das ferrovias.

Ainda no século XIX, as famílias eram numerosas contando além do marido, da esposa e filhos, os avós, tios, sobrinhos e os escravos. No início do século XX já encontram-se as chamadas famílias mononucleares, compostas apenas pelos pais e filhos, portanto, sem escravos e outros familiares. Dessa forma, o número de cômodos é reduzido, e a estrutura física da casa torna-se mais prática, já que não há mais escravos para cuidar do lixo, da alimentação e da limpeza, passando essas tarefas para empregados assalariados ou para a própria dona da casa.

Um exemplo prático dessas transformações significativas é a posição ocupada pela cozinha dentro da residência. Devido à substituição dos fornos a lenha pelos fornos a gás (que diminuía o calor gerado pela residência), a instalação de pisos em ladrilhos hidráulicos e a presença de água corrente, foi possível a inclusão da cozinha ao corpo da casa, que antes, desde o período colonial, situava-se fora da casa, num puxado nos fundos.

Outro fator que culminou nas mudanças da estrutura das casas foi a crescente industrialização e a importação de materiais. As importações de materiais pré-fabricados proporcionou a racionalização da construção, um dos pontos fortes presente na lógica industrial, através do barateamento e a rapidez nas construções sendo possível a construção de casas em série.

Segundo Moreira, o exercício de fornecer habitações aos trabalhadores no Brasil, tem origem nas antigas senzalas e os engenhos de açúcar, “(...) onde os mecanismos de disciplina e fixação da mão-de-obra eram amplamente difundidos.” (MOREIRA, 2007, p. 206). Fornecer moradia para os trabalhadores sempre foi um ótimo negócio. Com isso, o horário de trabalho poderia ser esticado já que o empregado não necessitaria de transporte para se locomover até sua residência, além de criar mais um vínculo entre o empregado e seu trabalho, pois caso houvesse demissão, o trabalhador perderia sua moradia também, fazendo com que desempenhassem seu trabalho da melhor possível.

Geralmente, as casas para os trabalhadores deveriam ficar as vistas do patrão, mas ao mesmo tempo distantes de suas casas, que, de acordo com a racionalidade moderna, deveria separar patrões e empregados e garantir a privacidade dos primeiros. Essas práticas da construção das vilas foi consequência também das crenças para moralizar e disciplinar os trabalhadores, mantendo-os dentro de casa ao invés de bares e bordéis, sendo uma das bases para uma vida cristã.

Após a abolição da escravidão, muitas destas casas foram adaptadas, ou foram reconstruídas para abrigar os trabalhadores livres das fazendas. Vale ressaltar que essas casas eram extremamente simples, variando de 2 a 5 cômodos, como muitas das casas construídas para abrigar os ferroviários.

O racionalismo industrial aplicado ao programa das casas, dispondo-as apenas de um programa mínimo e funcional era aplicado também à organização dos espaços externos, funcionando como um agente delineador de novos padrões de comportamento, de acordo com os interesses da burguesia industrial. O traçado das ruas das vilas era rígido e levava à indústria. A urbanização, assim como toda a política de habitação dentro das vilas, refletia sua forma de controle. Vemos a seguir um estudo de caso de uma das vilas estudadas no presente trabalho:



Fig. 63 – Em rosa, têm-se a projeção da Vila Dutra e no canto superior esquerdo em azul, a linha do trem. Desenho: Karla Biernath a partir da imagem do Google, acessado em 3/11/2010.

Através do mapa representativo da Vila Dutra, pode-se notar a ortogonalidade de suas ruas que partem do centro do desenho, onde localiza-se a praça (em azul) e os equipamentos de uso público, como a Igreja e as escolas. As ruas são amplas, mas com um desenho rígido, conduzida por suas funções de habitação e circulação. Algumas ruas terminam no leito ferroviário, onde se localizava uma pequena estação com o nome de Curuçá, onde passavam os trens apelidados de “Coréia” que levavam os funcionários até a estação central da NOB, sem custo algum para o funcionário. Nota-se também que diferente do patrimônio de Bauru, as quadras não seguem o formato padrão de 88m x 88m, elas tem formatos diferentes, pois parecem ter sido projetadas para abraçar a praça que encontra-se no centro do conjunto de quadras que formam a Vila.

Segundo Finger (2009), vários motivos estimularam as ferrovias a fornecer moradia para os seus funcionários. Em meados do século XIX, quando os primeiros trens começaram a rodar no Brasil movidos a energia a vapor, se fazia necessário construir uma estação a cada trecho de aproximadamente 20 km, para que as composições pudessem ser abastecidas com água e carvão. Esses trechos deveriam contar com equipes de funcionário que fizessem a manutenção e zelassem pela sua conservação, e para tal, era necessário construir moradias nas linhas para ter as equipes disponíveis 24h por dia. Assim eram implantadas as casas de turma em cada trecho.

Ainda de acordo com Finger (2009), houve dois momentos em que as ferrovias se concentraram em construir casas para seus funcionários:

1. Durante a construção das linhas.

Essas construções geralmente possuíam um caráter provisório, como acampamentos. Não havia nenhum tipo de planejamento nessas construções, e eram feitas para manter os ferroviários próximos aos locais de trabalho durante a implantação dos ramais. Geralmente eram erguidas com madeira e palha. A Noroeste, pelo seu caráter desbravador, ergueu bastante esse tipo de construções, pois seus trilhos chegavam antes que as próprias cidades.

2. Depois que as linhas estivessem prontas.

Essas construções eram permanentes. Feitas em alvenaria ou madeira, poderiam apresentar diversas tipologias de acordo com a região em que eram construídas. Seu programa era desenvolvido de acordo com o cargo do seu ocupante, quanto maior o cargo dentro da Companhia, mais complexo e programa. Eram geralmente construções planejadas e inseriam-se dentro das vilas ferroviárias estrategicamente implantadas. Abrigavam apenas uma parte dos trabalhadores, desde que ocupassem um cargo importante na empresa ou aqueles que tinham seus serviços a disposição 24 h por dia. As vilas eram constituídas a partir de glebas que eram loteadas e tinham os edifícios construídos pelas próprias Companhias. Geralmente as vilas não eram compostas apenas pelas casas, mas sim por outros equipamentos, como, em Bauru, no caso da Vila Dutra, com as escolas e a Igreja, e em Triagem, com a escola, o salão de festas e os campinhos de futebol.



Fig. 64 – A direita vê-se uma dessas construções de uma turma de trabalhadores da NOB, durante a construção de uma estação em 1906. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA



Fig. 65 – Casa do engenheiro-chefe, no início da construção da Noroeste. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA

De acordo com a metodologia adotada por Finger, as casas das vilas se dividiam em 5 tipos:

- Habitação isolada;
- Casas geminadas;
- Unidades implantadas em bloco ou fita;
- Alojamentos de solteiro.

Nas vilas da NOB em Bauru, encontramos as tipologias: habitação isolada, casas geminadas e em bloco, sendo as casas geminadas mais utilizadas, talvez pelo fato de ocuparem menor espaço, pois pelo seu desenho, necessitavam de apenas um recuo, economizando o espaço do terreno, tornado-se possível a construção de mais casas. Não foram encontrados alojamentos para solteiros, pois não era política da empresa alojar funcionários solteiros, apenas famílias, como acontecia na maioria das vilas ferroviárias. Esse tipo de alojamento era encontrado geralmente em núcleos fabris, para atrair trabalhadores solteiros e de origem humilde, pois pelo fato de não constituírem família, tinham mais tempo para se dedicar ao trabalho. Encontramos alojamentos para solteiros em vila ferroviária é o caso em Paranapiacaba, uma exceção.



Fig. 66 – **Habitação isolada na Vila Noroeste.** Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 67 – **Habitação isolada na Vila Dutra.** Foto: Karla Biernath, 2010.

As habitações isoladas geralmente se destinavam às melhores residências. Nas casas construídas pela Noroeste em Bauru, não foi diferente. Todas as que pertenciam aos engenheiros, e inclusive a do inspetor possuíam essa configuração, contando também com um programa complexo. Algumas contavam com “apartamentos”, que eram compostos de quarto e banheiro, sendo reservado para visitas. As varandas e os jardins que cercavam as casas conferiam maior privacidade para os seus moradores. *“Estilisticamente também eram mais refinadas, podendo-se perceber uma intenção ornamental desligada da funcionalidade e, em geral, reproduzindo as tendências em voga nos países de origem das companhias.”* (FINGER, 2009, p.83).

Essa mesma tipologia foi encontrada também em algumas casas da Vila Dutra, mas com uma área menor, uma estrutura mais simplificada e um programa bem menos complexo, pois os moradores dessa vila não necessitavam de “habitações tão refinadas”, já que não possuíam funções tão elevadas dentro da Companhia.



Fig. 68 – Habitação geminada na Vila Dutra. Foto: Karla Biernath, 2010.

As habitações geminadas foram encontradas somente na Vila Dutra, onde foram projetadas aos pares e ocupavam 3 das 10 quadras. Cada residência geminada possuía dois quartos e eram habitações mais simples, quase sem nenhum ornamento na fachada e mais econômicas em relação ao espaço a qual foram implantadas, já que possuíam somente um recuo lateral. A área média dessas casas era de 58 m².



Fig. 69 - Planta baixa da Vila Dutra, onde se vê as implantações das casas nos lotes. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSA.

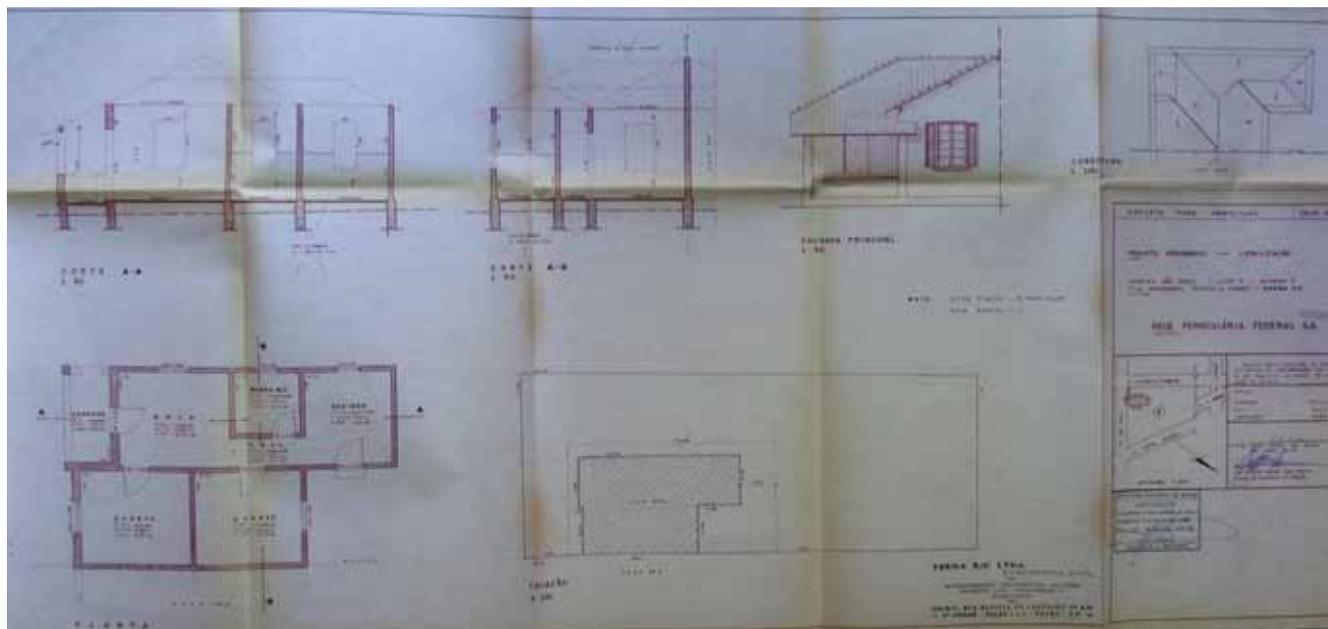


Fig. 70 - Prancha com o projeto de uma casa geminada da Vila Dutra. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSa.



Fig. 71 - Vista das fachadas das casas de funcionários da Vila Noroeste. Foto: Karla Biernath, 2010.

As habitações em bloco ou fita eram as mais econômicas em relação aos materiais empregados além de racionalizar o espaço. Implantadas em terrenos estreitos, sempre dividiam pelo menos uma parede. Suas casas quase não possuíam ornamentações e o espaço interno era pequeno, extremamente funcional. Segundo Finger:

Estes modelos destinavam-se aos demais funcionários da companhia. A opção entre um ou outro modelo era feita dependendo do tipo de organização urbana desejada, sendo que o modelo em bloco, em geral, ocupava toda uma quadra, enquanto o modelo em fita costumava ser utilizado para assentamentos dispostos ao longo das linhas, não configurando quadras. (FINGER, 2009, p.84)

Em Bauru, encontramos a tipologia em fita apenas em uma colônia da Companhia Paulista. Na Vila Noroeste, encontramos a tipologia em bloco para as casas dos trabalhadores da estação e do setor administrativo que se situavam próximas as casas dos engenheiros. Curioso, que as casas da Vila Noroeste embora fossem implantadas em bloco, possuíam um programa mais extenso que as casas da Vila Dutra, diferentemente dessa mesma tipologia de outras vilas ferroviárias. Isso se explica, talvez, pelo cargo dos ocupantes destas casas, que possuíam maior graduação que os trabalhadores da Vila Dutra e inferior aos engenheiros.



Fig. 72 -Vista das casas dos funcionários da Vila Noroeste. Foto: Karla Biernath, 2010.

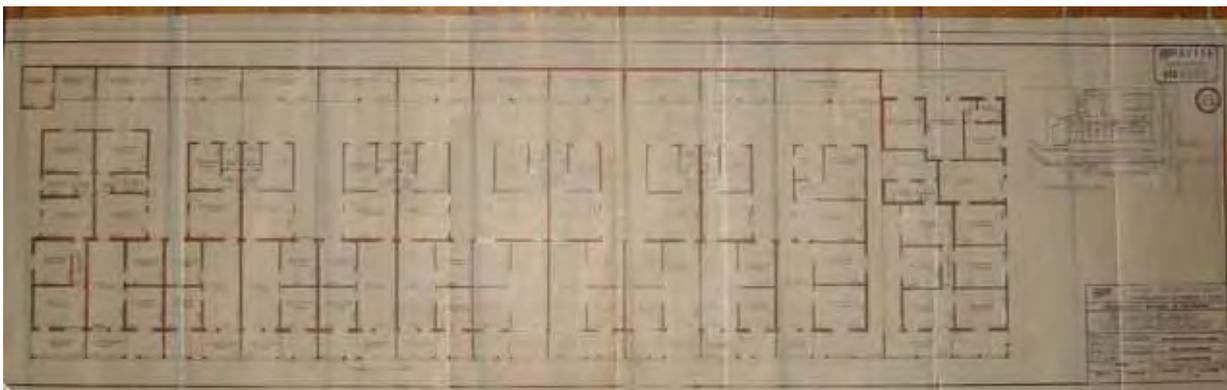


Fig. 73 - Planta **baixa das casas dos funcionários da Vila Noroeste**. Fonte: Escritório Regional RFFSA, - Bauru.

Vale ressaltar que além das vilas ferroviárias, a NOB construiu em Bauru, casas para os funcionários graduados do setor administrativo, através da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Noroeste do Brasil (CAPFESP). Segundo o Sr. Orlando¹⁹, a NOB loteou os terrenos da Rua Monsenhor Claro na altura da Avenida Duque de Caxias, na Vila Santa Isabel, para a construção das casas no início da década de 1940, mas só deu continuidade ao empreendimento após o término da Guerra²⁰. Essas casas não eram alugadas a preços simbólicos como as outras, os projetos foram feitos pelo Sr. Orlando Cardoso e vendidas para os funcionários que poderiam pagar em 20 anos e sem juros.

Ainda de acordo com o Sr. Orlando, esse conjunto de casas possuía de 4 a 5 tipos de fachadas e foram todas feitas à mão, com tijolos maciços de 20 cm x 30 cm, usando pouco concreto e os alicerces também eram feitos de tijolos, onde era colocada uma cinta de amarração. Essas construções foram feitas na década de 50.

¹⁹ Entrevista concedida à autora em 26/05/2010

²⁰ Trata-se da 2ª Guerra Mundial

Através das fachadas podemos notar o predomínio do estilo neocolonial “missões espanhola”, com a retomada da varanda frontal que caiu no gosto popular após a Segunda Guerra, como podemos ver no trecho:

E os subúrbios? Continuam em franca efervescência ao longo das ferrovias, com seu casarões assobradados, residências “achalezadas”, pequenos bangalôs. Já encontramos regiões em que a classe média, afastada de áreas onde a especulação começou a onerar os imóveis, constrói suas residências “missões espanholas” ou “luso-brasileiras”. Não encontramos garagens, mas temos grandes quintais, árvores frutíferas, jardins, ruas arborizadas. (BITTAR ; VERÍSSIMO 1999,p.73)

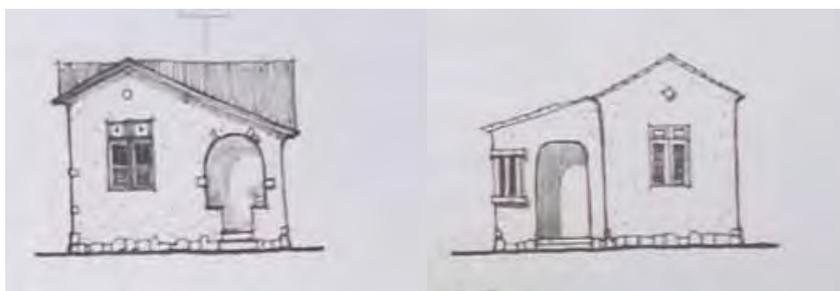


Fig.74 - Exemplos de casas típicas “missões-espanholas”, conhecidas também como bungalows. Fonte: BITTAR, William Seba Mallmann; VERÍSSIMO, Francisco Salvador, **500 anos de casa no Brasil**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.



Fig.75 – Fachadas de algumas casas da Vila Santa Isabel, construídas para serem vendidas aos ferroviários na década de 50. Foto: Karla Biernath, 2010.

4.3. Análise das casas das vilas da Noroeste

(...) Torna-se imprescindível colocar o papel da moradia enquanto eixo de fundamentação necessário à subjugação do trabalhador da ferrovia dentro de um esquema econômico-político de cunho pragmático-paternalista. Esse esquema passa por exemplos como o Instituto Butantã, os assentamentos das usinas de açúcar, de empresas particulares como a Tilibra (Tipografia e Livraria do Brasil), e dos assentamentos de operários da ferrovia como é o caso de Curuçá (operários), Vila Noroeste (funcionários graduados) e Triagem (operários). (ALBERTI, 1995, p. 85)

Entre as várias preocupações dos técnicos ao se construir as casas para as vilas, estavam o preço até preocupações de cunho higienistas.

“A Estrada não poderá ter pessoal bem e estável para seus serviços, enquanto não lhe puder oferecer, com os vencimentos justos e pontuaes, boas instalações para residência, dotadas de relativo conforto e toda hygiene. Assim pensando iniciamos a construção de casas operárias nos pontos em que sua falta mais se fazia sentir, obtendo para isso. De V. Exa., aprovação de typos em que se procuram harmonisar as exigências estheticas, econômicas e higienicas de taes obras.” (Relatório Noroeste, 1921, p.15-16).

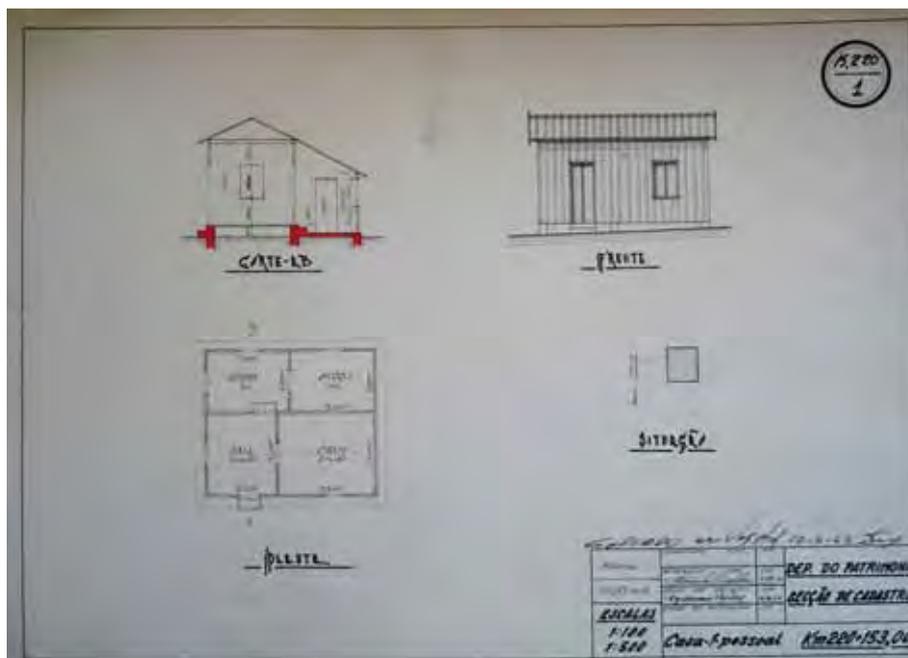


Fig. 76 – Planta, corte e fachada de uma casa de madeira da vila ferroviária construída pela Noroeste em Penápolis. Fonte: Centro de Memória Unesp/RFSa

Sobre o planejamento do espaço interno das residências, Moreira (2007) analisa os modelos das habitações operárias construídas no Brasil e resalta características comuns a todas. Através da presença da sala, como espaço reservado a receber visitas, preservando a intimidade dos quartos, a cozinha para o preparo de alimentos e a divisão de quartos que eram divididos de acordo com a faixa etária, situação e sexo. Esses modelos influenciados pelos modelos europeus, aliam a presença constante dos oratórios, relacionando-os às práticas religiosas e segundo a autora, a Igreja, os párocos de encontro aos interesses dos industriais, vêm como um elemento que exerce controle sobre os trabalhadores.

Abaixo segue a planta típica de uma casa geminada de vila onde identificamos a existência de 4 setores:

- Setor social: representado pela sala, é onde a família se reúne após o dia de trabalho e onde recebem as visitas. É o espaço que resguarda os cômodos íntimos e onde se adentra à residência;

- Setor privado: representados pelos quartos, é onde se preserva a intimidade da família, na grande maioria das tipologias das casas das vilas, nota-se a presença de dois quartos, com o intuito de separar os membros da casa para maior privacidade;
- Setor de serviço: destinado a cozinha que agora se reúne ao outros cômodos da casa. Nesse caso, é representado pela cozinha e pelo tanque de lavar roupas, mas em muitas habitações coletivas, como os cortiços, por exemplo, esses setores eram coletivos. A cozinha também pode também pode funcionar como a passagem da casa para a rua, assim como a sala;
- Banheiro: ainda permanece fora do corpo da casa e nas vilas deixa de ser coletivo, atendendo os preceitos higienistas que vigoravam na época.



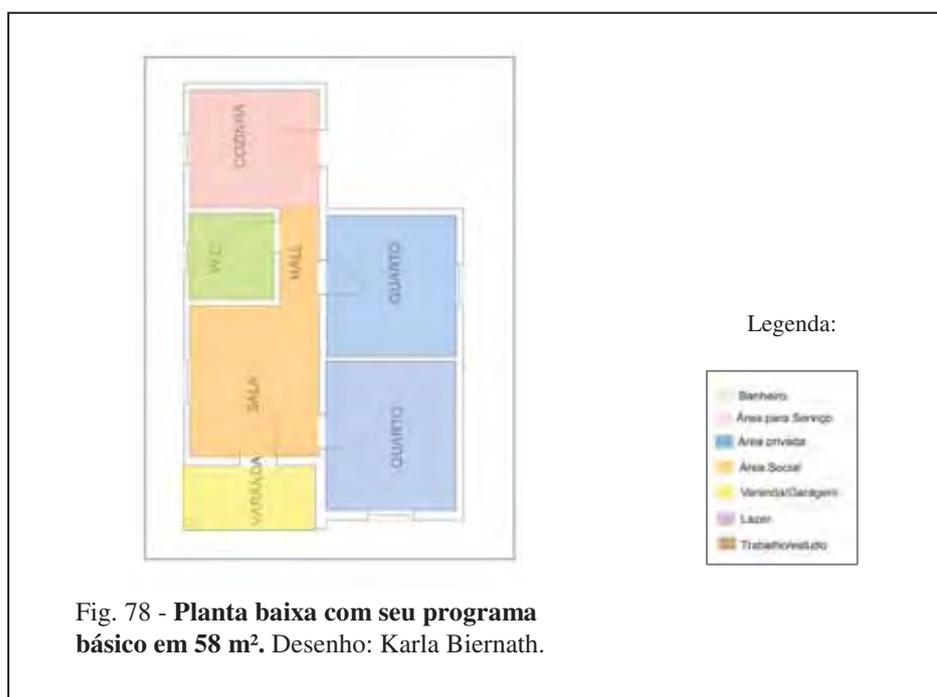
Fig. 77 – Planta de uma residência construída pela Sorocabana em Iperó.
Fonte: MORAES (2002). Desenho: Karla Biernath, 2010.

Uma característica forte encontrada nessas casas era a falta de ornamentações e a sua padronização, com elementos pré-fabricados, seguindo a lógica industrial, considerava-se a ornamentação onerosa e desnecessária, sendo restrita apenas a alguns tipos de imóveis, justamente para ocorrer a diferenciação das casas dos funcionários com cargos mais elevados. As residências da vila funcionam como agente social, definidor do *status* social dentro da empresa.

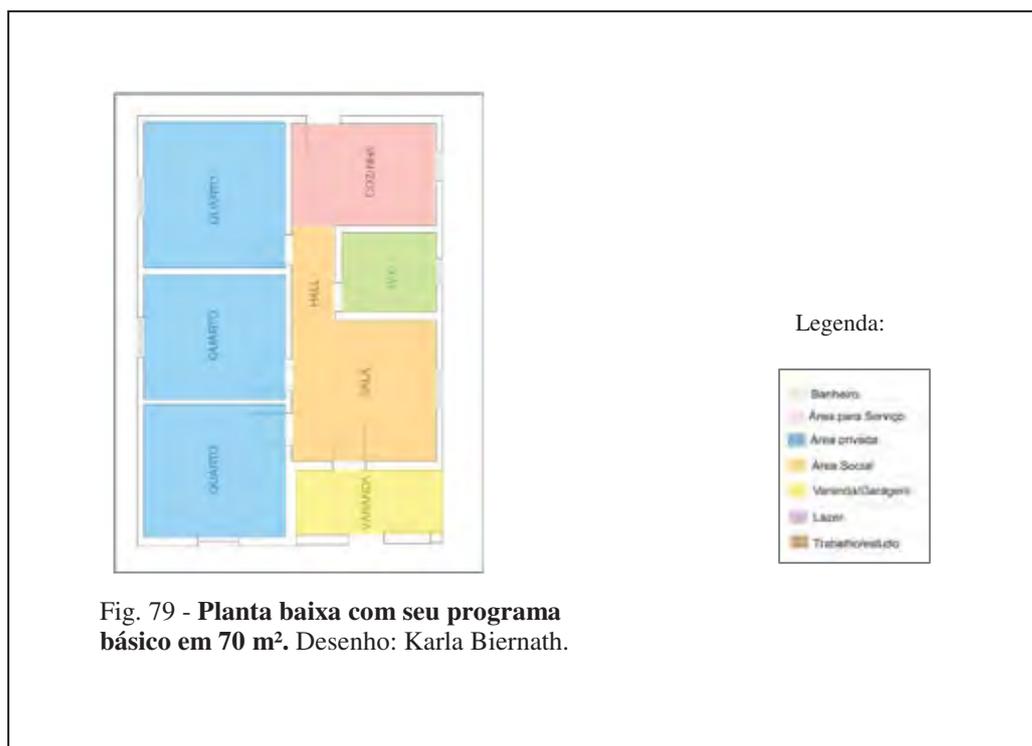
Assim o signo da casa revela-se como um fator importante de status social, em toda a cidade, inclusive perante a nova burguesia que precisava seguir as tendências européias e mostrar o seu poder através de suas fachadas, desfrutando dos materiais e projetos mais modernos para a época. Dentro do contexto ferroviário, as melhores casas são dos engenheiros, inspetores e a do diretor. Lídia Posas faz uma importante consideração a respeito da casa do superintendente da NOB:

A casa do diretor, depois superintendente da NOB, foi construída de maneira imponente no centro de um grande terreno, típico *bungalow* de influência inglesa, trazida pela ferrovia, que muito agradou aos padrões estéticos de uma classe média local, e permaneceu como remanescente do discurso da modernidade e da urbanização que se fazia sentir. (POSAS, 2004, p. 195)

De acordo com as tipologias estudadas nas vilas da Noroeste em Bauru, elaboramos uma tabela com a relação do programa estabelecido para as residências, desde o programa mais simples de habitação até o mais complexo, dependendo do seu futuro ocupante, destacamos as funções básicas que a casa poderia apresentar:



Das casas construídas pela NOB em Bauru, as casas de 2 dormitórios da Vila Dutra são as que possuem a tipologia mais simples. Nota-se que a casa possui um programa básico contando com 6 cômodos distribuídos em área social, privada (íntima), de serviço, varanda e banheiro que já se incorpora à residência. Essas residências contavam com água encanada, luz elétrica e tratamento de esgoto.



A casa apresenta o mesmo programa básico. A diferença entre e casa da fig. xx e a anterior é justamente a presença de um dormitório a mais.

Vale a pena ressaltar que algumas residências da NOB eram mais simples que as habitações da Vila Dutra. Algumas casas de turma contavam com apenas 2 cômodos e banheiro externo com fossa séptica, com uma área que variava de 25 m² a 30 m².

Passamos agora para uma tipologia um pouco mais complexa. A planta a seguir refere-se a uma casa da Vila Noroeste, com frente para a Rua Nobile Di Piero. Essa casa fazia parte do conjunto de casas implantadas em blocos que abrigavam os funcionários da estação e/ou do setor administrativo. Nota-se que essa residência possui 2 cômodos a mais que as residências mais simples da Vila Dutra. Também pode-se notar que há uma edícula ao fundo, que somada a área da casa tem-se quase o dobro da área das casas anteriores, contando com 70,23 m² o corpo da casa e 19,26 m² a edícula.

Em termos de complexidade da hierarquização dos setores da residência, o diretor seguido dos engenheiros são os que possuem as casas com maior complexidade. Não foi possível encontrar o projeto da residência do diretor da NOB, mas encontramos alguns projetos das casas dos engenheiros.

É a primeira vez que há uma diferenciação nas fachadas, salvo por três casas iguais construídas na Rua Presidente Kennedy na década de 50. Analisando essas casas, pode-se perceber a importância e o prestígio que esses funcionários de “alto escalão” gozavam dentro da ferrovia, pois suas habitações nada mais são que o reflexo de sua posição profissional e social.

Temos a seguir a planta baixa de uma dessas residências. Ela conta com 23 cômodos com funções bem definidas e 7 setores. Encontramos na residência alguns detalhes do status social do seu morador como a garagem, sala íntima, sala de estudos e closet, dentro de uma área de 394,41m².

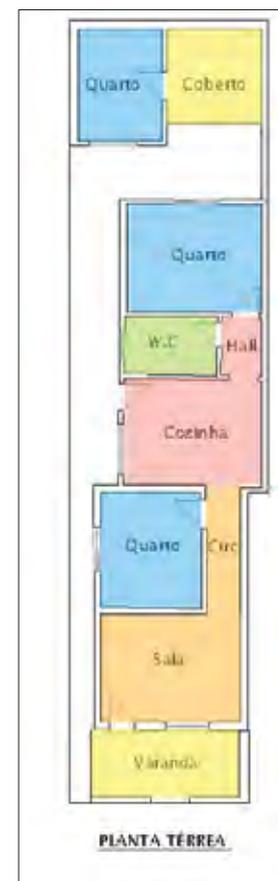


Fig. 80 - Planta baixa de uma casa da Vila Noroeste com seu programa básico. Desenho: Karla Biernath.



Fig. 81 - Planta baixa de uma casa de engenheiro da Vila Noroeste com seu programa complexo. Desenho: Karla Biernath.

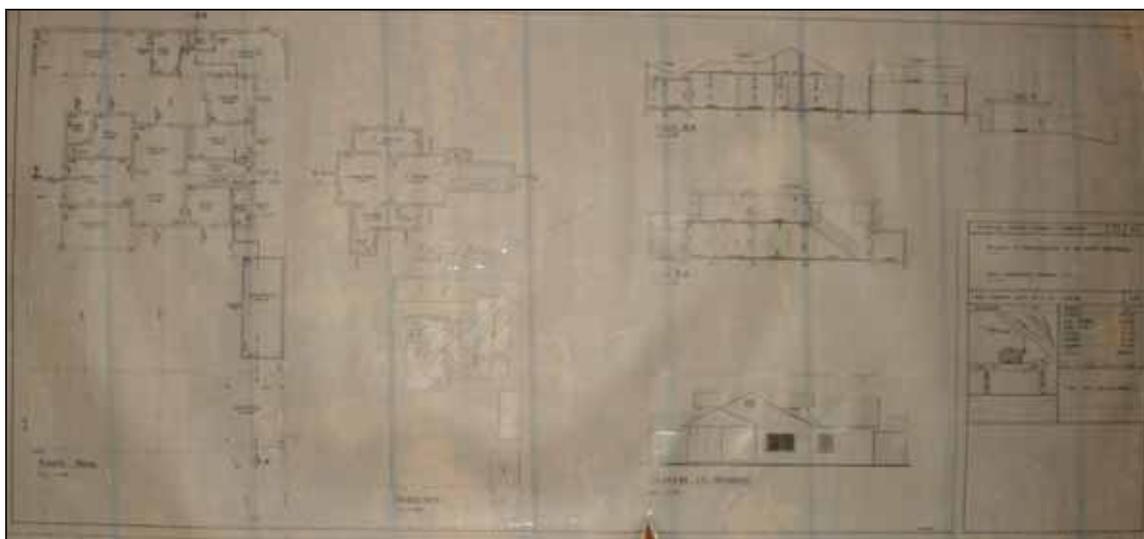


Fig. 82 – Projeto da casa estudada da Vila Noroeste. Fonte: Escritório Regional RFFSA, - Bauru.

Considerações Finais

As terras do Oeste Paulista eram conhecidas até meados do século XIX como “terras não exploradas ou devolutas”, viu seu rápido crescimento através das culturas de café seguido da implantação das ferrovias. E Bauru não foge à regra: promoveu seu desenvolvimento econômico e sua expansão urbana através da implantação da ferrovia em seu território na primeira década do século XX.

Bauru, por ter um dos maiores entroncamentos ferroviários do mundo, contando com três das maiores ferrovias brasileiras em seu território, sofre grande influência incorporando-as à própria imagem da cidade e fazendo delas seu símbolo, pois durante muito tempo a cidade viveu da sua função ferroviária, da qual ainda encontramos resquícios. Como uma composição, os trilhos e a cidade fundiram-se e a ferrovia tornou-se o principal elemento de desenvolvimento de Bauru.

Ainda no século XIX, as ferrovias atuaram de forma crucial sobre os territórios do Oeste Paulista determinando seu futuro desenvolvimento, como foi o caso da Noroeste, decisiva no caso das cidades de Bauru e Agudos. Ambas possuíam duas linhas férreas em seu território – a Sorocabana e a Paulista. O ponto de partida do ramal seria em São Paulo dos Agudos, quando este foi mudado para Bauru, numa antevisão de todos os benefícios que a cidade ofereceria, determinando o acelerado processo de desenvolvimento de uma cidade em relação à outra.

As casas brasileiras sofreram diversas transformações ao longo dos séculos XIX e XX, reflexo de uma sociedade em rápida transformação. No Brasil muitos acontecimentos marcaram o século XIX como sua independência de Portugal, a chegada das ferrovias, a abolição da escravidão e a proclamação da República. Todos esses acontecimentos influíram de maneira incisiva não só nas relações econômicas, como no modo de vida da população e sua forma de habitar. Ainda no século XIX, o país também sentiria os reflexos da Revolução Industrial ocorrida um século antes na Europa e começaria a passar pelos mesmos percalços que os países europeus, já que o modo de vida mudaria completamente em dentro de pouco tempo. E o país assistira a rápida expansão de seus centros urbanos.

Dentro desse panorama industrial, as ferrovias, após a metade do século XIX, tornam-se cada vez mais presente e importante o Brasil. São as primeiras a inaugurar as

vilas de habitações para funcionários e trazem novidades no ramo da construção, importando materiais e mão de obra qualificada.

Dentro desse cenário de transformações encontramos o início das vilas de casas construídas exclusivamente para abrigar os trabalhadores. Esse tipo de configuração de trabalho e de moradia inaugura no Brasil novas relações entre os operários e patrões e novas formas de pensar e ocupar o espaço urbano.

Após a abolição da escravidão, aliada à “importação dos costumes”, surgiu as famílias menores compostas apenas dos pais e dos filhos. A vida teve que se tornar mais prática, pois já não havia os escravos que dessem manutenção ao lar. Já no início do século XX, muitas mulheres saem de casa com seus maridos para se juntar à massa de operários que aumenta no país, incluindo os ferroviários. Portanto nesse contexto, a casa deveria refletir as transformações da vida urbana, tornando-se mais prática e compacta.

Dessa forma, o presente trabalho procurou fazer um levantamento e a análise da história da cidade de Bauru sob a ótica das residências dos trabalhadores das Companhias ferroviárias. Existem muitos trabalhos sobre a história da cidade que abordam a chegada da ferrovia, mas nenhum trata especificamente sob esse prisma, tornando-se assim uma parte quase esquecida da história das Companhias e da própria cidade de Bauru.

Como ponto de partida da linha, e sede da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, Bauru concentrava toda a parte operacional da companhia como as oficinas, o edifício da rotunda, as escolas de aprendizagem e os armazéns, atraindo mão-de-obra de toda parte o país. Para manter o pleno funcionamento de sua máquina, a ferrovia necessitava manter alguns de seus funcionários sempre próximos ao local de trabalho, e dessa forma, eram construídas residências ao longo das linhas e nas imediações das estações. No caso de Bauru, também houve a questão do déficit habitacional gerado pelo rápido crescimento da cidade, sendo um dos motivos para que as três companhias que estiveram aqui, construíssem habitações para seus funcionários.

A cidade de Bauru contou com pelo menos sete vilas construídas para seus trabalhadores e como consequência, trouxe uma grande demanda de pessoas que aqui se instalaram, impulsionando o setor de comércio e serviços. Além disso, a ferrovia também foi responsável pela importação de mão de obra qualificada e de materiais, inaugurando novas formas de construir e introduzindo novas relações de trabalho em uma cidade de pequeno porte para a época.

As casas eram construídas para os funcionários de todas as posições hierárquicas dentro da empresa. O que diferenciava essas residências era o programa e a complexidade das suas construções. Além das políticas de habitações, apurou-se, no que tange a Noroeste, outras assistências aos trabalhadores praticadas pela companhia dentro do contexto paternalista que imperou entre as grandes empresas da época. Desde as políticas higienistas praticadas nas próprias construções, como a preocupação com ventilação e iluminação, as assistências médicas, disponibilizando equipes para seus funcionários, com atendimentos médicos e dentários gratuitos, chegando inclusive, a construir dois grandes hospitais: um em Bauru e outro em Aquidauana. Também fazem parte dessas políticas, a construção de estádios e clubes para o lazer, e a construção de escolas para os filhos dos funcionários, onde muitas vezes, eram disseminadas as idéias que convergissem com os interesses da companhia. O conjunto dessas políticas foi amplamente usado não só pela Noroeste, como por outras companhias e indústrias, para propagar um pseudo-paternalismo e moldar o comportamento de seus funcionários, de acordo com as políticas adotadas pela empresa.

De todas as políticas praticadas, focamos nosso estudo na habitação, traçando um panorama geral das habitações em Bauru, e fazendo uma análise sobre as casas construídas pela Noroeste, devido à sua importância, por ser a ponta inicial de linha e por isso demandar uma infra-estrutura que fosse compatível com sua complexidade.

A demanda pela construção das casas surgiu junto à construção da própria ferrovia, pois era necessária a proximidade de pessoal especializado para a construção dos trechos que geralmente eram feitos a cada 20 km. Eram geralmente casas simples e provisórias, feitas com materiais encontrados na região como madeira, por exemplo. Depois de prontas as estações e a instalação dos trilhos, era necessário manter o pessoal que ali trabalharia por perto, já que em muitos lugares, os trilhos antecederam as próprias cidades, característica muito comum à Noroeste, conhecida pelo seu caráter pioneiro. Dessa forma, eram construídas as casas de turma de via permanente, para a manutenção da linha, e a casa dos chefes de estação.

Em Bauru, ainda há uma situação mais específica, porque além das casas dos trabalhadores da estação e das casas de turma, havia ainda as casas dos empregados do escritório e engenheiros que trabalhavam no setor de obras da Estrada. Essa situação torna-se específica porque esses funcionários trabalhavam apenas em Bauru, salvo alguns engenheiros que trabalhavam em escritórios menores no Mato Grosso.

Observa-se dois momentos para a construção de casas na cidade: acampamentos provisórios juntamente com a construção da própria ferrovia que tinham por finalidade manter os funcionários próximos à obra e, depois de concluídas as construções, as casas de caráter permanente que serviriam aos funcionários mais “necessários” da ferrovia.

Também foram analisadas a hierarquia de projeto e as transformações nas fachadas, de acordo com o material coletado. Conforme as análises nota-se que há uma tipologia básica comum, não somente nas casas da Noroeste, como nas de outras ferrovias, constituindo de 3 elementos principais:

- Área íntima (ou privada), geralmente destinada ao descanso, representada pelos quartos;
- Área social, área destinada a receber amigos e ao lazer, representada pela sala;
- Área de serviço, destinado aos trabalhos domésticos que agora seriam executadas pelos próprios moradores e não mais escravos.

Geralmente eram as casas de turma que apresentavam essa tipologia mais simples. Embora não foi encontrado nenhum documento das casas mais antigas de Bauru, pudemos ter uma representação através de outras construções feitas pela Companhia no mesmo período.

As residências mais representativas continuaram a ser a dos funcionários com cargos mais importantes, refletindo uma ligação entre o cargo ocupado e a moradia. Enquanto as casas dos demais funcionários possuíam um tipo simples de construção, as ornamentações eram destinadas apenas às casas mais importantes.

Através dos levantamentos realizados, procuramos definir a época em que aconteceram essas construções, encontrando assim, duas épocas distintas para a construção das vilas:

1. Vila Noroeste: Não foi possível encontrar quaisquer documentos que datassem o início da construção destas casas. Fizemos uma estimativa através de relatos de memorialistas. Segundo esses relatos, as primeiras casas foram construídas em 1921, eram as casas do pessoal da administração e da estação e a dos engenheiros foi construída apenas na década de 50, salvo a casa nº 1, com a frente para a Rua Nobile di Piero, que foi construída na década de 30. Atualmente, as casas que ainda permanecem na área, são resultados de reformas feitas na década de 70. A Vila ocupa uma quadra adjacente ao leito ferroviário e aos escritórios da companhia e não possui equipamentos.

2. Vila Dutra: construída em um segundo momento, é a vila mais recente na história de Bauru, construída para os ferroviários mais humildes, suas casas eram mais simples que as casas da Vila Noroeste. Diferente das outras vilas que se localizavam próximas à estação central da cidade, a Vila Dutra dista aproximadamente 5 km da estação central. Para isso, a companhia implantou um trem que levaria os moradores de uma estação à beira da vila até a estação central gratuitamente. O traçado da Vila Dutra, tem um traçado rígido baseado em duas ruas principais, sendo que uma conduz à estação. Essa vila também possui 3 equipamentos projetados pela própria companhia: duas escolas que serviam aos filhos dos ferroviários e uma Igreja. Dos casos estudados até agora, é a primeira vez que há a construção de uma Igreja e não apenas oratórios, o que revela uma aproximação da igreja e as companhias, talvez pela convergência de interesses na moralização dos funcionários.

Dessa forma, para um maior entendimento, foram elaboradas tabelas, através de uma amostragem, elencando os edifícios representativos de cada vila, que por sua vez insere-se em uma categoria dentro da hierarquização das construções, como o edifício da Igreja, casa de dois dormitórios, casa de engenheiro, de padrão médio, etc.

A pesquisa limitou-se também a analisar as duas principais vilas da NOB construídas em Bauru, estudando-as de forma separada, pois foram idealizadas e construídas em épocas distintas, cada qual conservando sua individualidade e assim procuramos respeitar essas diferenças, tratando-as como elementos distintos, implantadas pela mesma empresa em momentos diferentes de sua atuação na cidade.

A pesquisa não tem por finalidade tratar sobre a questão da preservação, nem elaborar projetos para tal, mas apenas fazer uma análise sobre a história da cidade contada através de seus edifícios que ainda permanecem. A ferrovia foi o símbolo máximo da cidade de Bauru que ainda vive com as heranças físicas, econômicas e culturais trazidas através dos seus trilhos. Por essa razão, seus edifícios e a sua história ainda tentam ser preservados através dos relatos dos antigos funcionários e pela simbologia que os seus prédios exercem na malha urbana e na contextualização da identidade da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Sallette da Silva. **Vila Dutra nos Caminhos de Bauru: Contextualização de uma Identidade**. Dissertação de Mestrado Unesp – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação Social: Bauru, 1995.

ARAGÃO, Solange Moura Lima de Aragão; FILHO Calos Alberto da Silva. **As Antigas e as Novas Vilas de São Paulo: Conceituação e Estudos de Caso**. São Paulo, 1999.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1985.

BITTAR, William Seba Mallmann; Veríssimo, Francisco Salvador. **500 Anos da Casa no Brasil**.

CASTRO, Maria Ines Malta. **O Preço do Progresso – A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905 – 1914)**. UNICAMP, Dissertação de mestrado, Campinas, 1993.

CORNEJO, Carlos; GERODETTI, João Emílio. **Lembranças de São Paulo: O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo, Solaris, 2003.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas Ferroviárias no Brasil: Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação de Mestrado UNB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília: Brasília, 2009.

FOLZ, Rosana Rita. **Mobiliário na Habitação Popular: discussões de alternativas para a melhoria da habitabilidade**. Rima, 2003.

GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru**. Dissertação de Mestrado USP – Escola de Engenharia de São Carlos São Carlos, 1992.

- GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.
- GHIRARDELLO, N. & FONTES, M.S.G. C (orgs.). **Olhares sobre Bauru**. Bauru 2008.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2000.
- LOSNAK, Célio José. **Nos Trilhos da Memória: Trabalho e Sentimento – Histórias de Vida de Ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa**. Bauru, 2003
- LOSNAK, Célio José. **Nos Trilhos da Memória: Ferro e Sangue – Histórias de Vida de Ferroviários da Noroeste do Brasil e RFFSA**. Bauru, 2004.
- LOSNAK, Célio José. **Polifonia urbana: imagens e representações Bauru 1950-1980**. Bauru, EDUSC, 2004.
- MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo, Hucitec, 1984.
- MORAES, Marcelo de. **As vilas ferroviárias paulistas: Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários**. Dissertação de Mestrado USP – Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2002.
- MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de fora (1875-1930)**. Dissertação de Mestrado USP – Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007.
- MÜLLER, Christine. **Vila ferroviária Ponte Preta – Campinas, SP. Passado e Futuro**. Pontifícia Universidade Católica, Dissertação de mestrado, Campinas, 2006.
- OLIVEIRA, Joana D’arc de. **Habitação, metrópoles, modos de vida**. São Carlos, 2006.

Os Frutos da Terra. São Paulo, Editora Marprint, 1988.

POSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** Bauru, EDUSC, 2001.

QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimo. **Uma Ferrovia Entre Dois Mundos. A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira Metade do Século 20.** Bauru, EDUSC, 2004.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro do Rio de Janeiro – O Resgate da sua Memória.** Rio de Janeiro, Open Plus, 2004.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei.** São Paulo, Estúdio Nobel: FAPESP, 1997.

SITES NA INTERNET:

Jornal da Cidade

http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2008.php?codigo=130078, acessado em 20/03/2010.

Puc Campinas

http://www.puc-campinas.edu.br/pos/teses_dissertacoes.aspx?id=8, acessado em 26/03/2010.

Prefeitura Municipal de Bauru - <http://www.bauru.sp.gov.br/>, acessado em 28/04/2010.

Vitruvius - <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp141.asp>, acessado em 02/05/2010.

Terra Paulista: Artes: Arquitetura

<http://www.terrapaulista.org.br/arte/arquitetura/saibamais.asp>, acessado em 5/06/2010.

Pesquisa Fapesp

<http://revistapesquisa.fapesp.br/?art=3525&bd=1&pg=3&lg=>, acessado em 05/08/2010.

Caminhos de Geografia

<http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>, acessado 17 de Agosto de 2010.

Company Town

<http://translate.google.com.br/translate?hl=pt-BR&langpair=en|pt&u=http://www.answers.com/topic/company-town>, acessado 30 de Agosto de 2010.

Estações Ferroviárias do Brasil

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>, acessado em 20/09/2010.

Associação Brasileira de Preservação ferroviária

<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm> , acessado em 21/09/2010.

Vitruvius

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.029/746>, acessado em 8/11/2010.

PERIÓDICOS

Revista Ferrovia. S/ cidade: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, n° 290, Jan. 1960.

ACERVOS E INSTITUIÇÕES CONSULTADOS

Acervo Centro de Memória Unesp/RFFSA.

Acervo Museu Ferroviário da Cia. Paulista de Jundiaí.

Museu Histórico Municipal de Bauru.

Prefeitura Municipal de Bauru.

ANEXOS

**Entrevista realizada com a Senhora Vera Lúcia Pascoalino, no dia
19/10/2010.**

Sou filha de ferroviário. Meu pai que conseguiu a casa na Vila Dutra. Essa mesma casa que moro hoje. Daí casei com ferroviário então a casa passou para o meu marido, saí casada dessa casa e moro até hoje. Fui para a casa com quatro anos de idade e casei em 1972... Aí quando meu pai aposentou, né, o meu marido conseguiu pegar essa mesma casa pela antiga Noroeste, né? Porque quando se aposentava não tinha mais direito a casa, tinha que desocupar, você passava para outros funcionários.

Quando fui para a Vila Dutra, a casa era recente, tinha uns quatro anos de bairro, mais ou menos nessa base.

Para ter acesso à casa, tinha que ser funcionário da Noroeste. Lá tinha o zelador do bairro, era tudo de terra e eles não deixavam um buraco, era tudo na mão, eles eram administradores do bairro e eram também “tudo” funcionários, tinha o administrador e tinha a turma de manutenção que dava manutenção em tudo lá. Desde pintura das casas, do abastecimento, os bombeiros, que era a turma que cuidava do abastecimento da água, da energia, da poda das árvores tinha tudo ali.

Na vila tinha desde mecânicos das máquinas diesel, eletricitas, pedreiros, pintor, mecânico, bombeiros, porque trabalhavam nas bombas de água, para mandar água nas casas. Ah, também tinha enfermeiro, porque tinha o posto de saúde na Campo Grande quadra três, desde que fundou a Vila, veio tudo para lá, hoje onde foi o posto é moradia. Tinha escola também, o “Guia Lopes” que era numa casa foi construída para os filhos dos ferroviários. A casa está lá até hoje, na Alameda Ponta Porã, quadra dois, o número eu não sei, quem mora hoje lá é o seu Natal. A Noroeste também construiu a Paróquia de São Pedro com ajuda dos ferroviários e a EMEI Jaty lá (referindo-se à EMEI Jaty Queiroz de Gorreta) que era o nome de coronéis naquela época, né? Era de madeira de vagão a escola, depois foi reformada e aquele prédio que tem lá no fundo onde é o Pequenos Obreiros de Curuçá era para quinta e sexta séries dos filhos dos ferroviários, construído de madeira também e tá de madeira até hoje. Fui eu que reformei lá porque sou fundadora daquela entidade, e hoje pertence tudo à Prefeitura, até o próprio prédio do Guia Lopes pertence à Prefeitura. Aquele reservatório de água

que tem lá em cima, também foi a Noroeste que construiu, era para encher as casas, para na hora em que desligassem as bombas, não faltasse água nas casas, porque aquele reservatório de água era só daquelas casas da Rede, as outras casas tinham que ter poço, naquela época era tudo poço, aquele poço manual. A Vila Dutra é divisa com a Vila Industrial, aliás, a Vila Dutra está dentro da Vila Industrial, e as casas da Vila Industrial tinham tudo que ter poço.

Aqui não tinha nada em volta. A ida para Curuçá, porque a gente dizia Curuçá, era aqui onde hoje é o Manoel de Abreu, era Eucalipto de fora a fora e saía lá em Curuçá. A gente passava por aqui de caminhão, porque era difícil que tinha carro ou então pegava o Coreinha na estação pra descer em Curuçá. A estação de Curuçá era lá embaixo, lá na linha onde tá aquela quebração de vagão hoje. A estação era lá. Era uma subidona cheia de escadarias, era uma coisa muito linda. Já peguei muito o Coreinha, eu tenho uma filha só que está com 27 anos e que chegou a andar de Coreinha também, há uns vinte anos ainda tinha o Coreinha. É que quando privatizou a Rede, acabou tudo, encerrou trem de passageiros.

Olha, foi dia vinte e oito de janeiro de 1987, o prefeito de Bauru era o Tuga Angerami, daí todos os bens patrimoniais da Eurico Gaspar Dutra foram passados para a Prefeitura. A escola Guia Lopes, o Estado usa, mas o prédio é da prefeitura. No POC (Pequenos Obreiros de Curuçá) era o cinema da vila Dutra, tinha até escadaria que você sobe, onde passavam as seções de cinema. Como eram só duas salas de aulas, dava para fazer de cinema também, eu cheguei a estudar lá, o ensino era de primeira, a gente tinha desde aula de ciências, oficina de marcenaria, tinha tudo ali e era só para filhos de ferroviários.

A maioria das casas da vila foram modificadas, tem algumas que ainda são originais, mas são poucas. Quando o pessoal da ferrovia morava lá não podia mexer, reformar. Tinha a turma de conserva, que tinha desde o pintor, pedreiro, encanador, é tinha tudo. Mantinham a casas sempre em ordem e não tinha que pagar não, a própria Noroeste que pagava tudo, a não ser o que morador quisesse uma cor de tinta diferente aí ele comprava e o pintor pintava a casa dele, mas só não poderia mudar o estilo da casa de jeito nenhum. Para morar, era descontado do salário no próprio holerite, era bem barato, mais para manter a conservação da casa mesmo. Nenhuma casa tinha garagem e em vez do muro tinha tudo cerca de madeira, tudo, laterais, fundo, frente, era tudo com cerca, tudo madeira da própria ferrovia. Na quadra um da Campo Grande, eram tudo casas com 3 dormitórios, na quadra 2 eram casas com 2 dormitórios, agora na quadra 3,

são tudo casas geminadas. Agora as casas melhores eram para os chefes, na vila os mais graduados eram os engenheiros, encarregados, supervisores, maquinistas, foguistas e bilheteiros. Todos os funcionários podiam morar nas casas, mas não tinha casas lá para todo mundo, inclusive nós temos a turma II que é perto do antigo IBC, que era para a turma dos feitores de linha e a turma I, ali na passagem para São Manoel, na Daniel Pacífico, passando o 1º D.P. Depois vem a Val de Palmas, ali vinha a turma III, daí, dali da turma da Val de Palmas já começa o posto 75 e assim vai. Cada setor tinha na beira da linha a turma que se fala que era uma colônia de ferroviários, por exemplo, na turma I ali na Vila Bela, são casas geminadas e enormes, maiores que as da Vila Dutra. Essas casas eram todas do feitores de turma, que eram o pessoal que fazia a manutenção das linhas. Tinha a turma que andava a noite, na linha para ver vinha trem para virar a chave, andavam com o lampião na época, não tinha nem lanterna. Lá na turma I, são as casas mais antigas, que estavam na Bela Vista e depois foram para a Daniel Pacífico, acho que ainda são ferroviários que moram lá porque acredito que foram todas vendidas para ferroviários. Como na Vila Dutra, em 87, quando os bens passaram para a prefeitura, as casas foram oferecidas para os próprios funcionários que moravam lá e foram compradas com o fundo de garantia. Uns pagaram a vista e outros pagaram parcelado, entendeu? Seria naquela época no valor de R\$2.000,00, e ainda muitos parcelaram e teve uma época que o governo, quando faltava um valor X, dava uma anistia para poder terminar de pagar.

Olha, mas vou falar para você, se uma mulher aprontasse, desse um rolo, se brigasse com vizinho você não ficava nem sabendo, o vagão da Noroeste encostava lá e tirava a mudança, até se a filha engravidasse, tinha que mudar de lá, isso partia da própria ferrovia, tinha que assinar um termo que era cumprido a risca, não podia ter bagunça, nem briga, nem baixaria, nada disso era permitido. Nossa, quantas e quantas famílias não saíam de madrugada e no dia seguinte quando você ia ver a casa já estava vazia e não se tocava no assunto. A polícia para entrar ali, tinha que pedir autorização para o Coronel, era um condomínio fechado, era um condomínio federal ali, mas foi muito bom.

Entrevista realizada com o Senhor Antônio Lokman, no dia 07/11/2010.

Nasci em Aquidauana e comecei a trabalhar na Noroeste quando chegaram as locomotivas a diesel. Fiquei trabalhando muito tempo aqui com as máquinas a diesel e depois consegui ser transferido para Mato Grosso. A primeira cidade que eu fui foi Campo Grande, porque nasci em Aquidauana, que é perto de Campo Grande, depois voltei para Bauru, fui transferido para Três Lagoas, para Campo Grande de Novo e voltei para Bauru onde fiquei até aposentar. No Mato Grosso morei em uma casa da ferrovia. Era alugada. Praticamente cada setor tinha sua casa, sabe, porque tinha gente que eles precisavam mandar para lá e precisava ter as casas. Dependendo do departamento, sempre tinham as vilas, além das casas dos engenheiros. Eu morei na casa de engenheiro, era separada das vilas, mas eram sempre próximas assim como essas daqui.

Essa casa que eu moro hoje já era casa de engenheiro. Essa, aqueles três sobrados da Presidente Kennedy, mais aquela outra casa da esquina, e tem mais uma lá, virando a esquina, quase que debaixo do viaduto. Agora as casas aqui ao lado eram de funcionários, a maioria era da estação, o pessoal de trem, como eles chamavam, e tinha essa vila dos engenheiros junto. Essa casa aqui que eu moro, acho que foi construída em 1938, agora aqueles sobrados foram depois.... Se eu não me engano foram depois da época de 1950. Eu já morei nessa casa antes. Quando eu vim para Bauru em 1945, aqui morava um engenheiro amigo do meu pai, que chamava Aurélio Ibiapina, eu vim morar aqui com ele para estudar, vim fazer o científico aqui porque em Mato Grosso tava meio difícil. Então eu morei um ano aqui, mas essa casa era pequenininha, essa casa hoje eu vou te contar, tem quase 500 m² de área construída, foram aumentando, né? Aumenta um pouco aqui, ali. Quando eu morei aqui, por exemplo, não tinha essa varanda, tinha um jardim enorme e tinha mais uma ou duas casas, depois que foram aumentando. Aqueles sobrados não existiam, até quase encontrando no sobrado vizinho tinha o jardim dessa casa, que era bem grande, era praticamente, uma casa com uma praça, tinha uns bancos de jardim e tudo.

Das casinhas pequenas, eu não me lembro muito não, mas não passaram por muitas reformas, não. Depois que compraram, foram mudando tudo, principalmente as casas pequenas. Você veja aquela casa grande ali da esquina, aquela casa era do diretor

da Estrada, morava primeiro lá perto do Viaduto, lá tinham duas casas, a outra ficava perto daquele campinho e era de engenheiro.

Quando eu voltei para cá, foi mais ou menos em 62 ou 63, foi feita uma reforma na casa que tava caindo aos pedaços. Embaixo aqui era tudo assoalho de madeira e tinha um monte de formiga carregadora. A casa era bem alta, o pé-direito tinha um pouco mais de 4,00 m e o forro era de madeira. Aí quando o Dr. Pedro Pedrossian veio para cá como diretor, ele mandaram reformar essa casa porque eles queriam que eu morasse aqui perto, pois eu trabalhava na parte de Tração, locomotiva, na parte de mecânica. Aqui morava antes um inspetor de locomotiva, que não era engenheiro, foi na década de 60 que começou a entrar mais engenheiro na Rede, porque naquela época eles ativaram um pouco a Rede.

Então tiraram o forro de madeira e fizeram uma laje mais baixa, fizeram essa varanda lateral que não tinha, tiraram o piso de assoalho que tava tudo oco e encheram de terra e colocaram os tacos que estão aqui. O as paredes dessa casa foram feitas com tijolos de 40 cm. A casa foi aumentada como dá para ver onde as paredes estão mais finas, mas eu não sei quem foi que mandou aumentar, porque nessa reforma que o Pedro Pedrossian mandou fazer, foi só a parte estrutural. Eu sei que quando o Renato Braga morou aqui, mandou fazer um mundo de coisas, principalmente lá atrás. Ele era diretor de operação, então ele pedia e o pessoal atendia.

Fiquei em Bauru mais ou menos de 57 a 64, na época da revolução. Até teve inquérito porque reformaram a casa. Veio até um general para cá, o Ramiro Gorreta, ele morou naquela casa que hoje é do dono da Jalovi, na época aquela casa já era para os diretores, sei que é um pouco antiga, mas não sei a data não.

Nós tínhamos um departamento de obras aqui que cuidava de todas as reformas e construções daqui. A chefia ficava em Bauru, em Campo Grande, por exemplo, só tinham os engenheiros. A casa que eu morei em Campo Grande era bem antiga, enorme, perto da estação tinha um jardim lindo na frente. Hoje ela pertence à prefeitura, o prefeito faz umas audiências lá para gente importante.

Me aposentei em 91 fiquei aqui até o leilão em 92, quando comprei a casa. Todas as casas da vila foram vendidas, aí o dono da Jalovi comprou todas as casas da vila nesse leilão, menos 2 casas que foram os próprios moradores que compraram. A minha e de mais um ferroviário. O dono da Jalovi queria comprar a minha também. Na época a minha estava avaliada em R\$ 24.000,00, e ele deu um lance de R\$30.000, mas como eu já era morador e tinha preferência cobri a oferta dele e fiquei com casa. Todas

as casas ficaram fechadas por muitos anos, acho que ele queria ficar com a vila toda, sei lá, talvez para construir alguma coisa, logo depois a casa do Diretor foi tombada e ele não pôde mexer em nada, a casa do diretor virou o escritório dele, e agora ele começou a alugar as casas. Os sobradinhos iguais dos engenheiros, o primeiro, foi um engenheiro da ferrovia que comprou e doou para a associação de combate ao câncer. O sobrado aqui ao meu lado foi o Jade, o dono do Confiança que comprou e aluga para a prefeitura para o conselho tutelar da criança. Agora não tem mais nenhum ferroviário morando aqui, só eu e uma viúva de um antigo ferroviário, as casas foram todas vendidas.



Fig. 01 – Antigo banco de trem de passageiros de 2ª classe comprado pelo Sr. Lokman em um leilão da extinta Rede. Foto: Karla Biernath, 2010.



Fig. 02 – Antiga caixa d'água que servia a estação. Hoje se encontra no quintal da casa do Sr. Antônio. Foto: Karla Biernath, 2010.